

**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 3

Séance tenue le 5 mai 2004 à 19 h
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 5 MAI 2004	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	2
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR.....	12
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. LOUIS LESAGE	23
M. ROBERT MARTEL	32
M. JEAN CLOUTIER	37
M. PIERRE LATERRIÈRE.....	44
REPRISE DE LA SÉANCE	
Mme CLAUDINE MARTINEAU	48
Mme SOLANGE BLOUIN	54
M. LAURENT OUELLET.....	56
Mme THÉRÈSE FOURNIER.....	61
M. PIERRE DAVIAU	62
M. CLAUDE PERRON.....	67
Mme SOLANGE BRASSARD.....	71
M. GILLES GILBERT.....	76
M. PIERRE LALIBERTÉ	79
M. CHARLES CARRIER.....	86
REPRISE DE LA SÉANCE	
Mme MARTINE CLOUTIER	93
M. SIMON LÉPINE	98
M. PASCAL LALIBERTÉ	101
M. CHRISTIAN SAVARD.....	106
Mme LOUISE DESROSIERS	110
M. YVES BOLDUC	116
M. ALEXANDRE TURGEON	119
M. LOUIS LESAGE	126
Mme CLAUDINE MARTINEAU	129
M. ROBERT MARTEL	132

SÉANCE DU 5 MAI 2004
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs, s'il vous plaît! S'il vous plaît, mesdames, messieurs.

10 Alors bonsoir, bienvenue à cette troisième 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 par la Ville de Québec.

15 Je vous avise dès maintenant que compte tenu de l'état d'avancement dans nos propres questions, la Commission a décidé de siéger demain, à la fois l'après-midi et à la fois le soir. Donc il y aura deux (2) séances supplémentaires. Nous croyons que demain soir, à la fin de la séance, nous aurons complété notre questionnement et que d'autres séances ne seraient plus requises.

20 Pour ceux qui sont en arrière, je pense qu'il y en a déjà plusieurs qui attendent que le registre soit ouvert. Alors deux (2) choses l'une, vous êtes très nombreux, alors ce que je vous propose, je vais vous prendre tous, sans limite, tous ceux qui vont s'inscrire maintenant, je vais les prendre, mais il y aura une seule question. Et si on a du temps, on fera un autre enregistrement au registre.

25 C'est deux (2) choses l'une, c'est ou ça, ou encore j'invite les personnes à poser deux (2) questions mais plusieurs d'entre vous seront lésés parce qu'ils n'auront pas pu s'inscrire. Alors je prends toutes les inscriptions et toutes les personnes inscrites pourront poser une question.

30 Je rappelle, pour les personnes qui n'étaient pas ici ni hier, ni aujourd'hui, cet après-midi, que l'objectif de la première partie de l'audience publique est de poser des questions pour obtenir des informations, des éclaircissements, des ajouts, des compléments d'informations qui sont requis pour l'analyse de dossier.

35 Donc vous allez vous inscrire au registre et l'ordre d'inscription sera l'ordre d'appel pour poser la question. Toutes les questions doivent m'être adressées directement. Aucun échange direct n'est permis entre la personne qui pose la question, le promoteur et les personnes-ressources.

40 Je vous demande, et je vous en conjure, de ne pas faire de longs préambules et de réserver vos commentaires pour la deuxième partie de l'audience publique, là où vous pourrez nous transmettre vos mémoires.

45 La Commission ne tolérera aucune forme de manifestation de la salle envers quiconque
et je vous rappelle enfin qu'il est strictement interdit de fumer.

50 **DÉPÔT DE DOCUMENTS**

PAR LE PRÉSIDENT:

55 Avant de passer à la première question, j'aimerais rappeler deux (2) choses. D'abord
un, nous avons hier demandé au promoteur, et plus particulièrement au ministère des
Transports du Québec, de nous faire une présentation d'une quinzaine de minutes sur l'état de
la situation de la mobilité dans la zone d'étude, ainsi que dans l'ensemble de l'agglomération de
la Capitale nationale. Donc nous allons commencer par cette présentation mais auparavant,
j'aimerais faire l'appel des documents.

60 Alors je commence par le plus simple. Au ministère de la Santé et des Services
sociaux, nous avons demandé le rapport de l'OMS sur le climat sonore.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

65 Alors nous l'avons et nous allons le déposer demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

70 Très bien.

Informations sur le bruit de crête.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

75 Ça va être fait pour demain aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

80 Merci. La qualité de l'air dans la ville de Québec.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

85 Alors on a, je vais vous donner le titre exact, on a d'une part, un état de situation dans
notre plan d'action régional 2004-2007 et madame Bernier m'a donné aussi un document de
travail qui a été fait par Michel Bisson du ministère de l'Environnement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous allez le déposer ce soir?

90

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

Demain.

95

PAR LE PRÉSIDENT:

Demain. Merci.

100

Au ministère de l'Environnement, c'était les critères du ministère de l'Environnement pour le climat sonore.

PAR Mme NANCY BERNIER:

Oui, on a un document qu'on a déposé. Il y a des critères, l'aspect légal.

105

On a aussi de la documentation sur les recommandations de l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, et ça fait aussi le lien avec les nuisances qui sont causées en fonction de différents niveaux de bruit.

110

On a aussi de la documentation sur la législation à l'étranger, au niveau du bruit.

PAR LE PRÉSIDENT:

Excellent. Donc vous les déposez ce soir?

115

PAR Mme NANCY BERNIER:

C'est déjà déposé.

120

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est déjà déposé.

125

PAR Mme NANCY BERNIER:

On a un document, monsieur Mailhot nous a parlé cet après-midi, une espèce d'évaluation sommaire des niveaux de bruit en fonction de la vitesse et de la distance. Ça a été déposé.

130 Et j'ai déposé aussi l'avis du Patrimoine écologique en fonction de l'enjeu sur le parc de l'Escarpement.

PAR LE PRÉSIDENT:

135 Excellent, merci beaucoup.

Au promoteur, la présentation du projet a été déposée, j'imagine?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

140 Je l'ai ici, elle sera déposée dans les prochaines minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

145 D'accord.

Le calcul LEQ du bruit, pour jour et nuit.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

150 On dépose ici des documents à cet effet-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

155 Merci.

La durée moyenne des déplacements Lebourgneuf-centre-ville?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

160 C'est quelque chose qu'on pourra...

PAR LE PRÉSIDENT:

165 En fonction des heures de pointe, etc.?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

170 C'est quelque chose qu'on discutera tout à l'heure.

PAR LE PRÉSIDENT:

Que vous allez présenter?

175 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui, qu'on pourrait présenter à la lumière d'une question qui pourrait être posée.

180 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Les taux d'accidents dans la zone d'étude?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

185 Nous avons, ça sera déposé demain, on a un document préliminaire qui nécessite quelques petites corrections.

PAR LE PRÉSIDENT:

190 D'accord. Avec des comparaisons, avec d'autres secteurs semblables?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

195 On va comparer les rues résidentielles sur lesquelles il y a de la circulation de transit versus des rues de gabarit semblable sur lesquelles il y a pas de circulation de transit.

PAR LE PRÉSIDENT:

200 Avec à peu près une même intensité de trafic?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

205 Non. Ça va - c'est parce qu'évidemment le nombre d'accidents est généralement, là, fonction du nombre de véhicules.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-vous établir le ratio au moins?

210 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui, on va chercher...

PAR LE PRÉSIDENT:

215

Pas juste le nombre d'accidents à ce moment-là

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

220

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

225

D'accord.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Vous aurez un ratio par kilomètre.

230

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est bien. Par kilomètre-auto.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

235

Par kilomètre de rue.

PAR LE PRÉSIDENT:

240

De rue?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

245

De rue. Alors prenons, là, si on fait la somme des rues des Brumes, de la Broussaille, Thérèse-Casgrain, Morille, Lespérance, Latreille, ça va représenter X kilomètres et sur ces kilomètres de rues là il s'est produit tant d'accidents. Donc un taux d'accidents par kilomètre. On pourra comparer la rue voisine qui a le même gabarit, on verra les écarts.

PAR LE PRÉSIDENT:

250

D'accord.

Ensuite, mise à jour des impacts du nouveau tracé. Ça, vous nous aviez indiqué, au nord de Chauveau, là, vous nous aviez indiqué que ça sera fait dans les prochaines semaines.

255

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On essaiera demain de vous donner une date un peu plus précise sur ça.

260 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

265 Et pourriez-vous aussi nous indiquer quels sont les éléments qui vont faire partie de l'étude aussi?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Sûrement.

270

PAR LE PRÉSIDENT:

275 Bon, madame Bernier, hier, a indiqué à tout le moins que le bruit devrait en faire partie, mais j'imagine, selon l'étude que vous allez entreprendre, peut-être qu'il y a des dimensions de la végétation, de la faune aussi qui pourraient en faire partie. Vous nous en informerez

Le plan de protection des milieux naturels d'intérêt?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

280

Ça existe pas encore, ça. C'est un document qui est en préparation à la Ville mais qui existe pas encore.

PAR LE PRÉSIDENT:

285

Ah d'accord.

La ventilation du coût du projet et du coût du projet avec l'ajout des deux (2) voies réservées, au sud de Chauveau.

290

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On devrait avoir l'information demain.

295 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Carte de la zone d'étude à l'échelle, avec le nouveau tracé.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

300

C'est sur le coin de la table. Ça va être déposé dans les prochaines minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

305

Très bien.

Estimation des pointes de bruit, niveau sonore maximum des crêtes.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

310

À cet effet-là, on aura peut-être de l'information complémentaire à donner, là, parce que sur le plan méthodologique, ça pose certaines difficultés. Je peux peut-être inviter monsieur Gagné à donner une précision, si vous le souhaitez.

315

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien c'est-à-dire, vous allez nous produire un document ou?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

320

Bien, essentiellement, c'est qu'on pourrait, monsieur Gagné pourrait vous expliquer que cette analyse-là, c'est généralement pas quelque chose qui se fait. Généralement on travaille sur un bruit moyen, là, alors, sur le plan méthodologique, ça pose certaines difficultés.

325

PAR LE PRÉSIDENT:

On y reviendra alors dans la discussion, soit ce soir, soit demain.

330

La simulation du climat sonore, si la vitesse était supérieure à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), donc soixante-soixante-dix-soixante-quinze (60 km/h-70 km/h-75 km/h), comme nous l'avions demandé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

335

Je pense que les gens, cet après-midi, là, ont répondu passablement à ces questions-là, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

340

Est-ce que vous faites leurs valeurs les vôtres? Veuillez parler au micro, s'il vous plaît.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

345 Excusez, on les a pas validées, mais effectivement, c'est dans les ordres de grandeur, quand même.

PAR LE PRÉSIDENT:

350 D'accord. Je suis quand même étonné, parce qu'hier, vous aviez dit, ça serait très long et monsieur l'a fait en quelques heures!

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

355 OK. Peut-être une précision au niveau de cette demande-là. Ce qu'on avait compris dans l'équipe, c'était de modéliser l'ensemble de tout le nouveau corridor en fonction des trois (3) vitesses. Et c'est ce niveau-là qu'on pouvait pas faire immédiatement en tant que tel.

360 Si c'était juste d'identifier un point précis, comme ça a été présenté, dans un sens, oui, on aurait pu le faire. Mais on pensait que c'était l'ensemble du corridor.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

365 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Je m'excuse d'avoir mal compris la question.

PAR LE PRÉSIDENT:

370 Non, non, ça va.

Monsieur.

375 **PAR M. LUC BERGERON:**

380 Je voudrais préciser qu'on a un certain malaise quand même à imaginer qu'on puisse - c'est qu'une équation mathématique, dans laquelle on a juste une variable qu'on change, c'est que le modèle dont on parle, c'est un modèle qui a intégré la route, le profil, la vitesse, les maisons. Et quand on déplace la chaussée, évidemment, il faut refaire le modèle.

Donc ce n'est pas juste un chiffre dans une équation qu'on dit, bien, si c'est pas cinquante (50 km/h), c'est soixante (60 km/h), ça donne soixante et un point deux (61,2 dB). Ça

385 peut représenter l'ordre de grandeur, sauf que refaire le modèle, on peut pas faire ça dans une
journée.

PAR LE PRÉSIDENT:

390 L'objectif c'était pas - le modèle, pour moi, c'est pas important parce que c'est la
méthode. Ce que j'étais intéressé de recevoir, c'est l'information, donc...

PAR M. LUC BERGERON:

395 C'est pour ça qu'on était mal à l'aise avec refaire le modèle, parce qu'on n'aurait pas pu
vous donner l'information.

PAR LE PRÉSIDENT:

400 Très bien. Donc je comprends que vous faites siennes les valeurs obtenues par le
ministère.

Le nombre de résidences du boulevard de la Colline qui subiraient un impact sonore?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

405 Les documents sont ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

410 Le rapport Vandry-Jobin?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

415 Il est en impression actuellement, il devrait être disponible demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

Le nombre de maisons expropriées à l'ouest de Bastien?

420 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Le nombre de maisons expropriées à l'ouest de Bastien, Bastien étant un axe est-ouest,
au sud de Bastien ou?

425 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez fait référence hier à des expropriations.

430 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

430

Non. C'est qu'il y a quelqu'un qui a posé une question hier, si on déplaçait le tracé pour avoir, pour se déplacer davantage des résidences de la rue de la Colline, des résidences du secteur du carré Cluseau, est-ce que c'était possible et ce que, je pense, monsieur Bergeron avait dit, c'est qu'il y a, à l'époque, au moment dans les années soixante, où le ministère a acquis l'emprise, il y a des maisons qui avaient été acquises à cette époque-là, le long du boulevard Bastien.

435

PAR LE PRÉSIDENT:

440

Eh bien, c'est tout.

Donc j'invite maintenant le promoteur à faire sa présentation

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

445

Peut-être, monsieur le Président, là, deux (2) autres documents que vous nous aviez demandés.

450

D'une part le rapport annuel 2002 du Réseau de transport de la Capitale, qu'on déposerait.

De même qu'un plan, vous avez demandé un plan des rues du secteur, également qu'on déposerait ce soir.

455

De même que le Règlement municipal VQB-5 concernant le bruit, donc qui est essentiellement les paramètres que la Ville utilise en matière de bruit, qui sont semblables aux paramètres qui ont été cités, autant dans le cadre de l'étude d'impact que les personnes-ressources ont utilisés aussi.

460 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

465

Monsieur le Président, on aurait, au niveau du ministère de la Santé, deux (2) autres documents à déposer demain. J'ai insisté un peu cet après-midi sur l'importance des

environnements favorables à la pratique d'activités physiques, sportives et de plein air, on aurait un document de l'OMS et un document au niveau québécois à vous déposer à ce niveau-là.

470

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

475

Alors avant d'inviter le représentant du ministère des Transports à faire la présentation, j'aimerais savoir madame AL-Hayek, si vous pouvez venir me voir avec le registre, s'il vous plaît.

480

Alors pour le moment, le registre sera fermé puisqu'il y a déjà dix-neuf (19) personnes d'inscrites et si le temps le permet, bien sûr, on fera une deuxième ronde

PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR

485

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières, la parole est à vous. Donc je vous rappelle que c'est une présentation d'environ quinze (15) minutes.

490

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Alors c'est une présentation générale sur la mobilité. Je vais inviter Patrick Mathieu de la firme SGTR, qui a préparé l'étude de circulation dans le cadre de l'étude d'impact, à vous faire cette présentation-là.

495

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Monsieur le Président, mesdames les Commissaires, bonjour! Oui, je suis responsable du rapport qui a été qualifié universellement d'un peu aride, je vais tenter de faire de façon plus concise ce soir, et d'essayer de bien résumer la situation.

500

Alors la mobilité et la desserte dans la région de Québec et dans le secteur Lebourgneuf en particulier. Ça se déroulera en quatre (4) points: donc un aperçu général de l'agglomération de Québec; ensuite le réseau routier de la ville; le réseau routier du secteur Lebourgneuf pour la situation actuelle; et le réseau routier du secteur Lebourgneuf pour la situation anticipée en 2021.

505

Alors ce qu'on voit ici à l'écran, c'est le territoire de la Ville de Québec, donc en vert avec le pointillé tout le tour.

510

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que je pourrais vous demander une petite faveur?

515 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

520

Pourriez-vous utiliser la souris plutôt que le pointeur, parce que si vous utilisez la souris, je vais pouvoir vous suivre à l'écran ici, plutôt que de me tourner. Merci.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

525

Alors vous avez le territoire de la ville de Québec d'environ cinq cent cinquante-cinq kilomètres carrés (555 km²), qui est borné au sud, évidemment, par le fleuve Saint-Laurent, son voisin immédiat étant la ville de Lévis, d'environ quatre cent cinquante kilomètres carrés (450 km²), et il est aussi entouré des MRC de Portneuf, la Jacques-Cartier et Côte-de-Beaupré.

530

On voit ici la localisation du secteur Lebourgneuf à l'étude.

Alors quelques chiffres, de façon assez rapide. La population de la ville de Québec en 2001, cinq cent huit mille (508 000) habitants; la ville de Lévis, cent vingt-deux mille (122 000); 535 et le total du territoire de l'enquête origine-destination 2001, sept cent treize mille (713 000). Ça, ça inclut les MRC environnantes et la ville de Lévis.

Les déplacements quotidiens des résidents, c'est-à-dire les résidents de la ville de Québec effectuent en moyenne un million trois cent mille (1 300 000) déplacements par jour, 540 alors que les résidents de la ville de Lévis, à titre de comparaison, trois cent mille (300 000).

Les principaux axes routiers qui desservent le secteur. Alors on débute par le réseau autoroutier. Alors on remarque que le réseau stratégique du ministère, le réseau interrégional qui va rejoindre ici via les ponts, plusieurs régions, là, au sud de Québec: la Beauce, il y a la 73, 545 l'est et l'ouest vers Montréal, on a la 40 vers Trois-Rivières et Montréal, la 73 vers le Saguenay, et la 40 qui deviendra le boulevard Sainte-Anne, éventuellement la 138 vers Charlevoix.

À ce réseau stratégique s'ajoute le réseau d'accès à la Capitale, donc du Vallon, Duplessis, etc.

550

On voit en orange, ici, le réseau artériel de la ville de Québec, donc le réseau municipal. Évidemment il y en a beaucoup, on peut en reconnaître quelques-unes, donc le boulevard

Hamel, ici, qui traverse la ville de part en part, qui est aussi la 138 sous la désignation du ministère des Transports; on reconnaît, bon, Henri-Bourassa ici; le boulevard Laurier, ici.

555

Bon, à ce réseau s'ajoute aussi le réseau collecteur qui donne un accès, qui a plus une fonction d'accès donc aux quartiers résidentiels, aux commerces et au réseau local que nous n'avons pas évidemment illustré ici, parce que c'était trop lourd.

560

On fait une petite parenthèse pour parler de l'offre autoroutière, parce qu'il y a quelques questions qui se sont présentées là-dessus. Alors quand on qualifie de l'offre autoroutière dans une ville, on parle d'une quantité de kilomètres-voies d'autoroutes par mille (1000) habitants. Or essentiellement, si on a dix kilomètres (10 km) d'une autoroute à deux (2) voies par direction, donc quatre (4) voies au total, on a quarante (40) voies-kilomètres.

