

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 5 mai 2004 à 13 h
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 5 MAI 2004	
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DU SPORT ET DU LOISIR.....	2
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	9
PÉRIODE DE QUESTIONS	
Mme SOLANGE BRASSARD.....	17
Mme LYNE GUAY	41
M. LOUIS LESAGE	49
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. PASCAL LALIBERTÉ	60
Mme CLAUDINE MARTINEAU	63
M. LAURENT OUELLET.....	67
Mme JULIE MOLARD	70
Mme LYNE GUAY	76
M. CHRISTIAN SAVARD.....	78
Mme ANNIE LEBEL	84
M. PIERRE LATERRIÈRE.....	88

SÉANCE DU 5 MAI 2004
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames, messieurs, bon après-midi à cette deuxième séance de la première partie de l'audience publique au sujet du projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec.

10

Je voudrais tout d'abord signaler que la Commission, conformément à ce qui avait été convenu hier, a fait une visite du terrain ce matin, en compagnie du promoteur et de quelques personnes de l'auditoire d'hier. La Commission tient à remercier le promoteur pour son organisation. Elle a beaucoup apprécié sa visite.

15

Cet après-midi, aussi, conformément à ce que nous avons convenu hier, il y aura une présentation du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir sur les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la Capitale nationale. Et comme on l'avait prévu un petit peu hier aussi, on s'en doutait que cet après-midi il y aurait beaucoup moins de monde, donc bien sûr que la Commission va participer un peu plus activement à la période de questions.

20

Je rappelle que l'objectif de la première partie de l'audience publique, c'est de poser des questions et obtenir des informations.

25

Je rappelle aussi le fonctionnement du registre. Il faut tout simplement s'inscrire en arrière pour poser des questions et l'ordre d'inscription sera aussi l'ordre de rappel. Nous prendrons, le registre est actuellement ouvert, donc vous pouvez aller vous inscrire et nous prendrons, pour le moment cinq (5) personnes. Si le temps le permet, nous prendrons un autre bloc de cinq (5) noms.

30

Nous prévoyons et nous souhaiterions terminer la séance à quatre heures trente (4 h 30), pour nous permettre de souffler un peu, puisque nous siégeons de nouveau à sept heures (7 h) ce soir.

35

Je vous rappelle, pour les personnes qui vont poser des questions, que toutes les questions doivent être adressées au président, et la même chose pour les réponses. Donc il n'y a aucun échange direct entre les participants, le promoteur et les personnes-ressources.

40

Le nombre de questions reste similaire à celui d'hier, c'est-à-dire deux (2) questions, sans sous-questions, sans long préambule, s'il vous plaît, et bien sûr, les commissaires peuvent intervenir en tout temps.

45 La Commission, comme on l'a précisé hier, ne tolérera aucune forme de manifestation de la salle envers quiconque et d'ailleurs, à ce titre, j'avais rappelé hier, je pense que j'avais indiqué que ça serait bon d'être courtois et d'être poli et j'avais fait référence à la blague que nous sommes durant la semaine anti-stress et assez curieusement, ça a été rapporté ce matin dans les journaux que j'avais fait référence à la semaine anti-stress.

50 Alors, si c'était amusant, bien je vous le rappelle. Nous sommes dans la semaine anti-stress et peut-être ça pourrait nous aider à travailler aussi agréablement.

Il est strictement interdit de fumer dans la salle.

55 Alors nous avons laissé en suspens un certain nombre de questions hier soir, j'y reviendrai, pas pour la séance de cet après-midi, mais plutôt en soirée et je ferai aussi l'appel des documents en soirée seulement.

60

**PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES,
DU SPORT ET DU LOISIR**

PAR LE PRÉSIDENT:

65

Donc j'inviterais dès maintenant monsieur Maurice Lebrun, porte-parole du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, à faire sa présentation d'une quinzaine de minutes.

70

PAR M. MAURICE LEBRUN:

Alors monsieur le Président, mesdames les Commissaires, bonjour. Alors je suis accompagné aujourd'hui de madame Frédiane Lagostini qui travaille au ministère, à la Direction de l'aménagement du développement local.

75

Alors vous avez souhaité que le ministère vous fasse une présentation des orientations que le gouvernement a retenues pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, en matière d'aménagement du territoire. Alors effectivement, ces orientations ont été publiées en décembre 2002. C'est des orientations gouvernementales, et non pas ministérielles, je suis bien le porte-parole du ministère, mais c'est pas des orientations du ministère des Affaires municipales, c'est bien des orientations gouvernementales.

80

Alors elles ont été élaborées en collaboration avec une vingtaine de ministères et d'organismes et certains ici présents, monsieur Bergeron qui est au ministère des Transports, qui a participé au comité d'élaboration

85

PAR LE PRÉSIDENT:

90 Monsieur Lebrun, juste un rappel. Si vous pouvez éviter de toucher vos feuilles au micro.

PAR M. MAURICE LEBRUN:

95 Oui, je comprends, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

100 OK, merci.

PAR M. MAURICE LEBRUN:

D'accord.

105 Alors les orientations sont regroupées sous neuf (9) thèmes et vous avez souhaité qu'on discute plus particulièrement aujourd'hui de trois (3) thèmes, alors qui sont les suivants: alors la gestion de l'urbanisation et la qualité des milieux de vie; les transports; la protection de l'environnement et des milieux naturels.

110 Bien, avant de faire cette présentation, monsieur le Président, j'aimerais vous donner le cadre législatif, prendre quelques minutes pour vous bien situer les différents intervenants, de façon à ce qu'il y ait moins de, j'allais dire confusion mais le terme est pas approprié dans le contexte aujourd'hui, de façon à vraiment clarifier les choses pour tout le monde.

115 Alors tout ça origine de la Loi 170 qui a été adoptée en décembre 2000. Et je retiens ici trois (3) éléments du projet de loi 170. D'abord, c'est le projet de loi qui crée la nouvelle Ville de Québec et le projet de loi prévoit que la nouvelle Ville de Québec succède à la Communauté urbaine de Québec.

120 Alors la Communauté urbaine de Québec avait des responsabilités en matière d'aménagement du territoire. Elle avait posé un certain nombre de gestes, la Communauté urbaine. Bon, elle avait adopté un schéma d'aménagement, elle a adopté déjà un premier schéma d'aménagement révisé, elle a modifié le schéma d'aménagement. Donc elle a posé un certain nombre de gestes.

125 Et maintenant, c'est la nouvelle Ville de Québec qui succède et qui assume maintenant ces responsabilités en matière d'aménagement du territoire et qui doit donc poursuivre l'exercice de révision du schéma d'aménagement.

130 La Loi 170 prévoit aussi la création de la Communauté métropolitaine de Québec. Alors bien rapidement, vous savez que ça regroupe les villes de Québec, de Lévis et les trois (3) MRC, là, Jacques-Cartier, Île-d'Orléans et Côte-de-Beaupré.

135 La Communauté a une série de responsabilités, davantage peut-être que les MRC en avaient, dont une qui touche l'aménagement du territoire et le développement, et a l'obligation de faire un schéma d'aménagement et de développement de son territoire.

140 Elle a amorcé l'exercice. Hier monsieur Hallé vous a précisé que la Communauté avait amorcé l'exercice en matière de la vision stratégique de son territoire et suivra, après ça, l'élaboration de son schéma d'aménagement qu'elle doit adopter en décembre 2006.

145 Un troisième élément qui découle de la Loi 170, ça touche les orientations gouvernementales, la transmission des orientations gouvernementales. Le gouvernement s'est engagé à transmettre à la Communauté métropolitaine ses orientations en matière d'aménagement du territoire avant qu'elle amorce son exercice d'élaboration de son schéma d'aménagement. Et ces orientations ont été transmises à la fin de décembre 2002, ou en janvier 2003, à la Communauté métropolitaine. Donc cette obligation est maintenant remplie.

150 Alors bien rapidement, un état de la situation dans ce qu'on appelle le cadre d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine. Alors il y a deux (2) gestes importants qui ont été posés jusqu'à maintenant. Alors au mois de juin, il y a un premier dépôt, un rapport d'étape qui porte sur le portrait, le diagnostic et la vision 2002. Ce document, je pense, monsieur le Président, vous a pas été déposé, et si vous le souhaitez, on pourra le déposer à la Commission, si vous voulez en prendre connaissance.

155 **PAR LE PRÉSIDENT:**

S'il vous plaît, oui.

160 **PAR M. MAURICE LEBRUN:**

D'accord.

165 Le deuxième document que vous avez déjà évidemment, alors qui touche les orientations gouvernementales. Alors c'est le deuxième rapport d'étape qui a été déposé en décembre 2002.

170 Or qu'est-ce qu'on trouve dans ce document d'orientation. Or ce document d'orientation vient compléter, préciser, je dirais même adapter les orientations gouvernementales qui sont déjà diffusées. Alors comme vous le savez, le gouvernement a adopté en 94 des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, et qui ont été diffusées à toutes les MRC et Communautés.

Pour le territoire de Québec, le gouvernement a décidé de faire des orientations vraiment adaptées à ce territoire-là. Donc le document que vous avez, les orientations, ça vient donc préciser les orientations gouvernementales pour l'ensemble du Québec.

175

Ça vient également préciser les avis qui ont déjà été signifiés aux trois (3) MRC. On disait tantôt que sur le territoire de la Communauté, il y a trois (3) MRC, Jacques-Cartier, Côte-de-Beaupré et Île-d'Orléans, qui sont déjà passablement avancées dans la révision de leur schéma d'aménagement et le gouvernement leur a déjà transmis des orientations, des avis, en matière d'aménagement du territoire. Donc ça vient donc préciser les avis qui ont déjà été transmis à ces MRC là.

180

Ce document aussi propose des défis à relever pour la Communauté, des cibles, si on peut dire, à atteindre, des cibles, je dirais même communes, tant pour le gouvernement que pour la Communauté, donc des cibles à atteindre au cours des prochaines années, en matière d'aménagement et de développement.

185

Or, dans ce document, on retrouve des orientations, neuf (9) orientations pour chacun des huit (8) thèmes. Donc il y a huit (8) thèmes qui ont été précisés dans les orientations, et on retrouve neuf (9) orientations, en matière de gestion d'urbanisation où il y a deux (2) orientations. On y reviendra tantôt.

190

Une fois ces orientations-là exprimées, bien, pour chaque orientation, le gouvernement a précisé les intentions ou ses objectifs en rapport à chaque orientation. Alors c'est ce qu'on retrouve dans le document.

195

À un autre niveau, ce qu'on trouve, bien, c'est les attentes qui ont été manifestées à l'égard de la Communauté métropolitaine. Et enfin, on indique un soutien, une collaboration, une contribution des différents ministères à l'atteinte de ces orientations, objectifs et attentes.

200

Alors on y va peut-être avec la première orientation qui touche la gestion de l'urbanisation. Or bien rapidement, peut-être un petit contexte. Alors on sait que la Communauté est vraiment à un tournant de son évolution, à un tournant démographique. On sait qu'il y a une croissance démographique qui est très faible, qui est prévue d'ici 2021, qu'il y aura une répartition, je dirais, inégale de la croissance sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine.

205

Il y a d'autres facteurs que vous connaissez très bien, le vieillissement de la population, la fragmentation des ménages, le coût à la hausse des services publics, qui font en sorte qu'il faut en arriver maintenant à une gestion de l'urbanisation qui est beaucoup plus rigoureuse, qui va permettre de consolider les implantations urbaines et rurales, qui va permettre également de rationaliser les investissements publics.

210

Or d'où cette première orientation que je vous lis:

215 "Gérer l'urbanisation avec une vision d'ensemble et selon une approche intégrée tout en
tenant compte des caractéristiques de chacune des cinq (5) parties composant la Communauté
métropolitaine et en visant la complémentarité."

220 Alors c'est l'orientation globale qui est retenue en matière de gestion de l'urbanisation.
De cette orientation découlent quelques objectifs et intentions du gouvernement. Alors je vais
vous les lire.

225 Évidemment, ça ne s'illustre pas aussi facilement qu'un projet comme la présentation
que nous a faite la Ville de Québec hier, mais enfin, on y va avec des textes. Alors je vais vous
les lire, les intentions et objectifs. Alors:

230 "Assurer la pérennité, l'optimisation et la rentabilisation des équipements, infrastructures
et services publics et tenir compte de leur capacité à satisfaire les besoins de développement
urbain.

"Consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation existants
– donc étalement urbain zéro – et diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les
secteurs déjà pourvus d'équipements, d'infrastructures et de services de base, en préservant
les boisés et les milieux sensibles."

235 Le troisième objectif, alors:

240 "Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de
services et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité entre
autres des quartiers de banlieue."

Alors en termes de collectivités viables.

Un dernier objectif:

245 "Consolider les artères, les boulevards, les zones et les pôles commerciaux existants et
assurer leur complémentarité, leur intégration à l'organisation urbaine et leur accessibilité par
transport en commun."

250 Alors voilà pour les intentions.

255 Deuxième grande orientation en matière de gestion de l'urbanisation, alors ça touche la
qualité des milieux de vie. Alors on sait les nouvelles tendances, les changements dans les
valeurs, dans les comportements, qui sont maintenant davantage en faveur de l'environnement,
du plein air, de la nature. Et ces nouvelles tendances, ça suggère, je dirais, davantage
d'intervention pour améliorer le cadre de vie quotidien, le paysage et l'architecture. D'où une
orientation gouvernementale, en matière de son urbanisation qui touche, qui se lit comme suit:

260

"Offrir des milieux de vie diversifiés et de qualité, adaptés à l'évolution démographique ainsi qu'aux caractéristiques socioéconomiques notamment sur le plan de la mixité sociale et de l'intégration ethnique et qui répondent aux besoins de la population en habitation, en équipements et en services collectifs."

265

Alors comme tantôt, de cette orientation découlent quelques intentions et objectifs du gouvernement qui se lisent comme suit:

"S'assurer d'une offre de logements variés, abordables, faciles d'accès et de qualité, répondant aux capacités financières et aux besoins diversifiés de la population.

270

"Redynamiser et réhabiliter en priorité les secteurs dévitalisés ou en voie de dévitalisation.

"Favoriser l'adaptation du cadre de vie, des équipements et des services publics pour tenir compte du vieillissement de la population, de la diversité accrue des genres de vie."

275

Alors voilà, monsieur le Président, la section qui touche la gestion de l'urbanisation.

On y va maintenant avec la section des transports. Alors bien rapidement un petit peu, ici, une mise en contexte et les défis à relever.

280

Alors on sait que jusqu'à maintenant, l'orientation qu'a prise le développement du territoire a nettement favorisé l'utilisation de l'automobile. Alors c'est connu de tout le monde et ça l'a engendré évidemment toute une série de problèmes, de pollution, etc.

285

Alors il y a une dépendance à l'automobile, il y a des nuisances et des problèmes environnementaux qui en découlent, imposent de miser sur le transport en commun. Il faut donc des actions coordonnées qui découlent d'une vision d'ensemble des problèmes et des solutions en transport, en relation avec l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement.

290

Alors ça nous amène à l'orientation gouvernementale en matière de transport qui est la suivante:

295

"Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif, favorise l'intermodalité et optimise l'utilisation des équipements, infrastructures, systèmes et réseaux de transport existants, tout en soutenant le développement socioéconomique et en protégeant l'environnement et le cadre bâti."

300

Or comme tantôt, de cette grande orientation en matière de transport, découlent quatre (4) objectifs du gouvernement:

"Harmoniser les interventions en transport et optimiser l'utilisation des réseaux existants, leur fluidité et leur fonctionnalité, de façon à restreindre les besoins d'implantation de nouvelles infrastructures routières.

305 "Favoriser l'efficacité du transport de marchandises et l'accroissement des activités portuaires, aéroportuaires et ferroviaires par le développement de l'intermodalité.

"Réduire les impacts du transport sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens et favoriser l'amélioration de la sécurité de ses usagers.

310 "Privilégier le développement du transport collectif et des modes de déplacement en réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile."

315 Un autre thème qui touche l'environnement et le milieu naturel. Alors là aussi, on peut, en termes de contexte et de défis, bien on sait que le capital nature de la Communauté métropolitaine de Québec est absolument remarquable. Il y a une biodiversité qui fait de la région un endroit qui est vraiment grandement apprécié par les amateurs de la nature.

320 Et c'est aussi un milieu qui a été jusqu'ici relativement épargné de la pollution, de la dégradation, mais il y a quand même des problèmes qui nécessitent une attention particulière en matière de protection et de restauration. Alors d'où l'orientation gouvernementale suivante, en matière d'environnement et de milieu naturel, alors:

325 "Préserver la qualité de l'environnement, assurer le maintien de la biodiversité et contribuer à la réhabilitation des secteurs et des éléments naturels perturbés."

Alors là aussi, de cette grande orientation découlent trois (3) objectifs du gouvernement qui sont de:

330 "Contribuer à la préservation de la qualité de l'eau. Protéger et restaurer le régime hydraulique, les rives et le littoral du fleuve, des lacs et des cours d'eau, ainsi que leurs plaines inondables en privilégiant l'approche de gestion intégrée par bassin versant.

335 "Contribuer à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'air et du sol et réduire la pression sur l'environnement.

"Protéger les sites d'intérêt naturel ou écologique ainsi que les espèces fauniques et floristiques et leurs habitats, les plans d'eau et les paysages naturels et développer les réseaux d'aires protégées représentatives de la biodiversité."

340 Alors voilà pour les grandes orientations.

345 Peut-être en terminant, rappeler un certain nombre d'étapes importantes qui ont été franchies par la Communauté urbaine de Québec. Alors le 27 février, il y a eu lieu l'adoption du projet de schéma révisé qu'on pourra aussi vous déposer, monsieur le Président, si vous le souhaitez.

PAR LE PRÉSIDENT:

350 S'il vous plaît, oui.

PAR M. MAURICE LEBRUN:

355 D'accord.

360 Alors suite à ce projet, il y a aussi un avis gouvernemental qui a été signifié à la Communauté et le 28 août, la Communauté urbaine a modifié son schéma d'aménagement, notamment, une des modifications touchait le tracé de l'autoroute du Vallon, de façon à ce qu'il y ait une conformité.

365 Et enfin, le 5 novembre 2001, le gouvernement a transmis à la Communauté un avis favorable concernant la modification de son schéma d'aménagement, notamment pour permettre le tracé de l'autoroute du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

370 Est-ce que vous avez conclu?

PAR M. MAURICE LEBRUN:

Oui, c'est terminé, monsieur le Président.

375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pourriez-vous nous déposer aussi l'avis du gouvernement, l'avis gouvernemental favorable, s'il vous plaît, oui. Et votre présentation, bien sûr.

380 Merci infiniment, monsieur Lebrun.

Bien sûr nous reviendrons ici et là tout au long des prochaines séances à votre présentation ou à différents points de votre présentation.

385

QUESTIONS DE LA COMMISSION

PAR LE PRÉSIDENT:

390 J'aimerais laisser la parole à ma collègue, madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

395 Monsieur Lebrun, merci beaucoup. Vous avez décrit le mandat et les responsabilités de votre organisme.

400 Ma question s'adresse au représentant de la Commission de la Capitale nationale. Est-ce que vous êtes, là, bonjour. Ainsi qu'au représentant de la Communauté métropolitaine de Québec.

405 Est-ce que vous pourriez nous décrire vos mandats et vos responsabilités en termes d'aménagement de territoire s'il vous plaît.

PAR M. MARC BERTRAND:

410 Le mandat de la Commission est essentiellement de conseiller le gouvernement sur la notion de Capitale. OK, on est un conseiller du gouvernement et essentiellement sur les thèmes des voies d'accès à la Capitale, c'est de préserver le statut de capitale à Québec.

415 Et dans cet engagement-là, on conseille le gouvernement sur la protection des voies d'accès, la protection du paysage, sur l'aménagement de la Colline parlementaire et protection aussi du patrimoine bâti. Donc...

PAR LE PRÉSIDENT:

420 Oui, peut-être pour apporter quelques éléments additionnels, nous avons tantôt dans la présentation très bien vu le lien entre les orientations du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir et la Communauté métropolitaine de Québec, en termes d'aménagement du territoire.

425 Et nous essayons, la question de ma collègue, c'est de voir un peu plus où vous vous situez par rapport à votre responsabilité spécifiquement en matière d'aménagement du territoire, et vous avez commencé à y répondre, est-ce que ça serait uniquement ça?

PAR M. MARC BERTRAND:

Pardon, si c'est uniquement?

PAR LE PRÉSIDENT:

430

Si c'est uniquement au niveau des axes autoroutiers?

PAR M. MARC BERTRAND:

435

Non, en matière de paysage, de patrimoine bâti et aussi l'aménagement essentiellement de tous les symboles emblématiques de la Capitale.

440

Ça peut être autant, donc Colline parlementaire, le pont de Québec, les chutes Montmorency qui sont des symboles, donc des aménagements qui sont la protection des symboles emblématiques de la capitale du Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

445

Alors pour l'approbation éventuelle du schéma d'aménagement, le gouvernement va voir s'il est conforme aux orientations gouvernementales, et est-ce qu'il va prendre en compte vos propres orientations, vos propres avis?

PAR M. MARC BERTRAND:

450

Nos avis ont déjà été signifiés dans les orientations gouvernementales. On a fait partie de tout, avec tous les ministères et organismes, on a participé de A à Z à toutes les étapes des orientations gouvernementales.

455

Et bien sûr, parmi aussi nos champs d'intérêt, il y a bien sûr les milieux naturels, et les cours d'eau, les berges du Saint-Laurent, parce que le Saint-Laurent est aussi un symbole de la Capitale, donc ça fait partie de nos orientations gouvernementales, on a émis des recommandations à cet effet.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

460

Est-ce que la Commission se penche sur la démographie de la ville de Québec aussi?

PAR M. MARC BERTRAND:

465

Oui, la Commission, en collaboration avec l'Institut de la statistique du Québec, a produit un document qui s'appelle "Le choc démographique". Ce sont parmi des thèmes d'étude qui sont, je dirais, un peu à l'écart de nos aménagements, de nos intérêts d'aménagement, mais on a aussi des thèmes d'étude dont l'économie de la région, également le choc démographique.

470

J'ai ici un de mes confrères, monsieur Hervé Bélanger qui a été le chargé de projet à la Commission. Si vous voulez en savoir davantage, j'ai ici, avec moi, les conclusions de ce

document-là. Si jamais on a besoin de réponses plus précises, alors monsieur Bélanger est ici avec moi pour répondre à vos questions.

475 Il me semble qu'il a été déposé, mais on pourra le refaire, je crois que ça a déjà été déposé.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

480 Merci.

Le représentant de la Communauté métropolitaine.

PAR M. CLAUDE HALLÉ:

485 Bonjour.

Les responsabilités en matière d'aménagement pour la Communauté métropolitaine, ce sont les mêmes qui sont dévolues à toutes les MRC au Québec ou aux défuntés Communautés urbaines. C'est-à-dire la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre un schéma d'aménagement et de développement.

490

Donc on réfère, à ce moment-là, aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ainsi que la Loi constitutive de la Communauté métropolitaine, où à certains égards, il y a des éléments plus pointus qui lui sont demandés en matière d'aménagement du territoire.

495

Donc ce sont des questions d'urbanisation, de transport, d'agriculture, de milieux naturels, de protection des rives du littoral, donc tous les volets qui sont couverts par un schéma d'aménagement dans n'importe quelle MRC au Québec.

500

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Avant de se pencher sur la zone d'étude comme telle, la Commission souhaiterait obtenir une vue d'ensemble sur le développement urbain et l'aménagement de territoire de la ville de Québec.

505

Alors je pose une question à monsieur des Rivières. À l'aide d'une carte de la ville de Québec, pouvez-vous identifier les secteurs centraux et les secteurs périphériques et nous indiquer la densité de la population selon les secteurs aussi, s'il vous plaît?

510

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

515 Je pourrais vous proposer qu'on vous fasse une présentation d'une dizaine de minutes sur toute cette problématique-là du développement urbain sur le territoire de la ville de Québec. Donc qui seraient, je vous dirais, là, les informations additionnelles à la section que je vous ai présentée lors de ma présentation principale hier.

PAR LE PRÉSIDENT:

520

Alors nous pourrions la faire après la pause, cet après-midi.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

525

Excellent. Alors je pense qu'à ce moment-là, ça pourrait répondre en partie aux questions de madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

530

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

535

Peut-être, monsieur Lebrun, un des objectifs du gouvernement, c'est étalement zéro, étalement urbain zéro. Pourquoi?

PAR M. MAURICE LEBRUN:

540

Pourquoi l'étalement urbain zéro? Bien, parce qu'on a fait des études sur les conséquences de l'étalement urbain qui ont d'ailleurs été assez bien détaillées dans le document sur l'organisation municipale qu'on pourra aussi vous déposer.

545

Alors on sait que l'étalement urbain entraîne toute une série de conséquences, alors c'est pour ça qu'on a voulu restreindre le développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

PAR LE PRÉSIDENT:

550

Lesquelles conséquences?

PAR M. MAURICE LEBRUN:

À l'étalement.

555 Maintenant, il y a toute une distinction à faire aussi entre étalement urbain, développement urbain, expansion urbaine aussi. Alors évidemment, il y a plusieurs écoles de pensée dans ce domaine-là, chacun aussi a son idée, il y a pas de définition non plus très stricte de l'étalement urbain.

560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 OK. Alors, disons que je vais reprendre votre définition très large.

565 Vous dites étalement zéro, à cause des conséquences associées à l'étalement, donc des conséquences de nature, je présume, à la fois environnementale, économique, est-ce que c'est bien ça?

PAR M. MAURICE LEBRUN:

570 Sociale, etc.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Sociale, d'accord.

575

PAR M. MAURICE LEBRUN:

580 Mais je peux demander à ma collègue, si vous voulez, madame Agostini pourra vous préciser les conséquences de l'étalement urbain et pourquoi, jusqu'à un certain point, on privilégie l'étalement zéro.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Bien sûr.

585

PAR Mme FRÉDIANE AGOSTINI:

590 Quand on a rédigé les orientations, si vous regardez la façon dont c'est écrit, l'étalement zéro, c'est de regarder ce qui se passe sur le territoire et de dire, on a actuellement, au niveau de la Communauté métropolitaine, parce que ça s'adressait à la Communauté, une limite actuelle d'un espace bâti, à l'intérieur duquel on retrouve des espaces vacants qui, pour certains, sont déjà desservis ou facilement viabilisables.

595 Alors l'étalement zéro, tout ce que ça voulait dire, c'est qu'avant d'ouvrir en périphérie après, si vous voulez, cette limite urbaine bâtie, on va regarder ce qui se passe à l'intérieur, on va d'abord et avant tout favoriser la consolidation du tissu bâti existant en essayant d'utiliser autant que possible d'abord ces espaces-là.

600

Mais ça veut pas dire pas du tout d'expansion urbaine. Ce que ça veut dire, c'est une expansion urbaine entre autres si besoin il y a, elle devra se faire dans les milieux les plus propices, en continuité de la trame existante et répondre à des besoins.

605

Elle devra être gérée, elle devra être planifiée, elle ne devra pas se passer en saute-mouton. Elle devra être réfléchie. C'est ce que l'on souhaitait, là, dans le cadre des orientations.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je comprends très bien l'expansion urbaine.

610

Pourriez-vous définir en une phrase, si c'est possible simple, ce que vous entendez par étalement urbain alors?

PAR Mme FRÉDIANE AGOSTINI:

615

Ah, j'ai pas une définition unique. Je vous dirais que, en tout cas, c'est moi, là, qui vous parle, je veux dire, c'est pas le ministère des Affaires municipales. Je vous dirais que la notion que j'aurais, c'est l'urbanisation qui se réalise en marge du tissu bâti existant. Je vous dirais que ça peut être ça.

620

Mais la définition d'étalement, ça dépend, il y a beaucoup de perceptions associées à ça, il y a beaucoup d'éléments, est-ce que, bon, de faible densité pour certains c'est intéressant, pour d'autres, c'est non viable.

625

Il y a beaucoup de discussions sur ce thème-là ou cette expression-là et on n'a jamais défini, puis ça dépend de l'échelle aussi, à laquelle on se situe. Quand on se situe au niveau de l'agglomération ou quand on se situe au niveau de la Communauté métropolitaine, il faut regarder l'ensemble puis voir comment ça se passe. Au niveau local, c'est une autre dimension aussi, là, je veux dire.

630

Je n'ai pas une seule définition, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

635

D'accord.

D'après quand même votre réponse de tout à l'heure, je comprends qu'il faut d'abord mettre l'accent, dynamiser les secteurs qu'on pourrait appeler centraux plutôt que périphériques, c'est ce que vous avez dit tout à l'heure.

640 Hier, je posais une question au promoteur, monsieur des Rivières, en lui demandant qu'est-ce qui expliquait que le taux de motorisation dans le secteur de l'étude serait de un point six (1,6) auto alors que la moyenne, à la ville de Québec, elle était de un point deux (1,2). Alors il a présenté un certain nombre de raisons et il a terminé en disant, écoutez, c'est quand même normal dans les secteurs périphériques qu'il y ait un taux de motorisation plus élevé.

645 Si je fais un peu le lien entre vos deux (2) réponses, vous, vous dites, bien écoutez, il faut d'abord se centrer...

PAR Mme FRÉDIANE AGOSTINI:

650 Consolider.

PAR LE PRÉSIDENT:

655 ...consolider les quartiers centraux, les secteurs centraux et ensuite, périphériques.

PAR Mme FRÉDIANE AGOSTINI:

660 Centraux, je dirais pas uniquement centraux, là. Il faut consolider à travers la trame bâtie actuelle, les espaces disponibles qui sont souvent entourés de services de proximité que l'on ne retrouve pas nécessairement au-delà de cette trame bâtie là.

PAR LE PRÉSIDENT:

665 D'accord. Merci madame.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

670 Comment se manifeste l'étalement urbain dans la ville de Québec, actuellement?

PAR Mme FRÉDIANE AGOSTINI:

675 Dans la ville, je vous dirais, dans la ville qui a été reconstituée, là, c'est la périphérie de la ville qui, au cours, la nouvelle ville, qui reçoit le plus de croissance. C'est comme ça.

680 À l'échelle, je vous dirais que si je regarde maintenant au niveau, quand on a fait je me souviens plus trop quel rapport mais quand on regardait par exemple au niveau de la région métropolitaine, on voyait qu'au cours des quarante (40) dernières années, la croissance avait été d'à peu près un virgule sept pour cent (1,7 %) mais la région s'était étendue six (6) fois, là, au niveau de l'espace, de l'occupation.

Mais probablement que la Ville de Québec pourrait mieux vous répondre pour ce qui se passe au niveau, là, de la ville en soi, et comment - mais d'après les données qu'on a, c'est vraiment en périphérie que se localise la croissance.

685

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci.

690

Monsieur des Rivières, est-ce que vous pourriez répondre à cette question, s'il vous plaît?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

695

Je n'ai pas, là, actuellement de données spécifiques sur la croissance. On pourrait obtenir, disons à titre d'exemple, là, le nombre de permis de construction émis dans certains secteurs, ça pourrait peut-être nous aider à comprendre un peu la dynamique.

700

Mais je pense que la présentation que monsieur Bédard vous fera tout à l'heure, on pourra faire le parallèle dans la présentation, pour illustrer où, au cours des dernières années, s'est faite la croissance et comment, à partir de là, du constat qu'on fait, mais aussi des orientations, comment on va chercher, au cours des prochaines années, à encadrer cette croissance-là pour la diriger plus près du centre plutôt que dans les périphéries éloignées, comme il s'est fait au cours des dernières années.

705

**PÉRIODE DE QUESTIONS
SOLANGE BRASSARD**

710

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors j'appelle madame Solange Brassard, s'il vous plaît.

715

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Monsieur le Président, j'aurais deux (2) petites questions à vous poser.

720

La première est celle-ci! Le transport en commun est déficient. Parce que moi, je le prends de temps en temps. Il y a plusieurs circuits express aux heures de pointe mais seulement deux (2) circuits Métrobus. Métrobus passe toute la journée, là, aux quinze (15) minutes, des fois aux cinq (5) minutes, mais en tout cas, il y en a souvent mais ils sont très pleins.

725 Pourquoi ne pas faire des parcours Métrobus d'est en ouest, immédiatement, autour de la zone d'étude, et voir si cela diminue l'achalandage routier. Après, on pourra passer à autre chose.

C'est ma première question.

730

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières, avez-vous songé à l'implantation d'une ligne Métrobus?

735

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

740 Dans la proposition que le Réseau de transport de la Capitale a faite à la Ville, dans le cadre du dépôt de ses orientations stratégiques, et je l'ai mentionné hier, il y a une proposition à l'effet d'aménager ou de prévoir deux (2) nouveaux corridors Métrobus, un dans l'axe nord-sud, donc pour relier, si on veut, le secteur où nous sommes actuellement et la partie nord du territoire vers le secteur de Sainte-Foy, et également un Métrobus dans l'axe est-ouest entre le terminus Les Saules, qui est sur le boulevard Masson-l'Ornière, vers le secteur Charlesbourg.

745 Et ça, on pourrait, si vous le souhaitez, demander à monsieur Bouvier de nous faire une présentation sur l'organisation du transport en commun sur le territoire de la ville de Québec de même que sur les orientations qu'ils ont déposées à la Ville.

PAR LE PRÉSIDENT:

750 C'est une présentation longue ou?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Une quinzaine de minutes.

755

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous aimeriez, madame?

760

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Oui, parce que moi je pense que c'est beau d'avoir le projet de le faire, mais ça serait bon qu'on le fasse avant l'autoroute pour voir.

765

PAR LE PRÉSIDENT:

Allons-y.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

770 Alors je vais inviter monsieur Pierre Bouvier, qui est le directeur de la Planification et du développement au Réseau de transport de la Capitale, à vous faire cette présentation.

775 Et je vous souligne, monsieur le Président, qu'on vous a déposé hier, le document appelé "Orientations stratégiques du Réseau de transport de la Capitale" sur lequel repose finalement, là, la présentation de monsieur Bouvier.

PAR LE PRÉSIDENT:

780 Je vous remercie, mais j'imagine quand même que vous allez déposer la présentation elle-même.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

785 Oui, aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

790 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Oui, monsieur le Président, mesdames les Commissaires, je vais essayer, quand on a parlé de quinze (15) minutes, j'ai vu que vous grimaciez un peu, je vais essayer d'aller rapidement.

795 La présentation, suite à la demande de la Ville, comprend deux (2) parties, une première partie où on présente un certain nombre de renseignements sur le transport dans la région de Québec et une deuxième partie qui présente plus spécifiquement les orientations que le Réseau de transport de la Capitale a déposées à la Ville de Québec, au début de 2003, et pour lesquelles il y a eu des consultations et il y a actuellement une réflexion à la Ville de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

805 Monsieur, juste avant de commencer votre présentation, peut-être juste pour voir l'approche qui va nous permettre de bien comprendre ceci, pour l'ensemble de la ville de Québec, quelle est la part modale, c'est-à-dire la part, c'est présenté ici, et pour Québec et pour le secteur d'étude? C'est ça?

810 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

C'est présenté.

815 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est présenté, alors allez-y!

PAR M. PIERRE BOUVIER:

820 Ce que vous avez ici, c'est pour l'ensemble des déplacements qui sont faits par les résidents de la ville de Québec, vous avez, il y a un million cent trente mille (1 130 000) déplacements qui sont faits chaque jour, et vous avez la part modale des déplacements motorisés. Donc soixante-six pour cent (66 %) autos conducteurs, dix-sept pour cent (17 %) autos passagers, dix pour cent (10 %) transport en commun, six pour cent (6 %) scolaires et un
825 pour cent (1 %) autres motorisés. Ça vous donne le portrait de la part modale, données de 2001.

Ce que vous avez ici, pour l'ensemble des déplacements motorisés, c'est le but du déplacement. Donc, sur le un million cent trente mille (1 130 000) déplacements, pour une
830 journée de semaine, en 2001, trente-cinq pour cent (35 %) étaient faits pour but travail, dix pour cent (10 %) pour but loisir, quatorze pour cent (14 %) but études, seize pour cent (16 %) magasinage, treize pour cent (13 %) autres, douze pour cent (12 %) aller et reconduire, chercher quelqu'un.

835 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça c'est en termes de fréquence et en termes de kilométrage, est-ce que vous l'avez?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

840

C'est essentiellement en termes de déplacements, donc de répartition des déplacements. Ça a aucun lien avec le kilométrage.

PAR LE PRÉSIDENT:

845

Est-ce que vous avez une planche pour le kilométrage?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

850

Non. Pour le kilométrage, il faut aller dans des simulations qu'on ne fait pas sur l'ensemble des déplacements.

PAR LE PRÉSIDENT:

855 Je vous remercie.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

860 Rapidement, vous avez ici la répartition des déplacements de l'ensemble des déplacements motorisés pour une journée, donc c'est assez standard. Vous avez la pointe du matin qui se situe entre sept heures (7 h) et huit heures et demie (8 h ½) le matin à Québec, des légères variations pendant la journée, et la pointe du soir qui est un peu plus basse mais un peu plus étendue avec une décroissance, là, pour le reste de la journée.

865 Vous avez ici...

PAR LE PRÉSIDENT:

870 Excusez-moi, juste, pouvez-vous revenir encore une en arrière? Et encore une.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

Oui.

875 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si je vous demandais, avec ces chiffres, de tracer un peu une comparaison avec Montréal, est-ce que ce sont des pourcentages qui sont semblables, est-ce que...

880 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Si ça ne vous fait rien, parce que je pourrais y aller, j'ai un acétate où je parle de la variation de ça, et j'ai les chiffres ailleurs qui comparent avec ailleurs au Québec.

885 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je n'arrêterai plus, allez-y! Je poserai les questions à la fin.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

890 Vous avez la question et ce qu'on parlait tantôt, qui est le nombre d'autos par ménage, sur le territoire de la ville de Québec, la moyenne est près de un point trois (1,3) et ce qu'on s'aperçoit, là, dans la partie centrale, on est légèrement en bas de un (1), zéro point soixante et onze (0,71); dans le secteur Limoilou, zéro point quatre-vingt-neuf (0,89); autour d'un (1) où il y

895 a le orange; entre un point vingt-cinq-un point cinquante (1,25-1,50), dans le brun foncé; et dans le jaune pâle, c'est au-delà d'un point soixante-quinze (1,75).

Quand on parlait d'un point huit (1, 8) hier, parce que de fait, ce qui se rapproche le plus, c'est Saint-Augustin, un point soixante-dix-neuf (1,79); et l'Île-d'Orléans, un point soixante-dix-huit (1,78). Pour le reste du territoire, les secteurs extérieurs le plus élevés, ça va entre un point cinq-un point six (1,5-1,6) auto par logis. Ça fait que vous l'avez pour chacun des secteurs.

900 Le secteur à l'étude, pour vous situer, est ici, ce secteur-là, donc un point cinquante-cinq (1,55) ici et de l'autre côté, un point cinquante-cinq (1,55) pour le secteur à l'étude.

905 Ce que vous avez, et c'est une image inverse, c'est le pourcentage de déplacements transport en commun faits par les résidents d'un secteur dans la journée.

910 Et en rouge, vous avez entre quinze (15 %) et vingt pour cent (20 %) des déplacements en rouge foncé. Donc en rouge foncé, les gens qui demeurent dans ces secteurs-là, quinze (15 %) à vingt pour cent (20 %) des déplacements sont faits par transport en commun. Quand vous allez après ça dans le orange, c'est entre dix (10 %) et quinze pour cent (15 %). Après ça, ça décroît entre cinq (5 %) et dix pour cent (10 %), et dans le jaune pâle entre zéro (0 %) et cinq pour cent (5 %).

915 Ce qu'on retrouve, les deux (2), un est l'image inverse de l'autre si on veut, en termes de fréquence, et ce qu'on retrouve à Québec n'est pas différent de ce qu'on retrouve dans les agglomérations, c'est-à-dire que le taux de possession d'automobile par logis et la part modale du transport en commun diminue.

920 Exemple, sur l'île de Montréal, mais je cite le chiffre comme ça, on parle probablement à la pointe de vingt quelque pour cent au centre, on parle de cinq pour cent (5 %) quand on est rendu dans la troisième couronne. Il y a le même phénomène pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal, et pour la plupart des agglomérations.

925 Ça vous fait un portrait, je vais essayer de vous expliquer rapidement quel est le service actuel qui est offert actuellement. Encore une fois, et pour cette carte-là, le secteur à l'étude est situé ici.

930 À la base, le service qu'on a, et c'est bâti autour, c'est l'ossature du réseau du RTC, c'est deux (2) lignes Métrobus qui sont deux (2) lignes à très haute fréquence pour la plupart sur voies réservées et qui desservent le cœur de l'agglomération.

935 Autour de ces deux (2) lignes Métrobus là, et on va le voir dans les orientations, on propose de créer deux (2) autres axes majeurs que vous voyez. Ici, c'est un axe est-ouest, qui

940 passe sur le boulevard Lebourgneuf ou aux environs, qui coupe le secteur, et un axe nord-sud qui se créerait là, et ça créerait l'ossature du réseau. Je vais revenir rapidement tantôt.

945 Mais il y a des lignes qui existent avec ça, qui ont pas la même fréquence et la même qualité que le Métrobus, mais qui sont quand même des lignes importantes.

945 Autour de ça, tous les points noirs que vous avez, c'est les points où se croise tout le reste du réseau et où se font les échanges autour de ce réseau structurant là. Par rapport au secteur, vous avez ici, c'est le terminus Les Saules qui est au coin de Michelet, là, le secteur à l'étude est ici.

950 Et autour de ce secteur-là, vous avez un ensemble pour l'extérieur, un ensemble de lignes qui croisent ces points de correspondance là pour permettre d'échanger avec ces principaux réseaux-là. Ça, c'est le réseau de base.

955 Pour aller chercher une part modale aux périodes de pointe, on a créé un réseau de lignes express qui ramassent les gens dans un secteur et les ramènent vers deux (2) destinations principales où se situent, en termes de travail et d'activités, c'est deux (2) pôles très majeurs dans la région, soit le centre-ville de Québec et le secteur Sainte-Foy centre, qui comprend l'Université Laval, il y a deux (2) cégeps, il y a les centres commerciaux et il y a des édifices à bureaux. C'est vraiment deux (2) centres majeurs d'emplois et d'activités.

960 Donc on a un réseau express de tous les secteurs qui se dirigent vers chacun de ces centres-là. Vous avez ce qu'on appelle les express 200, c'est une numérotation, donc de tous les secteurs, il y a une ligne, c'est schématique, mais il y a une ligne d'autobus qui dessert le secteur, embarque sur le réseau autoroutier et se dirige vers le centre-ville de Québec.

965 Pour ce qui est de l'est, ils utilisent l'autoroute Montmorency-Dufferin et il existe actuellement une voie réservée au covoiturage sur cette autoroute-là.

970 Pour tout ce qui est du nord, ça utilise l'autoroute Laurentienne, et pour tout ce qui est de l'est, ça utilise l'autoroute Charest. En termes de volume, le plus gros volume, c'est tout ce qui vient du nord.