565

Alors on a sorti quelques chiffres à titre de comparaison. Dans la ville de Québec, il y a zéro point neuf (0,9) kilomètre-voie d'autoroute par mille (1000) habitants; de Longueuil, il y en a point huit (0,8); à Laval, il y en a point neuf (0,9); et une moyenne de villes américaines de population sensiblement la même que Québec, c'est un (1) kilomètre-voie autoroute par mille (1000) habitants. Ce sont les voies autoroutes, ça exclut les échangeurs.

570

J'ai parlé de l'enquête origine-destination, je présente assez rapidement les caractéristiques des déplacements dans la région. Ce qu'on voit ici, c'est le territoire de l'enquête origine-destination, donc qui inclut la ville de Québec, qui est en surbrillance, et les villes et les MRC environnantes.

575

À ça on rajoute ici, ça on en parlera plus tard, ça c'est la répartition géographique des ménages. La notion de densité n'est pas là, ça montre uniquement où on retrouve des ménages, donc des résidents. Évidemment, il faudrait l'avoir en trois (3) dimensions pour voir qu'il y a plus épais de points à certains endroits, donc une densité plus élevée.

580

Ce qu'on a illustré ici, ce sont les principaux générateurs de déplacement, donc les principales attractions. Chaque point rouge représente un certain nombre de déplacements qui est attiré et ce qu'on a réussi à extraire de ça, c'est que le total des points rouges qui sont disséminés un peu partout à travers la région et de la zone rouge ici, c'est trois cent soixante mille (360 000) déplacements tous modes, tous motifs, pour la période de pointe du matin, à destination de Québec.

585

On a sorti de ça, on a extrait les secteurs centraux. Donc à partir de l'autoroute Henri-IV du centre structurant de Sainte-Foy, là, le plateau Sainte-Foy, l'université, etc., jusqu'au centre-ville régional de Québec, il y a environ trente pour cent (30 %) du total des déplacements qui sont effectués le matin, qui se destinent à ces endroits-là.

590

Ce qui nous donne les grandes orientations suivantes. Les flèches indiquent, sont proportionnelles au nombre de déplacements qui sont effectués à partir des zones qui sont de

595

couleurs, ici, différentes, vers la zone de destination du centre-ville et du centre structurant de Sainte-Foy. Donc on voit, il y a deux (2) zones d'origine qui sont plus importantes, c'est-à-dire l'ouest et le nord, et trois (3) autres zones qui sont d'importance à peu près équivalente, donc de la rive sud, qui se dirige vers ce secteur, du nord-ouest et de l'est. C'est pour présenter un peu comment s'organisent les déplacements dans la région à la pointe du matin.

On voit ici quelques débits, bon vous aurez probablement le sommaire de la présentation, on pourra en prendre connaissance plus en détail, mais essentiellement, ce sont des débits sur les axes artériels dans la région. On voit ici les artères du centre-ville où on a des débits journaliers moyens annuels, c'est-à-dire le volume de circulation total que l'on va retrouver sur un axe en vingt-quatre (24) heures, pour une journée moyenne.

Donc au centre-ville, on retrouve des volumes qui sont de l'ordre de quinze (15 000) à vingt (20 000) et un peu plus, quinze (15 000) à vingt mille (20 000) par jour. Sur quelques artères d'importance, on va avoir des débits, bon, vingt-sept mille (27 000) ici, sur des Quatre-Bourgeois; vingt-cinq mille (25 000) sur l'Ormière; dix-huit mille (18 000), ça c'est sur Bourg-Royal dans l'arrondissement Beauport, et quelques artères stratégiques dont le boulevard Laurier à plus de quarante mille (40 000); le boulevard Charest à plus de quarante mille (40 000) aussi. C'est à titre de référence.

Les autoroutes sous la responsabilité du ministère, bon bien, les volumes journaliers varient entre trente mille (30 000) à aller jusqu'à plus de cinquante mille (50 000) dans le cas de l'autoroute Félix-Leclerc.

Alors ce que l'on remarque, essentiellement, au niveau de la desserte régionale, ce sont des carences au niveau artériel, donc les artères municipales. Il y a des manques dans l'axe nord-sud, dans l'axe est-ouest, et plusieurs artères de transition qui seraient manquantes aussi.

Quand on parle d'une artère de transition, on parle d'une artère qui fait le lien entre le réseau autoroutier, qui a une vocation de mobilité essentiellement, et le réseau local, qui a une vocation d'accès à la propriété et aux commerces. Donc il y a un manque à ce niveau-là.

Et plusieurs discontinuités du réseau artériel, donc des artères qui ne sont pas continues ou qui doivent, où on va voir des diminutions de la capacité de la géométrie en certains secteurs de certaines artères.

On a identifié quelques endroits où cette problématique-là est apparente. Donc il y a un manque de desserte artérielle au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, la même chose au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. À titre d'exemple, il y a aucune artère municipale qui ne rejoigne les secteurs situés dans l'environnement de l'autoroute du Vallon et de l'autoroute Laurentienne. Il faut absolument passer par le réseau autoroutier pour rejoindre ces deux (2) quartiers-là.

640 Dans l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery, également, il n'y a aucun axe municipal qui rejoint les secteurs qui sont situés ici au nord de la voie ferrée et de l'escarpement ou de la falaise, là, qui longe la voie ferrée, des secteurs qui sont situés au sud de cette voie ferrée là, et ce, entre l'avenue Saint-Sacrement et la côte de Cap-Rouge. Il n'y a que des autoroutes.

645 Bon bien, les arrondissements à l'est aussi. La desserte artérielle nord-sud est déficiente. Et, finalement, dans le secteur Lebourgneuf, dans l'axe nord-sud.

650 Ce qui nous amène à notre secteur. Encore quelques chiffres rapidement: vingt-deux mille (22 000) personnes ou neuf mille quatre cents (9400) ménages en 2001; quinze mille (15 000) emplois dans la partie sud du secteur Lebourgneuf; soixante mille (60 000) déplacements quotidiens, donc ce qui est dans les mêmes proportions que pour le reste de la région. Et ça a déjà été identifié comme un secteur prioritaire de développement.

655 Alors quand on parle du secteur Lebourgneuf, on retrouve un agrandi, ici. Nous avons délimiter le secteur Lebourgneuf selon le découpage territorial des enquêtes origine-destination antérieures à 96; en fait maintenant, elles sont séparées en deux (2) parties soit ici Neufchâtel est et le Lebourgneuf, mais pour les besoins de l'étude, c'était beaucoup plus approprié de considérer le secteur au complet.

660 Donc à ça, ce qui dessert ce secteur-là, on a un réseau artériel, donc la largeur des traits représente proportionnellement le nombre de voies. Les traits larges, c'est quatre (4) voies et les traits plus minces, c'est deux (2) voies.

665 Alors on a le boulevard de l'Ormière, quatre (4) voies contiguës avec une multitude d'accès commerciaux et résidentiels; quand je dis contiguës, c'est-à-dire où il n'y a pas de terre-plein qui sépare les voies, et il n'y a généralement pas de voie de refuge aux carrefours.

670 Il y a aussi le boulevard Saint-Joseph qui est essentiellement est-ouest dans la grande région de Québec mais qui fait un petit écart nord-sud ici, pour redevenir est-ouest par la suite, qui est aussi à quatre (4) voies contiguës sans terre-plein et avec une multitudes d'accès.

675 Le boulevard Lebourgneuf qui est à quatre (4) voies divisées par un terre-plein et dont les accès sont contrôlés, c'est-à-dire leur nombre est limité et leur aménagement est soumis à des règles imposées par la Ville de Québec pour assurer la fluidité et la sécurité.

680 Et on a aussi l'axe du boulevard Pierre-Bertrand qui est à quatre (4) voies dans la partie sud et à deux (2) voies dans la traversée du secteur Lebourgneuf.

680 À ceci s'ajoute le réseau collecteur dont on a parlé tout à l'heure, donc le boulevard Chauveau qui relie Saint-Joseph et le boulevard de l'Ormière essentiellement à deux (2) voies contiguës. Et le boulevard Saint-Jacques également à deux (2) voies.

Le prolongement du boulevard Saint-Joseph est assuré par le boulevard Bastien qui est désigné comme une collectrice à deux (2) voies de circulation et ensuite, la rue Racine que l'on retrouve ici.

685 Et finalement, on rajoute le réseau collecteur secondaire. On a fait la nuance collecteur principal et collecteur secondaire ici, parce qu'on est à une échelle plus fine, donc le boulevard Johnny-Parent et le boulevard de la Morille et la rue Thérèse-Casgrain, le boulevard des Galeries.

690 L'utilisation de l'espace, bien, on comprend que toutes ces rues qui sont en gris représentent des territoires qui sont déjà développés. À ceci s'ajoutent les espaces prévus pour le développement.

695 Ainsi que, je parlais de quinze mille (15 000) emplois, on retrouve la zone industrielle ici avec les bureaux d'Hydro-Québec, de Bell et Centre Métrobec. On retrouve un secteur commercial d'importance, ici, avec les Galeries de la Capitale; et une zone mixte, en fait, bureaux, commerces et industrielle où on retrouve les établissements du RTC, plusieurs édifices à bureaux.

700 Si on reprend ce secteur-là et on essaie encore de trouver l'orientation des déplacements à la période de pointe du matin, le même secteur, dans un agrandi différent. Donc en provenance de Lebourgneuf, tous les déplacements, tous modes, tous motifs, à la période de pointe du matin, en 96, j'ai utilisé 96 pour assurer une certaine consistance avec l'étude d'impact. En 2001, les volumes sont un peu plus élevés mais respectent les mêmes proportions.

705 Alors il y a un total de douze mille (12 000) déplacements qui émanent du secteur et ils se dirigent comme suit. La destination principale étant les secteurs du centre-ville de Québec, suivis par le secteur du plateau Sainte-Foy, université et autres, et les déplacements internes qui sont quasi de la même envergure, et finalement, de moindre envergure, vers l'est et vers l'ouest. On a aussi deux (2) petites flèches ici qui représentent les déplacements vers la rive sud et hors territoire, qui sont marginaux.

715 À destination cette fois du secteur, mais le matin, on a encore un total de douze mille (12 000). Il faut bien comprendre que ce ne sont pas les mêmes douze mille (12 000), ce sont des gens qui se destinent au secteur, ce ne sont plus les déplacements qui originent du secteur. Les seuls qui sont les mêmes, ce sont les deux mille (2000) ici, qui originent dans le secteur et qui se dirigent possiblement vers les centres d'emplois au sud.

720 Alors qui se dirige, de façon plus importante, vers Lebourgneuf le matin? Ce sont les gens de l'est suivis à part à peu près égale des gens du nord-ouest, du plateau Sainte-Foy et du centre-ville de Québec. Il y a également une proportion non négligeable de gens qui proviennent de la rive sud, à huit cents (800).

725 Alors qu'est-ce que ces déplacements-là viennent générer sur le réseau routier? On retrouve le même réseau qu'on avait illustré tout à l'heure, sur lequel on vient indiquer les débits de circulation en une heure, dans la période de pointe du matin, oui, dans la direction la plus sollicitée.

730 Évidemment, on cherche à faire ressortir les problèmes de mobilité, ils ressortent dans la direction la plus sollicitée. Alors c'est dans la direction sud évidemment, pour les axes nord-sud. Vous avez les chiffres ici, donc presque de même envergure pour l'Ormière et Saint-Joseph, assez importants aussi à mille (1000) véhicules sur Saint-Jacques et bon, on verra quel est l'impact de ces chiffres-là un petit peu plus tard, dans l'analyse de la congestion.

735 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous allez arriver à une conclusion assez rapidement ou vous en avez encore pour longtemps?

740 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

J'en ai pour encore peut-être au moins la moitié de ce qu'on a déjà de fait. Est-ce que j'abuse?

745 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il faudrait accélérer, s'il vous plaît.

750 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

OK, j'essaie.

755 Alors on parle de desserte et de fonctionnement. Au niveau de la desserte, ce qu'on remarque, plus précisément, ici, c'est qu'il y a un secteur à développer, partiellement développé et à terminer, où il y a quatre kilomètres (4 km) entre les artères et il n'y a aucun axe artériel en son centre. Ce qui fait que l'usage, le boulevard Saint-Jacques est utilisé à un usage qui est incompatible avec ses caractéristiques.

760 Si on regarde le cas du boulevard Saint-Jacques, bien, on note une géométrie à une seule voie par direction, des emprises limitées, des marges de recul limitées. On a quelques photos ici qui illustrent les marges de recul, sur le boulevard Saint-Jacques.

765 Et il faut noter aussi qu'il y a une circulation très dense à cet endroit-là, si on revient à la carte des débits, c'est la densité de circulation la plus élevée par voie que l'on retrouve dans Lebourgneuf. À mille (1000) véhicules par voie, c'est plus élevé que les mille cinq cents (1500) sur deux (2) voies que l'on retrouve sur l'Ormière, Saint-Joseph et même Lebourgneuf.

770 C'est aussi un axe qui est à peu près inaccessible du côté ouest, en raison de la rivière. Donc il ne dessert que son côté est. Et si on veut accéder au réseau autoroutier, bien, on aboutit, il faut circuler dans un parc industriel, donc avec le camionnage lourd, ou sur la rue Létourneau, on n'a malheureusement pas l'illustration ici, mais pour accéder au réseau autoroutier, il faut passer par une rue résidentielle. Alors un accès déficient au réseau supérieur.

775 En termes d'écoulement de la circulation, bien, l'effet des débits qu'on a vus tantôt, je reprends l'image qui a été montrée hier. On parle de densité de circulation élevée, il faut bien comprendre, c'est une densité de circulation qui est assez élevée pour causer des problèmes d'écoulement de la circulation. On parle donc de congestion ou de files d'attente, de retards importants aux carrefours, de difficultés pour les gens en provenance des approches secondaires à s'insérer dans la circulation.

780 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est quoi une congestion?

785 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

790 J'aime mieux parler d'écoulement de la circulation, de la qualité d'écoulement de la circulation. On utilise, pour qualifier ça, ce qu'on appelle le niveau de service, c'est un indicateur qui est gradué de A à F, et D représentant la limite acceptable, selon les normes de conception des réseaux routiers.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et pour que les gens puissent comprendre, là, c'est quoi?

795 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

800 Pour que les gens puissent comprendre, le niveau A représente essentiellement la circulation que l'on retrouverait à quatre heures (4 h) du matin. Donc une aisance à manœuvrer à la vitesse que l'on veut, peu de retard aux carrefours, facilité à s'insérer dans la circulation, à faire les changements de voies, etc.

805 Un niveau F représenterait une situation où, par exemple, à un feu de circulation, les retards seraient tels que ça prendrait deux (2) ou même trois (3) cycles de feu de circulation pour réussir à traverser l'intersection. Dans le cas d'une autoroute, ça pourrait représenter une diminution de la vitesse qui est importante.

PAR LE PRÉSIDENT:

810 Alors une congestion importante, ça serait quoi?

PAR M. PATRICK MATHIEU:

815 Une congestion, bien, c'est ce qu'on appelle un niveau de service E ou F, ce serait dans le cas d'un feu de circulation, par exemple, un temps d'attente moyen, pour tous les véhicules, supérieur à une minute.

PAR LE PRÉSIDENT:

820 Une minute?

PAR M. PATRICK MATHIEU:

825 Une minute.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Donc quand une auto attend une minute et plus, on dit qu'il y a une congestion.

830 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

 Pas une, il faut que l'ensemble des véhicules qui circulent à un carrefour...

PAR LE PRÉSIDENT:

835 Oui, oui, c'est sûr.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

840 ... donc ça peut être aucun délai pour un certain nombre de véhicules qui sont dans la synchronisation et un délai de près de deux (2) minutes pour les véhicules qui attendent sur les approches secondaires. C'est donc une moyenne.

845 Ou on parle aussi que la vitesse réelle, pour parcourir un tronçon d'une artère, serait égale environ à vingt-cinq pour cent (25 %) de la vitesse normale.

 Donc si on parle d'une artère à quarante kilomètres-heure (40 km/h), ou à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), ça voudrait dire que la vitesse moyenne serait de dix kilomètres-heure (10 km/h) ou moins, ou de douze point cinq kilomètres-heure (12,5 km/h) ou moins. On

850 parle de problème d'écoulement de la circulation, plus que de congestion, parce que c'est plus, c'est un terme qui est plus difficile à cibler.

Alors ce sont tous des endroits où l'analyse a fait ressortir qu'il y avait des niveaux de service E ou F, donc des problèmes d'écoulement de la circulation. Ces problèmes-là, 855 évidemment, on l'a déjà, vu, engendrent une circulation non désirée dans les quartiers résidentiels.

Vu sous un autre angle, j'aurais aimé ça faire une petite analogie avec l'eau, parce qu'on compare souvent la circulation automobile à l'écoulement de l'eau. Alors on prend en 860 priorité les chemins les plus faciles, qui ont la plus grande capacité. Quand ceux-ci sont congestionnés, bien, on trouve le moyen de sortir, mais bon, je vais essayer de faire brièvement.

Si on trace une ligne tout autour du secteur ici, le long de la rivière Saint-Charles, où il y 865 a seulement deux (2) accès, le long du parc de l'Escarpement, où il y a seulement deux (2) ou trois (3) accès, et le long du boulevard, on s'aperçoit qu'il y a seulement trois (3) accès collecteurs ou artériels, donc qui sont destinés à desservir ces gens-là et leur capacité est actuellement atteinte. Alors les gens utilisent les rues résidentielles pour sortir du quartier.

870 C'est un peu la même problématique, mais vue sous l'angle du résident du secteur ici qui doit sortir de son quartier ou qui doit y accéder.

Alors évidemment, on a fait une analyse pour le développement futur, je passe rapidement. On va noter une détérioration de la situation actuelle. Alors je représente la même 875 diapo qui avait déjà été présentée, c'est essentiellement, la circulation se dégrade sur tous les axes, à l'exception de la portion est du boulevard Lebourgneuf qui n'est pas trop affectée.

Et encore une fois, vu sous l'angle du résident qui veut sortir de son secteur, les axes collecteurs sont maintenant, les volumes excèdent largement la capacité des axes et ce sont 880 évidemment les rues résidentielles qui vont en faire les frais. J'ai identifié les trois (3) qu'on connaît, mais il y en a éventuellement d'autres ici dans le Mesnil, qui pourront voir des augmentations.

J'achève. Alors si on aménage un boulevard au centre du secteur, on va remarquer 885 que, bon, premièrement, on vient desservir le secteur en son centre, on vient raccorder les collectrices existantes, qui étaient prévues pour y être raccordées, et on vient redonner au boulevard Saint-Jacques sa vocation de collectrice, donc d'acheminer les gens localement et non pas de subir une pression de l'ensemble du secteur.