975 Pour ce qui est de l'autre pôle important, il y a un réseau express qui est dans les quartiers calqués sur ce réseau-là et qui est à destination du Sainte-Foy centre, où est située l'Université Laval, et dans ce cas-là, sauf quelques légers parcours, l'ensemble de la voie d'entrée est l'autoroute du Vallon, au sud de l'autoroute de la Capitale.

Ça fait que ce que je viens de vous présenter, c'est rapidement quelques données sur la situation transport et quelques données sur le réseau actuel. Alors j'ai des données aussi sur les volumes de déplacements, je veux pas prendre trop de votre temps.

980 Ce qu'on illustre ici, c'est quand on regarde les déplacements entre les secteurs, quels sont les grands axes de déplacements de la région.

On s'aperçoit que le premier, c'est ce qu'on voit en bleu, en bas, c'est les gens qui se déplacent sur le plateau, on parle sur vingt-quatre (24) heures de cinquante-huit mille (58 000) déplacements, et une part modale autour de vingt-cinq pour cent (25 %). Ça veut dire que pour les déplacements dont l'origine et la destination est sur la partie centrale ici, il y a une part modale de vingt-six pour cent (26 %), cinquante-huit mille (58 000) déplacements.

990 Autre axe majeur, c'est l'axe qui part du centre et qui va vers Beauport, on parle de trente-quatre mille (34 000) déplacements, vingt-quatre pour cent (24 %) de transport en commun.

995 Vous avez aussi l'axe qui est parallèle à l'autoroute de la Capitale, vingt mille (20 000) déplacements, transport en commun, cinq point sept pour cent (5,7 %). On voit la différence par rapport aux différents axes.

1000 Vous avez l'axe nord-sud, dans le cas de Charlesbourg, trente mille (30 000) déplacements, vingt-deux pour cent (22 %) de transport en commun. Et tous ceux qui ont vingt (20 %) ou plus de transport en commun, ce sont des axes Métrobus, actuellement.

Et vous avez l'axe nord-sud, on parle de dix mille (10 000) déplacements, quatorze pour cent (14 %) de transport en commun.

Et rapidement, mais c'est moins pertinent, l'axe rive nord-rive sud.

1005 Ça fait le portrait, si on veut, de la situation. Je vais essayer, parce que j'ai pas vérifié le temps que j'ai pris, rapidement de passer à travers nos orientations en sautant peut-être certaines parties.

1010 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce sont des données de quelle année?

1015 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Dans le cas de tout ce que je vous ai présenté, sauf pour les derniers tableaux, ici, il s'agit de données de 2001, enquête 2001.

1020 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ces données sont relativement stables, temporellement stables?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1025 Oui. Pour le type de données, ça varie d'une enquête à l'autre, il y a une enquête origine-destination qui est faite à tous les cinq (5) ans, depuis dix (10) ans, en collaboration avec le ministère des Transports et ça varie, mais c'est pas des fluctuations majeures.

1030 Dans le cas des courbes que vous avez là, ça date de données de 96, parce qu'on n'a pas eu le temps de les remonter en 2001.

PAR LE PRÉSIDENT:

1035 Vous avez encore besoin de cinq (5) minutes?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

Sept (7) minutes?

1040 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pardon?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1045 Sept (7) minutes!

PAR LE PRÉSIDENT:

1050 Sept (7) minutes, d'accord.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1055 Je vais essayer d'aller rapidement.

Juste pour dire quel est le défi auquel on a fait face, c'est que, et on l'illustre ici, quand on regarde depuis dix (10) ans la situation du transport collectif, c'est plus une situation en décroissance pour un paquet de raisons: achalandage, financement, etc.

1060 Quand on regarde les attentes exprimées par tout le monde vis-à-vis le transport collectif, c'est un phénomène en croissance. Donc le constat qu'on a fait, on a un écart grandissant qui se produit entre la situation qui est faite au transport collectif et les attentes qui sont exprimées vis-à-vis le transport collectif. On a dit, il faut proposer des choix, et il faut proposer des stratégies.

1065

1070 On va parler un peu de la situation de transport collectif très rapidement puis la
présentation va être disponible, là. Il y a le quart ($\frac{1}{4}$) des gens qui prennent l'autobus au moins
une fois par semaine, dans la région de Québec, un quart ($\frac{1}{4}$) des résidents qui prennent
l'autobus une fois par semaine. Malgré ça, depuis dix (10) ans, notre achalandage est stable à
trente-sept point cinq pour cent (37,5 %) de clients. Depuis deux (2) ans, on a une hausse donc
d'un point cinq (1,5 %) par année, on devrait atteindre trente-neuf millions (39 M) cette année.

1075 Un achalandage stable, ça veut dire que la part de marché, l'importance du transport en
commun...

PAR LE PRÉSIDENT:

1080 J'aimerais comprendre, parce que trente-neuf millions (39 M), pour moi, ça veut rien
dire, si je connais pas la taille de la population. Ce que je veux savoir, c'est le taux, est-ce que
le taux augmente ou diminue?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1085 Le taux ou la part modale diminue.

PAR LE PRÉSIDENT:

La part modale diminue?

1090 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

C'est le tableau qu'il y a là...

PAR LE PRÉSIDENT:

1095 En dépit d'une croissance du nombre de fréquentation du transport en commun, la part
modale diminue.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1100 Oui. Et pour répondre à votre autre question tantôt – excusez, je vais aller le chercher –
la part modale, on avait une part modale donc en 91, seize pour cent (16 %) des déplacements
étaient faits en transport en commun, douze pour cent (12 %) en 96 et dix pour cent (10 %) en
2001. Donc l'importance du transport en commun est passée de seize pour cent (16 %) des
1105 déplacements motorisés à dix pour cent (10 %) des déplacements motorisés.

C'est pas différent, parce que vous parliez de Montréal tantôt, à la STM, donc sur l'île de
Montréal, entre 87 et 98, la part modale est passée de trente-trois (33 %) à vingt-cinq pour cent

1110 (25 %); territoire de Longueuil de dix-sept (17 %) à treize pour cent (13 %); territoire de Laval de onze (11 %) à huit pour cent (8 %), sur des périodes de dix (10) ans à peu près similaires. Ça vous donne le portrait.

1115 Ça fait que ça, c'est rapidement la situation du transport. D'un autre côté, l'automobile, le nombre d'automobile est passé, a augmenté de vingt-sept mille (27 000), dans les dix (10) dernières années, et c'est à mettre en relation où sur le territoire de la ville de Québec, la croissance de la population a été de dix-huit mille huit cents (18 800) résidents et le nombre d'automobiles, la croissance a été de vingt-sept mille (27 000), ce qui nous fait souvent dire, dans les présentations, qu'il y a pas de problème de natalité, pour ce qui est de l'automobile.

1120 Donc le financement, un financement difficile. En 1991, trente-neuf pour cent (39 %) du financement était assuré par le gouvernement du Québec; vingt-six pour cent (26 %), municipalités; et trente et un pour cent (31 %) usagers. Aujourd'hui le gouvernement du Québec, pour le RTC, assure six pour cent (6 %) du financement et la municipalité et les usagers assurent quatre-vingt-un (81 %), aujourd'hui, pour 2004, je pense que c'est quatre-vingt-quatre pour cent (84 %) du financement.

1130 Et au cours des quatre (4) dernières années, c'est surtout l'effort majeur que la municipalité a fait financièrement pour assurer qu'on puisse continuer à offrir le niveau de service qu'on offre aujourd'hui, si ma mémoire est bonne, sa contribution est passée en cinq (5) ans, de trente-cinq (35 M\$) à cinquante-cinq millions de dollars (55 M\$), pour la municipalité, la Ville de Québec. C'est elle qui assure actuellement l'effort majeur pour financer le service actuel.

1135 Portrait de transport en commun, situation désirée, et je vais passer rapidement. Il y a un consensus, et l'ensemble des études qu'on reçoit, que ça soit le plan de transport, que ça soit les orientations qui ont été présentées tout à l'heure, etc., tout le monde dit: ça prend plus de transport en commun. Et je pense qu'on en a parlé puis je ne renchéris pas dessus.

1140 Ce qu'on dit aujourd'hui, c'est qu'on regarde la situation du transport en commun, la situation est extrêmement difficile. D'un autre côté, tout le monde dit que pour les objectifs gouvernementaux, nos objectifs municipaux, ça prend plus de transport en commun. Qu'est-ce qu'on fait?

1145 Ça nous a emmenés dans les choix à présenter un différent nombre de choix et à dire que le choix qui est privilégié, pour répondre à l'ensemble des attentes exprimées, c'est qu'il faut pas juste maintenir l'achalandage ou accroître l'achalandage du transport en commun, il faut accroître la part modale du transport en commun, c'est-à-dire l'importance que le transport en commun joue dans le marché des déplacements.

1150 Comment? Trois (3) grandes stratégies: offrir un service moderne et de qualité; mettre en place un réseau structurant; s'adapter aux nouvelles réalités des déplacements.

1155 Je vais passer rapidement, offrir un service moderne de qualité, c'est un ensemble d'actions si le transport en commun, comme l'auto, n'est pas capable d'offrir un service moderne, qui est agréable, etc., il va y avoir des problèmes de concurrence. OK. Puis il a une série d'actions, là, et c'est sur ça que je vais couper dans ma présentation pour essayer de rester dans le temps.

1160 Le deuxième point, c'est de mettre en place un réseau structurant. Dans le domaine du transport en commun, on dit, ça fait des années qu'on court après le développement, pourquoi? Parce que si quelqu'un veut se localiser, il a le choix entre – à Montréal, il a le choix de se localiser en fonction d'un réseau de métro structurant, ou a le choix de se localiser en fonction d'un réseau d'autoroute. Puis les choix, il y en a qui font un, il y a en a qui font l'autre, c'est ça.

1165 Si quelqu'un est à Québec, il n'a de choix de se localiser que par rapport à un réseau d'autoroute. Il faut lui offrir une alternative transport en commun, et lui offrir une alternative transport en commun, c'est d'offrir un réseau qui permet de hautes fréquences, avec des priorités d'autobus, comme on a sur le Métrobus actuel qui est de hautes fréquences sur le plateau, de jour, on a moins de cinq (5) minutes d'intervalle, ici on a sept (7) minutes, jamais plus que dix (10) ou douze (12) minutes sur ces axes-là. Donc les gens ne se posent pas de questions, vont sur le coin de la rue et prennent l'autobus.

Il faut l'offrir autour d'un réseau qui va devenir assez fort pour qu'on cesse de courir après le développement et que le développement vienne se localiser le long de notre réseau.

1175 Et ce qui est proposé, en vert, ce sont les axes actuels; en bleu, c'est l'axe est-ouest dont on parle, qui se situe quelque part entre l'autoroute de la Capitale et le boulevard Lebourgneuf, et entre l'Ormière et Beauport; et un axe nord-sud qui est localisé actuellement où est le service actuel, c'est-à-dire du Vallon, Père-Lelièvre et l'Ormière et c'est sur la localisation exacte de ces deux (2) axes-là qu'on confie actuellement, là, les consultants sont en train de préparer des soumissions, là, pour étudier la localisation exacte de ces deux (2) axes-là, mais ils vont rester dans nord-sud et est-ouest de ce type-là.

1185 Pour vous donner un exemple de l'importance de ça, sur le Métrobus actuel, qui sont les deux (2) axes en vert que vous voyez sur cette carte-là, OK, à huit cents mètres (800 m) de marche, parce qu'on considère que si vous avez un bon service, à haute fréquence, les gens vont marcher jusqu'à huit cents mètres (800 m) pour le prendre.

1190 Puis on le voit, les gens ont le choix entre deux (2) services, ils peuvent marcher quatre cents mètres (400 m) pour la basse fréquence, huit cents mètres (800 m) pour la haute fréquence, ils vont marcher huit cents mètres (800 m) pour avoir un service aux cinq (5) minutes ou aux sept (7) minutes, où on n'attend pas, qui est rapide.

Actuellement, si on prend les deux (2) Métrobus actuels, trente-cinq pour cent (35 %) de la population de Québec se localise à huit cents mètres (800 m) de ces axes-là; trente-sept

1195 pour cent (37 %) des emplois; et soixante-treize pour cent (73 %) des lieux d'étude ou la destination des gens d'études post-secondaires.

1200 Avec les quatre (4) axes Métrobus, ça veut dire que quarante-six pour cent (46 %) de la population de Québec serait à huit cents mètres (800 m) à pied d'un de ces quatre (4) axes-là; quarante-sept pour cent (47 %) des emplois, donc autour de cinquante pour cent (50 %) de l'activité qui serait à pied de ces axes-là; et quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des places ou des lieux d'études secondaires et etc.

1205 Plus, rapidement, un certain nombre d'actions sur mieux desservir les quartiers et établir des liens entre les quartiers périphériques sans les obliger de passer - ah non! Autre action majeure, pardon.

1210 L'autre action majeure, c'est de créer sur les autoroutes, vers les deux (2) axes majeurs de destination – je vous ai montré les deux (2) réseaux express, je vous ai montré les deux (2) centres d'emplois et le deux (2) réseaux express. Je vous ai montré qu'on utilisait l'ensemble du réseau autoroutier pour accéder à ces centres-là et on pense que, si on veut que le transport en commun se développe pour fins études, il faut que sur ces axes autoroutiers, le transport en commun ait des mesures préférentielles qui lui permettent d'avoir un avantage compétitif vis-à-vis l'automobile, si on veut vraiment faire un transfert modal important pour ce qui touche les fins travail, pour les grands centres de concentration d'emplois où il y a le plus de congestion, que sont le centre-ville et Sainte-Foy centre.

Ça fait en gros, là, excusez le temps que j'ai pris, là...

1220 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1225 En fait, c'est une belle présentation, ça nous a donné beaucoup d'informations, mais j'aimerais ramener maintenant, de façon terre à terre, à partir de cette grande présentation, à un problème très terre à terre de madame, qui rejoint finalement une question qu'un participant nous a posée hier. Il nous avait indiqué, écoutez ça me prend une heure et demie (1 ½) en autobus pour faire le trajet vers, je pense que c'était le centre de Québec, alors que c'était quinze (15) minutes, vingt (20) minutes en auto.

1230 Et la question que madame soulève, au fond, c'est ceci. Là, vous proposez une autoroute qui va faire en sorte que ce même monsieur qui fait le trajet en vingt (20) minutes, il va le faire en quinze (15) minutes ou dix-sept (17) minutes, alors que le transport en commun ça va être toujours une heure et demie (1 ½).

1235 Et finalement, quel devient l'incitatif pour la personne de prendre le transport en commun, quand vous proposez un projet qui va favoriser la fluidité du trafic automobile. Alors donc, au lieu que je sois pris dans des congestions, il y aura plus de congestions, ou très peu, le temps de vingt (20) minutes va être réduit de peut-être cinq (5) minutes.

Alors quels sont finalement les incitatifs et donc votre question est à cet effet-là, pourquoi alors ne pas rendre la chose attrayante avec un Métrobus?

1240

PAR M. PIERRE BOUVIER:

La façon, il faut voir le type de desserte, la façon dont on a choisi de desservir les quartiers résidentiels au nord de l'autoroute vers les grands centres d'emplois, c'est avec un réseau express qui utilise les autoroutes.

1245

Donc les gens ramassent dans un secteur, embarquent sur le réseau autoroutier et se dirigent vers les grands pôles d'emplois. On réussit avec ça à avoir des temps dans le secteur, parce que je me suis posé une question ici sur l'heure et demie (1 ½) qui avait été soulignée ailleurs, vers Québec, les temps sont de l'ordre de vingt-cinq (25) minutes, entre vingt-cinq (25) et trente-cinq (35) minutes pour tout le secteur. Vingt-cinq (25) pour le bas du secteur et trente-cinq (35) minutes, je parle à la pointe le matin, pour aller aux grands centres d'emplois. Et le soir à peu près cinq (5) à sept (7) minutes de plus pour revenir et vers Sainte-Foy, entre vingt (20) et trente (30) minutes.

1250

1255

Donc on est loin des temps, là, qui ont été mentionnés hier, pour ce qui est de se déplacer à la pointe, pour rejoindre les deux (2) grands centres d'emplois que sont le centre de Québec et le centre de Sainte-Foy.

1260

C'est évident que si on se déplace pour d'autres destinations...

PAR LE PRÉSIDENT:

Bon attendez, attendez, vous m'avez perdu.

1265

Moi je quitte le secteur, admettons, les Méandres. Je me rends à Sainte-Foy, centre de Sainte-Foy. Combien de temps ça prend en autobus, en transport en commun? J'allais dire métro et autobus, mais, excusez-moi! On n'est pas à Montréal! Combien de temps ça prend? À l'heure du trafic, s'il vous plaît.

1270

PAR M. PIERRE BOUVIER:

À la pointe matin?

1275

PAR LE PRÉSIDENT:

À la pointe.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1280

À la pointe matin, pour aller à Sainte-Foy, si vous êtes dans le secteur des Méandres, vingt (20) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

1285

Avec le transport en commun?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1290

Avec le réseau express, à la pointe.

PAR LE PRÉSIDENT:

1295

Et si je suis à Le Mesnil, mettons, je serais à Le Mesnil II?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1300

Si vous êtes plus au nord, ça peut aller à vingt-cinq (25) et continuons, boulevard Bastien, autour de trente (30) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

Trente (30) minutes. Puis en auto?

1305

PAR M. PIERRE BOUVIER:

Je ne connais pas les temps en automobile.

PAR LE PRÉSIDENT:

1310

Alors pas vous, mais j'imagine que quelqu'un d'autre les connaît.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1315

Les informations concernant les déplacements en voiture seront disponibles ce soir.

PAR LE PRÉSIDENT:

1320

D'accord, merci.

Alors madame, j'ai essayé par tous les moyens d'essayer d'avoir le plus de réponses possible pour vous.

Votre deuxième question?

1325

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Mais pour cette question-là, j'ai un autre – bien, je voudrais savoir pourquoi on les met pas tout de suite au point les Métrobus dont ils parlent. Ça fait je sais pas combien d'années qu'ils y pensent, mais pourquoi on met pas de l'argent qu'on veut mettre pour l'autoroute pour les Métrobus, s'il manque d'argent?

1330

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur.

1335

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais inviter monsieur Bouvier à répondre à la question.

1340

PAR M. PIERRE BOUVIER:

Si vous avez vu dans les journaux, un des problèmes du transport en commun, c'est les problèmes de financement que l'on vit et que l'ensemble du transport en commun vit. Et je dirais, c'est cet aspect financement là, qui est important pour ce qui est de la mise en place du plan qu'on met là.

1345

Actuellement, les sociétés de transport ont bien exprimé au cours des dernières années, et ça a été souvent dans les journaux, qu'ils ont même énormément de difficultés, compte tenu de la situation qui leur est faite en termes de financement, même d'assurer le maintien des services actuels.

1350

Donc ça rend, dans la situation actuelle, d'autant plus difficile, de pouvoir trouver du financement pour faire du développement alors que chaque année, la question du maintien des services est remise en cause en termes de financement.

1355

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc votre réponse, pour le moment, c'est le financement, pour faire le financement?

1360

PAR M. PIERRE BOUVIER:

C'est le financement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1365

Maintenant, vous avez quand même énoncé trois (3) conditions principales pour le projet de prolongement de du Vallon pour qu'il puisse bénéficier du transport en commun. Et la première concerne la mise en place d'une voie réservée sur l'ensemble de l'axe.

1370

Bon, est-ce que selon l'examen, les discussions qui ont eu lieu jusqu'à maintenant, est-ce que oui ou non, il y a possibilité d'envisager une voie sur la partie autoroute avant, donc c'est même pas le projet, mais sur la partie autoroute du Vallon.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1375

Sur la partie autoroute, ce sont des discussions qui sont en cours actuellement avec le ministère des Transports.

PAR LE PRÉSIDENT:

1380

Et cette discussion, vraisemblablement, devrait mener vers quoi, vers un cul-de-sac ou quelque chose de positif?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1385

Peut-être inviter monsieur Bergeron à faire le point sur le dossier.

PAR M. LUC BERGERON:

1390

Bon, le dossier des voies réservées dans la région de Québec, c'est un dossier qu'on discute effectivement pratiquement en permanence avec RTC et la Ville de Québec. Actuellement, c'est dans l'axe du Vallon, dans l'axe du Vallon construit, là, l'autoroute du Vallon entre les centres commerciaux au sud et le centre commercial au nord, nous avons effectivement un projet de voies réservées.

1395

La politique du ministère, pour le moment, dans la région de Québec, c'est que si on veut implanter des voies réservées sur le réseau routier, on doit ajouter une voie. Donc on doit construire une nouvelle voie, c'est-à-dire que la position qu'on a prise, c'est qu'on veut pas, sur des autoroutes qui sont en grande majorité, presque en totalité, des autoroutes à deux (2) voies, on veut pas enlever une voie sur l'autoroute qui est déjà congestionnée, la décréter voie réservée et de covoiturage, puis laisser aux automobilistes une seule voie de circulation.

1400

1405

Alors il a été décidé comme politique générale, lorsqu'on veut implanter une voie réservée, d'ajouter une troisième voie. C'est ce qui est prévu, c'est ce qu'on prévoit faire dans l'axe du Vallon, lorsque le financement sera disponible pour donc ajouter une troisième voie sur

du Vallon, entre les Galeries de la Capitale et, si on veut, le centre commercial ou l'université au sud de du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

1410

Évidemment, en étant conscient des difficultés, des enjeux économiques que le gouvernement actuel doit gérer, il serait illusoire de croire que tout d'un coup, vous pourriez bénéficier des sommes faramineuses qui vous permettraient de faire ceci.