890 On peut desservir les secteurs à l'est, les secteurs à l'ouest, les secteurs qui sont actuellement séparés par une rivière, les quartiers existants via Chauveau et les nouveaux développements ici, ainsi que les gens qui proviennent du nord du boulevard Bastien.

895 Ça nous donne accès aux principaux pôles d'emplois qu'on avait identifiés tout à l'heure et au réseau autoroutier, un accès direct.

900 Et je reviens sur la notion d'artère de transition qui avait été identifiée dans le plan de transport, ça répond bien à cet objectif, en ce sens qu'on part d'une autoroute vers une artère urbaine sans accès, une artère urbaine à voies divisées avec accès et finalement, un boulevard à voies contiguës avec accès évidemment.

Les sept cents (700) à deux mille (2000)...

PAR LE PRÉSIDENT:

905 Excusez-moi, il faut vraiment conclure, là.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

910 Oui, OK. Ce sont les véhicules qu'on retrouve à l'heure de pointe du matin.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a des choses très importantes qu'il faudrait absolument nous mentionner?

915 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

920 Il me reste trois (3) diapositives, regardez, ça ce sont les réductions de débit anticipées sur les axes artériels et collecteurs. On pourra y revenir tout à l'heure s'il y a des questions. Ces réductions de débit là engendrent des améliorations au niveau de service, donc à l'écoulement de la circulation: en vert un problème réglé complètement et en jaune un problème réglé à certaines périodes de la journée mais pas à toutes les périodes.

925 Et finalement, on voit que dans les rues résidentielles, il y a des diminutions vraiment importantes de la circulation, là, de l'ordre de cinquante pour cent (50 %).

PAR LE PRÉSIDENT:

930 Alors merci infiniment.

935

**PÉRIODE DE QUESTIONS
LOUIS LESAGE**

PAR LE PRÉSIDENT:

940

Alors je vais appeler immédiatement monsieur Louis Lesage.

Et pendant que monsieur Lesage se présente, j'aimerais savoir une chose. Vous nous avez presque conclu votre présentation en indiquant la diminution, l'impact du prolongement sur la diminution du trafic, notamment de transit.

945

Mais je pense qu'il y a une question fondamentale, il y avait une de vos planches par laquelle on sortait du secteur vers les principaux pôles puis dont surtout centre-ville de Québec, et Sainte-Foy, à partir de vos flèches.

950

Alors moi, si je vivais dans le secteur, je reviens encore avec cette même question pour laquelle on m'a pas répondu, si je vivais dans le secteur, et je me rends aux heures de pointe, à tous les jours, au centre-ville de Québec, ou à Sainte-Foy, combien de temps, à l'heure actuelle, ça va me prendre?

955

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On pourrait demander à monsieur Jean Côté, du ministère, il a fait ces évaluations-là, c'est des chiffres qu'il pourrait présenter! Souhaitez-vous avoir la réponse immédiatement?

960

PAR LE PRÉSIDENT:

Immédiatement, oui. Je veux juste une donnée moyenne.

965

PAR M. JEAN CÔTÉ:

Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

970

Bonsoir.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

975

Alors moi, je travaille dans un environnement de modélisation, je travaille au niveau des simulations routières.

PAR LE PRÉSIDENT:

980 D'accord.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

985 Les données que je peux vous donner, c'est des données de simulation, qui sont faites à partir de nos modèles de simulation routière. Dans le cadre du projet, évidemment, on a fait toutes les simulations qui ont permis, justement, à notre consultant de produire les analyses dont il vient de vous faire part.

990 En ce qui concerne la question des temps de déplacement, ce sont des temps simulés. La période de modélisation qui est utilisée, c'est une période de deux (2) heures pointe AM qui s'étend entre sept heures (7 h) et neuf heures (9 h). Alors ce ne sont pas des temps nécessairement les plus pointus.

995 Ce que je peux faire, c'est vous donner par exemple une estimation pour la période moyenne de la pointe, qui sont modélisées actuellement et les gains qu'on pourrait percevoir dans un horizon futur avec la présence du projet.

Sans vous donner des temps précis de parcours...

1000 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1005 Il me semble que ma question est simple: combien de temps ça va me prendre pour me déplacer du secteur jusqu'à centre-ville Québec, et combien de temps ça va prendre pour me déplacer jusqu'à Sainte-Foy? En moyenne.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

OK.

1010 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Dans les heures de trafic, matin et soir.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

1015 OK. Alors si je prends pour une zone, c'est parce que là, il faut que je travaille avec des zones, là, mais si je prends pour une zone du secteur Lebourgneuf qui est située plutôt dans la partie nord versus une zone qui va être située dans le secteur de l'hôtel de ville de Québec...

1020 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

1025 **PAR M. JEAN CÔTÉ:**

1025

... on peut parler d'un temps simulé qui serait, par rapport à la situation projetée, bon, sensiblement, là, on parle de dix-huit (18) à vingt (20) minutes, là, pour le temps de déplacement moyen, mais ce que je veux dire, c'est que par rapport au prolongement de du Vallon, tout dépend des itinéraires qui vont être empruntés pour effectuer ce déplacement-là pour cette paire O-D, là.

1030

Alors le temps de déplacement varierait peu pour certaines paires de déplacement.

1035 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1035

À l'heure actuelle, sans le prolongement, ça prendrait, en moyenne, dix-huit (18) minutes.

1040 **PAR M. JEAN CÔTÉ:**

1040

Ce que je vous dis, là, c'est que les temps simulés indiquent, comme référence, dix-huit (18) minutes de temps de déplacement.

1045 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1045

Pendant les heures de trafic.

Bon, alors écoutez, ce que je vais faire, s'il vous plaît, je vais vous demander de me faire un tableau, de me présenter un tableau avec le temps estimé à l'heure actuelle, sans le prolongement, en départ du secteur, peu importe que ça soit le Mesnil II, les Méandres, Saint-André, Lebourgneuf, peu importe, ce que vous voulez.

1050

Vous pouvez prendre les trois-quatre (3-4), vous pouvez chercher les quatre-cinq (4-5) meilleurs scénarios, un peu ceux qui étaient représentés finalement dans la planche de votre collègue, et m'indiquer la durée, pendant les heures achalandées, donc le matin et le soir, la durée moyenne, à l'heure actuelle, et la durée moyenne que ça serait avec le prolongement. Donc sans prolongement, avec prolongement.

1055

Mais j'aurais aimé quand même avoir une donnée. Quel est le gain en temps?

1060

PAR M. JEAN CÔTÉ:

1065 Bien c'est ça, dépendamment de la paire O-D dont il est question, là, ça c'est des temps simulés, puis je me doutais que les gens feraient tout de suite la référence avec leur expérience personnelle de déplacement, puisqu'il s'agit des temps simulés sur des périodes étendues...

PAR LE PRÉSIDENT:

1070 Alors prenons des temps simulés par rapport à des temps simulés.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

1075 Oui c'est ça. C'est pour ça que je préfère toujours parler d'écart, là, de temps de déplacement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça serait combien?

1080 **PAR M. JEAN CÔTÉ:**

1085 Alors pour la paire O-D en question, comme les itinéraires iraient plutôt emprunter l'autoroute Laurentienne, il y a moins de gain anticipé pour cette paire O-D, là. Si on prend une destination située dans le secteur de Sainte-Foy, près du boulevard Laurier, Henri-IV...

PAR LE PRÉSIDENT:

Sainte-Foy-Québec, oui.

1090 **PAR M. JEAN CÔTÉ:**

Sainte-Foy versus Lebourgneuf, là on parle d'un gain plus sensible, là, on parle de cinq (5) minutes environ de gain de temps.

1095 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Cinq (5) minutes.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

1100 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1105 Donc celui qui prendrait dix-huit (18) minutes prendrait treize (13) minutes.

PAR M. JEAN CÔTÉ:

1110 C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Et ça c'est pour Sainte-Foy, et pour Québec?

1115 **PAR M. JEAN CÔTÉ:**

 Bien pour Québec, comme je vous disais, pour le secteur haute-ville comme l'itinéraire n'est pas directement le prolongement du Vallon, l'itinéraire optimal simulé est plutôt sur l'axe Laurentien, alors, là, les gains de temps sont moins importants.

1120

PAR LE PRÉSIDENT:

 Donc grosso modo, vous nous dites, on sauverait vingt-cinq pour cent (25 %) du temps.

1125 **PAR M. JEAN CÔTÉ:**

 Pour la paire O-D en question, c'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1130

 Je vous remercie.

 Monsieur Lesage.

1135 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

 Rebonjour, merci pour avoir déplacé ma question, je crois qu'elle est très à propos pour ce soir. Je vous félicite de la faire tomber ce soir. Je pense qu'elle tombe très bien.

1140

 Alors je la reprends, c'est ça. 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.

1145

 D'abord une image du présent. Situons-nous tous à l'église de Wendake, un lundi matin à l'heure de pointe. Notre objectif est d'atteindre l'intersection de du Vallon et Lebourgneuf, où

se situent les Galeries de la Capitale. On l'a sur la carte du promoteur, on peut voir exactement les deux (2) endroits.

1150 Actuellement, nous empruntons le boulevard Saint-Jacques et devons traverser un total d'onze (11) feux de circulation et arrêts-stops. J'ai des temps pour vous, justement, qui ne proviennent pas de modèles mais qui proviennent d'un travailleur qui, depuis trois (3) mois, calcule le temps que ça lui prend pour se rendre à son travail, mais en tout cas, pour faire cette distance-là.

1155 À l'heure de pointe, le temps moyen pour franchir cette distance est de vingt-quatre (24) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

1160 Le matin?

PAR M. LOUIS LESAGE:

1165 Le matin et le soir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Matin et soir.

1170 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

Oui, c'est une moyenne qu'on a faite. Aux heures normales, il faut neuf (9) minutes pour franchir la même distance, donc en dehors des heures de pointe. Comme je vous disais, c'est une personne qui prend des données depuis trois (3) mois, qui calcule cette distance-là.

1175 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 utilisaient déjà Saint-Jacques, des milliers d'autres qui sont soit d'anciens utilisateurs de Laurentien, Henri-IV ou autres chemins nord-sud, et finalement, ajoutons d'autres automobilistes qui proviennent de développements résidentiels futurs, tels le Lac-Saint-Charles, Wendake, Loretteville, Saint-Émile, et même peut-être Valcartier.

1185 À sa phase finale, je compte aussi onze (11) feux de circulations sur le projet qui est présenté, entre l'église de Wendake et le carrefour en question qui est l'intersection de du Vallon et Lebourgneuf.

1190

Alors ma question est la suivante: en quoi le projet présenté viendra répondre à l'objectif premier, soit d'accroître l'efficacité du réseau routier régional et local? Bref, combien faudra-t-il de temps pour franchir cette distance?

1195

Autrement dit, est-ce qu'on va se retrouver avec un boulevard Saint-Jacques qui va être simplement déplacé à l'est sur du Vallon, dans vingt (20) ans d'ici?

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que la question est très claire.

1200

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Nous allons demander à monsieur Mathieu de la firme SGTR de répondre à la question.

1205

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Première chose qu'il faut comprendre, c'est, évidemment on ajoute un nouvel axe qui vient augmenter la capacité globale. Donc...

1210

PAR LE PRÉSIDENT:

J'aimerais vous demander une chose, faire un effort additionnel pour une raison bien simple, nous avons beaucoup de questions, il y a beaucoup de personnes qui voudraient aussi poser leurs questions.

1215

Donc les questions sont très claires, très simples, des fois c'est sûr que ça demande un certain contexte, là, mais limitez-vous au minimum ou au maximum à ce contexte-là et allez-y à la réponse directement, s'il vous plaît.

1220

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Oui. Alors vous avez un nouvel axe qui s'ajoute à la capacité déjà existante, donc on n'enlève pas Saint-Jacques, Saint-Jacques va continuer de contribuer à déplacer des gens. Et essentiellement, on parle de onze (11) feux, on parle de la même longueur, sauf qu'on a quatre (4) voies de circulation, donc deux (2) par direction.

1225

1230

On n'a pas d'accès dans la partie ici, donc pas de gens qui vont s'arrêter dans la voie de gauche pour entrer dans des commerces. On a des voies de refuge aux carrefours qui permettent la même chose aux gens qui attendent pour tourner à gauche de ne pas entraver la circulation.

Et donc il n'y a aucune comparaison entre la capacité d'un axe comme ça sans accès avec voies de refuge et terre-plein et la capacité d'un axe à deux (2) voies contiguës où il y a plusieurs accès.

1235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur veut savoir maintenant, compte tenu de tout ça, ça lui prend neuf (9) minutes pour se rendre au carrefour, en dehors des heures de pointe, combien de temps ça lui prendrait avec le projet réalisé.

1240

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Avec les heures de pointe...

1245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En dehors des heures de pointe. On va arriver aux heures de pointe.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

1250

Ah, on n'a pas simulé de temps de parcours. Nous simulons des niveaux de service. Les niveaux de service indiquent que mises à part certaines périodes de la journée où il pourrait y avoir des retards au carrefour du Vallon-Lebourgneuf, les niveaux de service sont considérés comme acceptables sur l'axe du Vallon, en 2021, avec le plein développement.

1255

Acceptables, ça veut dire qu'on conserve une vitesse qui est considérée par le ministère des Transports, les autres ministères au Canada, la plupart des organismes, comme étant le critère de base où il y a pas de retards importants.

1260 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense que monsieur, je crois ce que monsieur veut dire, ici, c'est que si le projet amène une économie, une réduction du temps, de la durée du parcours de vingt-quatre (24) à vingt-deux (22) minutes, peut-être que monsieur va dire, ça vaut pas la peine, vraiment, de dépenser tout cet argent-là pour deux (2) minutes d'économie. Si en dehors des heures de pointe, ça passe de neuf (9) à huit (8) minutes, il va peut-être dire la même chose.

1265

Par contre, si vous lui dites, ça passe de vingt-quatre (24) à douze (12) minutes, il va peut-être trouver ça intéressant.

1270

Et même pour la Commission, c'est intéressant de savoir. Quand vous dites, ça va augmenter la fluidité, ça va réduire les congestions, bien, combien de temps ça va prendre en moins? C'est des questions de base, fondamentales!

PAR M. MARD des RIVIÈRES:

1275

Je vais tenter une réponse, là. On a un tronçon qui a un petit peu plus de quatre kilomètres (4 km). Si on circule à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), et que les feux sont bien synchronisés, donc on n'arrête à peu près pas, si on n'arrêtait pas d'un bout à l'autre, c'est cinq (5) minutes en temps de déplacement.

1280

Alors présumons qu'il y a peut-être un arrêt qui va se faire à Chauveau, ajoutons une minute d'attente, alors on est peut-être de l'ordre de six (6) à sept (7) minutes, donc il y a une économie du temps par rapport à la situation actuelle. Mais c'est très théorique, là.

1285

Mais sur cette base-là, on peut présumer, il y a moins de détours. On a un axe qui est en ligne droite, qui est synchronisé, donc on a une efficacité qui est plus grande, un écoulement qui plus grand que ce qu'on connaît aujourd'hui, alors qu'on doit faire une foule de petits détours et on est dans des réseaux de feux qui ne sont pas synchronisés.

1290

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais je veux dire, le projet essaie de résoudre un problème. Le problème fondamental que vous avez identifié vous-même dans l'étude d'impact, c'est d'accroître la fluidité parce qu'il y a trop de congestion. Il me semble que ceci sous-tend la possibilité d'avoir une idée, une appréciation de l'avantage que ceci amènera.

1295

Bien sûr, sous l'angle théorique, ça va. Moi aussi je me dis, une nouvelle autoroute, théoriquement ça devrait – pardon, merci de me rappeler à l'ordre, pourtant mon analyste se fait un devoir de me corriger à chaque fois – alors un nouveau boulevard, sur le plan théorique, ça va! C'est une artère de plus, donc ça devrait débloquer les autres.

1300

Mais ceci dit, au-delà de dire tous ces éléments-là, mais de combien de temps, réellement, moi, comme individu, je reste dans le secteur, combien de temps je vais sauver?

1305

PAR M. LUC BERGERON:

Bien, on a déjà indiqué à la Commission que le ministère n'avait pas d'outil actuellement pour mesurer, en 2021, à part le fait que simuler sur un modèle théorique. On vous a donné tantôt qu'à l'heure de pointe, on pouvait réduire donc le temps de déplacement entre un des secteurs Lebourgneuf et le plateau de Sainte-Foy, cinq (5) minutes.

1310

Mais on n'a pas d'outil pour être capable de dire, je pars de Mesnil II et je me rends aux Galeries de la Capitale. Je pèse sur un bouton, l'ordinateur me dit, dix-sept (17) minutes. On n'a pas d'outil pour faire ça.

1315

C'est pas plus à Québec qu'ailleurs en province, en étude d'impact, on n'a pas d'outil pour mesurer les temps de parcours sur des réseaux qui sont pas des réseaux du ministère des Transports.

1320 On parle donc de réseaux qui sont à la fois municipaux et du ministère, donc on n'a pas d'outil pour mesurer précisément, donner une réponse à la question que vous posez. On peut juste faire une supposition relative, donc c'est ce que monsieur Côté a fait, là, c'est de façon relative, c'est un gain de cinq (5) minutes, sur un parcours de Lebourgneuf-Sainte-Foy, à l'heure de pointe.

1325 Mais vous dire, c'est dix-sept (17) minutes, c'est seize (16), c'est vingt-quatre (24), on n'a pas d'outil pour faire ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1330 Alors je suis désolé, il y a pas de réponse.

PAR M. LOUIS LESAGE:

1335 Bien, en tout cas, je pensais qu'avec un budget de trente millions (30 M\$), on avait les outils qui pouvaient prédire un peu ce vers quoi on s'en allait.

PAR LE PRÉSIDENT:

1340 Nous avons eu la même réponse. Je peux pas rien ajouter.

PAR M. LOUIS LESAGE:

1345 Parfait. Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

1350

ROBERT MARTEL

PAR LE PRÉSIDENT:

1355 Monsieur Robert Martel.

PAR M. ROBERT MARTEL:

1360 On commence tout de suite?

PAR LE PRÉSIDENT:

1365 Je suis à vous.

PAR M. ROBERT MARTEL:

Tantôt vous avez parlé avec d'autres pendant que monsieur se préparait.

1370 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pas du tout.

PAR M. ROBERT MARTEL:

1375 Alors monsieur le Président, mesdames les Commissaires, je m'excuse avant tout d'avoir manqué la réunion d'hier soir, j'ai été sollicité par la démocratie locale pour un conseil de quartier à Loretteville, il y a eu élection. Et qui dit conseil de quartier veut dire consultation et moi, je suis le porte-parole des citoyens de Loretteville pro-du Vallon. Et s'il y en a un qui croit à la consultation, au fil des ans, c'est moi.

1380

Je peux vous dire qu'ici dans la salle, il y a deux (2) clans, il y a les pro et les contre du Vallon...

1385 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Peut-être juste, puisque vous n'étiez pas ici hier...

PAR M. ROBERT MARTEL:

1390 C'est un court préambule.

PAR LE PRÉSIDENT:

1395 Ah, c'était votre très court préambule, d'accord.

J'allais justement vous dire, puisque vous n'étiez pas ici hier, il n'y a pas de court préambule et il faudrait se limiter à une question.