1415

Il y aurait peut-être, est-ce que vous avez envisagé d'autres alternatives, beaucoup moins coûteuses. Je fais référence entre autres au pont Champlain. Le pont Champlain, lors de l'heure de trafic, il y a une voie réservée bien sûr, mais à contresens. De telle sorte que vraiment, le trafic, de part et d'autre, se trouve avantage. Et ce qui a vraiment donné un coup d'envoi majeur à l'utilisation du transport en commun, pour la traversée de la rive sud à l'île de

1420

Montréal.

Avez-vous envisagé des alternatives comme celles-ci?

PAR M. LUC BERGERON:

1425

Bien, la situation de Montréal est complètement différente de celle de Québec. À Montréal, les volumes de circulation, soit en transport en commun, soit en transport collectif, soit en covoiturage, sont de beaucoup supérieurs à ceux qu'on a dans la région de Québec.

1430

Et donc, les voies réservées qu'on implanterait sur le réseau routier, soit en troisième voie ou en voie réversible, si la voie réservée est complètement vide, parce qu'il passe pas assez d'autobus, ou il y a pas assez de covoitureurs, ça crée une pression énorme sur les décideurs par le public voyageur qui sont pris dans une congestion et à leur côté, il y a une voie réservée qui est vide.

1435

Donc on a fait une étude, par exemple, de voie réservée dans l'axe Charest, où il passe à l'heure de pointe, il me semble, de mémoire, c'est environ dix (10) autobus, dix (10) autobus à l'heure. Si on implantait une voie réservée dans l'axe Charest, on s'aperçoit bien qu'on va avoir une pression des automobilistes qui ont déjà des files d'attente de sept-huit-neuf kilomètres (7 km-8 km-9 km) le matin, avec une voie réservée à leur droite qui est complètement vide.

1440

Alors ce qui est complètement différent à Montréal, où les voies réservées, parce qu'il y a beaucoup plus de volume de transport collectif, il y a plus d'automobilistes, ce qui fait en sorte que les voies réservées se justifient plus facilement.

1445

Mais je dis pas qu'on écarte cette possibilité-là. Dans la région de Québec, des voies réservées, on est actuellement en train d'étudier où on pourrait en implanter, c'est un engagement du plan de transport de 2000, donc c'est ce qu'on est en train de négocier

1450 actuellement avec la Ville de Québec et RTC, sur les endroits les plus appropriés pour implanter les voies réservées.

1455 Actuellement, on pense à des voies réservées de façon, en mode standard, mais j'écarte pas l'idée d'imaginer avec des voies réversibles, là, ce qui pourrait être une idée intéressante, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Les dix (10) autobus auxquels vous faites allusion, c'est combien de personnes?

1460 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Sur Charest, j'ai les chiffres pour du Vallon, mais j'ai pas les chiffres pour Charest, mais on peut parler d'à peu près quarante (40) à cinquante (50) personnes par autobus, en moyenne, là, quarante (40) personnes.

1465 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça veut dire cinq cents (500) personnes et en une heure, combien d'automobilistes passent sur Charest?

1470 **PAR M. LUC BERGERON:**

1475 Par voie, le matin, on parle de trois mille (3000) automobiles par heure, donc on estime qu'il y a environ deux point trois (2,3) usagers par automobile, donc on fait le calcul, là. Deux (2) voies fois trois mille (3000) fois deux point trois (2, 3). C'est un point trois (1,3).

PAR LE PRÉSIDENT:

Un point trois (1,3).

1480 **PAR M. LUC BERGERON:**

Un point trois (1,3) personne par automobile.

1485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc ça donnerait?

PAR M. LUC BERGERON:

1490

Bien, six mille (6000) automobiles fois un point trois (1,3), là, ça veut dire environ sept-huit mille (7000-8000) personnes à l'heure de pointe le matin ou le soir, contre cinq cents (500) personnes au niveau du transport en commun.

1495

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Dans l'exemple de l'autoroute Charest, où l'implantation d'une voie réservée va causer une congestion plus sérieuse sur l'autoroute, est-ce que cette congestion peut être un incitatif justement pour l'utilisation de transport collectif?

1500

PAR M. LUC BERGERON:

1505

En tout cas, ça pourrait être un incitatif au transport en commun, mais nous, c'est pas l'objectif qu'on recherche. On recherche pas de créer de la congestion pour favoriser le transport en commun. On essaie de régler les deux (2) en même temps, c'est-à-dire qu'on vise à tenter, si c'est pas de solutionner la congestion, c'est au moins d'essayer d'améliorer l'infrastructure pour minimiser les impacts, tout en permettant l'intégration du transport collectif.

1510

Il y a pas juste des raisons de volume ou de trafic, il y a souvent aussi des raisons techniques, Charest par exemple, prenons l'exemple Charest, il y a une impossibilité technique de créer une voie réservée, non pas parce qu'on n'a pas l'espace, c'est qu'à Saint-Sacrement, quatre-vingts pour cent (80 %) des automobilistes tournent à droite. Donc si on implante une voie réservée à droite, il y a quatre-vingts pour cent (80 %) des gens qui vont traverser ou utiliser la voie réservée pour pouvoir tourner sur Saint-Sacrement, ce qui fait qu'il y a une impossibilité technique de créer une voie réservée.

1515

1520

Donc il y a pas juste le volume, il y a souvent la faisabilité technique de créer des voies réservées et Québec est un exemple patent où souvent, on connaît la structure du réseau autoroutier de Québec, l'infrastructure a été créée dans les années soixante avec de courtes entrées et sorties d'autoroute et les sorties sont très très très rapprochées. Ce qui fait en sorte que si on vient planter une voie réservée dans ces infrastructures qui sont déjà déficientes en termes normatives, on vient souvent empirer la situation et on vient créer, à ce moment-là, une infrastructure qui va créer des problèmes et de sécurité routière et de fonctionnalité.

1525

PAR LE PRÉSIDENT:

1530

Mais vous trouvez pas qu'on est un peu dans un cercle vicieux où on dit, bon, on peut pas vraiment, il y a beaucoup de contraintes, que ça soit économiques et autres ou techniques, pour favoriser le transport en commun, donc on va construire des routes qui vont accroître la fluidité, qui vont diminuer les congestions et on s'étonne après ça que la part modale du transport en commun diminue. Il me semble, c'est un cercle vicieux.

C'est sûr que plus vous allez faire des interventions qui vont favoriser ou simplifier, faciliter, accélérer les temps de parcours, moins ça va être tentant pour madame et les autres de prendre le transport en commun.

1535

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y a deux (2) éléments, je voudrais juste d'abord revenir un petit peu sur la suggestion de madame Gold à l'effet qu'en créant une voie réservée, en éliminant une voie, est-ce que ça serait pas un incitatif.

1540

Ça peut être un incitatif mais il y a d'autres conditions. Et je vais faire le parallèle suivant, il y a trois (3) ans, la Ville de Québec a procédé au réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier, donc dans le secteur, à la sortie de l'autoroute Dufferin, le long de Place Québec, le long de l'hôtel Royal Palace. C'était un chantier énorme et le temps d'accès au centre-ville s'est accru de trente (30) minutes.

1545

Il y a déjà, à ces endroits-là, des délais qui sont relativement longs et nous avons offert aux sept mille (7000) travailleurs qui utilisent des stationnements dans ce secteur-là de pas payer leur stationnement, on leur fournissait un laissez-passer d'autobus au coût de vingt-cinq dollars (25 \$) par mois, on leur offrait des stationnements d'incitation, des voies réservées. Et sur les sept mille (7000) personnes à qui on a offert ça, il y a quinze (15) ou seize (16) personnes qui en ont bénéficié. Les gens préféraient rester dans leur voiture trente (30) minutes de plus plutôt que d'utiliser le transport en commun.

1550

1555

Alors ça m'amène à dire, pour effectuer un changement modal comme celui-là, ça prend beaucoup de choses. La congestion, c'est un facteur, mais il y a une réalité à Québec, c'est que le coût du stationnement est très très très peu cher, j'aurais tendance à dire qu'il a peut-être près de la moitié des gens qui ne paient pas pour stationner.

1560

L'autre phénomène, c'est qu'il y a de plus en plus de gens qui ne font pas que le déplacement domicile-travail, travail-domicile. Il y a un arrêt en cours de route. On va reconduire les enfants à la garderie, on a des courses à faire. Tout ça change un petit peu aussi la façon dont on se déplaçait.

1565

Alors on a vraiment, il faut intervenir sur un ensemble d'axes pour arriver à créer un changement comme celui-là et c'est un changement qui va s'opérer sur de nombreuses années.

1570

Dans le plan d'aménagement et de développement que la Ville est à préparer actuellement, il y a un préjugé très favorable à l'égard du transport en commun. Et suite au dépôt des orientations stratégiques du RTC au Conseil de ville, le Service d'aménagement du territoire a effectué une analyse de ces orientations-là, a formulé diverses recommandations,

1575 entre autres à l'égard de la nécessité de développer le transport en commun, donc la quatrième orientation que monsieur Bouvier nous présentait tout à l'heure

1580 Et le conseil municipal a confié à la Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement, de consulter la population sur ces orientations-là et sur les pistes d'intervention qu'on devrait retenir. La Commission devrait déposer son rapport au Conseil quelque part en juin ou en juillet.

1585 Mais il reste un élément déterminant, c'est qu'au-delà, au-delà des questions de dépenses d'immobilisation, d'aménagement, monsieur Bouvier en faisait référence tout à l'heure, il y a des dépenses d'opération. Et la Ville, depuis quelques années, a fait des efforts considérables pour accroître sa participation au transport en commun. Et les stratégies qui nous ont été proposées, qui ont été analysées, pourraient entraîner, en termes d'opération, un manque à gagner additionnel qui pourrait atteindre jusqu'à quarante millions de dollars (40 M\$) par année.

1590 La question c'est: qui va financer ça? Est-ce que c'est la Ville, donc les taxes foncières, est-ce que ce sont les usagers, est-ce que ce sont les automobilistes, qui va financer? Et c'est, je pense, un enjeu majeur en termes de développement transport en commun pour Québec, mais pas juste pour Québec, c'est pour le Québec en entier.

1595 Il y a un élément important qu'il faut avoir à l'esprit: le Canada est le seul pays du G7 qui ne finance pas les infrastructures de transport en commun.

Donc on peut parler ici, monsieur Bouvier aurait pu vous en parler d'un projet de...

1600 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Pardon, pouvez-vous répéter, le Canada c'est le seul pays, excusez!

1605 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Le Canada est le seul pays du groupe des G7 qui ne finance pas les infrastructures de transport en commun.

1610 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Merci.

1615 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Or, on a, je pense que dans les stratégies proposées par le Réseau de transport de la Capitale, il y a l'implantation d'un tramway. L'implantation d'un tramway, on évalue qu'en

termes d'immobilisation, il y a un investissement de six cent cinquante millions de dollars (650 M\$) à réaliser.

1620 Il y a peut-être des scénarios moins coûteux, voies réservées, autobus articulés, mais là, encore, ça demande des dépenses en immobilisation importantes.

Et aussi paradoxal que ça puisse paraître, selon les règles de financement actuelles, l'implantation d'un SLR, d'un tramway, de même que toutes les mesures complémentaires, je disais tout à l'heure, il y a un manque à gagner additionnel de quarante millions (40 M\$) et ici on était même au niveau seulement des autobus articulés, le manque à gagner est encore plus important parce qu'à ce moment-là, la Ville ou le Réseau de transport de la Capitale doivent assumer cinquante pour cent (50 %) du coût des autobus, alors que dans le cas d'un tramway, d'un SLR, cent pour cent (100 %) des infrastructures sont, selon les règles actuelles, assumées par le gouvernement du Québec.

1630 Cependant, les mandataires qui avaient été nommés par le gouvernement précédent pour étudier toute cette question-là, du financement du transport en commun, remettaient en question la participation à cent pour cent (100 %) du gouvernement du Québec dans un projet comme ça.

1635 Donc la Ville n'a pas les moyens, seule, d'assurer le développement du transport en commun. Il va falloir qu'il y ait des partenaires, que ce soit le gouvernement du Québec ou le gouvernement du Canada, pour qu'on puisse poser des gestes qui vont avoir un impact significatif.

Ceci étant dit, nous avons, de notre côté...

PAR LE PRÉSIDENT:

1645 Excusez-moi, j'aimerais savoir quelle est la part moyenne qui est attribuée par les gouvernements au G7.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1650 Je n'ai pas, je pourrais chercher à vous trouver cette information-là.

1655 Alors il y a une intervention transport en commun, mais il y a aussi, je disais, il faut intervenir sur les autres conditions, donc stationnement; qu'on ait, en termes d'accessibilité pour le transport en commun, de bonnes voies réservées; qu'on ait des aires d'attente intéressantes; et il y a aussi des conditions en termes de développement. Il y a toute une série de conditions qui doivent être mises en place et ce n'est pas demain matin que tout ça peut se faire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1660

Rapidement, parce que je voudrais revenir aux autres participants.

PAR M. LUC BERGERON:

1665

Mais on est totalement d'accord. D'ailleurs, le ministère, lorsqu'on a participé à l'élaboration des orientations au niveau du schéma de la CMQ, on avait identifié qu'il y avait effectivement des problématiques, et je suis d'accord avec Marc, ça doit souvent passer par un changement de culture ou même un peu...

1670

Je voudrais vous donner un exemple, au ministère des Transports, sur la Colline parlementaire, où le siège social du ministère est présent, on a environ deux mille (2000) employés. Et il y a quelques années, on a rencontré tous les employés pour essayer d'implanter un système de covoiturage. Avec une possibilité inouïe, le sous-ministre à l'époque avait offert aux employés qui acceptaient d'utiliser un mode de covoiturage, c'est-à-dire si pour une raison X, un parent devait retourner chez lui dans la journée, parce qu'il y a un enfant malade, etc., il acceptait de défrayer la course en taxi pour tous les employés qui auraient eu cette contrainte-là. Et puis il y a seize (16) personnes qui ont voulu profiter du service.

1675

1680

Donc c'est que souvent, les conditions, elles sont présentes, mais il va falloir changer un peu l'approche, la culture et, en tout cas, au ministère, on n'est pas convaincu que c'est en accroissant la congestion qu'on va attirer les gens dans les autobus.

1685

On essaie plutôt de travailler sur les deux (2) volets en même temps, c'est pourquoi on privilégie, je l'ai dit tantôt, l'ajout d'une troisième voie lorsqu'on veut implanter une voie réservée.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci.

1690

Comment la part modale du transport collectif se compare à d'autres villes en Amérique du Nord, qui ont une superficie pareille, une population pareille à la ville de Québec? Est-ce que vous avez des chiffres comparatifs?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1695

Pour donner une idée générale et non pas des chiffres précis, normalement les villes canadiennes ont des parts de marché qui sont plus élevées que les villes américaines. Donc, une ville...

1700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Les parts pour l'automobile?

1705 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Non, pour le transport en commun. Donc la part de marché qu'on va retrouver dans une ville de cinq (500 000) à sept cent mille (700 000) au Canada, bien ça va prendre une ville de au-delà d'un million (1 M), un million cinq (1,5 M) pour le retrouver aux États-Unis. Donc il y a une plus forte culture de l'automobile, juste de façon générale.

1710

Par rapport au Canada, et vous avez trois (3) catégories, vous avez Montréal, Toronto, Vancouver qui sont à un niveau de déplacement transport en commun différent, compte tenu de leur taille. Il y a six (6) villes canadiennes entre cinq cent (500 000), ou six (6) agglomérations de cinq cent (500 000) à neuf cent mille (900 000). On se situe, en termes de part de marché, à peu près dans la moyenne. On parle de part de marché, on parle pas de volume. Parce que le volume de déplacements est pas le même, il y a cinq cent mille (500 000) habitants à Québec, il y en a huit cent mille (800 000) ou neuf cent mille (900 000) à Calgary. Donc ça tient compte.

1715

Mais si on regarde la part des déplacements faits par transport en commun, on se situe à peu près dans la moyenne des villes de notre taille, entre cinq cent (500 000) et neuf cent mille (900 000) au Canada. Edmonton, Calgary, Ottawa, Hamilton, Winnipeg et Québec.

1720

PAR LE PRÉSIDENT:

1725 Merci madame.

LYNE GUAY

1730

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appelle maintenant madame Lyne Guay

1735 **PAR Mme LYNE GUAY:**

Alors bonjour monsieur le Président, et également bonjour mesdames, bonjour à toutes les personnes qui sont ici.

1740

Alors je suis résidente de la portion nord où on veut construire une autoroute entre les buildings et tout un développement, que nous n'avons pas besoin, je pense, qui est située entre le boulevard Chauveau et le boulevard Bastien. Il y avait de beaux oiseaux ce matin.

1745 Alors voici: attendu que les études au sujet de l'impact sonore prévoient déjà un niveau
de nuisance ou d'impact sur les résidents en bordure du futur tracé; attendu que ce genre
d'études faites à l'aide de modèles informatiques ont généralement tendance à sous-estimer les
impacts réels; attendu que des centaines de résidents ont choisi d'habiter les quartiers
concernés pour la qualité de vie sonore et environnementale; est-ce que les promoteurs ont
1750 envisagé un tracé autre que celui annoncé hier, le 4 mai, que nous ne connaissions pas du tout,
qui garantirait à ces résidents un niveau sonore équivalent à l'actuel qui permet d'entendre les
oiseaux de chanter, ainsi qu'une préservation optimale de la faune et de la flore?

PAR LE PRÉSIDENT:

1755 Monsieur des Rivières, est-ce que vous pouvez, vous avez envisagé un nouveau tracé
qui serait, d'après ce que je peux comprendre encore plus à l'ouest, pour permettre d'avoir un
niveau de bruit ambiant équivalent à celui qui existe actuellement?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1760 En préambule à votre réponse, je dirais, le secteur non développé à l'est du secteur
auquel madame fait référence a toujours été prévu comme étant un secteur en développement.
Le boulevard du Vallon, entre Chauveau et boulevard Bastien, a toujours été prévu dans un axe
original en ligne droite. Et c'est ça, c'est comme ça depuis l'acquisition des terrains dans les
1765 années mil neuf cent soixante.

Nous sommes conscients, depuis le début, que la problématique du climat sonore, pour
les résidents de ce secteur-là, peut être un enjeu important. Et c'est pour cette raison-là que
nous avons la préoccupation d'implanter l'écran antibruit que nous avons présenté hier.

1770 Et au-delà de ça, c'est un peut pour ça qu'on a dit, est-ce qu'on peut déplacer la route et
pour obtenir, finalement, éloigner la route des gens qui sont déjà établis dans un secteur et qui
vont vivre ou pourraient vivre une certaine perturbation.

1775 On est limité dans l'espace pour lequel on peut déplacer la route, entre autres en raison
d'une ligne à haute tension. On vient, le côté ouest de la route va venir se coller sur un pylône
d'Hydro-Québec. Alors on ne peut pas déplacer la route plus à l'ouest à moins, vraiment, de la
déplacer en faisant un grand bout de saute-mouton.

1780 L'autre élément, il faut comprendre que les terrains à l'ouest de la route ont été acquis
par des promoteurs et que ces terrains-là, ce matin je vous les ai montrés, ces terrains-là, on a
vu déjà les amorces de rues, et les maisons vont commencer à se construire d'ici quelques
semaines.

1785 Donc c'est difficile, là, de revenir en arrière et de déplacer davantage la route vers
l'ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

1790 Hier, je vous avais demandé si vous pouviez faire une simulation avec des vitesses sur la rue, de l'ordre de soixante (60 km/h), soixante-dix (70 km/h), soixante-quinze kilomètres (75 km/h), pour comparer l'intensité du bruit par rapport à ce que vous aviez estimé uniquement en fonction d'une vitesse de cinquante kilomètres-heure (50 km/h), vitesse qui, selon toute vraisemblance, ne devrait pas être la vitesse réelle sur le boulevard.

1795 Est-ce que ça a été fait?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1800 Je voudrais inviter monsieur Gagné, là, à apporter des précisions, là-dessus. Il y a eu, au cours des dernières heures, une réflexion sur la faisabilité de ça, et je vais laisser monsieur Gagné, là, faire le point là-dessus.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1805 Oui, la demande, effectivement, visait à étudier les différentiels de vitesse sur le tracé. La problématique au niveau de la modélisation présentement, c'est que les avant-projets pour le nouveau tracé n'existent pas.

1810 Donc ça serait très difficile, présentement, de modéliser, tel que demandé, le nouveau tracé, en fonction des différentes vitesses. On n'a pas encore les avant-projets. Ça prend quand même des éléments de base pour pouvoir modéliser puis avoir une réponse qui soit conforme à la réalité.

PAR LE PRÉSIDENT:

1815 Attendez un petit peu, là. C'est quoi là, c'est quoi l'avant-projet?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1820 L'avant-projet, la route déplacée.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais comment on peut l'étudier alors ici?

1825 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Ce qui a été proposé hier, au niveau justement du nouveau corridor, c'est qu'il y aurait des analyses complémentaires à réaliser.

PAR LE PRÉSIDENT:

1830

D'accord.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1835

Entre autres au niveau de la modélisation sonore.

PAR LE PRÉSIDENT:

1840

C'est très bien.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1845

OK. Sauf que l'avant-projet lui-même, le dessin sur table, les plans et devis, si on peut dire les plans, ne sont pas faits présentement. C'est juste des tracés sur...

PAR LE PRÉSIDENT:

Et quand est-ce que ça sera fait?

1850

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1855

C'est évident qu'au cours des prochaines semaines, nous aurons un document complémentaire à déposer pour, je dirais, faire une mise à jour de l'étude d'impact pour le secteur au nord, qui prendra en considération le déplacement du boulevard de cent mètres (100 m) vers l'ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

1860

Nous souhaiterions recevoir ce rapport le plus rapidement, évidemment, et préférablement avant la deuxième partie de l'audience publique, s'il vous plaît.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1865

J'en prends note.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1870

Par contre, il y a peut-être un élément additionnel à apporter dans un sens. On a mentionné hier que, OK, au niveau de l'avenue de la Colline puis Bastien et autres, on dit que les automobilistes ne suivent pas la vitesse affichée.

1875 Le modèle retenu par le ministère fait en sorte d'utiliser les vitesses affichées au niveau de la modélisation. OK, tout le monde est d'accord avec ça, ça fait des années qu'on fonctionne de même et toutes nos études d'impact sont faites dans ce sens-là.

1880 Utiliser une autre vitesse, ça peut être une idée en tant que telle mais il faut peut-être revenir aux principes de base. Lorsqu'on fait la modélisation, en fait, on rentre différentes caractéristiques de la route ou du projet, en tant que tel, OK, et on va aussi prendre des lectures terrain.

1885 Donc vous avez peut-être remarqué, au niveau des lignes qu'on présentait au niveau du sonore, qu'il y avait certains points de lecture qui ont été faits sur la Colline et deux (2) sur Bastien. Ces points de lecture là servent à valider le modèle, mais surtout à le calibrer en tant que tel. Donc on rentre le maximum de données pour la modélisation et on vient valider avec les lectures terrain. Ces lectures-là sont faites en fonction de la vitesse pratiquée.

1890 Donc dans un sens, on vient répondre un peu, je dirais pas totalement, ça répond un peu à la préoccupation qu'on a. Dans un sens, oui on utilise la vitesse affichée, mais on vient calibrer avec la vitesse pratiquée. Donc on répond en partie à l'interrogation, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

1895 J'aimerais, madame Bernier, vous avez, je crois, un spécialiste avec vous sur le bruit. Est-ce que cette question de vitesse automobile, elle est marginale par rapport à l'estimation de l'intensité du bruit ou pas?

PAR Mme NANCY BERNIER:

1900 Je vais laisser monsieur Mailhot répondre à cette question.

PAR M. MICHEL MAILHOT:

1905 Monsieur le Président, hier soir, par curiosité, suite à votre question au ministère des Transports, j'ai fait une petite évaluation effectivement sur le modèle mathématique qui est similaire à celui du ministère des Transports. Donc j'ai pris des données qu'on avait dans l'étude d'impact, là, pour le secteur environ de Bastien, là, le secteur avec onze mille trois cent quarante-neuf (11 349) automobiles et trois cent cinquante et un (351) camions lourds, et j'ai fait le test pour cinquante kilomètres-heure (50 km/h), soixante (60 km/h), soixante-dix (70 km/h), soixante-quinze (75 km/h).

1910 Évidemment, j'ai pas le même modèle mathématique qu'eux, j'arrive pas tout à fait avec les mêmes chiffres, par exemple si je suis à quinze mètres (15 m), avec cinquante kilomètres à

1915 l'heure (50 km/h), avec une pente de cinq pour cent (5 %), j'arrive à soixante-cinq point soixante-douze (65,72 dB) au lieu de soixante-cinq (65 dB), qui était qu'est-ce qui était marqué dans l'étude d'impact.

1920 Donc sur la base de ça, on peut regarder tout simplement les écarts. Donc en passant à soixante kilomètres à l'heure (60 km/h), on arriverait à soixante-sept douze (67,12 dB), donc c'est un point quatre décibel (1,4 dB) de plus. À soixante-dix (70 km/h), on arriverait à soixante-huit trente-quatre (68,34 dB), ça veut dire deux point six (2,6 dB) environ décibels de plus. Donc on voit que de passer de cinquante (50 km/h) à soixante-dix (70 km/h), à ces vitesses-là, et avec ce nombre de véhicules là, on arrive environ à deux point six (2,6 dB) d'écart.

1925 J'ai fait la même chose à trente mètres (30 m), qui était supposé donner environ soixante décibels (60 dB), et moi, bien, j'arrivais à soixante et un point deux (61,2 dB). Évidemment j'ai sans doute pas les bonnes pentes, là. Et effectivement, de cinquante (50 km/h) à soixante-dix (70 km/h), la différence est deux point six (2,6 dB).

1930 Et à soixante-cinq mètres (65 m), qui était évidemment supposé donner cinquante-cinq (55 dB), bien, j'ai cinquante-six point dix-sept (56,17 dB) et à soixante-dix kilomètres (70 km/h), ça donne cinquante-huit soixante-dix-neuf (58,79 dB), donc environ encore deux point six décibels (2,6 dB) de différence.

1935 L'effet de la vitesse est là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1940 OK, merci.

Donc nous allons attendre votre document.

Est-ce que vous avez une autre question, madame?

1945 **PAR Mme LYNE GUAY:**

Bien sûr, j'en ai quinze (15) questions. C'est vrai! Et c'est vrai!

1950 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, je vous crois madame.

PAR Mme LYNE GUAY:

1955 Alors allons-y!

1960

Le tracé initial du prolongement de du Vallon prévoyait diminuer sérieusement la qualité de vie des résidents en bordure du tracé même avec des mesures dites d'atténuation mais non d'élimination. Il n'y avait pas de construction prévue à l'est.

1965

Le nouveau tracé prévoit maintenant à l'est des constructions de haute et de moyenne densités. La concession va ainsi permettre aux promoteurs de faire encore un peu plus de profit en réduisant autrement la qualité de vie des résidents actuels.

1970

Ma question: pourquoi les promoteurs ne préservent-ils pas la quiétude des quartiers résidentiels en combinant les mesures d'atténuation, un buton ou un couvert végétal assez intéressant près des résidences – il y a d'ailleurs une école située tout près, primaire – près des résidences actuelles construites, puis constructions résidentielles de moyenne densité et ensuite, tracé d'un boulevard urbain à vitesse réduite.

PAR LE PRÉSIDENT:

1975

Alors monsieur des Rivières, est-ce que vous avez songé à d'autres mesures de mitigation plutôt qu'un déplacement latérale d'une centaine de mètres du tracé, pour atténuer - en fait, c'est pour une question de bruit ou pour?

PAR Mme LYNE GUAY:

1980

Bien, c'est une question, finalement dans ce secteur, on nous avait dit qu'il allait y avoir au moins un couvert végétal qui fait qu'on pouvait entendre toujours les oiseaux et au lieu d'avoir, finalement, un building dans notre cour, qu'on savait pas qu'il allait avoir, comme on a appris hier, c'est qu'on voudrait conserver les éléments de nature et de verdure, les conifères et tout ça, et puis c'est très joli comme ça.

1985

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Donc pour des considérations environnementales.

1990

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vous dirais, fondamentalement, on a toujours souhaité que le quartier Lebourgneuf soit un quartier où il y aurait, sur le plan des espaces verts, sur le plan des fonctions résidentielles, les fonctions commerciales de voisinage, un équilibre intéressant.

1995

Ceci étant dit, à partir de là, il y a un projet de développement qu'on connaît depuis trente-cinq (35) ans et ce projet-là, au fil des ans, s'est toujours bonifié pour chercher à atteindre un meilleur équilibre.

2000 Nous étions d'avis, puis je pense que nous sommes encore d'avis que le déplacement de la route faisait de ce secteur-là, permettait à ce secteur-là d'être mieux intégré au reste du développement urbain du quartier qui va se faire à cet endroit-là.

2005 Il a jamais été dans les intentions de la Ville de créer, à cet endroit-là, un parc ou une zone tampon.

2010 Parce qu'on sait, et puis mes collègues me corrigeront, c'est que si on veut qu'une zone tampon boisée ait un impact significatif, cette zone-là, elle doit avoir à peu près trois cents mètres (300 m) de large. C'est exact, je pense? Alors on parle d'environ trois cents mètres (300 m). Donc on est loin de l'espace qui est disponible sans remettre en question tout le développement pour lequel il y a des permis qui ont été émis, puis pour lequel il y a des travaux qui sont en cours.

PAR LE PRÉSIDENT:

2015 En fait, ce que vous nous dites, c'est que ce territoire-là, de toute façon, avec ou sans du Vallon, est destiné à l'aménagement résidentiel, c'est ça que vous nous dites?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2020 Absolument, absolument. Et ce qui fait la différence, je vous dirais, entre le projet actuel, le projet de tracé modifié et le tracé original, c'est qu'au lieu de concentrer tout le développement à l'ouest de la route, comme c'était le cas avant, maintenant on déplace une partie du développement sur le côté est, de façon à mieux intégrer le développement déjà existant à l'est au reste du quartier, et d'avoir une route qui a un caractère un peu plus urbain.

2025 Vous savez, si on construit une route qui a environ deux point trois kilomètres (2,3 km) de long avec une butte écran à la longueur, sur le plan du comportement de l'automobiliste, on n'aura sûrement pas le même comportement que si on est dans un milieu déjà construit. On sait que l'automobiliste ajuste son comportement comme conducteur en fonction de la scène visuelle qu'il a devant lui.

2030 Alors si j'ai un mur à ma droite lorsque je circule, je ne sens pas de danger. Les probabilités que je circule plus rapidement sont beaucoup plus grandes que si je suis dans un milieu urbain où je me sens un petit peu plus enveloppé et je sens qu'il y a de l'activité de part et d'autre de la route.

PAR LE PRÉSIDENT:

2040 Alors voilà madame.

PAR Mme LYNE GUAY:

À la prochaine.

2045

PAR LE PRÉSIDENT:

À la prochaine.

2050

LOUIS LESAGE

PAR LE PRÉSIDENT:

2055

Monsieur Louis Lesage.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2060

Monsieur le Président, membres de la Commission, bonjour.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonjour.

2065

PAR M. LOUIS LESAGE:

Juste une petite information, tout à l'heure on parlait de transport en commun. Pour votre information, de Wendake à Québec, Québec centre-ville, on compte une heure quinze (1:15) pour prendre l'autobus.

2070

PAR LE PRÉSIDENT:

De quel secteur?

2075

PAR M. LOUIS LESAGE:

De Wendake, juste ici au nord.

2080

PAR LE PRÉSIDENT:

Une heure quinze (1:15).

PAR M. LOUIS LESAGE:

2085

Une heure quinze (1:15).

PAR LE PRÉSIDENT:

2090

Et en auto?

PAR M. LOUIS LESAGE:

2095

En auto, quand on prend Laurentien, tout va bien, c'est vingt (20) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vingt (20) minutes, à l'heure du trafic ou sans trafic?

2100

PAR M. LOUIS LESAGE:

À l'heure du trafic, on calcule, on peut rajouter quoi, une vingtaine de minutes de plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

2105

Donc quarante (40) minutes?

PAR M. LOUIS LESAGE:

2110

Environ, quarante-cinq (45) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

2115

Quarante-cinq (45) minutes. Donc vous êtes, on peut déduire que vous êtes à peu près vingt (20) à vingt-cinq (25) minutes en mode ralenti ou congestionné.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2120

Oui, puis ça bien c'est quand, à partir du moment où l'autobus passe, là. Je veux dire, on peut attendre au coin de la rue un petit bout de temps aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

2125

Non, non, mais je parle en auto.

PAR M. LOUIS LESAGE:

Oui.

2130 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si en période de pointe, ça vous prend vingt (20) minutes de plus, on peut donc extrapoler le fait que ces vingt (20) minutes-là sont tributaires d'une congestion ou encore d'un trafic très lent.

2135

PAR M. LOUIS LESAGE:

Exactement.

2140 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est ça.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2145

Exactement.

PAR LE PRÉSIDENT:

2150

Donc c'est matin et soir?

PAR M. LOUIS LESAGE:

2155

C'est matin et soir. Sauf qu'il suffit de partir, quoi, vingt (20) minutes plus tôt, puis ça va nous prendre vingt (20) minutes pour se rendre au centre-ville en voiture.

PAR LE PRÉSIDENT:

2160

Merci.

Alors votre question.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2165

De Wendake à Sainte-Foy, c'est quarante-cinq (45) minutes, puis à ça il faut rajouter dix (10) minutes de marche pour se rendre à l'arrêt.

PAR LE PRÉSIDENT:

2170 Quarante-cinq (45) minutes en trafic, transport en commun?

PAR M. LOUIS LESAGE:

2175 En transport en commun, c'est ça, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Quarante-cinq (45) minutes plus?

2180 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

Quarante-cinq (45) minutes, ça c'est même avec ou sans trafic parce qu'on passe sur l'Ormière puis avec les feux de circulation, tout ça, c'est sensiblement toujours la même période de temps.

2185

PAR LE PRÉSIDENT:

Plus dix (10) minutes à pied, vous dites.

2190 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

Plus dix (10) minutes à pied, pour les gens du bas de la réserve; pour le nord de la réserve, on peut pas se rendre à pied, c'est trente-quarante (30-40) minutes de marche.

2195 Alors ma question! Ma question représente bien la situation actuelle des Hurons-Wendat. Aussi ma question demande à tous les participants de faire un effort mental, soit de comparer deux (2) époques, le présent et le futur.

2200 D'abord une image du présent. Situons-nous à l'église de Wendake un lundi matin à l'heure de pointe. Tout le monde connaît cet endroit-là, c'est un endroit très reconnu. Notre objectif est d'atteindre l'intersection de du Vallon et Lebourgneuf, c'est-à-dire là où sont présentement les Galeries de la Capitale.

2205 Actuellement, nous emprunterons le boulevard Saint-Jacques et devons traverser un total d'onze (11) feux de circulation et arrêts-stops. À l'heure de pointe, le temps moyen pour franchir cette distance est de vingt-quatre (24) minutes, calculé par quelqu'un qui, depuis trois (3) mois, prend des notes matin et soir. Aux heures normales, il faut compter environ neuf (9) minutes pour franchir la même distance.

2210 Maintenant, projetons-nous dans le futur. Le développement résidentiel du projet est
terminé, les quatre mille huit cents (4800) logements et leurs quelque sept mille (7000) voitures
utilisent du Vallon. Ajoutons-y les milliers d'automobilistes qui utilisent déjà Saint-Jacques, des
milliers d'autres qui sont soit d'anciens utilisateurs de Laurentien ou Henri-IV ou autres chemins
2215 Henri-IV, et finalement ajoutons d'autres automobilistes qui proviennent de développements
résidentiels futurs, soit Lac-Saint-Charles, Wendake, Loretteville, Saint-Émile, etc.

 Donc à la phase finale, quand je regarde la carte qui est proposée par l'étude, je compte
aussi onze (11) feux de circulation. Donc ma question est: en quoi le projet présenté viendra
2220 répondre à l'objectif premier, soit d'accroître l'efficience du réseau routier régional et local?
Donc combien de temps faudra-t-il pour franchir cette distance?

PAR LE PRÉSIDENT:

2225 Toute une question!

PAR M. LOUIS LESAGE:

2230 Bien c'est simple, c'est qu'on se projette dans le futur. Voilà!

PAR LE PRÉSIDENT:

 Tout à fait. Alors en fait, vous reprenez une question que j'avais adressée hier pour
permettre au promoteur de préparer déjà sa présentation de ce soir, concernant justement les
2235 congestions, le trafic, la durée de déplacement, etc.

 Peut-être, parce que je voudrais pas faire une troisième présentation dans le même
après-midi, peut-être donner quelques grandes lignes de ce que pourrait être la réponse qui
viendra de façon plus étoffée ce soir.

2240

PAR M. LOUIS LESAGE:

 Si la présentation est ce soir, est-ce que je pourrais revenir et être...

2245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Absolument, et vous pouvez reposer votre question pour que l'auditoire puisse saisir.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2250

 Préférez-vous que je passe à ma deuxième question?

PAR LE PRÉSIDENT:

2255 Allez-y. Alors on vous donnera priorité pour cette question-là ce soir, après la présentation.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2260 Très bien, parfait.

2265 Alors la deuxième question, j'espère qu'elle va être plus simple. Le boulevard Bastien traverse le vieux Wendake, un endroit désigné comme faisant partie du patrimoine historique du Québec, un endroit d'environ quatre cents (400) ans. L'étroitesse du boulevard à cet endroit caractérise bien l'époque où les besoins nécessaires aux simples voitures tirées par des chevaux satisfaisaient aux demandes des membres de notre communauté.

2270 Les besoins ont changé, mais le cachet demeure le même. D'ailleurs plus de dix-huit millions (18 M\$) ont été et seront investis dans ce secteur pour mettre en valeur notre histoire et notre culture.

2275 Le boulevard Bastien deviendra un accès important pour du Vallon dans le futur, tout comme le boulevard de la Rivière qui limite à l'est la partie nord de Wendake. En effet, la population située au nord-ouest de du Vallon et désirant atteindre de la Capitale et le centre-ville de Québec sera incitée à utiliser Bastien. Je parle des gens de Wendake, Loretteville, Valcartier et Val-Bélair.

2280 Des études ont démontré que la construction de boulevards en réponse à des bouchons de circulation ont tendance à repousser ces bouchons en périphérie de ces nouveaux boulevards, soit sur les voies d'accès.

2285 Ma question est la suivante: pouvez-vous garantir aux résidents de Wendake et aux autres utilisateurs du nord-ouest que le bouchon quotidien, rencontré sur Saint-Jacques, ne se retrouvera pas sur Bastien ou sur de la Rivière dans le futur?

PAR LE PRÉSIDENT:

 Monsieur des Rivières.

2290 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

 Lorsque je regarde ce grand document-là qui avait été déposé...

PAR LE PRÉSIDENT:

2295

Que j'avais beaucoup de difficulté à consulter dans l'autobus quand je venais à Québec, d'ailleurs.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2300

Le format était pas très convivial, j'en conviens avec vous.

2305

Si je regarde, là, certaines données que nous avons dans ce document-là sur le boulevard Saint-Jacques, on note qu'en direction de la pointe, actuellement, on parle d'un peu plus de mille (1000) véhicules à l'heure de pointe du matin. Et avec l'aménagement du boulevard du Vallon, en situation de plein développement, donc développement résidentiel complété, ce mille-mille cinquante (1000-1050) véhicules-là passera à environ à six cents (600) véhicules.

2310

Donc on peut, ce que l'étude de circulation semble dire, c'est que le niveau de congestion va diminuer avec la réalisation du projet du boulevard du Vallon, donc on va avoir un écoulement qui va être plus stable.

PAR LE PRÉSIDENT:

2315

Mais est-ce que la présence de l'éventuel boulevard ne pourrait pas favoriser le développement de secteurs encore plus au nord?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2320

2325

Je ne répondrai pas tout de suite à votre question. Tout à l'heure, monsieur Bédard va vous présenter l'approche de la Ville en matière de contrôle des nouveaux lotissements résidentiels, et vous verrez que nous avons un petit peu divisé le territoire en deux (2) secteurs. Et tout le secteur au nord est un secteur, à part certains petits ajustements qu'on pourra appeler de consolidation, où il ne devrait pas se faire de développement, de nouveaux lotissements résidentiels. Tout devrait se passer plus dans la partie sud.

PAR LE PRÉSIDENT:

2330

D'accord.

2335

Et j'imagine que vous allez intégrer mes commentaires d'hier dans cette présentation, c'est-à-dire localiser les secteurs centraux, ancestraux, périphériques, leur densité et leur potentiel en logements. Très bien.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

2340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors oui.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2345

Je crois qu'on a parlé de Saint-Jacques, moi je parlais de Bastien.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2350

Dans le cas de Bastien, disons, là, dans le secteur du boulevard Saint-Jacques, on parle d'environ cinq cents (500) véhicules à la période de pointe du matin. Et avec le nouveau développement, une fois la route aménagée, Bastien, on serait autour de six cent quarante (640).

2355

Donc il y a une augmentation effectivement dans ce secteur-là.

PAR M. LOUIS LESAGE:

Donc on parle de coin Saint-Jacques et Bastien!

2360

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2365

Oui. Il y a juste, puis je veux faire une nuance importante, là, l'étude reposait sur un développement selon les patrons de développement qui existaient depuis de nombreuses années.

2370

Avec la décision du conseil municipal de centrer le développement plus près du centre, ce qui, à l'origine, pouvait influencer les débits sur les réseaux routiers dans la partie nord pourrait être différent. On risque d'avoir des débits moins élevés que prévus parce que le développement qu'on avait anticipé en faisant ça pourrait ne pas se faire, parce qu'il va être concentré dans la partie sud.

Donc je mets une réserve à ce chiffre-là.

2375

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est moi qui ne suis pas, là. Le développement dans le secteur d'étude?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2380

C'est que lorsque cette étude-là a été réalisée en 2002-2003, la Ville n'avait pas sa nouvelle stratégie pour contrôler les nouveaux lotissements résidentiels. Donc au moment de faire la simulation, il y a des ménages qui ont étéensemencés un petit peu partout sur le territoire, selon les habitudes de développement qu'on connaissait depuis un certain nombre d'années.

2385

Ce que la Ville cherche à faire avec cette nouvelle stratégie-là, avec la nouvelle stratégie, pardon, c'est de changer ces habitudes de développement là. Donc le résultat de l'étude pour les parties nord du territoire pourrait être différent que ce qu'on connaît.

2390

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, il y a deux (2) choses. Un, nous souhaiterions avoir deux-trois-quatre-cinq (2-3-4-5) s'il le faut tableaux synoptiques, et c'est ça qui manque un peu à l'étude et à son caractère un peu rébarbatif, c'est que finalement, on lit, on lit, on lit, puis c'est nous qui devons tracer des liens, c'est nous qui devons tracer des tableaux.

2395

Ce que nous aimerions savoir, c'est que, je pense que vous l'avez fait déjà dans le cadre d'un modèle de tableau au début de ce grand livre, c'est prendre chacune des artères, présenter sa densité de trafic à l'heure actuelle, ensuite, donc sans le prolongement, avec le prolongement et avec les totaux. Et ça c'est pour 2011 et pour 2021.