1400 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Oui, oui, une question, mais je dois quand même dire quelque chose avant d'arriver à la question.

1405 Alors ici dans la salle, je disais qu'il y avait deux (2) clans, les pro et les contre du Vallon. Mais il y a même pas une seule personne, ni homme, ni femme, ni jeune, ni vieux, qui est contre l'abattage d'un seul arbre. C'est sûr et certain. Tout le monde est pour la vertu et si jamais il y a des compromis à avoir quelque part, il y aura pas de gagnants, il y aura pas de perdants. C'est que ça aura été une meilleure solution pour les gens qui l'auront demandé, les
1410 gens qui auront gagné, peut-être au point de vue écologique un peu moins.

Mais ce qu'il est important de savoir là-dedans, c'est qu'il y a un besoin qui est là depuis 1969, les expropriations, cet après-midi j'ai assisté à l'assemblée, on parlait d'expropriations en 1969, deux (2) de mes oncles ont été expropriés pour rien. Pour rien, parce que depuis 69 -
1415 quand on exproprie quelqu'un, habituellement, c'est parce qu'il y a urgence en la matière, et ça fait trente-cinq (35) ans qu'il y a urgence puis il y a même pas un seul caillou qui a été enlevé.

PAR LE PRÉSIDENT:

1420 Donc votre question est?

PAR M. ROBERT MARTEL:

1425 C'est ça. Alors ma question, j'arrive, encore un petit peu de préambule.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, non, s'il vous plaît, non, non, allez-y à la question.

1430 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Tout ça pour vous dire que je voudrais savoir, dans les plans proposés, qui sont sur les planches actuellement, on prévoit pour la section entre du Vallon actuel et Chauveau, on prévoit deux (2) voies réservées pour le transport en commun.

1435 Est-ce que ces deux (2) voies-là ne pourraient pas être, disons, sacrifiées pour mettre davantage de verdure ou d'arbres, de boisement, alors que je trouve que c'est une très courte distance pour réserver une voie, on parlait de quatre point quelque kilomètres, alors que dans les grands centres, dans les grandes villes, on parle de dix (10 km) et douze (12 km) où on peut
1440 voir ça.

1445 Alors moi, je serais d'accord pour qu'il y ait un compromis proenvironnementaliste pour mettre des mesures d'atténuation ou ainsi de suite, parce qu'on parlait tout à l'heure de pollution par le bruit, ainsi de suite.

1450 Alors est-ce que les plans sont définitifs ou, dans la section entre Chauveau et l'autoroute du Vallon, actuellement, si c'est coulé dans le ciment?

PAR LE PRÉSIDENT:

1455 Alors monsieur des Rivières, est-ce que les voies réservées au transport en commun peuvent être retirées du projet?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1460 Moi je pense que ce serait une erreur de retirer la possibilité d'aménager des voies réservées. Les priorités gouvernementales sont claires: transport en commun. Les priorités de la Ville sont claires aussi: transport en commun.

1465 Dans le cadre d'une vision à long terme, dans le cadre d'une vision de réduction des gaz à effet de serre, je pense que le transport en commun est un outil important. On doit donc conserver toutes les possibilités qui s'offrent à nous pour développer un réseau de transport en commun.

1470 Et pour développer le réseau de transport, on peut avoir besoin de voies réservées de façon à ce que nos autobus circulent avec plus de régularité et qu'ils ne soient pas pris dans la congestion s'il y a congestion.

PAR M. ROBERT MARTEL:

1475 Juste pour compléter avec ce qu'il vient de dire, c'est parce que je serais d'accord avec ce qu'il vient de dire, c'est parce que le réseau prévu de transport en commun réservé n'est que dans la section de Chauveau jusqu'en bas.

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, oui, nous avons compris.

PAR M. ROBERT MARTEL:

1480 Pourquoi ne pas l'avoir fait jusqu'au secteur de Wendake et Loretteville, où c'est la population qui est là, actuellement, qui pourrait être desservie par ça. Cette population-là ne pourrait pas bénéficier de la voie réservée.

1485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

1490 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

J'ai pas de réponse à ça? Pourquoi est-ce que ça vient pas jusqu'à Loretteville?

PAR LE PRÉSIDENT:

1495 Alors ça, c'est une autre question!

PAR M. ROBERT MARTEL:

Non, non, non, une sous-question!

1500

PAR LE PRÉSIDENT:

Une sous-question.

1505

Alors monsieur des Rivières. En fait, nous avons touché ce point-là ce matin, là, cet après-midi.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1510

Rapidement, monsieur le Président, le Réseau de transport de la Capitale confie dans les prochains jours un mandat à un consultant afin d'examiner toute la problématique des voies réservées dans le secteur au nord de l'autoroute de la Capitale. Ce consultant-là doit étudier l'endroit où se situe la demande, les tracés potentiels, les impacts sur la circulation, les mesures préférentielles qui doivent être mises en place.

1515

Et l'ensemble de ces informations-là nous permettra de déterminer la nature de l'intervention qu'on devra faire en matière de priorité de transport en commun.

PAR LE PRÉSIDENT:

1520

Merci à vous.

1525

JEAN CLOUTIER

1530 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Jean Cloutier.

1535 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Ça donne soif de voir ces belles présentations, même que j'aurais voulu intervenir cet après-midi sur la présentation de mon ancien collègue, monsieur Lebrun du ministère des Affaires municipales. Donc j'aurai ma question...

1540 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous pourriez le faire dans le cadre de votre mémoire d'ailleurs.

1545 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Non, mais j'en ai besoin pour écrire mon mémoire, c'est pour ça que je suis ici, moi. Je suis pas ici pour autre chose que de préparer mon mémoire.

1550 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est ça, vous pourriez le faire dans le cadre de votre mémoire.

1555 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Non, non, j'ai besoin de la réponse pour préparer mon mémoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ah, vous avez votre question!

1560

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Sinon je serais pas ici, monsieur le Président. J'ai autre chose à faire. Mais ma priorité c'est l'axe du Vallon.

1565

On a bien vu que le centre de la ville, vous avez remarqué avec nous, je le réalise encore plus avec ces belles présentations, c'est ce que je voulais dire, que le centre de la ville, le cœur de la ville, le nombril de la ville, c'est exactement où est-ce qu'on est. C'est pas à côté du château Frontenac, là. C'est vraiment ici. On est dans le centre géographique de la ville.

1570

PAR LE PRÉSIDENT:

Bon, attendez un petit peu. Ça, c'est une chose qui mérite d'être clarifiée. Je pense qu'on l'a touché hier.

1575

Est-ce que vous avez la carte à laquelle on a fait référence hier, où vous pouvez nous identifier les quartiers centraux, ancestraux et périphériques.

Moi j'en ai besoin, c'est pour ça, on se complète dans les questions, là.

1580

PAR M. MARC des RIVIÈRES (880):

Alors j'imagine, quand on fait référence actuellement, là, dans le langage aux quartiers centraux, on parle des quartiers, je dirais, là, qui existent depuis fort longtemps, dans le langage, on parle souvent que c'est le secteur Limoilou, le secteur de l'arrondissement de la Cité, donc ce sont les deux (2) secteurs qu'on identifie souvent comme étant les quartiers centraux. Alors Limoilou, et il y a à travers ça, il y a par la suite le secteur Sainte-Foy-Sillery qui est aussi un quartier, un secteur ancien dont l'origine est peut-être plus fin des années quarante et aller jusqu'à aujourd'hui.

1585

1590

Et il y a des noyaux de villages de l'époque, que ce soit Beauport, que ce soit Charlesbourg, que ce soit à Loretteville, à l'Ancienne-Lorette, alors dans toutes les anciennes petites agglomérations, un petit peu partout, on a des noyaux de villages.

1595

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça devrait être conforme, j'ai une carte ici du plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale, avec identification des secteurs centraux périphériques et satellites, j'imagine ça devrait être semblable.

1600

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Bien, il faudrait que je voie la carte pour vous le dire, là.

1605

Oui, oui, oui. Mais ces secteurs-là ici ne faisant pas partie du territoire de la ville de Québec.

Est-ce que vous souhaitez d'autres informations?

1610

PAR LE PRÉSIDENT:

Ah oui oui!

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1615

J'aimerais savoir quels critères vous utilisez pour déterminer si un quartier est central ou si un quartier est périphérique? Basé sur quels critères?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1620

Je vais demander à Serge. Parce que là, on entre dans toute la présentation qu'on souhaitait vous faire sur les lotissements résidentiels, toute notre démarche, notre réflexion.

PAR LE PRÉSIDENT:

1625

Vous allez toucher à ceci?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1630

On va aborder cette question-là dans le cadre de cette présentation-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1635

OK, on réserve une présentation.

Nous, ce que nous voudrions savoir, où sont les quartiers, les secteurs centraux, ancestraux. Où sont, par rapport aux orientations gouvernementales, les secteurs qu'il faut revitaliser, qui ont été dévitalisés et où se situe finalement le secteur de l'étude par rapport à tout ça.

1640

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1645

Alors les questions auxquelles vous souhaitez obtenir des réponses sont, je dirais, le cheminement même à travers lequel on est passé pour arriver à prioriser des secteurs à développer.

PAR LE PRÉSIDENT:

1650

Alors ça sera demain, première présentation, demain après-midi.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Excellent!

1655 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je vous reviens, monsieur Cloutier, excusez-moi. Allez-y.

1660 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Ça va, merci. Donc c'était mon préambule.

1665 Ma question, mais en fait, juste pour terminer mon préambule, c'est que nous sommes dans ce cinq cents kilomètres carrés (500 km²) de ville, de nouvelle ville qui pourrait être démembrée prochainement, mais on le souhaite pas dans mon cas, on est vraiment dans le centre et le nombril, là. La forêt elle est beaucoup plus basse, vers le parc Chauveau. Notre poumon urbain, c'est le parc Chauveau, ici, quand on veut prendre une bonne marche dans une forêt qui ressemble à ça, c'est là qu'on va.

1670 Donc je suis content qu'on ait fait l'éclaircissement, on le voit très bien qu'on est dans le centre de la nouvelle ville qu'on souhaite unie.

Ça s'appelait Charlesbourg ouest ici avant, pour les gens qui connaissent.

1675 Alors ma question est plutôt sur la présentation du MAM, le ministère des Affaires municipales, qui a été faite cet après-midi. Ça m'a soulevé la possibilité, pour notre groupe, de présenter des méthodes concrètes d'améliorer l'aménagement du parc de l'Escarpement. Mais on est un futur organisme à but non lucratif, on devra faire comme nos collègues environnementalistes, avoir de l'argent du gouvernement pour arriver à nos fins.

1680 Alors j'aimerais savoir si monsieur Lebrun, il y a possibilité, il y a des programmes gouvernementaux – parce que souvent le MAM est vu comme étant celui qui a l'argent, l'Environnement a les bonnes idées mais payées par des programmes d'infrastructures, financés par le fédéral et le provincial.

1685 Donc ma vraie question est: est-ce qu'il y a des programmes, à l'heure actuelle, qui pourraient aider, suite surtout à votre présentation, vous parliez des objectifs environnementaux de biodiversité ainsi que de réhabilitation.

1690 Moi, je vois concrètement que dans le parc, si on a la carte, on veut par exemple planter des arbres pour améliorer la biodiversité du parc de l'Escarpement qui sera agrandi avec l'option 1. On veut être certain que l'eau, ça c'est peut-être pour le ministère des Transports, que l'eau ne soit pas atteinte par les abrasifs utilisés l'hiver, donc est-ce qu'il y a des ponts qui peuvent être construits où on empêche le sel de tomber dans l'eau pour les truites qui y vivent.
1695 Et donc ça, c'est pour l'aspect du parc.

1700 Mais pour l'habitation, il existe des programmes avec la SHQ qui relève de votre ministre, il existe des programmes pour aider aux logements sociaux. J'ai vu – il y a les élections fédérales qui s'en viennent – j'ai vu des politiciens déjà mettre dans leurs dépliants qu'ils promettent des logements sociaux le long de l'axe du Vallon. Alors c'est des belles promesses.

1705 Je sais qu'il y a des programmes fédéraux qui existent, peut-être qu'ils n'en ont pas d'argent ou ils en annonceront, mais est-ce que concrètement, il existe à l'heure actuelle des programmes gouvernementaux pour nous aider à planter des arbres pour la biodiversité du parc, à s'assurer de préserver la qualité de l'eau de la rivière du Berger et des habitations à logements sociaux.

1710 J'entends bien des amis immigrants qui aimeraient bien faire, un objectif d'un colloque de l'UNESCO que j'ai organisé avec l'Agence de la Francophonie, où on souhaitait des maisons intergénérationnelles, donc des maisons pour les aînés. Donc logement social, pour moi, c'est des maisons où il y aurait des aînés et des jeunes. Et on a un problème d'accueil d'immigrants. Ce qu'ils ont besoin, c'est des emplois et des logements sociaux.

1715 Donc est-ce qu'il y a des programmes à l'heure actuelle pour aider à faire ce qui est promis, du logement à haute densité de quatre (4) à cinq (5) étages entre Chauveau et Bastien?

PAR LE PRÉSIDENT:

1720 Bon alors, je vais prendre votre question, monsieur Cloutier, mais j'informe tout de suite les autres, là, ne venez plus avec trois (3) questions dans une.

PAR LE PRÉSIDENT:

1725 Non mais c'est une question: y a-t-il des programmes gouvernementaux?

PAR LE PRÉSIDENT:

1730 Oui, mais qui touchent plusieurs, plusieurs aspects. Alors ne venez plus avec trois (3) questions, et s'il vous plaît, adressez-moi vos questions. Vous ne pouvez pas les adresser directement ni aux personnes-ressources, ni au promoteur.

1735 Alors monsieur Lebrun, est-ce qu'il existe des subventions à cet effet?

PAR M. MAURICE LEBRUN:

1740 Alors en ce qui touche les infrastructures, les programmes, les fonds destinés à ces programmes-là sont à toutes fins pratiques épuisés. Donc il y a donc plus de programme actuellement d'aide financière qui est disponible.

1745 Mais par contre, il y a des négociations avec le gouvernement fédéral pour élaborer un nouveau programme d'infrastructures et dans les prochaines semaines, les prochains mois, on connaîtra, de façon plus détaillée, les modalités de ces programmes-là et on verra, s'il y a moyen à ce moment-là que l'organisme en question puisse faire une demande d'aide financière.

1750 Quant à ce qui touche l'habitation, même si c'est le même ministre qui est responsable, c'est quand même pas le même ministère ou le même organisme, alors il faudrait que je m'informe, à ce moment-là, s'il y a effectivement une aide financière pour répondre à la demande de monsieur Cloutier.

Alors je pourrais vous revenir...

PAR LE PRÉSIDENT:

1755 Demain.

PAR M. MAURICE LEBRUN:

1760 ... dans les prochains jours avec l'information.

PAR LE PRÉSIDENT:

1765 Très bien, merci.

Maintenant, il y avait deux (2) aspects, il y avait un aspect, est-ce que d'abord il y a des mesures pour assurer qu'il n'y ait pas de rejet de sels de déglçage, si j'ai bien compris, d'entretien de la chaussée dans la rivière du Berger en particulier et, en fait, dans le parc de l'Escarpement et ailleurs?

1770

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur Bergeron va répondre à la question.

1775 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bon, pour les sels de déglçage, mis à part que le ministère actuellement, comme l'ensemble des organismes publics canadiens et municipalités devront déposer dans les

1780 prochaines semaines un plan de gestion des sels de déglacage pour donner suite à une demande du fédéral, il va y avoir un plan de gestion des sels de déglacage pour saler moins.

1785 Mais spécifiquement sur le projet du Vallon, il y a pas de mesures spécifiques de prises pour limiter le déglacage ou limiter, si on veut, la fonte, pour que des sels de déglacage se ramassent dans les ponceaux ou le drainage. Il y a pas de mesures de prévisions.

PAR LE PRÉSIDENT:

1790 Madame Bernier, est-ce qu'on devrait craindre cette émission-là ou ce rejet-là dans la rivière du Berger?

PAR Mme NANCY BERNIER:

1795 Bien en fait, oui, bien disons que le sel de déglacage, c'est quand même pas un contaminant qui est très toxique en soi pour la faune aquatique. C'est surtout une problématique au niveau de l'eau potable, parce que ça peut donner un mauvais goût. On a quand même des critères, là, de qualité, pour le milieu aquatique.

1800 Ça peut arriver que, dans certaines conditions, surtout au moment où il y a des grandes quantités de sel qui sont utilisées, qu'on peut dépasser nos critères de qualité. Mais ça demeure quand même temporaire. Le milieu récupère.

PAR LE PRÉSIDENT:

1805 Il existe une frayère en aval, entre autres, du passage prévu. Est-ce que cette frayère pourrait subir des effets.

PAR Mme NANCY BERNIER:

1810 Pour les sels de déglacage, comme je vous dis, étant donné que ça demeure assez ponctuel, assez temporaire, et c'est soluble dans l'eau, les sels, alors pour le problème au niveau de la frayère, c'est surtout le colmatage, par l'apport de sédiments. Alors c'est plutôt au niveau, lors des travaux de construction, qu'il peut y avoir un risque au niveau de la frayère. Mais pas vraiment avec l'utilisation de sels.

1815 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

Merci monsieur Cloutier.

1820

PIERRE LATERRIÈRE

PAR LE PRÉSIDENT:

1825

Un dernier intervenant avant la pause, monsieur Pierre Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1830

Rebonjour.

PAR LE PRÉSIDENT:

1835

Bonsoir monsieur Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1840

À titre de suggestion, monsieur le Président, je veux pas perdre mon droit de question, je vais essayer d'être mieux discipliné que mon confrère...

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci infiniment.

1845

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1850

... tantôt lorsqu'il y a eu un débat avec monsieur Lesage où il disait, ça prend vingt-quatre (24) minutes pour aller puis quel gain que j'ai avec du Vallon. Moi, j'aimerais que vous demandiez aux experts qu'ils nous disent qu'est-ce que ça prendrait s'il y avait pas du Vallon dans cinq (5) ans. Dans le sens que ça pourrait en prendre trente-cinq (35) minutes peut-être, dans cinq (5) ans. J'aimerais ça avoir la projection sans du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

1855

Vous êtes coquin quand même! Vous êtes coquin, vous me demandez de poser la question pour ne pas perdre votre question!

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1860

C'est ça!

PAR LE PRÉSIDENT:

1865 Bon exceptionnellement, je vais accepter ces applaudissements parce qu'on est dans un moment de détente.

Alors si vous voulez poser la question, posez-la comme ça.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1870 Dans le document que le BAPE a préparé, là, ou je sais pas qui, dossier 321105390, questions et commentaires...

PAR LE PRÉSIDENT:

1875 Quel est le numéro s'il vous plaît?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1880 Pardon?

PAR LE PRÉSIDENT:

1885 Le numéro indiqué en haut, à droite?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

321105390, PR5. On va à 2.32, numéro 2.32 de ça.

1890 Moi, je vais vous dire, à titre de très court préambule, qu'en plus d'être producteur forestier, je suis consultant en zonage agricole et en environnement, puis j'ai accroché un petit peu sur ça. Je peux vous le lire, c'est court, c'est trois-quatre (3-4) lignes.

PAR LE PRÉSIDENT:

1895 Allez-y!

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

1900 "Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le MAPAQ, souligne que malgré le fait que la zone d'étude soit située à l'extérieur de la zone agricole permanente, une superficie d'environ un hectare (1 ha) occupée par une exploitation agricole active, poulets, canards, faisans, culture maraîchère, a fait l'objet d'une inclusion dans la zone agricole.

1905 "Il serait important de localiser cette exploitation à l'étude d'impact. Mentionnons qu'une superficie incluse dans la zone agricole fait l'objet de la même protection qu'une superficie faisant partie intégrale de la zone agricole permanente."

1910 Ça, je suis bien d'accord avec ça. Mais là, ça projette, ça, cette question-là, que le projet du Vallon peut causer un tort à l'agriculture.

Alors ma question c'est: d'abord où est situé exactement ces canards et ces poulets-là, où c'est situé, puis est-ce que ça nuit réellement à l'agriculture.

1915 Puis moi je le sais où est-ce que c'est situé, je pose la question, je connais la réponse, mais j'espère qu'ils vont me la confirmer. C'est situé sur le boulevard Saint-Jacques. Puis ces canards-là puis ces faisans-là, ils se font doser tant que vous voulez par le monoxyde de carbone le matin.

1920 Est-ce que ça serait pas mieux qu'il y ait moins de monoxyde de carbone pour que ces canards-là puissent mieux respirer. Ça, c'est ma question.

1925 Puis deuxièmement, l'inclusion dans la zone agricole, monsieur le Président, c'est pas dans le but de préserver l'agriculture, c'est tout simplement dans le but que le gars ait un remboursement de taxes foncières sur sa maison, c'est pour ça qu'il est inclus.

Alors cette question-là est tendancieuse et elle laisse croire qu'on va massacrer encore le zonage agricole. Alors ma question est: où est cette exploitation, puis les canards vont tu mieux se porter si du Vallon est ouvert?

1930

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, nous avons compris la question. Je vous remercie.

1935 Tout d'abord, je vais demander à madame Bernier de nous assurer que le sens avec lequel vous interprétez ce qui est dit est bel et bien ça. Madame Bernier.

PAR Mme NANCY BERNIER:

1940 Oui, je vais passer la parole à monsieur Thomassin qui va répondre à la question.

PAR M. ÉRIC THOMASSIN:

1945 Oui, monsieur le Président. C'est une question qui originait de l'avis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. C'était seulement pour vérifier la localisation de l'exploitation en question, et savoir si elle touchait à l'emprise. La réponse qui a été donnée

par les promoteurs, c'est que ça touchait pas à l'emprise, donc il y a pas de danger ou d'impact à regarder à ce niveau-là. Il y a pas de lien avec le projet.

1950 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Voilà, merci beaucoup.

Alors nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes.

1955

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1960

**REPRISE DE LA SÉANCE
CLAUDINE MARTINEAU**

1965 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors j'appelle madame – s'il vous plaît, s'il vous plaît – j'appelle madame Claudine Martineau.

1970 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

1975

Bonsoir madame.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1980

J'aimerais répondre à la question insistante que vous posez à des professionnels. Naturellement, vous savez que je demeure sur Saint-Jacques. Partant de Saint-Jacques à Sainte-Foy, sans heure de pointe, ça me prend quinze (15) minutes. En heure de pointe, ça me prend quarante-cinq (45) minutes. Partant de DeCelles à chez moi, c'est trente-cinq (35) minutes, partant de Chauveau à chez moi, c'est vingt (20) minutes. Puis Chauveau à chez moi, c'est un point cinq kilomètre (1,5 km). Vingt (20) minutes pour me rendre chez moi.

1985

PAR LE PRÉSIDENT:

À l'heure du trafic, le matin, le soir?

1990

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

Exact, le matin au départ, puis le soir quand je reviens. Alors j'estime vraiment à la qualité de l'ouverture de l'axe du boulevard, que je vais sauver vingt (20) minutes. Puis ça c'est pas en roulant plus vite. C'est que je partage le point de vue de votre professionnel qui a établi le fait que les divergences de besoins de secteurs, de citoyens, vont enlever de l'affluence sur Saint-Jacques qui est, moi, mon secteur, qui est vital pour moi.

1995

2000

Alors tous ceux qui vont avoir besoin de Bastien, Johnny-Parent, étant donné qu'ils ont une sortie Johnny-Parent, ils vont continuer, eux autres. Alors ils vont dégager le boulevard Saint-Jacques pour donner accès vraiment à des résidents qui ont besoin d'être là, au lieu de prendre deux kilomètres (2 km) de "bumper à bumper" pour que je me rende chez moi, parce qu'eux autres, ils ont pas le choix de passer là parce qu'on déverse tous les secteurs.

2005 Ça fait que ça, c'est votre réponse, puis c'est une réponse par rapport à l'humain qui vit ce problème-là à tous les jours.

PAR LE PRÉSIDENT:

2010 Je vous remercie.

Maintenant votre question.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2015

Oui. Ma question fait référence au Devoir qui a été publié le 28 mars 2004. Il parlait de l'environnement. Moi, vous savez que cet après-midi, j'ai parlé des CO₂ que je respirais, alors je reviens sur une question. Je vais, le petit texte, lire puis ma question va être propos à ça.

2020 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2025

"Ne laissez pas tourner votre moteur au ralenti. Un moteur qu'on laisse tourner au ralenti pendant dix (10) minutes, tous les jours, peut émettre environ un quart de tonne (¼ t) de CO₂ chaque année."

2030 Alors étant donné que moi, comme j'ai fait mon résumé ce midi, je vis cinq (5) heures par jour durant trois (3) jours et pendant deux (2) autres jours, je vis huit (8) heures par jour de "bumper à bumper", j'aimerais qu'on me dise combien de CO₂ en tonne je respire par année devant ma propriété.

2035 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense que c'est faisable.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2040

Je vais déposer le document, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

2045 Alors je répète très sérieusement, je pense que c'est faisable et je vais adresser d'abord...

PAR Mme NANCY BERNIER:

2050 Oui, je prendrais la question en différé. Alors je vais soumettre le calcul à des spécialistes au ministère de l'Environnement, puis on vous reviendra avec une réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

2055 Mais juste pour avoir des bonnes coordonnées, donc, vous considérez que vous êtes exposée combien d'heures par semaine?

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2060 OK, en fait si je considère qu'il y a trois (3) jours, c'est cinq (5) heures par jour, deux (2) heures le matin puis trois (3) heures le soir, mais quand on est le jeudi puis le vendredi soirs, bien, ça donne deux (2) heures de plus à ma situation parce qu'il y a les ouvertures de magasins qui ferment à neuf heures (9 h). Alors on ajoute deux (2) heures à ces deux (2) jours-là. Alors j'ai trois (3) jours de cinq (5) heures et j'ai deux (2) jours de huit (8) heures.

2065

PAR LE PRÉSIDENT:

De huit (8) heures.

2070

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

De "bumper à bumper".

PAR LE PRÉSIDENT:

2075

Donc c'est trente et une (31) heures.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2080

Tout à fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

2085

Sur la base de trente et une (31) heures.

Monsieur Guerrier.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2090 Peut-être qu'on est ici pour donner une information précise, là, dans des domaines
comme par exemple la pollution atmosphérique, donc je voudrais juste quand même répéter,
monsieur le Président, que dans le domaine de la pollution atmosphérique, les contaminants
qui sont préoccupants, au niveau de la santé humaine, ne sont pas au niveau de votre
exposition au dioxyde de carbone, donc le CO₂.

2095 En fait, ce qui est important, c'est d'une part les gaz asphyxiants comme le monoxyde
de carbone qui est de moins en moins un problème. Mais ce qui est de plus en plus un
problème, et vous le savez, c'est davantage les oxydes d'azote et les particules fines. Les
oxydes d'azote et les particules fines qui génèrent le smog.

2100 Et on sait qu'à Québec, même si la qualité de l'air est de bonne qualité, on sait qu'on a
maintenant des épisodes de smog.

2105 Donc pour être bien clair, il y a trois (3) types de contaminants. Il y a les gaz
asphyxiants comme le monoxyde de carbone qui sont dans certaines circonstances, tout le
monde sait ça, très dangereux. Il y a les gaz davantage irritants comme l'ozone et les
particules fines. Et il y a les gaz à effet de serre. La problématique, c'est pas qu'on les respire,
c'est que c'est des gaz qui créent des changements climatiques.

2110 Ce qui est important, je pense, dans le cas de ces audiences publiques, c'est qu'on soit
capable de distinguer les gaz qui nous créent des problèmes dans notre quotidien, auxquels on
est exposé, donc au risque de me répéter, les gaz asphyxiants et les gaz irritants et les gaz à
effet de serre qui sont les gaz qui nous préoccupent comme êtres humains, au niveau des
changements climatiques.

2115 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2120 Madame Bernier, dans des secteurs à très forte densité de trafic, quelle est la
concentration des poussières, de toutes les poussières qu'on peut retrouver?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2125 Bien, j'ai vu au ministère, on a évidemment un réseau d'échantillonnage, comme je l'ai
dit cet après-midi, on fait l'analyse, le suivi de particules fines. Je pense que vous faites
référence surtout aux particules fines.

PAR LE PRÉSIDENT:

2130 Bien, surtout les particules fines. Les particules fines, ce sont des particules de petite
taille, si vous pouvez les expliquer pour que madame puisse suivre.

PAR Mme NANCY BERNIER:

2135 C'est ça, les particules fines d'une taille de deux virgule cinq microns (2,5 µm) ou dix microns (10 µm). Alors c'est des particules qui peuvent être émises surtout par le camion, par le camionnage. J'ai pas, là, en mémoire, il faudrait que je fouille pour voir quelles sont les données, évidemment, probablement que si on est dans un milieu où on a un plus fort taux de camions, on va avoir une plus grande concentration de particules fines.

2140 Ce que je peux vous dire, c'est que depuis les dix (10) dernières années, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, au niveau des particules fines, c'est stable. On n'a pas noté d'augmentation. Alors c'est un peu – ce qui veut pas dire que localement, là où il y a une forte concentration, un fort achalandage de véhicules routiers, évidemment, ça va être plus élevé.

2145 Ce sont des moyennes, ce que je vous parle, ce sont des moyennes. Alors c'est stable.

PAR LE PRÉSIDENT:

2150 Monsieur Guerrier, vous avez un complément d'information?

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2155 C'est juste un complément à ce que vient de dire ma collègue, madame Bernier de l'Environnement, la conclusion du rapport de Michel Bisson au ministère de l'Environnement, dit la chose suivante:

2160 "Entre 94 et 2003, les concentrations de dioxydes de soufre – ça c'est un gaz qui est irritant – et les particules en suspension semblent stables. Par contre, celles du monoxyde de carbone – un asphyxiant – et les oxydes azotes continuent de diminuer. On observe cependant que la qualité de l'air est parfois mauvaise dans la région de Québec, à cause de la présence de smog – dont j'ai parlé – due à des concentrations élevées de particules fines et d'ozone.

2165 "En 2002 et 2003, on a dénombré à la station des Sables – la station qui est gérée par le ministère de l'Environnement du Québec – respectivement vingt et un (21) et vingt-trois (23) jours dans l'année, soit en moyenne six pour cent (6 %) du temps."

2170 Donc ça, c'est les données scientifiques récentes qui indiquent donc clairement à la fois une qualité de l'air en général bonne, mais une préoccupation soit de nos collègues de l'Environnement, soit de nous en Santé publique, pour les épisodes de smog à Québec, comme on vient de dire, sont dorénavant six pour cent (6 %) du temps.

PAR LE PRÉSIDENT:

2175 Alors madame, demain, nous aurons, probablement demain, madame Bernier, mais de toute façon la réponse sera fournie par le ministère de l'Environnement et si c'est pas demain, vous trouverez la réponse sur le site Internet dans les documents qui seront déposés dans les salles de documentation.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2180 Monsieur le Président, j'aimerais, sans préambuler tout ce que j'ai dit cet après-midi, je voudrais revenir sur le fait que le fait que c'est le seul axe de circulation, les pompiers, les ambulances, les corps policiers, tous les camions de transport qui ont besoin de desservir cent mille (100 000) citoyens, ils passent devant chez moi.

2185 Puis ils regardent pas à l'écart, est-ce que c'est embouteillé ou pas. Ils ont des livraisons à faire, ils ont un travail à faire, alors les "vans", on a de tout, là, sur Saint-Jacques. On a exactement pire que sur le pont de Québec, là.

2190 Alors je pense que c'est pas pour rien que j'ai une pompe puis des antihistaminiques en prescriptions annuelles.

PAR LE PRÉSIDENT:

2195 Merci madame.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

2200 Merci.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2205 Monsieur le Président. On voudrait juste mentionner au niveau du réseau de la santé, qu'effectivement, la personne qui vient de poser la question parlait des mesures d'urgence et c'est une préoccupation qu'on a, la réflexion sur l'impact positif ou négatif du projet sur l'accès à une population qui serait par exemple, en demande d'urgence, exemple, en besoin de service d'ambulanciers.

2210 Donc c'est des choses que je voulais amener dès ce soir, le fait que dans certains – il est important de regarder parmi beaucoup d'autres facteurs l'intérêt ou les problèmes que tel et tel projet peut poser en termes d'accès pour, notamment, les ambulanciers qui est de notre réseau de la santé ou nos collègues pompiers, dans les cas d'incendie.

PAR LE PRÉSIDENT:

2215

Je vous remercie.

2220

SOLANGE BLOUIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2225

Madame Solange Blouin.

PAR Mme SOLANGE BLOUIN:

2230

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir madame.

PAR Mme SOLANGE BLOUIN:

2235

Je fais partie d'un groupe de citoyens environnementalistes pour le prolongement de du Vallon, puis je suis également membre du conseil de quartier de Neufchâtel ouest depuis 2001. Puis nous autres, au conseil de quartier, depuis 2001, il est continuellement question du problème de congestion sur le boulevard l'Ormière, parce qu'il y a un problème de circulation de transit dans les quartiers résidentiels.

2240

Moi, ma question, c'est que j'aimerais savoir comment le prolongement de l'axe du Vallon, en boulevard urbain, va régler le problème de la circulation sur le boulevard l'Ormière. En fait, dans quelle proportion il va régler le débit de la circulation sur le boulevard l'Ormière.

2245

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci madame.

2250

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2255

Une réponse rapide, au nord du boulevard l'Ormière, actuellement, là, en direction sud, à la période de pointe du matin, on parle de mille quatre cents (1400) véhicules et, avec

l'aménagement du boulevard du Vallon, une fois le plein développement du quartier, on passe à mille soixante-dix (1070) véhicules, soit une diminution, là, d'à peu près vingt pour cent (20 %).

PAR LE PRÉSIDENT:

2260

Peut-être j'extensionnerais la question.

Admettons que le projet n'ait pas lieu, est-ce qu'il y a moyen d'améliorer un peu le trafic de transit, la circulation de transit?

2265

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Vous parlez sur les rues résidentielles?

2270

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, oui, tout à fait.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2275

Bon, évidemment, quand on parle de circulation de transit sur les rues résidentielles, on fait référence à deux (2) notions. D'abord, une notion de quantité et une notion de sécurité perçue. Sécurité perçue pouvant être des problèmes de vitesse, pouvant être également l'inconfort que des parents peuvent avoir parce que leurs enfants jouent en bordure de la rue.

2280

Et madame Blouin est un bel exemple, parce qu'avec le conseil de quartier, nous travaillons depuis de nombreuses années à chercher à améliorer ou à réduire la circulation de transit sur un tronçon de l'avenue Chauveau. Et c'est souvent difficile de trouver des moyens qui, à la fois, permettent de réduire la circulation de transit, permettent d'améliorer la sécurité sans modifier, de façon substantielle, l'accès aux résidents dans un secteur.

2285

Alors on sait que comme automobiliste, on cherche le chemin le plus court, le chemin le plus efficace. Si notre réseau principal, nos artères n'ont pas un écoulement qui convient, bien, les gens ont tendance à chercher un raccourci et ça explique pourquoi on a des problèmes sur les rues résidentielles.

2290

Donc dans un contexte comme ça, souvent la seule façon de réduire les débits, c'est de poser des gestes où on va fermer une extrémité ou on va vraiment, de façon assez contraignante, restreindre la circulation. Or souvent, on va venir pénaliser les citoyens mêmes du quartier qui, eux, vont devoir subir de longs détours.

2295

Donc c'est toujours, c'est un grand grand grand dilemme d'avoir des mesures qui sont efficaces et qui répondent à ces préoccupations-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2300

Je vous remercie.

Merci madame.

2305

LAURENT OUELLET

PAR LE PRÉSIDENT:

2310

Monsieur Laurent Ouellet.

PAR M. LAURENT OUELLET:

2315

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2320

Bonsoir monsieur.

PAR M. LAURENT OUELLET:

2325

J'aimerais aussi apporter une précision concernant les temps de transport, au sujet du débat qui a été fait tout à l'heure. Moi, j'ai ma conjointe qui emprunte chaque matin, là, qui part du quartier les Méandres, qui utilise l'express 281 pour se rendre au centre-ville, au carré d'Youville, puis ça lui prend entre vingt (20) et trente (30) minutes. Puis ça c'est chaque matin, lorsqu'il y a pas d'accident sur la Capitale, comme ce matin. Ça fait que c'est bon an, mal an, trente (30) minutes.

2330

PAR LE PRÉSIDENT:

Matin et soir, vingt (20) à trente (30) minutes?

PAR M. LAURENT OUELLET:

2335

Vingt (20) à trente (30) minutes. C'est un express.

PAR LE PRÉSIDENT:

2340

Et sans les heures de trafic?

PAR M. LAURENT OUELLET:

C'est à l'heure de pointe.

2345

PAR LE PRÉSIDENT:

OK.

2350

PAR M. LAURENT OUELLET:

Ça c'est avec l'express. Il y a deux (2) express qui passent dans le quartier, uniquement deux (2) express, puis ça prend vingt (20) à trente (30) minutes pour se rendre au centre-ville. Je pense que c'est un bel exemple pour montrer que c'est pratique les autobus express.

2355

Donc ma question. Ma question a trait à la sécurité dans le quartier les Méandres. Lorsque je parle de sécurité, là, je pense, je fais référence un petit peu à ce qui vient d'être dit, là, au sujet de la circulation de transit. Moi je pense à la sécurité de mes deux (2) filles puis à celle des autres enfants du secteur, ces enfants qui attendent chaque matin, en bordure des rues, ils attendent leur autobus, en bordure de ces fameuses rues qui permettent à des gens de sauver quelques minutes. Ça fait que moi, c'est ça qui me préoccupe.