2400

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Vous avez, à la page 140, à peu près toutes les informations que vous avez demandées à une exception, c'est la situation actuelle.

2405

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça.

2410

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Et c'est ce que moi j'ai fait, je me le suis noté sur mon document, on vous produira un tableau avec cette information-là.

2415

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît, parce que ça nous oblige à nous à faire cet exercice, puis là, on se dit, bien, on veut être sûr que c'est la bonne valeur qu'on utilise.

2420

Maintenant, l'autre chose qui m'embête un peu, c'est: est-ce qu'il y a beaucoup de données qui sont inexactes, compte tenu de la nouvelle stratégie que vous avez adoptée?

2425 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

J'aurais tendance à croire que c'est la seule chose qui ait pu changer, au sens où notre réflexion sur tout ce secteur-là s'est faite avec un objectif de plein développement. Et cet objectif de plein développement là, on a dit c'est 2021.

2430

Si notre stratégie est efficace en matière de contrôle des nouveaux lotissements, puis on pense qu'elle le sera, à ce moment-là c'est fort possible que ce plein développement-là se réalise bien avant 2021, si le rythme de croisière qu'on semble voir continue encore quelques années.

2435

Donc c'est le principal changement qui pourrait survenir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2440

Est-ce que ça pourrait affecter le nombre de logements, à ce moment-là? Qu'est-ce qui expliquerait que les estimations que vous avez eues, pour l'intersection dont il parlait, seraient moindres avec les nouveaux plans.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2445

Je vais avancer un chiffre, et je ne le connais pas, mais c'est juste pour illustrer. Fort possiblement que lorsque nous avons fait cette étude-là, nous avons dit, il y aura cinq mille huit cents (5800) ménages dans la partie Lebourgneuf. Mais on a peut-être dit aussi, il y aura mille (1000) nouveaux ménages dans les territoires de Saint-Émile, de Lac-Saint-Charles, dans tous les territoires en périphérie nord.

2450

Or, aujourd'hui, on dit, oup, on ferme le robinet! Donc ces nouveaux ménages-là, ils ne s'établiront pas dans le secteur. Ils vont plutôt venir s'établir dans les secteurs en jaune et en vert qu'on va vous présenter tout à l'heure, où les contraintes de développement sont moins grandes.

2455

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais donc, les estimations que vous avez réalisées dans le cadre de l'étude d'impact, elles tiennent compte aussi des développements que vous vouliez faire au nord?

2460

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2465 On prenait en considération le potentiel de développement qui était susceptible d'avoir
au nord, mais qui était pas en soi, là, on parle pas de milliers de logements, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2470 D'accord. Voilà, merci.

PAR M. LOUIS LESAGE:

2475 Alors si je comprends bien, il y a augmentation d'environ vingt (20 %) à vingt-cinq pour
cent (25 %) de la circulation sur Bastien?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2480 Si je ne fais pas d'erreur dans mon calcul, puis le tableau qu'on remettra à la
Commission le confirmera, là, c'est à peu près l'image qu'il faut avoir.

PAR M. LOUIS LESAGE:

Merci.

2485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

2490 Alors si je n'appelle pas une pause-café tout de suite, la sténotypiste va me fusiller des
yeux, ce qu'elle a fait tout à l'heure d'ailleurs.

Alors nous prenons une pause d'une dizaine de minutes et nous revenons.

2495

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE
PASCAL LALIBERTÉ

2500

PAR LE PRÉSIDENT:

2505 Alors mesdames, messieurs, ma conseillère en information est venue me voir pour m'informer qu'il y avait plusieurs personnes qui voulaient aussi poser des questions.

2510 Alors même si le temps court, nous allons prendre cinq (5) intervenants, mais pour poser une (1) question chacun et pour pouvoir terminer quand même à quatre heures et demie (4 h ½) ou autour de quatre heures et demie (4 h ½). Nous allons essayer d'intervenir, mais des fois c'est difficile de ne pas intervenir, mais nous allons essayer de ne pas intervenir et réserver l'exclusivité aux questions des participants.

Alors j'ai des gens encore, monsieur Pascal Laliberté.

2515 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Monsieur le Président, juste rapidement, là, je voudrais apporter une correction à une information que j'ai donnée tout à l'heure. Lorsqu'en réponse à la question sur quel impact aurait un boisé sur le bruit, j'ai parlé de trois cents mètres (300 m).

2520

Alors dans les faits, là, après vérification, on parle qu'un boisé mature qui a trente mètres (30 m) de large permet de réduire le niveau de bruit de cinq (5 dB) à dix décibels (10 dB). Mais on parle d'un boisé mature, ça veut donc dire qu'avant qu'on atteigne ça, il pourrait s'écouler de dix (10) à quinze (15) ans, avant que ce boisé-là soit efficace.

2525

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

2530

Monsieur des Rivières, pourriez-vous nous déposer la source pour l'information?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

La source, c'est un petit document qui existe, on le déposera.

2535

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît.

2540

Alors bonjour monsieur.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Bonjour. Moi, est-ce que j'ai droit à deux (2) questions?

2545

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui. Il y a deux (2) personnes qui ont le droit encore à deux (2) questions pour finir la liste.

2550

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Merci. OK.

2555

Donc ma première question! Dans la perspective où on transforme, je dirais, le parcours 87 du RTC en Métrobus, et compte tenu des différents parcours actuels, il y a combien d'autobus qui circuleraient sur du Vallon, là, entre le tronçon surtout entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard de l'autoroute de la Capitale, puis est-ce que ça serait un niveau suffisant pour permettre l'instauration d'une voie réservée?

2560

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

2565

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais demander à monsieur Bouvier, si monsieur Bouvier est en mesure de répondre à la question immédiatement? Oui. Juste quelques secondes pour trouver le chiffre.

2570

PAR M. PIERRE BOUVIER:

Dans le rapport que nous avons déposé au MTQ sur voies réservées sur l'autoroute du Vallon, on parle, dans la situation actuelle, à la pointe matin, de soixante et onze (71) autobus et pour le futur, là, c'est ce que je cherche, on parle de soixante et onze (71) autobus pour le matin, deux mille sept cent quarante-sept (2747) personnes pour ce qui est de la situation actuelle.

2575

Et pour le futur, je ne le retrouve pas, je vais vérifier puis je vais essayer de le retrouver. Je pense qu'on parlait d'une augmentation de l'ordre de dix-huit pour cent (18 %), mais il faut que je vérifie, là, le chiffre exact.

2580

PAR LE PRÉSIDENT:

Pourriez-vous nous le fournir en début de soirée?

2585 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Oui, je vais essayer.

2590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, je vous remercie.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

2595 Ma deuxième question, est-ce que les impacts économiques du nouvel axe routier ont été calculés soit en termes non seulement de la dépense pour l'infrastructure comme telle, mais aussi pour les coûts d'entretien, pour les coûts de développement de l'égout, de l'aqueduc, les coûts pour la collecte des matières résiduelles, les coûts pour les services qu'on va offrir aux citoyens.

2600

Donc, est-ce que les coûts autres que ceux de l'autoroute ont été calculés, c'est-à-dire comment ça va coûter pour équiper, je dirais, chaque logis en services, en infrastructures municipales et ce genre de choses là?

2605 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2610

On va séparer deux (2) choses. L'aménagement du boulevard et ses coûts, c'est une chose. Le développement urbain et ses coûts, c'est une autre chose.

2615

Dans le cadre de l'étude d'impact, ce n'est pas, je dirais, le procès du développement urbain, c'est une analyse d'impact du projet d'aménagement d'une route. Ceci étant dit, dans le cadre des réflexions que nous faisons lorsque nous autorisons des nouveaux lotissements résidentiels, il y a généralement des études d'impact fiscal qui sont faites pour déterminer si, effectivement, c'est un bon ou un mauvais investissement de faire ce développement-là.

2620

Alors je dois présumer que dans ce secteur-là, ça a été fait également et on en est venu à une réponse positive parce qu'on a autorisé la réalisation du projet. Mais il faut savoir que la construction des rues est à la charge des promoteurs, déjà au départ, et pas à la charge de la Ville, quand on parle de développement résidentiel.

2625 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

2630 J'avais des documents à déposer, est-ce que je peux faire ça maintenant?

PAR LE PRÉSIDENT:

Absolument.

2635

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Oui. Je dépose ça?

2640

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pouvez aller...

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

2645

Au registre à l'arrière?

PAR LE PRÉSIDENT:

2650 ... madame Gélinas, en arrière de la salle.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Merci!

2655

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

2660

CLAUDINE MARTINEAU

PAR LE PRÉSIDENT:

2665

Madame Claudine Martineau.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2670

Bonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonjour madame.

2675 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Je vous demanderais, monsieur le Président, à l'avance, étant donné que je sais que ma question prend pas beaucoup d'intervention, mon préambule est peut-être un peu plus long, mais c'est le temps que vous avez octroyé aux personnes pour répondre, alors je pense que je
2680 vais entrer dans les délais. Je vous demande cette faveur, merci.

Je suis Claudine Martineau. Je suis pour le tracé de du Vallon à cent pour cent (100 %) puis le tracé original. Je viens ici pour vous résumer les vraies affaires.

2685 Lorsque j'ai acheté ma maison sur le boulevard Saint-Jacques, voilà dix (10) ans, il y avait un taux de circulation de quatre mille (4000) voitures. Je suis rendue au-delà de dix mille (10 000) voitures. Ça, c'est fait par les statistiques de circulation.

2690 De Chauveau à Johnny-Parent, j'ai deux kilomètres (2 km) sans aucun stop, une lumière qui, à quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99 %), est verte parce qu'elle est programmée sur un œil magique sur la rue contraire. La zone est de cinquante kilomètres-heure (50 km/h) mais ça roule soixante-soixante-dix kilomètres-heure (60 km/h-70 km/h) le jour, le soir, cent-cent vingt kilomètres-heure (100 km/h-120 km/h).

2695 Je suis sur la route du passage pour les ambulances qui dessert l'hôpital Chauveau, les pompiers de Loretteville et les corps policiers. Si un citoyen sur le boulevard de la Colline, hier, qui s'inquiétait du dépassement des décibels pour six mille (6000) voitures sur un kilomètre (1 km), ayant une lumière sur la route des Cheminots, et un stop sur la rue des Roitelets, imaginez ma condition.

2700 Je sais que vous voulez plaire à tous avec vos écrans sonores. Mais si moi, en tant que citoyenne, je viens vous dire que ce n'est pas le son qui est en cause de ma démarche mais la congestion du trafic qui m'empêche d'ouvrir mes fenêtres avant parce que le nettoyage est conséquent à une zone sinistrée.

2705 Si je vous dis, j'ai une prescription à l'année pour des antihistaminiques et des pompes respiratoires, quatre (4) accidents par moyenne par année devant ma propriété qui m'occasionnent bien des soucis et des taux financiers que j'avais pas prévus. Des fleurs de tissu parce que les pivoines puis les rosiers "toffent" pas le coup devant chez moi.

2710 À cause des CO₂ qui sont occasionnés par le trafic "bumper à bumper" de deux (2) heures le matin en durée, parce qu'il commence à six heures (6 h) le matin pour finir à huit heures-huit heures et demie (8 h- 8 h ½) le matin et trois (3) heures le soir, qui commence

2715 naturellement vers trois heures (3 h) l'après-midi pour finir à six heures (6 h). Puis on ne parle pas du jeudi soir, vendredi soir, étant donné que les magasins ferment plus tard, j'ai encore un deux (2) heures de surplus de CO₂ "bumper à bumper".

Les parties adverses vont sûrement répondre, bien, tu as rien qu'à déménager...

2720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame, madame!

2725 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Excusez!

PAR LE PRÉSIDENT:

2730 Je veux bien être tolérant, là, mais il faut arriver à une question.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

Oui. J'en viens à ça.

2735

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, merci.

2740 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

2745 Les parties adverses vont répondre que j'ai rien qu'à déménager. Non, monsieur le Président. J'aime mon lieu physique d'habitation, je suis accès aux quatre (4) coins cardinaux, je suis entourée de nature, d'animaux, d'une rivière qui cohabite très bien avec moi. C'est juste que je suis pas responsable des taux de croissance de la population. Il y a une solution, c'est de débloquer du Vallon.

Ma question est: avez-vous pensé plus à la santé des animaux qu'aux citoyens?

2750 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, j'essaie de voir à qui je peux l'adresser, là. En fait, je crois bien honnêtement qu'il y a aucune des personnes-ressources qui peut répondre à ça, le promoteur non plus.

2755 En fait, c'est une question, je crois, que vous aimeriez adresser à votre partie adverse qui, elle, n'est pas dans les personnes-ressources.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

Non.

2760

PAR LE PRÉSIDENT:

Elle n'est pas présente ici, donc je suis tout à fait désolé, il y a personne qui peut répondre à cette question-là.

2765

Évidemment, c'est le genre plutôt de commentaire et de question que nous aimerions beaucoup avoir dans des mémoires.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2770

D'accord.

PAR LE PRÉSIDENT:

2775

Parce que ça nous pousse à réfléchir sur ces aspects-là et à les documenter.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2780

Excellent! J'en prends note.

Puis j'aimerais répondre à monsieur le représentant de Wendake. L'autoroute Laurentien, en 1996, il y avait quatre-vingt-un mille (81 000) voitures dans les périodes standard de l'année, puis il y en avait quatre-vingt-huit mille (88 000) en période estivale. En 2002, ils sont quatre-vingt-quatre mille (84 000) à passer sur cette voie puis quatre-vingt-onze mille (91 000) en saison estivale.

2785

Et puis pour Pierre-Bertrand, en 1996, il y avait cent quarante mille (140 000) voitures en saison régulière et cent cinquante et un mille (151 000) en estival, pour atteindre en 2002, sur les dernières statistiques Canada, cent quarante-trois mille (143 000) voitures en période régulière et cent cinquante et un mille (151 000) en estival.

2790

L'augmentation ne semble pas paraître parce qu'eux autres, ils ont des voies d'accès, monsieur.

2795

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci madame.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2800

Merci.

2805

LAURENT OUELLET

PAR LE PRÉSIDENT:

2810

Monsieur Laurent Ouellet.

PAR M. LAURENT OUELLET:

Bonjour.

2815

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonjour monsieur Ouellet.

PAR M. LAURENT OUELLET:

2820

Pour faire suite à certaines discussions qui ont eu lieu tout à l'heure sur les voies réservées pour le transport en commun, ma question porte sur ce thème-là.

2825

Donc compte tenu de l'augmentation constante des besoins en transport dans la zone d'étude, serait-il possible de prévoir immédiatement une voie réservée au transport en commun? Le sens de la circulation dans cette cinquième voie pourrait être ajusté en fonction des besoins. Cette voie pourrait être située à l'est ou à l'ouest du boulevard.

2830

Une telle approche démontrerait une réelle volonté de développer le transport en commun au lieu de promesses pour le futur.

PAR LE PRÉSIDENT:

2835

Je vais céder la parole à monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2840

Bon écoutez, la première condition pour avoir une voie réservée, c'est qu'il y ait du transport en commun et qu'il y ait une quantité, je dirais, minimum d'autobus. Je pense qu'actuellement, si on parle, là, du tronçon du boulevard du Vallon et non de l'autoroute, et c'est comme ça que je le comprends, là, vous parlez du boulevard plutôt que l'autoroute?

PAR M. LAURENT OUELLET:

On parle d'une cinquième voie sur le futur boulevard du Vallon.

2845

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Hier, et monsieur Bouvier en a parlé un petit peu tout à l'heure, le Réseau de transport de la Capitale va confier à un consultant, dans les prochains jours ou les prochaines semaines, un mandat pour identifier où devrait être localisé le futur corridor Métrobus dans l'axe nord-sud. À la lumière...

2850

PAR LE PRÉSIDENT:

Où devrait être?

2855

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Localisé.

2860

PAR LE PRÉSIDENT:

Localisé. Est-ce qu'on doit comprendre que la décision a été prise qu'il y aurait un Métrobus?

2865

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je pense qu'actuellement, du côté de la Ville, sans présumer, là, des décisions du conseil municipal, on travaille vers un développement du transport en commun. Notre plan d'aménagement et de développement va dans ce sens-là. Et en guise de préparation à la mise en œuvre de tout ça, on pense qu'il y a probablement un besoin pour un Métrobus dans ce secteur-là, je pense que les études du RTC le confirment.

2870

Il reste à déterminer, est-ce qu'il est préférable que ce Métrobus-là soit sur le boulevard l'Ormière ou encore sur le boulevard du Vallon. Et selon les choix d'axe, quelles sont les mesures prioritaires qui doivent être mises en place.

2875

Et ça c'est l'étude qui va être confiée au consultant dans les prochains jours qui va nous permettre d'avoir réponse à ces questions-là.

2880

PAR M. LAURENT OUELLET:

Je peux ajouter un commentaire?

2885 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très court.

2890 **PAR M. LAURENT OUELLET:**

Est-ce que l'étude doit comprendre, là, les coûts de la démolition future d'une partie du boulevard pour permettre la construction des voies réservées, la cinquième et la sixième voies. Est-ce qu'on pourrait faire un développement durable tout de suite? Maintenant, un investissement durable. C'est mon commentaire.

2895

PAR LE PRÉSIDENT:

C'était pas une question, c'était un commentaire.

2900 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui, mais je pourrais, si vous le souhaitez, en dix (10) secondes.

PAR LE PRÉSIDENT:

2905

Allez-y.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2910 Je pense que nous aurons les résultats de cette étude d'ici la fin de l'année 2004 et nous serons, à ce moment-là, les recommandations pourront être facilement intégrées au projet d'aménagement parce qu'on sera en phase de préparation de plans et devis, si le gouvernement a autorisé la réalisation du projet.

2915 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

2920

2925

JULIE MOLARD

2930 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Julie Molard.

2935 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

Bonjour.

PAR LE PRÉSIDENT:

2940 Bonjour madame.

PAR Mme JULIE MOLARD:

2945 Hier j'ai assisté à la présentation du promoteur et on parle du quartier Lebourgneuf comme la partie centrale de l'agglomération urbaine de Québec. Et donc on parlait d'aménagement, pas d'aménagement mais d'étalement zéro, OK, parce que c'est dans la trame urbaine, etc.

2950 Ça fait que là, moi, ma question c'est: comment on définit justement le centre de l'agglomération? Quel calcul qui a été utilisé? Est-ce que c'est appuyé sur des façons de faire qu'on fait ailleurs pour déterminer le centre de l'agglomération? Est-ce que c'est juste au niveau géographique ou est-ce que c'est plus au niveau des pôles des emplois, des services, etc.?

2955 Puis c'est ça, ça serait ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

2960 Je pense que vous allez me renvoyer à la présentation de ce soir, encore.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais partiellement vous renvoyer à la présentation de ce soir. Mais je...

2965 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2970 Mais auparavant, j'aimerais revenir au ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, parce que votre question, en fait, touche aussi l'étalement urbain. Qu'est-ce qui est étalement urbain, qu'est-ce qui est consolidation des secteurs organisés, structurés. Et donc il y a une orientation claire, gouvernementale, qui vise l'étalement urbain zéro.

Et je vous relance avec la même question: d'une part, vous indiquez clairement étalement urbain zéro et d'autre part, vous n'arrivez pas à donner une définition claire de l'étalement urbain. Alors comment peut-on appliquer un objectif d'étalement urbain zéro, si on n'est pas capable de définir étalement urbain?

2975

PAR M. MAURICE LEBRUN:

Alors je vais demander à madame Agostini de fournir de l'information, s'il vous plaît.

2980

PAR LE PRÉSIDENT:

Puis j'aimerais, je pose la question vraiment pour que vous essayiez de nous aider à trouver le sens. Parce qu'évidemment, là, on est dans les concepts, mais quand on va passer des concepts à l'appliqué, ça sera autre chose.

2985

Comment maintenant considérer le développement de ce secteur? Est-ce qu'on devrait l'interpréter avec des critères que vous avez utilisés comme étant du développement? Est-ce qu'on devrait considérer le fait que monsieur des Rivières ait considéré ce secteur périphérie comme étant de l'étalement? Alors vous voyez un peu!

2990

Je voudrais que vous nous éclairiez là-dessus.

PAR M. MAURICE LEBRUN:

2995

Alors on va tenter de vous donner davantage d'information.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

3000

PAR Mme FRÉDIANE AGOSTINI:

Quand on regarde, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, quand on a écrit les orientations au niveau de la Communauté métropolitaine, c'est au niveau de la Communauté métropolitaine; on regarde l'ensemble de cet espace et, effectivement, si on situe le projet, je vous dirais que juste en termes urbanistiques, effectivement, il est à l'intérieur de la trame bâtie actuelle de cette entité qu'est la Communauté métropolitaine.

3005

Quand on parlait d'étalement zéro, comme je vous disais, c'est l'étalement dans le sens de ne pas ouvrir, à l'extérieur de la trame urbaine existante, de nouveaux espaces qui devraient être équipés ou qui généreraient peut-être des déplacements de services alors qu'il existe, à l'intérieur de cette trame, des espaces plus viables, là, et plus durables au niveau pour recevoir du développement.

3010

3015 C'est évident, on est ici, là, au niveau de ce projet-là, pour voir si cet espace-là, même
s'il répond à des critères urbanistiques où les services sont à proximité, où il est effectivement
entouré quand on le regarde à l'échelle métropolitaine, il est entouré de bâti, il faut mettre en
contrepartie les autres aspects: les aspects environnementaux, les aspects récréatifs.

3020 Mais c'est la seule - je peux pas rajouter beaucoup de choses à ça, sinon que de vous
dire, quand une MRC ou une Communauté détermine un périmètre d'urbanisation qui est
normalement où on retrouve des notions de concentration, de croissance, de pluralité, on s'y
retrouve, là, je veux dire.

3025 Et ce qu'on demande au niveau des orientations, c'est que quand le milieu municipal, la
MRC, la Communauté fait son exercice de déterminer son PU, son périmètre d'urbanisation,
excusez, qu'elle le fasse en fonction des besoins réels de croissance qu'elle a pour une
vingtaine d'années et qu'elle le planifie en continuité ou en comblant les espaces qui, à un autre
moment, ont pas été occupés.

3030 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais vous ne trouvez pas que quand on est dans une croissance, à toutes fins
pratiques, stable, on parle selon les derniers chiffres de 2001 de la Commission de la Capitale
nationale, je pense que votre dernier chiffre relatif à la croissance démographique obtenu en
3035 2001, c'est zéro virgule huit pour cent (0,8 %), n'est-ce pas? Vous me corrigez?

PAR M. MARC BERTRAND:

3040 On parle d'une croissance de plus en plus lente, là, jusqu'en 2001. Je n'ai pas ici sous
les yeux les derniers chiffres. Je pourrais me référer à monsieur Hervé Bélanger ici, qui a
réalisé l'étude.

Est-ce que vous voulez que monsieur Bélanger confirme ces chiffres?

3045 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Vous reviendrez avec la réponse. Je peux vous dire, c'est de l'ordre de point
huit pour cent (0,8 %).

3050 Donc à point huit pour cent (0,8 %), c'est sûr que si on développe un secteur donné
avec une croissance en logements de vingt-deux pour cent (22 %), de vingt-cinq pour cent
(25 %), c'est clair qu'on déclenche automatiquement une mobilité, puisque c'est la même
population. Une mobilité qui vient d'où?

3055 Alors c'est toute la problématique des quartiers centraux qui, peut-être, vont se vider
davantage, contrairement à ce que vous souhaiteriez au niveau de vos objectifs, de les
dynamiser.

3060 C'est dans ce sens-là que si vous aviez des critères de définition, ça aurait été plus
simple évidemment, mais je comprends que c'est la limite un peu de vos commentaires.

3065 Maintenant, pour la Communauté métropolitaine de Québec, comment est-ce que vous
allez traduire, vous avez la responsabilité de prendre les objectifs fixés par le gouvernement
puis de les mettre sur des schémas d'aménagement. Qu'est-ce que vous allez considérer
comme étant de l'étalement et de la consolidation?

PAR M. CLAUDE HALLÉ:

3070 Monsieur le Président, j'aurais de la difficulté à vous dire, à cette étape-ci, compte tenu
de la difficulté à définir ce qu'est l'étalement urbain, la dame du ministère des Affaires
municipales l'a bien signifié, c'est un concept qui n'est pas évident en soi.

3075 Par contre, nous, ce qu'on constate, comme je vous le soulignais hier, la Communauté
est à l'étape de définir sa vision stratégique. On est à élaborer, avec nos partenaires, une
démarche de réflexion sur ces différentes problématiques, notamment la gestion de
l'urbanisation.

3080 À la Ville de Québec, actuellement, il se fait une réflexion quand même assez
fondamentale sur la gestion de l'urbanisation et la priorisation des secteurs à développer.
L'exercice a été fait également sur le territoire de la MRC de la Jacques-Cartier qui a évalué sa
croissance pour les prochaines années, l'a traduit à l'intérieur d'une stratégie de développement
de son secteur résidentiel.

3085 Ces exercices-là qui sont faits à l'échelle des territoires de nos constituantes, on pourra
pas en faire fi, on réinvente pas la roue, c'est un premier exercice de schéma métropolitain.
Nos partenaires sont sur le terrain, sont en mesure de bien illustrer, de bien réfléchir à leurs
problématiques propres.

3090 Maintenant, une fois que chacun des territoires aura fait cet exercice, on aura à le
ramener à l'échelle métropolitaine et voir où on peut faire des arrimages entre ce qui a été
déterminé d'un territoire par rapport à l'autre. Vous comprendrez qu'on se situe aussi dans une
dynamique de cinq (5) partenaires majeurs, vingt-six (26) municipalités où il y a vingt-six (26)
périmètres d'urbanisation et tout le monde a ses priorités aussi en matière d'urbanisation.

3095 Donc il y a des arrimages à faire qui vont se construire aussi au fur et à mesure que la
réflexion sur la gestion de l'urbanisation s'échafaudera.

PAR LE PRÉSIDENT:

3100 Alors monsieur des Rivières, pourriez-vous donner un avant-goût?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3105 À la page 41 de notre étude d'impact, vous avez, là, la croissance de la population et la
croissance du nombre de ménages, parce qu'il faut faire attention, il faut pas mêler les choses.
2001, on parle d'une population de cinq cent dix-sept mille (517 000) personnes, 2021, cinq
cent trente mille (530 000). Donc une croissance de deux point cinq pour cent (2,5 %) sur une
période de vingt (20) ans.

3110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Attention, vous avez revu les chiffres dans la réponse que vous avez envoyée au
ministère de l'Environnement.

3115 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

 Oui, on a revu les chiffres?

PAR LE PRÉSIDENT:

3120 Il faudrait voir le document PR5.1.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3125 On vérifiera.

PAR LE PRÉSIDENT:

3130 Je pense que c'est dans la page 61. Ça fait bien des chiffres, bien des pourcentages,
bien des acronymes.

 Peut-être que vous pourriez aborder la réponse ce soir, après votre présentation.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3135 Oui. Sûrement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3140 Ce thème-là va être touché et tout simplement, je vous demanderais, si vous avez la gentillesse, si vous voulez pas attendre et reposer votre question, écrivez-moi votre question et je la ferai mienne.

PAR Mme JULIE MOLARD:

3145 Je pense que je pourrai pas être là ce soir mais j'aurais une sous-question à cet effet-là. S'ils appliquent la même logique au niveau du Québec, j'aimerais savoir quel est le résultat, c'est quoi le centre du Québec par rapport à la façon dont ils calculent le centre de l'agglomération urbaine de Québec, si on prend la même géométrie, c'est quoi le centre du
3150 Québec?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3155 Juste, lorsque j'ai affirmé, hier, que c'était le centre de l'agglomération, on parlait de centre géographique, pas nécessairement de centre d'emplois ou de centre où on a une concentration de population. Je faisais référence, quand on prend la carte, c'est à peu près au centre du territoire de la nouvelle ville.

PAR LE PRÉSIDENT:

3160 Donc le centre géographie, point.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3165 Exactement, oui.

PAR Mme JULIE MOLARD:

3170 Donc si on applique la même logique à la grandeur du Québec, le centre géographique du Québec, c'est Chibougamau. Donc on va aller faire du développement à Chibougamau.

Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

3175 Merci madame.

3180

LYNE GUAY

PAR LE PRÉSIDENT:

3185 Madame Lyne Guay.

PAR Mme LYNE GUAY:

3190 Bonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Rebonjour madame.

3195 **PAR Mme LYNE GUAY:**

Alors une petite question toute simple: quelles sont les données scientifiques disponibles au sujet de l'impact d'une densification de la circulation dans le secteur d'étude au niveau de la pollution atmosphérique?

3200

PAR LE PRÉSIDENT:

Les effets sur la pollution atmosphérique.

3205 **PAR Mme LYNE GUAY:**

Le CO₂.

PAR LE PRÉSIDENT:

3210

Tout d'abord, madame Bernier, avez-vous des informations relatives à la contamination de l'air, dans soit le secteur directement concerné ou le secteur le plus près possible où l'air est échantillonné?

3215 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

3220 Dans le secteur directement concerné, non, j'en ai pas. Mais on a quand même, on gère, au ministère de l'Environnement, un réseau d'échantillonnage de mesures de la qualité de l'air ambiant. Il y a une station à Saint-Augustin, il y en a une au centre-ville, je pense Colline parlementaire. On les a sur une carte, mais pas comme tel à proximité du secteur d'étude.

J'ai un document, par contre, que je peux vous déposer. Il y a une figure qui identifie où sont les stations d'échantillonnage.

PAR LE PRÉSIDENT:

3225

S'il vous plaît.

PAR Mme NANCY BERNIER:

3230

Et on a dressé un portrait aussi de la qualité de l'air, des dix (10) dernières années.

Alors plus en lien avec l'automobile, ce qu'on voit, ce qu'on remarque, on peut dire que la qualité de l'air depuis le début des années soixante-dix, s'est significativement améliorée, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

3235

PAR Mme LYNE GUAY:

On n'a pas répondu à ma question, parce que c'est dans le nouveau secteur d'étude.

3240

PAR LE PRÉSIDENT:

Bon, alors écoutez, dans le nouveau secteur d'étude, je pense que la réponse, elle est courte, malheureusement, il n'y a pas de station d'échantillonnage dans le secteur de l'étude.

3245

Monsieur Guerrier voudrait avoir un complément d'information.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

3250

Monsieur le Président, ce que j'observe, c'est qu'on a déjà deux (2) personnes qui ont parlé ici, en termes de pollution atmosphérique, de CO₂, donc du dioxyde de carbone. Ça serait certainement important de rappeler que les préoccupations de Santé publique touchent non seulement les gaz à effet de serre, dont le dioxyde de carbone, mais touchent surtout, évidemment, notamment à court terme, les effets sur la santé du smog, et on sait que le smog n'a rien à voir avec le dioxyde de carbone mais est un phénomène qui touche l'ozone et les particules fines.

3255

Donc c'est certainement important, pour les personnes qui participent aux audiences, de comprendre que nos préoccupations, en matière de pollution atmosphérique et au niveau des émissions des automobiles, sont liées à la création de l'ozone par les oxydes d'azote et par les particules fines.

3260

Et on sait qu'à ce niveau-là, comme je l'ai déjà mentionné hier, et je peux peut-être répéter la phrase qu'on a mise dans notre plan d'action régional, ça sera très court:

3265

"Que l'air extérieur, dans l'ensemble du territoire régional, est considéré de bonne qualité, selon les paramètres enregistrés par les stations d'observation situées sur notre

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

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

CHRISTIAN SAVARD

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Christian Savard.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

J'aimerais que ma première question compte pas, parce que c'est une partie d'une question qui a pas été répondu tantôt au niveau du nombre de véhicules, du nombre d'autobus et du nombre de passagers sur du Vallon.

On parlait qu'actuellement, il y avait soixante et onze (71) autobus à l'heure de pointe qui passaient sur du Vallon, qui déplaçaient deux mille sept cent quarante-sept (2747) personnes.

La deuxième partie de la question c'est: est-ce que, selon les normes, c'est un nombre suffisant pour construire ou établir une voie réservée?

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais demander à monsieur Bouvier de se joindre à la table. Il pourrait répondre à la deuxième partie, en fait, il y avait deux (2) questions, deux (2) parties à la question à l'origine, combien y a-t-il d'autobus actuellement, combien y en aura-t-il plus tard et monsieur Bouvier a la réponse à la question, il pourrait nous la donner. Il pourrait également répondre à la deuxième partie de la question de monsieur Savard.

3310 **PAR LE PRÉSIDENT:**

S'il vous plaît.

3315 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Comme on l'a dit, on a parlé que la situation actuelle en direction sud, à l'heure de pointe du matin, soit sur une période de deux (2) heures, soixante et onze (71) autobus, deux mille sept cent quarante-sept (2747) personnes, environ le quart des gens qui montent par l'axe du Vallon pendant la période.

3320

Au moment où il y aurait une voie réservée, les changements immédiats avec la mise en place d'autobus feraient passer, à l'heure de pointe, le nombre d'autobus de soixante et onze (71) à quatre-vingts (80).

3325

Et une analyse rapide des perspective nous fait croire que, compte tenu d'une croissance d'achalandage qu'on pourrait avoir sur une période de temps donnée, on pourrait aller jusque de l'ordre de cent onze (111) autobus, à la pointe matin, ce qui ferait à peu près un autobus à la minute ou presque sur la période de pointe. Ce qui nous apparaît, pour ce qui est du RTC, amplement suffisant pour justifier une voie réservée.

3330

PAR LE PRÉSIDENT:

Et quelle serait alors la part modale dans cette perspective?

3335 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

J'ai pas, parce qu'on peut parler de la part modale globale ou de la part modale sur l'axe, là...

3340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, la part modale sur l'axe.

3345 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Elle serait plus grande, là, mais il faudrait que je fasse le calcul, là, je l'ai pas par cœur sans faire le calcul.

3350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça serait intéressant, si vous pouvez nous le fournir ce soir, pendant la présentation.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

3355 Je suis pas certain, mais je vais regarder si c'est possible.

PAR LE PRÉSIDENT:

3360 D'accord.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

3365 Petite précision! Pour le RTC, c'est un nombre suffisant pour avoir des voies réservées, mais selon les normes par exemple du MTQ, est-ce que c'est un nombre suffisant pour avoir une voie réservée? Comme tantôt, on disait que dix (10) autobus sur Charest, c'était pas suffisant.

3370 Est-ce que cent onze (111) avec les développements ou même soixante et onze (71) actuellement, est-ce que c'est suffisant?

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Je lance la question à monsieur des Rivières.

3375 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais inviter monsieur Bergeron à répondre à la question.

PAR M. LUC BERGERON:

3380 Nous, dans l'analyse, c'est pas un chiffre magique, là, c'est que la justification d'une voie réservée, ça peut se faire en termes de bénéfices-coûts, là. C'est que c'est le gain, surtout le gain en termes de temps versus l'investissement que ça requiert.

3385 Donc si le fait d'implanter donc, j'ai dit tantôt, politique du ministère, on doit donc ajouter une troisième voie, le coût de la troisième voie, si ça justifie facilement en termes de gain de temps pour les usagers du transport en commun, donc c'est facile à justifier, si le gain de temps n'est pas significatif, c'est plus difficile.

3390 Donc je vais donner un exemple concret. Sur Laurentienne, l'ajout d'une troisième voie va coûter très cher, donc parce qu'on doit démolir des viaducs pour ajouter une troisième voie. Il faut donc mesurer le gain de temps qu'on aurait, si le gain de temps est significatif, on nous dit que, dans la littérature, pour avoir un facteur de succès d'une voie réservée, on doit espérer sauver au moins entre cinq (5) et dix (10) minutes pour les usagers. Donc si on peut démontrer
3395 qu'on peut sauver effectivement cinq (5) à dix (10) minutes, donc la voie réservée est justifiée.

Donc c'est pas nécessairement une question de volume d'autobus ou de covoitureurs, c'est une question de gain de temps pour tout le monde donc qui peut justifier la dépense.

PAR LE PRÉSIDENT:

3400

Ça va?

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

3405

Est-ce que je peux poser ma vraie question?

PAR LE PRÉSIDENT:

3410

Allez-y!

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Merci.

3415

Dans le plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale, on souligne que consolider et améliorer le transport en commun est une priorité.

3420

Comme nous l'a présenté monsieur Lebrun, dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, sous la thématique transport, les orientations gouvernementales précisent qu'il faut réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif.

3425

On précise cette orientation en soulignant l'objectif de privilégier le développement du transport collectif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile.

3430

Récemment, en réaction au dépôt par le Réseau de transport de la Capitale de ses orientations stratégiques, le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec approuvait l'orientation du RTC d'augmenter l'achalandage et la part modale du transport en commun à Québec.

3435

Dans les documents de consultation de la Ville de Québec, dans le cadre de sa planification stratégique, la vision 2020 qu'on a parlé tantôt, on souligne la volonté d'améliorer l'offre et d'augmenter l'achalandage du transport en commun.

Bref, il y a une belle unanimité au niveau des instances gouvernementales pour améliorer la situation du transport en commun dans la région, comme le montrait aussi monsieur Bouvier lors de sa présentation.

3440

Voici donc ma question: de quelle manière le prolongement de du Vallon, dans l'optique où les ressources budgétaires sont rares, rappelons qu'il s'agit d'un projet de presque quarante millions (40 M\$), comment ce projet-là va-t-il contribuer à l'atteinte des objectifs d'augmentation de la part modale du transport en commun, objectif priorisé par les promoteurs dans leur planification?

3445

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

3450

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

La Ville est à préparer son plan d'aménagement et de développement. Dans ce plan-là, évidemment, il y a une section complète consacrée au transport et pour, je dirais, j'aurais tendance à dire, pour la première fois, une tentative d'avoir une vision intégrée du transport sur le territoire.

3455

Évidemment, ce plan-là va être soumis à la consultation publique mais actuellement, il y a vraiment une orientation à l'effet que le transport en commun doit occuper une place importante dans la problématique des déplacements et qu'on doit intégrer toute cette problématique-là à celle du développement urbain.

3460

Ceci étant dit, il y a, et dans une présentation qu'on vous fera ce soir, il y a dans la région, sur notre territoire, il y a des carences importantes en matière de réseaux majeurs ou de réseaux routiers artériels, carences qui découlent entre autres de la fragmentation municipale qui prévalait jusqu'en 2001. Et sur le territoire, au nord de l'autoroute de la Capitale, il y a effectivement des carences dans les axes nord-sud, entre autres à Beauport, mais aussi dans le secteur Lebourgneuf.

3465

Donc c'est un peu dans ce contexte-là où le projet du boulevard du Vallon s'intègre à une planification régionale et qui prend en considération également la problématique transport en commun et qui, dans son aménagement, peut intégrer des infrastructures transport en commun.

3470

Et je rappellerais, parce que monsieur Savard citait tout à l'heure, là, les orientations stratégiques, en fait les orientations gouvernementales, et dans les orientations, on a aussi des éléments qui portent sur l'aménagement des artères de transition aménagées en partenariat avec les municipalités intéressées, des artères de transition et promouvoir le partenariat entre

3475

3480 les municipalités et le gouvernement pour financer les infrastructures routières.
L'aménagement du boulevard du Vallon était spécifiquement ciblé dans ça.

Assurer la consolidation et l'optimisation des réseaux routiers existant en tenant compte des objectifs d'accessibilité et de mobilité.

3485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières, en fait, je vais reprendre sa question autrement.

3490 Évidemment, il y a des différences importantes, ça il va falloir les clarifier, entre vos estimations de la durée des transports en commun pour faire un certain parcours, et les participants qui sont venus nous dire ici que ça leur prenait trois (3) et quatre (4) fois plus de temps que le temps que vous aviez estimé.

3495 Mais ceci étant dit, le temps, la durée de transport en commun, en présence de l'axe du Vallon, à la fois sur le boulevard, à la fois sur la partie au nord, donc qui n'est pas vraiment boulevard, et à la fois sur l'autoroute. Cette présence d'un axe tout le long de du Vallon entraînerait, réduirait la durée de transport en commun de ce secteur Lebourgneuf jusqu'aux pôles Sainte-Foy-Québec, de combien de temps?

3500 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Que je sache, là, les analyses auxquelles monsieur Bergeron faisait référence tout à l'heure, sur les gains de temps, sur la partie autoroute du Vallon, n'ont pas encore été réalisées. Donc ça m'est difficile pour moi de répondre à votre question.

3505

On est à l'étape, là, vous savez, on part de treize (13) villes à une (1) ville et où on a à bâtir et à chercher à corriger des déficiences qui existent depuis toujours. Alors il faut se donner le temps de bâtir nos outils de planification et d'arriver à...

3510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous juge pas.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3515

Non, non, je ne fais que le souligner.

PAR LE PRÉSIDENT:

3520

D'accord.

Alors merci.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

3525

Merci.

3530

ANNIE LEBEL

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Annie Lebel.

3535

PAR Mme ANNIE LEBEL:

3540

Bonjour. Ma question est, je voulais savoir, j'ai lu, vous me direz si je me trompe, que l'autoroute du Vallon allait couper, bon, à peu près deux pour cent (2 %) de la superficie du boisé de l'Escarpement. Je voulais savoir, en fait, sur quelle superficie pourraient s'étendre les impacts du prolongement de l'autoroute sur la biodiversité?

3545

En fait, est-ce que les forêts d'intérêt pourraient touchées, même si c'est pas directement, par le prolongement de l'autoroute?

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être je vais envoyer la question d'abord au porte-parole du ministère des Ressources naturelles.

3550

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3555

Il a été mentionné hier que finalement, les zones d'intérêt écologique étaient situées dans la portion sud du parc du Berger, de la rivière du Berger et que donc, la première traversée de l'axe du Vallon ne toucherait pas ces boisés-là et que la seconde ne ferait qu'effleurer quelques lambeaux de forêt riveraine. Donc l'impact serait relativement faible, somme toute.

3560

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame, ça va?

PAR Mme ANNIE LEBEL:

3565 Oui.

Ce que je voulais savoir, en fait, peut-être pas directement mais, en fait, on a parlé tout à l'heure qu'on pouvait penser à un effet de bordure assez important, je sais pas si j'ai entendu un chiffre de trois cents mètres (300 m), de l'impact de l'autoroute en tant que telle sur le boisé.

3570

Donc on peut pas seulement penser à la superficie couverte par l'autoroute, mais les débordements que ça fait sur une plus grande distance.

PAR LE PRÉSIDENT:

3575

Monsieur des Rivières, je pense qu'il y a eu confusion autour de la distance de trois cents mètres (300 m). Pourriez-vous clarifier, s'il vous plaît?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3580

Tout à l'heure, lorsque nous avons parlé de distance, on a parlé de trois cents mètres (300 m) et au retour de la pause, j'ai précisé que c'était pas trois cents mètres (300 m) mais bien trente mètres (30 m).

3585

Et l'information qu'on précisait c'est que, si on veut atténuer le bruit, environ de cinq décibels (5 dB), donc de réduire le bruit de cinq décibels (5 dB), nous avons besoin d'une forêt mature, donc qui a dix (10) ou quinze (15) ans d'existence au moins, qui a un minimum de trente mètres (30 m) de largeur.