2360

Ma question porte sur qu'est-ce qui se passe avec l'explosion domiciliaire actuelle qu'on connaît dans notre quartier. On parle de trois cents (300) maisons qui sont en train de se construire. On parle de trois cents (300) maisons additionnelles au nord de Chauveau.

2365

Quel sera le portrait de l'écoulement dans notre quartier, et principalement pour les rues déjà trop sollicitées par la circulation de transit, je pense aux rues de la Broussaille, des Brumes et de la Rive boisée, advenant que le projet du Vallon n'ait pas lieu?

2370

Je crois que la présentation qui a été écourtée tout à l'heure aurait pu donner certaines réponses à cette question-là. On parlait d'entrées et de sorties.

2375

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est possible. Ça sera peut-être l'occasion de la reprendre.

Monsieur des Rivières.

2380

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vous proposerais effectivement peut-être de revenir sur quelques acétates qui permettraient de répondre à la question de monsieur.

2385 Mais juste peut-être pendant qu'on prépare les images, c'est certain que tant que le boulevard du Vallon n'est pas aménagé, tous les gens qui vont venir s'établir dans ce quartier-là vont devoir utiliser les portes d'entrées existantes, soit la rue des Brumes, la rue des Broussailles, la rue de la Rive boisée, et éventuellement ce qui deviendra la rue dont j'ignore le nom, une nouvelle rue qui sera sur l'avenue Chauveau.

2390 Mais dans l'ensemble, comme les gens se dirigent principalement par le sud, on doit s'attendre à ce que des rues existantes comme des Brumes, de la Broussaille, Rive boisée, subissent des augmentations des débits de circulation qui peuvent être relativement importantes.

2395 Alors, oui.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

2400 J'ai très peu à rajouter à ce que monsieur des Rivières vient de mentionner. Tout simplement, si je reprends cette petite illustration-là, qui est la situation lorsque le plein développement sera complété, sans le prolongement du boulevard du Vallon, ce qu'on voit ici, l'accès à Saint-Jacques, les volumes sont déjà largement au-dessus de la capacité.

2405 Et on parlait de quatre mille (4000) nouveaux déplacements qui seront produits par le secteur à l'heure de pointe du matin, une grande partie des déplacements vont passer par ces secteurs-là.

2410 Monsieur des Rivières, si vous me donnez le rapport, j'ai le pourcentage des nouveaux déplacements. Je l'ai pas à l'écran, mais je pourrais l'avoir dans le rapport, dans l'étude d'impact.

Il y a une grande partie des nouveaux déplacements qui vont circuler par cet endroit-là.

2415 **PAR M. LAURENT OUELLET:**

Je peux ajouter un commentaire? Présentement, on a de la difficulté à rentrer dans le quartier, quand je regarde des schémas qu'on nous montre, est-ce que dans le futur on va avoir de la misère à sortir de nos quartiers. Est-ce qu'on va devenir prisonniers de nos quartiers.

2420 Je fais un peu d'ironie, là, mais si on a de la misère, si il y a des goulots à la sortie, là, on pourra plus aller travailler, là.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

2425 Effectivement, ça va devenir plus difficile.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2430 Je ferais juste un petit peu d'histoire, à la fin des années quatre-vingt, les résidents de la rue des Brumes et les résidents de la rue de la Broussaille se plaignaient déjà des problèmes de circulation de transit. Et nous avons fait diverses expériences, entre autres nous avons installé des blocs de béton pour fermer ou empêcher le mouvement de contournement par l'intérieur, le long du boulevard Saint-Jacques.

2435 Et la pression était telle qu'il y a des gens qui venaient la nuit déplacer des blocs et, à ce moment-là, c'est les résidents eux-mêmes du quartier, qui ne demeuraient pas sur les rues des Brumes et de la Broussaille, qui se voyaient eux aussi faire des détours importants et qui nous ont dit, c'est pas acceptable comme forme d'intervention.

2440 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ça serait envisageable, en attendant d'avoir la certitude ou la non-certitude de faire le prolongement, que vous, je sais pas, moi, vous fassiez un moratoire sur le développement de nouveaux secteurs résidentiels? Ça serait pas sage?

2445

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2450 Dans ce secteur-ci, dans tout ce secteur-là, actuellement, là, la machine est partie, là. Elle peut pas être arrêtée.

PAR LE PRÉSIDENT:

2455 Mais la machine est partie, elle peut être arrêtée. Pourquoi la machine est partie si vite tout d'un coup?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2460 Bien, je vous dirais, c'est pas si vite, tout d'un coup. Il faut voir que depuis une dizaine d'années, il y avait eu un ralentissement important dans la construction domiciliaire dans l'ensemble de la région, la conjoncture étant ce qu'elle était, et il y avait aussi, je pense que tout le monde était conscient des difficultés d'accès.

2465 L'annonce de la fin du processus je dirais de réflexion sur l'aménagement du boulevard du Vallon, et la meilleure conjoncture, a comme accéléré, si on veut, tout l'intérêt pour ce développement-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2470 Mais vous n'aviez pas peur de vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2475 Bien écoutez, on a, au moment où ça s'est fait évidemment, on s'est posé beaucoup de questions. Et quand un promoteur demande un permis, on a, dans une certaine mesure, l'obligation d'émettre le permis, s'il est conforme au règlement de zonage.

2480 Le contrôle qu'on peut avoir, c'est sur les ouvertures de rues, mais il faut aussi avoir à l'esprit, puis ce sera la présentation de demain, il y a de nouvelles résidences unifamiliales qui vont se construire sur le territoire. Il y a un besoin pour ça.

2485 Est-ce qu'on choisit de les localiser dans un secteur où on est plus près du centre-ville, où c'est plus facile de le desservir en transport en commun, dans un secteur où les équipements communautaires sont déjà en place, où les équipements de tous les réseaux d'égouts et d'aqueducs ont déjà une bonne capacité ou on décide d'aller plus loin dans la périphérie, où on va devoir investir des sommes importantes en infrastructures puis en services complémentaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

2490 On verra demain qu'est-ce que ça entraîne, qu'est-ce qui est périphérique parce que là, je suis pas. Vous avez utilisé hier le terme périphérie pour ce secteur-là, là vous utilisez le terme central, alors. Mais on reviendra demain.

2495 Alors, est-ce que vous avez une donnée complémentaire, monsieur?

PAR M. PATRICK MATHIEU:

2500 Oui, tout simplement une petite information. Si les nouveaux ménages qui s'établissent dans ce secteur-là utilisent des itinéraires semblables à ceux qui sont actuellement dans le secteur, alors de tous les ménages qui vont s'installer, il y en aurait cinquante pour cent (50 %) qui vont se diriger, la moitié qui vont se diriger dans le secteur du boulevard Saint-Jacques.

2505 Donc il y en a, de ce cinquante pour cent (50 %) là, une bonne partie qui sont susceptibles d'utiliser les rues résidentielles si aucune mesure très, je dirais, draconienne n'est prise pour empêcher l'accès à ces rues-là. Ce sont les estimations.

2510

THÉRÈSE FOURNIER

2515

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors madame Thérèse Fournier.

2520

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

Monsieur le Président, j'ai beaucoup de feuilles, mais c'est mes notes, ce sera pas long.

PAR LE PRÉSIDENT:

2525

D'accord.

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

2530

Pour bien comprendre ma question, je dois d'abord vous dire que si nous nous sommes établis ici dans le secteur, dans les années soixante-dix, c'est parce que du Vallon était déjà dessiné sur la carte et que les expropriations étaient faites, donc ça devait être fait le septembre où nous avons construit notre maison.

2535

Je dois vous dire aussi que je me sens pas à armes égales avec les organismes qui ont demandé les audiences pour empêcher le prolongement. Parce que je pense ne pas faire erreur en pensant qu'ils sont subventionnés, donc c'est comme un travail. Alors je doute, j'ai raison peut-être de douter sur leur réelle motivation à vouloir sauver le parc de l'Escarpement. Quand je vais m'y promener, il y a pas foule, puis je les ai pas rencontrés souvent non plus.

2540

Alors ma question est la suivante: est-ce que j'aurais intérêt, dans ma prochaine vie, à être un arbre ou une grenouille plutôt qu'un être humain? Parce qu'ici, il ne semble pas y avoir beaucoup de place pour donner des réponses, ni de spécialistes pour parler des impacts négatifs sur l'absence de cet axe qu'on vit, nous, les familles, ici, depuis trente (30) ans, qu'on vit quotidiennement.

2545

Nous, on peut vous le dire combien ça prend de temps pour aller chercher notre enfant à l'université après une soirée de cours parce que ça lui prendrait une heure et demie (1½) à deux (2) heures d'autobus pour revenir à la maison. Parce que je pourrais vous dire le nombre de fois où je l'ai fait. Pour aller à Loretteville aussi les chercher, parce les transferts d'autobus ne se font pas.

2550

On peut vous parler aussi de nos limites, les limites qu'on a pour pouvoir profiter des activités socioculturelles du centre-ville, pour lequel nous autres aussi on paie des taxes comme tout le monde.

2555

Pour voyager nos enfants, à chaque fois qu'ils veulent faire une activité aussi, parce que les trajets en autobus sont trop longs. Et j'en passe!

2560 Alors ma vraie question: est-ce que l'humain aura une priorité dans vos délibérations?

PAR LE PRÉSIDENT:

2565 Je peux vous en donner la certitude, madame.

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

Je vous remercie.

2570

PIERRE DAVIAU

PAR LE PRÉSIDENT:

2575

Monsieur Pierre Daviau.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

2580

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

2585

PAR M. PIERRE DAVIAU:

2590 Si vous me permettez, monsieur le Président, j'aimerais faire une observation suite à une remarque que vous avez faite, une suggestion concernant de cesser le développement dans Lebourgneuf, là, au sud de Chauveau.

PAR LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, j'ai pas fait de suggestion, j'ai posé une question.

2595

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Bon, posé une question. Mais je peux faire un commentaire là-dessus?

2600 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

2605 **PAR M. PIERRE DAVIAU:**

Pour des raisons que seule la Ville de Québec, puis les administrateurs et politiciens du temps croyaient que c'était l'étalement urbain se construire au centre géographique, le centre géographique, mesdames, là, il y avait des questions tantôt, madame Gold, c'est pas les quartiers centraux. C'est différent le centre géographique que ce qu'on appelle les quartiers
2610 centraux.

Mais revenons au trou de beigne qui existe dans Lebourgneuf, là, où va passer du Vallon. C'est parce que la Ville de Québec, durant des années, elle voulait pas d'étalement urbain essentiellement au centre de la ville! Les gens allaient s'établir aux extrémités,
2615 Beauport, Charlesbourg, Saint-Augustin puis la rive sud. Puis c'est une des raisons aussi pourquoi que les taxes étaient plus chères à Québec, parce que ça se développait pas, à cause d'idéologies politiques.

Je viens, maintenant, monsieur le Président, à ma question. Quels sont les critères de développement du réseau routier qui permettent de mieux desservir tous les citoyens pour l'ensemble de leurs besoins, exemple leurs besoins économiques, culturels, éducatifs, loisirs, garderies. Ceci n'oubliant pas la saison froide d'hiver. On n'est pas en Europe, on n'est pas en Floride, donc l'hiver, on marche moins à pied, sur des kilomètres, qu'on peut marcher dans un pays moins froid.
2620

2625 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors si j'ai bien compris, quels sont les critères sur lesquels se base le ministère des Transports du Québec pour déterminer si oui ou non il y aura construction de route.
2630

Est-ce que je vous ai bien compris?

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Oui, mais construction de routes qui vont desservir les besoins des citoyens.
2635

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout à fait.
2640

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Point. Dans tout l'aspect de leurs activités, comme êtres humains.

2645 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

2650 Alors je pense que la question s'adresse au promoteur, ça c'est certain. Mais à la fois, vous pouvez vous la partager entre le ministère des Transports et la Ville.

PAR M. LUC BERGERON:

2655 Si vous parlez de développement de réseau routier, donc l'ajout de nouvelles voies, de nouvelles autoroutes, de nouvelles routes d'accès, je vous répondrais que les critères, ils sont d'abord politiques.

2660 Le développement du réseau routier, c'est une responsabilité du gouvernement, c'est le gouvernement qui décide des projets de développement, donc les nouveaux axes, les nouvelles autoroutes, c'est le gouvernement qui décide, et comme fonctionnaires, nous, on doit essayer de développer donc des argumentations techniques, soit en termes de capacité, de temps d'attente, etc.

2665 Mais essentiellement, pour répondre à votre question, c'est un arbitrage politique qui se fait entre le milieu, entre les élus, les Communautés métropolitaines, le ministre, le gouvernement. Donc ça passe par les MRC, ça passe par les schémas d'aménagement, ça passe par les orientations gouvernementales aux Communautés métropolitaines.

2670 Toutes ces orientations-là, elles sont fixées dans ces documents-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2675 Est-ce que la Commission de la Capitale nationale, elle a un rôle à jouer à ce sujet? Pas du tout.

Et quel est le rôle que joue alors la Communauté métropolitaine de Québec?

PAR M. MARC BERTRAND:

2680 Actuellement, elle n'en joue pas, parce qu'on est en début de processus, mais il y a une réflexion qui sera posée sur tout le réseau routier, ça, ça fait partie des orientations gouvernementales, donc on aura à s'y pencher.

PAR LE PRÉSIDENT:

2685

Vous pouvez même pas nous parler des critères que normalement...

PAR M. MARC BERTRAND:

2690

On n'est pas à l'étape des critères. On est vraiment à l'étape, comme je vous le soulignais antérieurement, vraiment à l'étape de définir au niveau de la vision stratégique, l'enlignement qui sera pris à l'intérieur du schéma d'aménagement. Mais on est très très loin des critères.

2695

PAR LE PRÉSIDENT:

Et quels étaient les critères qui étaient utilisés pour la réalisation des vieux schémas d'aménagement, de celui qui est actuellement en vigueur?

2700

PAR M. MARC BERTRAND:

Actuellement, il y a six (6) schémas d'aménagement qui sont en vigueur sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Vous en avez un dans chacune des trois (3) MRC.

2705

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça.

2710

PAR M. MARC BERTRAND:

Celui de l'ancienne Communauté urbaine de Québec, dont a hérité la Ville de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

2715

Donc vous pouvez pas parler, nous donner une indication.

PAR M. MARC BERTRAND:

2720

Je peux pas parler en leur nom, actuellement il n'y a pas de schéma d'aménagement métropolitain en vigueur sur le territoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2725

Malheureusement, c'est la réponse que j'entends depuis hier, mais j'essaie toujours d'avoir un peu plus de jus, mais...

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Monsieur le Président, je crois comprendre qu'on est encore au Moyen-Âge.

2730

PAR LE PRÉSIDENT:

Attendez, la réponse n'est pas finie, monsieur. Attendez un petit peu, monsieur.

2735

PAR M. LUC BERGERON:

Monsieur le Président, j'aimerais juste compléter ma réponse en disant que dans les orientations gouvernementales qui ont été soumises à la CMQ en 2002, j'aimerais juste lire un paragraphe. Donc c'est l'attente du gouvernement auprès de la CMQ:

2740

"Analyser la configuration et la hiérarchisation du réseau de transport routier actuel et planifier l'achèvement et un meilleur maillage des boulevards urbains, afin de créer à l'échelle métropolitaine un réseau artériel efficace et plus fluide qui complétera et soutiendra le réseau routier."

2745

Nous, nous croyons que la construction du boulevard du Vallon répond à cette commande-là.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2750

J'ajouterais, monsieur le Président, dans le cadre du PDAD, il y a une réflexion actuellement qui se fait sur le réseau routier, sur son développement, principalement le réseau dit artériel et, parmi les préoccupations qu'on a ou les balises qu'on cherche à respecter, il y a toute la question du maillage du réseau, donc son organisation, la notion de hiérarchisation qui est importante, la desserte du transport en commun également, toute la problématique de la sécurité, la fonctionnalité du réseau, la qualité de vie des résidents.

2755

Et, également, je dirais toute la problématique des milieux naturels, on prend en considération les contraintes qui pourraient être associées à la présence de milieux naturels.

2760

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je pense que ça vous donne un bon éventail des critères qui sont utilisés.

2765

PAR M. PIERRE DAVIAU:

On peut pas parler de critères, je pense. C'est des bonnes intentions.

PAR LE PRÉSIDENT:

2770

Ce sont des éléments quand même.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

2775

La dernière réponse, monsieur le Président, elle me plaît plus, parce qu'on semble avoir une certaine préoccupation.

Mais, je vous laisse.

2780

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

2785

CLAUDE PERRON

PAR LE PRÉSIDENT:

2790

Monsieur Claude Perron.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2795

Monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Parent.

2800

PAR M. CLAUDE PERRON:

2805

Bonsoir. Je voyais des intervenants parler que ça leur prenait une heure et demie (1 ½) pour prendre l'autobus, puis je voyais des personnes en arrière disaient, non, non, non. Je dis oui. Moi j'ai travaillé, je suis à ma retraite, je prenais l'autobus pour aller travailler, et avec la 271, ça prenait quarante (40) minutes. Oui, c'était le service le plus approprié, sur les heures de pointe. Parfait.

2810

En dehors des heures de pointe, si j'avais le malheur de faire des heures supplémentaires, j'étais fonctionnaire, et ça me prenait deux (2) heures, deux heures et quart (2 ¼) et des fois, je demandais à ma femme de venir me chercher à Charlesbourg. Et lorsque je suivais des cours, aller à l'université, là c'était pire! Parce qu'il fallait partir de Sainte-Foy,

aller à Québec, attendre, puis les autobus, etc., monter jusqu'à Charlesbourg, attendre, puis là, c'est un autobus à l'heure et arriver chez moi. Alors c'est comme ça le service. Alors c'est réel, là.

2815

Bon, c'est juste un complément d'information pour dire que du Vallon, si je l'avais eu, aller à l'université, ça m'aurait pris, je le sais moi, dix (10) minutes maximum. À partir de Bastien. Mais ceux qui prennent l'autobus en dehors de ça, moi je suis sur Bastien, je suis chanceux, mais ceux qui restent un peu plus haut sont malchanceux. Parce qu'eux autres, il faut qu'ils partent d'en haut, et je vous jure que s'ils seraient ici à soir, ils en parleraient.

2820

Moi, mon intervention, je parlais avec la responsable du registre en arrière, et aimablement, elle m'a demandé, est-ce que c'est votre premier BAPE? J'ai dit oui. Comment vous trouvez ça? Dans l'ensemble, c'est démocratique. Mais il y a deux (2) volets qui sont antidémocratiques, et je m'explique.

2825

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais dans la mesure où vous arrivez à une question.

2830

PAR M. CLAUDE PERRON:

Alors, la première observation, c'est ceci: nous autres, on est des citoyens ordinaires. On s'implique, etc. Les groupes environnementalistes sont structurés, bon. Ils connaissent le roulement du BAPE, la façon de fonctionner.

2835

Alors, je sais pas si vous vous êtes aperçu, hier, ces groupes-là étaient juste à côté, debout, et c'est eux autres qui ont pris le monopole, ils étaient là en arrière. Alors aussitôt que vous annoncez pour le questionnement, ils étaient là, ils étaient les premiers arrivés. Nous autres, on en avait un qui était pour. Il fallait attendre. Bon.