3590

Donc entre la route, on a la route, on a la forêt, les résidences qui seraient de l'autre côté de la forêt, pour qu'on sente une diminution du bruit, il faut que la forêt ait un minimum de trente mètres (30 m) de largeur et qu'on ait des arbres matures. Donc si on plante des arbres aujourd'hui, ça va prendre dix (10) à quinze (15) ans avant cette forêt-là ou ce boisé-là ait une efficacité de réduction du bruit.

3595

PAR LE PRÉSIDENT:

Indifféremment si ce sont des résineux ou des feuillus?

3600

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Là-dessus, là, vous posez une question pointue. Je pense que je vais demander – il faut que ce soit une forêt mixte.

3605 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors madame?

3610 **PAR Mme ANNIE LEBEL:**

Puis quels seraient les impacts du morcellement d'abord sur cette forêt-là?

PAR LE PRÉSIDENT:

3615 OK, je vais accepter votre troisième et dernière question, puisqu'elles sont si courtes. Donc votre question, quel serait l'effet du morcellement sur la faune?

PAR Mme ANNIE LEBEL:

3620 Sur la biodiversité, la faune, la flore.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

3625

Alors je vais d'abord m'adresser à la FAPAQ. Pourriez-vous nous indiquer quels seraient, selon vous, les effets du morcellement sur la faune?

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

3630

C'est très différent selon le groupe d'espèces fauniques de référence qu'on prend. Le morcellement sur les petits mammifères a pas le même effet que le morcellement sur les oiseaux. Si on parle d'un milieu boisé, forestier, on va avoir tendance à prendre les oiseaux comme espèce de référence, parce que c'est ceux qui ont un domaine vital, si on peut dire, à l'échelle d'un écosystème forestier.

3635

Et on dit, dans la littérature, que dans un boisé, une forêt feuillue, pour conserver la biodiversité à long terme, je parle pas seulement de la biodiversité des oiseaux, mais c'est ce qui sert de référence, il faut environ un lambeau forestier de quarante (40 ha) à cinquante hectares (50 ha) environ pour, à long terme, assurer la conservation de la biodiversité faunique.

3640

C'est ce qu'on voit à peu près dans la littérature, en ce moment. On n'est pas...

PAR LE PRÉSIDENT:

3645

Et est-ce que c'est ce que nous aurons au parc de l'Escarpement?

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

3650 Alors il faudrait faire le calcul.

PAR LE PRÉSIDENT:

3655 Monsieur du MRN, est-ce que c'est ce que nous avons au parc de l'Escarpement?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3660 Bien actuellement, il y a à peu près soixante hectares (60 ha) dans le boisé de la rivière du Berger, c'est-à-dire cette portion, là, davantage forêt mature. Si on rajoute les friches arborescentes et les quelques lambeaux de forêt qui existent tout le long du parc de l'Escarpement, on en a même davantage.

3665 Mais ce que dit madame Dubreuil, les cinquante (50 ha) à soixante hectares (60 ha), il faut que ça soit une forêt d'un seul tenant. Alors à partir du moment où les choses s'étirent et s'effilent sous forme de bandes, ça ne tient plus.

3670 Ce qu'il faut, c'est un massif suffisamment restreint en termes de configuration, quelque chose qui est idéalement le plus arrondi possible, et qui pourrait permettre au centre de protéger, en fait, une partie, ce qu'on appelle une forêt d'intérieur dans laquelle les habitats de certains éléments floristiques ou fauniques peuvent, enfin, être protégés ou préservés.

PAR LE PRÉSIDENT:

3675 Et selon votre expertise, le projet actuel le permettrait?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3680 Actuellement le peu de zone d'intérieur dans ce boisé-là serait relativement peu touché. Par contre, là où les impacts se présentent, principalement, ce sont dans les zones où déjà les effets de lisière seront élevés. Je dirais par exemple que l'endroit où le boulevard va traverser la rivière, les bandes boisées, ceux qui étaient là ce matin l'ont vu, elles sont très minces, on parle à peine de quelque vingtaine de mètres ou une trentaine de mètres de boisé le long de la rivière.

3685 Alors c'est sûr que les effets de lisière sont déjà très forts à ces endroits-là et c'est un endroit où l'intégrité des habitats, tant floristiques et fauniques, est déjà en partie entachée par la réduction dans le temps, c'est-à-dire au cours des décennies précédentes de la superficie forestière.

3690 Ce que madame dit, au niveau de sa question, est par contre intéressant. On va remplacer, sur une distance assez importante, des écotones herbacés...

PAR LE PRÉSIDENT:

3695 Pourriez-vous définir écotones?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3700 Alors des zones tampons, ou enfin des zones de transition entre la forêt et d'autres types de milieux. On va remplacer ces milieux de transition de friches herbacées vers des milieux asphaltés, c'est-à-dire la voie elle-même, l'axe du Vallon. Alors bien qu'on ait actuellement une bonne partie de la forêt qui soit exposée à des milieux ouverts, on va remplacer des milieux ouverts herbacés par des milieux ouverts dépourvus de végétation.

3705 Alors l'effet, évidemment, sur la forêt, va être amplifié parce qu'on insère, dans le milieu, des milieux qui peuvent absolument pas enfin supporter d'habitats fauniques en soi. On prive la forêt, en quelque sorte, de sa zone de protection naturelle que constituent les friches arborescentes, les friches arbustives et les friches herbacées en soi.

3710 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

Merci madame.

3715

PIERRE LATERRIÈRE

3720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et finalement, j'appelle Pierre Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

3725

Bonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

3730 Rebonjour monsieur Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

3735 Ce matin, on a eu l'occasion de faire une visite qui est fort agréable. On a eu l'occasion de voir le tracé avec les poteaux placés centres-lignes qu'on appelle. Et puis ça nous a permis de voir où passait le tracé de façon définitive. Moi, je l'avais vu cet hiver mais tu sais, on dit, c'est tu un peu à gauche, un peu à droite, là, enfin là, je suis fixé puis je suis content d'avoir fait la visite. Puis j'espère que ceux qui parlent du projet iront voir le tracé parce que c'est difficile de parler si tu as pas vu le tracé. Bon!

3740 Ceci dit, moi, je veux en revenir à la fameuse forêt. Ce matin, on est arrivé à deux (2) endroits, l'endroit où est le pont, où il y avait un petit peu de bois, c'était une partie de forêt, et l'autre endroit plus bas, la phase terminale, où on arrive chez Wal-Mart.

3745 Je dois vous dire, moi, monsieur le Président, que je suis producteur forestier, puis je connais bien le bois. J'ai été vice-président du Groupement forestier de Charlevoix, puis je suis bien étonné qu'on qualifie ça de forêt. Selon moi, il y a même pas vingt (20) cordes de bois là-dedans. C'est aussi simple que ça.

3750 Moi, j'aimerais qu'on me dise ici, d'abord, ça représente combien d'hectares chacune des deux (2) phases, là, la phase du pont puis la phase Wal-Mart si on peut s'entendre. Comment est-ce qu'il y a d'hectares de forêt là-dedans, séparées, j'aimerais savoir comment est-ce qu'il y a de tiges forestières là-dedans, la dimension des tiges forestières, la valeur de ce boisé-là?

3755 Parce que moi, là, qualifier ça de forêt, là, je pense qu'on exagère drôlement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3760 Quand vous demandez la valeur, c'est la valeur écologique, la valeur financière?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

3765 Les deux (2), la valeur commerciale de ce bois-là. Autrement dit, comment est-ce qu'il a de mètres cubes de bois là-dedans?

PAR LE PRÉSIDENT:

3770 Je comprends, OK. Mais la valeur écologique, c'est pas ça que vous cherchez?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Oui, oui, les deux (2), les deux (2)!

3775 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ah, les deux (2).

3780 **PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:**

Oui, les deux (2).

PAR LE PRÉSIDENT:

3785 OK.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

3790 Mais surtout la superficie, parce que moi, je prétends qu'il y a même pas un camion de bois là-dedans, tu peux même pas chauffer deux (2) maisons un hiver avec ce qu'il y a là. Alors c'est clair, ça. Alors qu'on arrête de parler de forêt.

Moi, cet hiver, j'ai fait vingt (20) cordes, j'ai fait soixante-huit (68) cordes de bois de chauffage, puis c'est bien plus grand que ça.

3795

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

3800 Je pense que je vais envoyer la question à l'expert qui a fait une étude quand même assez poussée de ce secteur-là, le porte-parole du ministère des Ressources naturelles.

Avez-vous une idée de la superficie, on pourrait dire, limitons-nous au parc de l'Escarpement?

3805

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

On a dit, j'ai dit tantôt que le boisé que l'on appelle le boisé de la rivière du Berger, qui est une forêt mature, ou forêt dense, elle couvre, cette forêt, soixante hectares (60 ha) environ.

3810

Cela ne correspond pas à la superficie totale du parc de l'Escarpement incluant la portion traditionnellement appelée parc de la rivière du Berger, puisqu'on doit rajouter à ça des superficies dans le parc de l'Escarpement qui sont variables, c'est-à-dire dans certains cas on a des couverts forestiers, de petites superficies, des lambeaux, dans d'autres cas, des friches arborescentes, dans d'autres cas des friches arbustives.

3815

3820 Et on a insisté hier sur les questions de sémantique, toute cette distribution, il me semble, selon ce que j'ai vu de l'étude d'impact et de nos propres travaux, l'analyse du parc de l'Escarpement comme tel a été, je pense qu'on l'a qualifié de friche en grande partie, parce qu'il s'agissait pas de forêt mature ou pas de forêt dense proprement dite ou pas de forêt consolidée sur une grande superficie.

3825 Mais ce que disent les cartes forestières, qui ont probablement été utilisées par les consultants tout comme par ma propre équipe, les cartes forestières ne disent pas tout sur le couvert arborescent. Elles disent des choses, comme le souligne monsieur, sur la valeur commerciale d'un boisé, et ce que nous dit la carte forestière, c'est qu'il y a effectivement des grandes parties de ce parc de l'Escarpement qui n'est pas considéré comme une forêt en tant que telle, qui n'a pas de valeur commerciale, ce sont des jeunes friches arborescentes dans lesquelles on trouve des arbres mais qui sont pas dans un état de développement actuel qui permette de le qualifier de forêt.

3835 Mais j'ai l'impression quelque part que si on se préoccupe davantage de la valeur écologique de la chose, tout ça est de moindre importance. On peut avoir une très jeune forêt qui est en train de se régénérer et trouver l'ensemble des attributs nécessaires au maintien de la vie faunique ou de la vie floristique.

3840 Alors la question d'indications que nous donnent les cartes forestières sur la valeur des forêts, en fait les cartes forestières, comme je le disais hier, sont pas des cartes écologiques. Elles nous permettent pas de statuer sur la valeur écologique des forêts.

PAR LE PRÉSIDENT:

3845 Monsieur Guerrier, j'aimerais savoir, de votre côté, vous qui êtes rattaché au ministère de la Santé et des Services sociaux, est-ce que vous avez des études qui montrent l'importance des espaces verts, des espaces naturels en milieu urbain et leurs effets sur la santé, je dirais, physique et psychique?

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

3850 Monsieur le Président, je pense que c'est une excellente question. En fait, je pense que c'est important dans ce débat qu'on regarde effectivement les différentes manières de percevoir cet espace-là.

3855 Comme je le mentionnais hier, la Ville de Québec a édicté une politique qui s'appelle la Politique en matière d'activités physiques, sportives et de plein air, à laquelle la Direction de santé publique de Québec s'est associée. C'est une politique de la Ville qui est sortie en février 2004 et dans laquelle on cite, à la page 14, que:

3860 "La Ville s'engage à prendre les mesures nécessaires pour rendre accessibles des
ressources, des services et des installations de qualité favorisant la pratique régulière et
sécuritaire d'activités physiques, sportives et de plein air."

3865 Et dans cette perspective, la Ville propose deux (2) axes assortis de pistes
d'intervention. Je vais vous en citer une qui est certainement importante à regarder dans le
cadre du débat ici, c'est de veiller - attendez que je retrouve bien l'endroit. C'est ça:

3870 "Favoriser, dans le respect de l'environnement, le développement des nombreux sites
de plein air de la ville et leur accessibilité en toute saison, particulièrement l'accessibilité aux
divers plans d'eau."

3875 Alors c'est clair que nous, en santé publique, vous le savez, toute la problématique de la
pratique régulière et sécuritaire d'activités physiques, donc on parle d'espaces de proximité en
milieu urbain, est très importante, notamment, pour prendre un seul exemple, toute la
problématique en Amérique du Nord de l'obésité et de l'épidémie d'obésité qu'on constate ces
dernières années aux États-Unis mais maintenant également ici.

3880 Donc certainement important, sans porter de jugement actuellement sur le dossier à ce
niveau-là, mais c'est sûr que la perception de cet espace-là en termes d'activités physiques,
sportives et de plein air et les liens avec la santé est certainement très important à regarder.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-vous pouvoir déposer le document auquel vous faites référence?

3885 **PAR M. PHILIPPE GUERRIER:**

Bien ce qu'on va faire, c'est que je pense que ça serait préférable que la Ville dépose la
politique vu que c'est une politique de la Ville.

3890 Par contre, je tiens à répéter que la Direction de la santé publique de la région de
Québec s'est associée et a appuyé la politique de la Ville dans ce domaine-là, comme on peut
le faire dans d'autres dossiers aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3895 Oui, madame Bernier.

PAR Mme NANCY BERNIER:

3900 Oui, j'en profiterais pour ajouter un commentaire qui vient des spécialistes au ministère
de l'Environnement, sur les questions du patrimoine écologique. Puis ce qu'ils nous ont

rappelé, c'est dans le cadre d'un projet comme celui-ci, c'est important, on parle beaucoup de développement durable, évidemment, au ministère de l'Environnement, alors ça se définit aussi pour une ville de protéger des espaces naturels, des forêts naturelles.

3905

Alors, j'ai d'ailleurs un document que je peux déposer du patrimoine sur ces questions-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3910

On l'apprécierait.

Monsieur Villeneuve.

3915

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

Un complément de réponse pour monsieur. On a parlé aussi de la valeur forestière de ce boisé, et je fais le lien avec ce qui s'est dit ce matin, lors de l'excursion, et ça me permettra peut-être de répéter ou de ramener ce point.

3920

La forêt va souffrir probablement, au cours des prochaines années, des prochaines décennies, de travaux phytosanitaires, parce qu'il y a une grande quantité d'ormes d'Amérique dans le boisé, il y a des secteurs, notamment les friches, qui vont être traversés par le parcours de l'autoroute du Vallon, traverse des jeunes boisés qui sont régénérés densément en ormes d'Amérique et qui pourraient présenter des difficultés, c'est-à-dire des maladies ou des concentrations de mortalité.

3925

Alors si la politique de la Ville de Québec à cet effet est d'éliminer systématiquement les ormes malades, ça pourrait aussi contribuer à un changement de la condition de cette forêt au cours de la prochaine décennie.

3930

Et je posais la question ce matin, puisque ça m'était permis à cette occasion, à savoir si, dans les faits, cette question de l'impact cumulatif de la mortalité de l'orme d'Amérique et du développement de ce secteur avait été considérée ou sera considérée par la Ville.

3935

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors, j'aimerais d'abord, monsieur des Rivières, que vous répondiez à la dernière partie de la question de monsieur, c'est-à-dire quelle est la valeur économique, en bois bûché, si on bûchait toute la forêt, c'est ça?

3940

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

3945 Je voudrais avoir une réponse, moi, quelle est la superficie qu'on abat, en hectares.
Moi, je sais que c'est une forêt de soixante hectares (60 ha).

PAR LE PRÉSIDENT:

3950 Qu'on abat, en hectares? La superficie qu'on va abattre?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

3955 Qu'on va abattre, oui. C'est ça, là. Puis quelle est la valeur du bois qu'on va abattre.
Je veux pas avoir la valeur de toute la forêt de soixante hectares (60 ha), puis je voudrais pas
qu'on laisse supposer par une réponse qu'on va passer à travers une forêt de soixante hectares
(60 ha).

Ça, là, je pense que c'est de la désinformation. Il faut mettre les faits bien précis, là.

3960 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je peux vous rassurer, c'est pas ce que nous avons compris.

Alors si vous voulez répondre, monsieur des Rivières.

3965

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3970 L'étude d'impact nous donne comme information, là, qu'on parle de un point soixante-
deux hectare (1,62 ha) de forêt.

Quant à sa valeur économique, bien, on n'a pas l'information.

PAR LE PRÉSIDENT:

3975 Voilà, maintenant, vous pourriez répondre.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui!

3980

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y!

3985 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Bon, pour ce volet-là, on souhaiterait peut-être, là, à la lumière des propos de monsieur Villeneuve tout à l'heure sur la problématique de la faune à proximité du corridor routier, fournir les informations complémentaires.

3990

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui. Et en plus, par rapport à la problématique des ormes malades.

3995

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Bon, pour les ormes, on pourrait peut-être le régler tout de suite, je vais peut-être demander à monsieur Pronovost qui vient du Service de l'environnement de fournir de l'information sur cette question-là. Et on reviendra avec monsieur Bédard par la suite.

4000

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

Comme je l'ai mentionné ce matin, lors de la visite sur le terrain, concernant les ormes d'Amérique, on a traversé, au niveau du parc de l'Escarpement, un peuplement quand même assez dense de jeunes ormes d'Amérique qui était affecté par la maladie hollandaise de l'orme.

4005

Par ailleurs, suite à une visite que j'ai faite sur le terrain, les autres communautés ou les autres peuplements d'ormes d'Amérique sont beaucoup moins concentrés, sont plus disséminés à travers d'autres types d'essences d'arbres, mais effectivement, surtout dans le secteur où ce qu'on va traverser le parc, il y a une forte concentration d'ormes malades.

4010

Donc il va falloir justement les éliminer pour pouvoir diminuer les zones d'infestation qui peuvent permettre la propagation de la maladie hollandaise de l'orme et nous, nous avons un programme annuel de taille sanitaire dans les boisés.

4015

Donc on va effectuer, cette année, une caractérisation beaucoup plus précise de ce secteur-là. Je peux pas vous donner tout de suite les superficies, les concentrations, le nombre d'arbres qui pourraient être abattus, habituellement on le fait durant l'été pour constater justement la présence de la maladie hollandaise de l'orme sur l'ensemble des arbres qui sont présents.

4020

Donc on peut pas le déterminer tout de suite, il faut quand même attendre. Dans certains cas, on voit vraiment qu'il y a des ormes malades, dans d'autres cas, il faut attendre de voir le développement de certains symptômes pour déterminer à quel moment qu'on doit détecter la maladie et, par la suite, effectuer l'abattage des ormes qui sont affectés.

4025

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4030 Alors j'inviterais peut-être monsieur Bédard à compléter ou à donner de l'information
additionnelle, suite aux propos de monsieur Villeneuve.

PAR M. SERGE BÉDARD:

4035 Bon, par rapport à ce qu'on retrouve actuellement au niveau de la traversée du parc de
l'Escarpement qu'on a vue ce matin, on a vu par rapport à ce qu'on voit actuellement, ce qu'on
aura quand le boulevard sera établi, actuellement, vous avez vu qu'on a une friche plutôt
herbacée qui origine d'un milieu agricole.

4040 Ce qu'on vise à faire, après l'implantation du boulevard qui va nécessiter environ
cinquante mètres (50 m) d'emprise, d'une part, on va probablement planter plus d'arbres qu'on
va en couper, parce que c'est un milieu très ouvert, comme vous avez pu voir, parce que l'idée
est de refermer le milieu forestier, entre autres en plantant des arbres de part et d'autre, mais
aussi dans le terre-plein pour refermer le plus possible la canopée, la canopée c'est la cime des
4045 arbres, qui permet aux oiseaux de circuler dans un milieu forestier. Actuellement la canopée
est très très ouverte.

4050 Et d'autre part, au niveau de la faune terrestre, comme on a dit tantôt, on va essayer, ce
matin, de conserver les liens à partir de passages à faune qui seront aménagés pour la petite
faune, on s'entend, et avec des systèmes de clôtures qui dirigeront la faune pour permettre de
garder un lien, même renforcer un lien qui actuellement est affaibli par le fait que le milieu
forestier est vraiment coupé par cette friche herbacée qui crée vraiment une discontinuité dans
le milieu forestier.

4055 Alors normalement, après les travaux, on devrait avoir un milieu forestier beaucoup plus
refermé que la situation actuelle, au niveau de la canopée, mais aussi au niveau de la partie du
sol.

4060 Et puis il faut dire aussi que la gestion de la végétation qui va être appliquée le long de
ce corridor-là, le long de l'autoroute et du début du boulevard, on va appliquer une gestion de
type écologique, donc un minimum de tonte qu'on applique aux deux (2) premiers mètres, c'est
des techniques que maintenant on applique à la grandeur des autoroutes du Québec.

4065 Vous avez peut-être remarqué le panneau avec les petites fleurs et les papillons, là,
alors c'est une approche qu'a développé le Québec, qui s'est mérité d'ailleurs plusieurs prix au
niveau écologique, parce qu'on s'aperçoit que ces corridors-là, ces espaces herbeux, le long
des routes, sont très favorables à la faune et favorisent une biodiversité végétale non
négligeable.

4070 Alors tout ça devrait faire en sorte qu'on devrait quand même, par rapport à la situation
actuelle, avoir quelque chose d'au moins équivalent et éventuellement quelque chose même de
supérieur en termes de connectivité entre les deux (2) unités de boisés fragmentés

PAR LE PRÉSIDENT:

4075 Je vous remercie.

Merci monsieur.

4080 Merci à toutes, merci à tous. Nous allons reprendre la troisième séance à sept heures
(7 h) ce soir.

SÉANCE AJOURNÉE AU 5 MAI 2004 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

4085

4090 Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon
serment s'office, que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes
sténotypiques.

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

4095