2840

Et, en plus, c'est que lorsque vous débutez, vous demandez à eux de dire pourquoi qu'ils ont demandé le BAPE. Nous autres, on peut pas demander le BAPE parce qu'on est pour du Vallon. Alors il y avait deux cents (200) personnes, hier, pro-du Vallon. Alors ce qu'ils ont entendu, c'est seulement les arguments contre du Vallon, ça fait que ça marche pas!

2845

Alors moi, si j'avais une suggestion à faire, et ma question est ceci: il y aurait tu lieu de rendre ça plus démocratique, à l'effet par exemple qu'une personne qui pose une question peut en poser une deuxième après, mais après que tout le monde, en arrière, puisse poser des questions. Donc ça veut dire une liste. Si tu reviens, tu regardes s'il y en a d'autres. Et après ça, à la fin, vraiment, eux, ils pourront poser une deuxième question.

2850

2855 Parce qu'il y en a qui sont venus hier, puis ils pouvaient pas poser de questions, ils avaient envie de poser des questions mais j'ai vu des groupes qui ont posé, la même soirée, trois (3) questions. Ça a pas de sens!

2860 Alors c'est juste ça. Est-ce que c'est possible d'améliorer pour, parce que nous autres le BAPE c'est fini, mais pour d'autres BAPE à venir, parce que ça sera plus démocratiques pour des citoyens ordinaires qui n'ont pas des permanents de jour et de soir, être présents. Voilà.

PAR LE PRÉSIDENT:

2865 Alors il y a deux (2) éléments à votre question. Je vais commencer par la deuxième, parce que c'est la plus simple, j'imagine que vous êtes plus d'accord avec la formule que j'ai utilisée aujourd'hui, puisque je dis que j'accepterai toutes les personnes qui s'inscrivent au registre, et dans ce sens-là, je pense que vous devriez être content.

2870 Mais de façon générale, de toute façon, quand on suggère deux (2) questions par personne, c'était justement pour permettre cette rotation; sauf qu'évidemment hier, les questions étaient longues, les enjeux sont lourds aussi, sont complexes des fois, vous avez vu le nombre de personnes-ressources que nous avons dû inviter. Donc la formule de deux (2) questions, aujourd'hui, je l'ai réévaluée, en Commission, et puis on a dit, bon bien, on va y aller avec une seule question pour permettre au plus de gens possible de passer.

2875 Le deuxième point, c'est sûr qu'il faut commencer par les requérants, ceux qui ont demandé l'audience publique, c'est par eux qu'il y a une audience publique. Mais je peux vous assurer d'une chose, la Commission, elle, elle s'intéresse à deux (2) choses. Elle s'intéresse au dossier dans le sens, tout le dossier qu'elle a en sa possession, et elle s'intéresse aux compléments d'information.

2880 Et on va chercher beaucoup plus d'informations lors de l'audience publique que voici. Par vos questions, par nos questions, nous, on n'a pas fini nos questions, mais si vous êtes ici demain, vous allez les voir, on a commencé, on a fait une bonne route, mais on a encore beaucoup de questions. Il y en a d'autres que vous prenez, ce sont les mêmes questions que nous avons mais que vous posez.

2890 Deuxièmement, ce qui nous intéresse surtout, et c'est là toute la subtilité et toute la beauté de ce processus démocratique, c'est que nous voulons avoir votre avis. Alors votre avis, supposez que vous êtes, toutes les personnes qui sont pour le projet nous écrivent, font une photocopie de la lettre puis elles disent, voici, moi je suis pour le projet. Donc nous arrivons avec cinquante (50) mémoires pour le projet, avec exactement les mêmes raisons.

2895 Évidemment pour nous, ça nous donne pas beaucoup de matériel. Mais si vous, vous venez avec votre argumentation et vous dites, voici, en raison de ceci, je suis pour le projet, et puis là vous pouvez faire référence par exemple à votre temps de parcours, en transport en

commun, au fait que vous êtes incommodé par ci, par ça, et que l'autoroute donc pourrait vous apporter le bonheur dans votre vie. Ce sont les éléments sur lesquels, qu'on voudrait examiner pour voir qu'est-ce qu'on peut tirer de ces informations-là, qui peuvent nous aider dans notre analyse, dans notre réflexion et dans l'avis qu'on émet au ministre.

2900

Donc que les requérants soient plus nombreux, que les opposants soient plus nombreux, ou que les pour soient plus nombreux, bien honnêtement, pour la Commission, ça n'a aucune importance.

2905

PAR M. CLAUDE PERRON:

Juste une parenthèse, c'est juste pour dire que ce soir, on a vu nos opposants agir, ça fait qu'on a agi pareil. Alors c'est pour ça que vous avez eu beaucoup de personnes, stratégiquement on s'est mis tous devant cette table-là, pour être sûr de passer.

2910

Alors on veut tout simplement, là, qu'il y ait plus de stratégies semblables ailleurs, c'est que ça soit tout simplement démocratique A à Z. Voilà!

PAR LE PRÉSIDENT:

2915

Bien d'ailleurs, voyez-vous, ça ne se présente pas nécessairement comme ça ailleurs. Et quand j'ai vu ça, justement madame AL-Hayek qui était venue me voir en arrière de ce fameux rideau, où on se cache pour nous dire nos intimités, elle est venue me voir, elle a dit, comment est-ce qu'on procède? Alors je lui dis, on procède comme hier.

2920

Et puis là, quand on a commencé à voir comment ça s'était attroupe en arrière, on s'est tout de suite regardé, on a dit, non, on change, et donc j'ai annoncé la nouvelle façon de faire.

Alors je vous remercie pour votre intervention.

2925

PAR M. CLAUDE PERRON:

D'accord, merci.

2930

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur le Président, juste une petite information.

2935

Concernant les temps de parcours autobus, les gens, là, nous posent beaucoup de questions, le Réseau de transport de la Capitale pourra déposer, demain, sur la base, en fonction de ses horaires et de son expérience, des temps de parcours, donc un tableau avec des temps de parcours à partir des différents secteurs vers Québec, vers Sainte-Foy qui permettront, là, de faire le point là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

2940

On l'apprécie énormément, et je profite pour vous demander, dans la mesure du possible, de nous remettre des tableaux, j'insiste, synoptiques, ça veut dire un tableau qui nous donne tous les éléments pour qu'on évite de fouiller dans dix (10) ou quinze (15) tableaux pour soutirer les éléments qui sont importants.

2945

Je vous remercie.

SOLANGE BRASSARD

2950

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors madame Solange Brassard.

2955

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Je voudrais juste faire une petite précision. Moi, je suis ici au nom d'un comité environnemental mais je ne suis pas rémunérée. Je viens ici parce que je suis convaincue que l'environnement est important pour l'homme et pour la Terre aussi. Parce que si on veut que la Terre continue au XXI^e siècle, où on est rendu avec la pollution, le taux de pollution et tout, je pense qu'il faut agir maintenant.

2960

C'est pour ça que je suis très en faveur du transport en commun, puis que j'essaie de mettre l'accent puis je pense que ça réglerait beaucoup de problème sur le boulevard Saint-Jacques si les gens prenaient un Métrobus par exemple.

2965

Moi, ma question est la suivante. Je pense que si l'autoroute du Vallon est prolongée, ça va augmenter la pollution de l'air dans le secteur, ça va augmenter le trafic, ça va créer un autre problème ailleurs, vous allez déplacer le problème et puis je me demande comment la Ville de Québec va faire pour rencontrer à ce moment-là l'accord de Kyoto. Ça me préoccupe au plus haut point, ça.

2970

PAR LE PRÉSIDENT:

Bon, vous savez que l'accord de Kyoto ne touche que les gaz à effet de serre quand même?

2975

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Oui, mais c'est dû au transport automobile en grande partie.

2980

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui oui, tout à fait.

2985

Alors, je pense que je vais poser la question au promoteur. Quel est l'impact du prolongement sur les émissions de CO₂, s'il vous plaît.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2990

Je vous dirais au départ, là, le jour où le boulevard du Vallon est ouvert, et oublions le développement dans un premier temps, là, disons, le jour où le boulevard du Vallon est ouvert, il va y avoir une réaffectation des déplacements. Les gens vont changer leurs itinéraires. Et à ce moment-là, les niveaux de congestion vont diminuer. Les niveaux vont diminuer sur les axes, là, qu'on connaît déjà, là, que ce soit Lebourgneuf, Saint-Joseph, l'Ormière, Saint-Jacques.

2995

Ce faisant, si les niveaux de congestion diminuent, les temps de déplacement vont diminuer, et à ce moment-là, si toutes choses étant égales par elles-mêmes, on pourrait penser que la quantité de gaz à effet de serre pourrait diminuer.

3000

Maintenant – oui?

PAR LE PRÉSIDENT:

3005

Non, donc vous l'abordez, la question, de façon qualitative.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3010

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'on pourrait l'aborder de façon quantitative?

3015

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On pourrait voir si – on me dit que ce n'est pas possible de le faire. Je peux peut-être inviter monsieur Germain de HBA, là.

3020

PAR M. GUY GERMAIN:

Pour le projet comme tel, on n'a pas regardé l'aspect quantitatif comme tel des choses. On s'est fié un petit peu à des études qui ont déjà été réalisées dans la région de Montréal,

3025 entre autres, sur le prolongement de l'autoroute 25, dans laquelle le ministère de
l'Environnement avait déjà demandé d'analyser, dans le cadre d'une étude, l'effet du projet
routier sur les gaz à effet de serre, entre autres.

3030 Et dans ce cas-là, dans ce projet-là, c'était aussi à peu près à l'image de ce qu'on a ici,
sauf qu'on visait principalement des questions de congestion sur l'autoroute 15, l'autoroute 19 à
Laval, et dans le cadre de l'étude, on n'a pas été capable nécessairement d'établir un diagnostic
assez précis au niveau des émissions.

PAR LE PRÉSIDENT:

3035 Écoutez, au sujet de la centrale Le Suroît, j'imagine comme vous tous et vous toutes, j'ai
suivi le dossier et puis j'ai vu qu'on avait établi une corrélation entre ce qu'émettrait une centrale
comme celle-ci et son équivalent avec une flotte automobile qui roule X kilomètres, je pense
que c'est une base de vingt mille kilomètres (20 000 km) par année.

3040 Donc je présume que si ça s'est fait là, ça pourrait se faire pour l'axe du Vallon?

PAR M. GUY GERMAIN:

3045 Il faudrait regarder un peu plus attentivement cet aspect-là, oui effectivement.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3050 La démonstration que je faisais tout à l'heure qualitativement, je vais faire un parallèle.
La Ville a revu, en décembre dernier, la synchronisation des feux de circulation sur le boulevard
Laurier. Alors on a mesuré les temps de déplacement avant et après, et en fonction du nombre
de véhicules, on va être capable, au cours des prochaines semaines, dans ce cas-là bien
précisément, d'évaluer quelle est la réduction des gaz à effet de serre qui découle du projet de
synchronisation.

3055 Alors on peut peut-être présumer qu'il y a un exercice semblable qui pourrait être
possible, dans la mesure où, puis on revient toujours à la même chose, on a les temps de
déplacement. On est capable d'établir quels sont les temps de déplacement aujourd'hui et
quels sont les temps de déplacement demain.

3060 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous les avez modélisés?

3065

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3070 Moi, on se l'ai dit tout à l'heure, monsieur Côté a fait un bon travail, là, mais comme usager du secteur, puis les résidents l'ont mentionné également, là, on peut se questionner sur certains temps de déplacement. Je pense que les résidents, les personnes présentes l'ont fait aussi.

3075 Donc cette modélisation-là, elle a une certaine, elle a une valeur, mais c'est assez limitatif. Alors on se questionne, là, puis on pourra peut-être vous en reparler demain, s'il y a pas une autre façon de venir le mesurer, là, on a quelque chose en tête et...

PAR LE PRÉSIDENT:

3080 Alors j'aimerais que vous y pensiez et puis demain matin, au tout début des travaux, je vous demanderai quel est le fruit de votre réflexion, comment vous pouvez aborder le sujet. L'idée, c'est d'avoir la quantité de gaz à effet de serre émise actuellement et la quantité qui serait émise avec le projet.

3085 Madame Bernier, quelle est la contribution de l'automobile aux émissions de gaz à effet de serre au Québec?

PAR Mme NANCY BERNIER:

3090 Bon, alors c'est un sujet qui nous intéresse grandement, surtout dans le cadre d'un projet routier comme celui-ci. On sait qu'en 2001, selon le bilan de 2001, trente-huit virgule neuf pour cent (38,9 %) du secteur transport contribuait aux émissions de gaz à effet de serre. En fait trente-huit virgule neuf pour cent (38,9 %) des émissions de gaz à effet de serre étaient attribuées au secteur transport.

3095 Du secteur transport, on a évidemment le sous-secteur transport routier. Alors à lui seul, du trente-huit virgule neuf pour cent (38,9 %), quatre-vingt-trois pour cent (83 %) du sous-secteur routier contribuait...

3100

PAR LE PRÉSIDENT:

Autoroutier?

3105 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

Autoroutier, oui, contribuait au trente-huit virgule neuf (38,9 %). C'est le seul secteur d'ailleurs qui a connu des augmentations entre 1990 et 2001. Les autres secteurs, l'industrie entre autres, ont connu des diminutions de gaz à effet de serre. Alors c'est un secteur qui a

3110 connu des augmentations puis que dans le futur, on s'attend encore à des augmentations, peut-être minimales, là, mais quand même.

Alors c'est quand même une préoccupation et ça interpelle évidemment, dans le cadre du Plan d'action gouvernemental contre la lutte des changements climatiques, on a des orientations qui disent qu'il faut freiner l'étalement urbain et qu'il faut favoriser le transport en commun.

Alors évidemment, dans le cadre d'un projet comme celui-ci, ça va être un aspect qui va être très important dans l'analyse du dossier, comment on performe au niveau du transport en commun, est-ce qu'on entre en compétition avec le transport en commun et est-ce que le projet peut entraîner de l'étalement urbain.

Ce sont des questions auxquelles il va falloir répondre.

3125 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame.

Monsieur Guerrier.

3130

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

Dans un premier temps, je voudrais juste rappeler qu'au niveau du ministère de la Santé, on a été assez clair sur le fait qu'il était important pour nous d'avoir une idée claire sur la contribution, qu'elle soit positive ou négative, du prolongement de l'axe du Vallon, en matière d'émissions de polluants, que ça soit des gaz à effet de serre ou des gaz irritants.

Je dois rappeler qu'à ce niveau-là, au niveau de la région, la Direction de la santé publique peut être amenée à faire un mémoire en rapport avec le projet et que, comme le mandat d'une Direction de santé publique, c'est notamment d'analyser les risques à la santé pour la population, par exemple pour un projet, c'est très important que la Direction de la santé publique ait une information claire sur le projet, pour qu'elle puisse donner un avis sur les conséquences en matière de santé publique.

Par ailleurs, je dois aussi mentionner que ça serait certainement intéressant qu'on ait une information sur le développement des véhicules électriques, parce qu'on parle dans ce projet-là de projection dans vingt (20) ans ou vingt-cinq (25) ans et, à ma connaissance, on est en plein développement dans ce domaine-là. Je n'ai pas vu grand-chose dans l'étude sur l'impact des véhicules électriques sur la qualité de l'air et sur le bruit. Et là encore, pour une Direction de santé publique, ça pourrait être important d'avoir des idées de scénarios sur ces développements-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3155 Est-ce que vous auriez un mot à dire à cet effet?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3160 Je pense qu'il y a eu une petite discussion, je pense que c'est ce matin, où on se disait, bon évidemment, le bruit, quand on parle de bruit, c'est souvent produit par la friction des pneus, là, sur le pavé. Donc sur ce plan-là, le véhicule électrique présente pas d'avantage. C'est sûr que sur le plan des gaz à effet de serre, ça présente un avantage, mais comme tel, c'est une hypothèse qu'on n'a pas prise en considération au moment où on a fait l'étude.

3165 Maintenant, quelle serait, en 2021, la proportion de véhicules électriques, c'est très très difficile à établir. Est-ce que ce sera cinq pour cent (5 %), dix pour cent (10 %), quinze pour cent (15 %), cinquante pour cent (50 %), je pense que ma boule de cristal est aussi bonne que la vôtre, est aussi bonne que n'importe qui dans la salle.

3170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc, ce que vous nous dites, c'est que le niveau d'incertitude est trop grand pour pouvoir en tenir compte.

3175 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3180 Merci beaucoup.

Voilà madame, merci.

3185

GILLES GILBERT

PAR LE PRÉSIDENT:

3190 Monsieur Gilles Gilbert.

PAR M. GILLES GILBERT:

3195 Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

3200 **PAR M. GILLES GILBERT:**

Dans mon préambule, je voudrais vous faire voir que...

PAR LE PRÉSIDENT:

3205

Il n'y a pas de préambule.

PAR M. GILLES GILBERT:

3210

Il n'y en a pas, ah! Bien ma question va...

PAR LE PRÉSIDENT:

3215 Je prends la peine de vous dire en début de séance, pas de long préambule, mais tout le monde a un préambule. Je devrais dire: pas de préambule du tout!

Allez-y.

PAR M. GILLES GILBERT:

3220

Alors simplement que la population ici, autour, est prise en otage. Et là, je parle de la population humaine, je parle pas de la population d'un chevreuil égaré. Peut-être que ça fait moins verser de larmes à certaines personnes.

3225

Parce que moi, ce que j'ai appris dans le passé, c'est que c'était criminel de faire du transit, un transport de transit dans les quartiers centraux. Ici, on le fait régulièrement. Allez voir les gens sur la rue de L'Espérance, la rue du Mesnil, on est obligé de passer par ces rues-là pour aller travailler. C'est du transit. Bon!

3230

Deuxième chose, on a applaudi lorsqu'on a dit, on va arrêter le développement dans le coin, très bien. Bon, mais où est-ce qu'on va aller s'installer? Moi je suis propriétaire d'une maison unifamiliale, je reste ici, un jour viendra où la maison sera trop grande pour mes besoins, je devrai vendre pour aller m'installer ailleurs.

3235

Bon, va t'installer au centre-ville. Mais où. Il y en a pas de logement. Et lorsqu'on veut en construire, on s'oppose au logement. C'est encore criminel de construire à plus que quatre (4) étages.

3240 L'exemple, à Sainte-Foy, à l'heure actuelle, pour le développement de l'école Saints-Martyres, il y a un promoteur qui veut faire cent vingt-huit (128) logements. Levée de boucliers! La densité est trop grande. Bon! Pourtant, il y a vingt-huit (28) logements coopératifs.

3245 Alors je me pose la question: Où est-ce que je vais aller, moi, monsieur le Président, quand je déciderai de vendre ma maison? Je veux aller au centre-ville, mais il y a pas de logement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3250 Je peux vous dire une chose, je pense que nous avons commencé à aborder toute cette problématique hier, et nous allons devoir la poursuivre demain. Et d'ailleurs, demain, dès la première séance de l'après-midi, il y aura une présentation à ce niveau-là.

3255 Quels sont les secteurs? Le promoteur a déjà reconnu le fait qu'à Québec, il y a un potentiel de soixante mille (60 000) nouveaux logements. Alors nous allons voir demain où se situe ce potentiel de soixante mille (60 000) nouveaux logements.

Et évidemment, c'est indiqué aussi dans l'étude d'impact que ce soixante mille (60 000) nouveaux logements dépasse largement les besoins de la croissance démographique.

3260 Alors nous allons voir demain là-dessus aussi, où est-ce qu'ils seront, où est-ce que la Ville a décidé d'en faire la priorité? Alors si vous êtes intéressé, demain après-midi, joignez-vous à nous. Si vous n'êtes pas disponible, évidemment toute l'information sera accessible dans les transcriptions et sur le site Internet dans une semaine.

PAR M. GILLES GILBERT:

3265 Avec votre permission, j'ajouterais aussi qu'une autre chose qui s'est faite dans le passé, qui a été criminelle, c'est la question du trou de beigne. C'est une des grandes erreurs qu'on reprochait à la Ville de Québec de s'être développée puis en trou de beigne. Bien, on y est en plein dans le trou de beigne, puis on veut le remplir.

3270 Alors, moi, là, je comprends plus pourquoi est-ce qu'aujourd'hui, on s'oppose à ce qu'on remplisse le trou de beigne!

PAR LE PRÉSIDENT:

3275 Je pense pas que je puisse référer votre question à personne.

Merci de votre réflexion.

3280 **PAR M. GILLES GILBERT:**

Je vous remercie de votre compréhension. Bonsoir.

3285 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

3290

PIERRE LALIBERTÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pierre Laliberté, s'il vous plaît.

3295

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

Bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

3300 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

3305

Eh bien, je reviens un peu sur l'aspect du climat sonore. Il y a quelques années, on m'a vendu, à la Ville de Québec, le promoteur, je demeure tout près d'ici, "Le Mesnil, la campagne en ville".

3310

Je regarde les affiches qui ont été faites, les plans de développement, si l'axe et l'option 1 est retenue avec tout le programme de développement, c'est clair qu'on perd cet aspect-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3315

On perd, j'ai pas compris, monsieur.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

3320

On perd l'aspect de la campagne en ville que nous avons, que vous avez probablement marché ce matin. Bon.

Ceci dit, si l'option 1 est retenue, et qu'elle est construite, je m'aperçois que dans la première portion de l'axe sud du Vallon, qu'il n'y a pas de mesure pour prévenir la détérioration du climat sonore ou encore le côté visuel, d'accord?

3325

Cependant, lorsqu'on regarde un peu plus haut, du côté nord, on remarque qu'il y a de hautes densités, des immeubles à logements qui sont prévus le long de l'axe, qui pourraient servir, pour les maisons unifamiliales qui sont déjà construites, une certaine barrière face au bruit sonore et aussi du côté visuel.

3330

Ce que je demande, et je questionne encore, parce que je m'aperçois que ce qu'on m'a donné comme renseignement au point de vue du nombre de décibels que je devrais entendre dans mon quartier qui est de cinquante-deux décibels (52 dB), sur une échelle logarithmique, ce n'est qu'un estimé. Et cet estimé est basé sur une vitesse de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), avec un certain trafic qui, au cours des années, peut évoluer et changer, et on serait à l'extérieur de la barrière du cinquante-cinq décibels (55 dB) pour lequel les promoteurs se doivent de faire un écran sonore, sinon un écran visuel.

3335

Or je me demande, si jamais on le fait, pourquoi pas ne le faire bien. Pourquoi ne pas d'emblée, sur la première portion, étant donné qu'il y a pas d'immeubles à haute densité, faire déjà talus, un talus végétal avec des arbres pour, d'une part, prévenir pour le futur la barrière pour le climat sonore et, d'emblée, améliorer la détérioration du climat visuel que nos citoyens vont avoir au niveau de la phase II du Mesnil.

3340

3345

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

Monsieur des Rivières.

3350

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

J'inviterais peut-être monsieur Gagné à apporter des précisions aux réponses qu'on a formulées hier.

3355

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien en fait, sa question aujourd'hui ne touche pas le bruit comme tel. Elle touche les mesures d'atténuation, n'est-ce pas?

3360

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

Oui, et visuelles aussi.

3365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pardon?

3370 **PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:**

Atténuation et du côté visuel aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3375 Du bruit, c'est ça, et de l'esthétique.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

3380 Mais je pense que la première question, est-ce que la présence d'un écran antibruit modifierait, diminuerait le niveau de bruit prévu. Je pense que c'est la première question au départ.

PAR LE PRÉSIDENT:

3385 D'accord. Mais ça va, c'est parce qu'on a déjà la réponse.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

3390 Il y avait déjà une évaluation qui a été faite. Je pense que la question, c'est s'il y avait un écran antibruit construit le long de la route, au même titre qu'il y en a un prévu plus au nord, est-ce qu'on viendrait changer ou réduire davantage les bruits estimés?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3395 Pris sous cet angle, nécessairement, si on fait une telle mesure, de prévoir tout de suite une butte près de l'autoroute, près du boulevard, je m'excuse, effectivement ça va diminuer les niveaux sonores du côté est – oui, je voulais juste l'indiquer, bougez pas, donc on est vraiment ici. Ça sera pas long. Le côté Mesnil, en fin de compte, c'est ici? OK.

3400 Donc effectivement, si on réalise un écran sonore ici, ça rapproche à ce moment-là les isophones de soixante-cinq (65 dB), soixante (60 dB) et cinquante (50 dB) plus près de la zone de la butte. De la même façon qu'on l'a constaté un peu plus haut, en tant que tel.

3405 Sauf que la politique actuellement en vigueur au ministère des Transports, c'est qu'on réalise ce genre de situation là si on crée un impact. Et actuellement, on n'en crée pas au niveau des habitations qui sont ici. Indépendamment du type de maison ou quoi que ce soit...

PAR LE PRÉSIDENT:

3410 Il me semble qu'hier, vous aviez indiqué qu'il y aurait une augmentation d'à peu près trois décibels (3 dB).

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3415 Oui. Mais effectivement, il y a une augmentation, mais le critère pour évaluer les impacts, c'est un critère qui regarde à la fois, si on peut dire, le niveau résiduel, une fois le boulevard construit par rapport au niveau actuel. Et c'est le différentiel qui crée le type d'impact. OK.

3420 Et ça, ça se détermine en fonction de la grille qui apparaît à la politique même, c'est la dernière page, je pense. Je sais pas si vous l'avez ou pas. En tout cas, c'est une grille qui fait en sorte de déterminer le niveau d'impact constaté pour une résidence en soi. Donc si l'impact est considéré comme moyen ou fort, le ministère s'engage à trouver des mesures dans le sens pour diminuer cet impact-là de façon tangible, si on peut dire.

3425

PAR LE PRÉSIDENT:

Qui a déterminé, qui a caractérisé ce niveau élevé, faible ou minime?

3430

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

C'est une politique qui existe depuis 1998 au ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

3435

Non non, je comprends que c'est une politique, là, mais qui l'a déterminée?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3440

C'est des responsables au ministère des Transports.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça.

3445

Alors pour monsieur, monsieur vous pose une question. Lui, il va avoir trois décibels (3 dB).

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3450

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3455

Au-delà de ce qu'il y a dans votre politique, là, je comprends que vous, vous dites, on respecte notre politique. Ça, j'ai très bien compris. Mais monsieur vous dit, je vais avoir, vous m'aviez informé que j'allais avoir trois décibels (3 dB) de plus.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3460

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3465

Il vient vous voir aujourd'hui, est-ce que ça serait possible de construire un écran antibruit?

Alors vous répondez, non, parce que vous ne répondez pas à nos critères de la politique.

3470

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Exact.

3475

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est votre réponse?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3480

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3485

Très bien.

Voilà.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

3490

Il peut y avoir évolution avec le temps. Et si je me fie, il y a des mesures d'intégration, au départ le promoteur se charge des coûts, sinon, s'il y a évolution et on dépasse les cinquante-cinq décibels (55 dB), ça va être les citoyens qui devront demander à la Ville de faire des moyens, d'appliquer les moyens, d'accord. Et par la suite, si j'ai bien compris, c'est que le coût est partagé cinquante-cinquante (50 %-50 %) entre le gouvernement et la municipalité.

3495

Et dans les exemples, entre autres dans l'ancienne ville de Charlesbourg pour le boulevard Laurentien, ce qui a été dit par la Ville, c'est que les citoyens du quartier allaient avoir une taxe spéciale qui allait près de mille dollars (1000 \$) supplémentaire par année sur une période de dix (10) ans.

3500

Alors tout ce que je demande tout simplement, c'est qu'on n'a pas parlé de l'aspect visuel, mais je demande: est-il possible de mettre, pour cette première portion, un écran qui va servir peut-être d'écran sonore dans le futur, mais aussi un écran visuel.

3505

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que c'est exactement, on va parler de l'écran visuel, mais je pense que c'est exactement le genre d'observations qui pourraient nous être présentées dans le cadre d'un mémoire, pour nous aider à bonifier le plus possible les recommandations qu'on ferait au ministre.

3510

Alors maintenant, est-ce que c'est possible, monsieur des Rivières, de mettre un écran pour l'esthétique?

3515

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vous dirais, quand je prends connaissance de ce plan-là, ici, il y a toujours moyen, le long de la route, dans des espaces qui, aujourd'hui, sont en friche, de prévoir la construction de ce mur-là.

3520

Maintenant, est-ce que c'est l'aspect visuel qu'on veut donner à la route, de voir une butte, ça c'est une autre problématique, là, qu'on pourrait éventuellement, sur laquelle on pourrait éventuellement réfléchir.

3525

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous corrigez un peu le tir de votre collègue. Vous dites, écoutez, il est possible de construire un écran antibruit.

3530

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Ce que je dis, c'est qu'il y a une politique qui existe au ministère, c'est une chose...

3535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je comprends très bien.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3540

... à partir de là, si vous me posez la question, est-ce que, dans le cadre d'un projet, sur des terrains qui aujourd'hui ne sont pas construits en bordure de la route, est-ce qu'on pourrait envisager, c'est quelque chose qui peut être envisagé, il faudra voir dans quelle mesure ça peut se faire et quels sont les autres impacts associés à ça.

3545

Je voulais juste préciser, là, peut-être corriger une information que monsieur Laliberté a mentionnée, oui, effectivement, dans l'ancienne ville de Charlesbourg, lorsqu'il a été question de construction de mur antibruit, la Ville avait pris l'orientation d'imposer aux citoyens qui profitaient de la nouvelle infrastructure une taxe spéciale. Dans la nouvelle ville, ce n'est pas le cas actuellement. Tous les projets se font moitié-moitié avec le ministère et la partie Ville est assumée dans le programme d'immobilisation générale de la Ville.

3550

On a actuellement un projet, le long de l'autoroute Henri-IV, dans le secteur de la rue Daigle, et on travaille sur un certain nombre d'autres projets un petit peu partout sur le territoire. Et c'est l'approche qu'on a retenue actuellement.

3555

PAR LE PRÉSIDENT:

Voilà. Merci.

3560

PAR Mme NANCY BERNIER:

Monsieur Zayed!

3565 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

PAR Mme NANCY BERNIER:

3570

J'aurais quelque chose à apporter comme information à monsieur. Normalement, lorsqu'on émet un décret, on a habituellement des conditions avec l'autorisation d'un projet. Et

dans le cas des mesures de bruit, on demande toujours des suivis qui vont s'échelonner sur une période de cinq (5) ans et même plus, si nécessaire.

3575

Alors advenant le cas - et les suivis servent justement à valider ce qu'il y avait comme information dans l'étude d'impact, au niveau des estimations de bruit. Alors advenant le cas où ces estimations-là s'avéraient fausses ou si le niveau de bruit mesuré était dépassé, bien, le promoteur est dans l'obligation d'apporter des mesures de correction pour ramener ces niveaux-là. Ça c'est la première chose.

3580

Deuxième chose, dans les plans de développement, on parle de futurs développements dans les quartiers du Mesnil. Alors ces futurs développements-là devront aussi être sujets à avoir une mesure d'atténuation du bruit, pour respecter le critère habituellement qu'on préconise, de cinquante-cinq décibels (55 dB) sur une période de vingt-quatre (24) heures. Donc il pourrait y avoir une nécessité d'ériger une butte, aussitôt que les développements vont être complétés.

3585

PAR LE PRÉSIDENT:

3590

Merci madame Bernier.

Merci monsieur Gilbert.

3595

CHARLES CARRIER

PAR LE PRÉSIDENT:

3600

Nous prenons un autre avant une autre pause, monsieur Pierre Laliberté. Ah c'était lui, pardon.

Alors monsieur Charles Carrier.

3605

PAR M. CHARLES CARRIER:

Monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

3610

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3615

Alors moi, je ne suis pas ni pour, ni contre. Alors ma position, parce que je suis un peu en dehors du secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

3620

Venez avec nous!

PAR M. CHARLES CARRIER:

3625

Étant à la retraite, je suis disponible pour vous aider dans votre travail!

3630

Ma préoccupation, depuis vingt (20) ans, depuis vingt (20) ans, c'est le bruit engendré par le réseau routier dans le milieu urbain. C'est ma préoccupation. Douze (12) ans de façon très active, dans une municipalité tout proche, monsieur Laliberté a fait mention du nom que je nommerai pas, c'est Charlesbourg. Alors douze (12) ans dans le comité, à toutes les séances municipales, tous les quinze (15) jours, fidèlement, pour apporter la documentation, les arguments et tout ça. Alors le dossier du bruit en milieu urbain, je le connais.

3635

Je sais que depuis 98, on me corrigera au ministère des Transports dans les nouveaux plans de nouveaux réseaux urbains, on doit prévoir, dans l'investissement, des coûts pour justement la pollution antibruit. Je ne parle pas d'un mur, parce que dès qu'on parle d'un mur, on parle dix pieds (10 pi), de quinze pieds (15 pi) de haut, ça fait peur aux gens puis tout ça. Mais il y a des écrans.

3640

Il y a des études qui ont été faites, on a mentionné au tout début, le dépôt du rapport de l'Organisation mondiale de la Santé. Alors c'est un problème majeur en médecine à l'heure actuelle qui semble ne pas recevoir l'attention que ça devrait recevoir.

3645

Alors tout à l'heure, les autres interventions, les autres intervenants parlent de la distance, de partir d'en haut pour aller à l'université, pour aller au centre-ville, ça c'est une préoccupation personnelle puis tout ça. Mais quand on parle de qualité de vie, bien, je pense que c'en est une, ça.

3650

Mais le problème de bruit dans le milieu urbain est une préoccupation majeure et moi, ce que je constate, c'est que si...

PAR LE PRÉSIDENT:

3655

Monsieur, il faudrait arriver à une question.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3660 La question: Pourquoi ne pas envisager immédiatement, lors du posage de l'asphalte, lors de la piste cyclable, lors des arbres qu'on veut poser, pourquoi ne pas envisager immédiatement un écran acoustique qui serait en même temps un écran visuel?

Si on ne fait pas ça, je mets au défi les promoteurs, je mets au défi les gens du ministère des Transports de le faire par la suite.

3665 Il y a ici, Charlesbourg, deux (2) autoroutes majeures, Laurentien et la Capitale...

PAR LE PRÉSIDENT:

3670 Attendez, je vais juste prendre votre question, là, puis je vais la poser au promoteur. Il faut noter que le promoteur, c'est aussi le ministère des Transports qui est de ce côté-ci aussi.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3675 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3680 Non, c'est parce que vous référiez, je pense, au ministère des Affaires municipales. Donc je vais poser la question.

PAR M. CHARLES CARRIER:

Au ministère des Transports.

3685 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Au ministère des Transports, c'est ça.

3690 Alors monsieur des Rivières, pourquoi ne pas songer dès à présent de mettre un mur antibruit qui servirait aussi de mur esthétique tout le long du boulevard?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3695 Je vais demander à monsieur Bergeron de répondre à la question.

PAR M. LUC BERGERON:

3700 On l'a indiqué depuis hier, le ministère utilise une méthode normalisée de mesure du bruit. Le ministère a déposé depuis plusieurs années une politique du bruit routier qu'il a implantée à la grandeur de la province. Il y a un seuil reconnu par le ministère de l'Environnement qui est de cinquante-cinq décibels (55 dB).

3705 Nous avons, ici, mesuré, on a vu, là, les isobares du bruit actuel puis le bruit qu'on aura en 2021, puis on se situe en deçà du seuil minimal de cinquante-cinq (55) dB(A). Et la politique du ministère, dans ce cas-là, c'est qu'on n'intervient pas.

3710 Madame a très bien spécifié qu'on aura probablement, dans nos mesures de mitigation, un suivi environnemental qui va nous être exigé au niveau du bruit routier. Donc on devra systématiquement, à chaque période fixée dans les mesures de suivi, mesurer le bruit, puis si effectivement on s'est trompé, ou la situation économique a fait en sorte qu'il y a plus de circulation puis le bruit augmente, on va devoir intervenir.

3715 Mais en prévention, la politique actuelle du ministère fixe qu'on doit commencer à intervenir à cinquante-cinq (55) dB(A) et non pas à cinquante et un (51 dB) ou cinquante-deux (52) dB(A).

C'est ça ma réponse.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3720 C'est votre réponse, mais est-ce que vous avez réellement...

PAR LE PRÉSIDENT:

3725 Monsieur, monsieur, vous m'adressez la question.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3730 Bon alors, est-ce que cinquante-cinq (55 dB), est-ce que vous savez que c'est cinquante-cinq décibels (55 dB), s'il y a une augmentation de la circulation routière, le nombre d'automobiles, ça passe pas à cinquante-sept (57 dB). C'est une progression logarithmique. Alors le cinquante-cinq (55 dB) peut facilement devenir soixante-deux (62 dB), soixante-cinq (65 dB), soixante-huit (68 dB).

3735 Alors il y a jamais eu, sur le boulevard Laurentien, cinquante-cinq décibels (55 dB). Je le sais, j'ai eu des appareils dans ma maison, sur mon terrain, pendant un mois de temps et tout ça.

3740 Moi, ma préoccupation, c'est que quand on fait un nouveau trajet routier, on devrait
immédiatement s'occuper de cet aspect-là. Si on s'en occupe pas, c'est fini, je mets en garde
les résidents, les pour ou les contre, vous allez avoir à subir ce phénomène-là.

3745 Du côté santé, madame Savard, tout à l'heure, parlait de pompe, pour ses problèmes de
CO₂, puis tout ça, j'espère qu'elle aura jamais d'appareil acoustique à se préoccuper non plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

3750 Je pense que c'est pas mal le genre aussi d'informations que vous pourriez inclure dans
un mémoire et nous remettre si vous voulez.

PAR M. CHARLES CARRIER:

 Monsieur le Président, je pourrais vous apporter les mémoires, là, que j'ai présentés...

3755 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Non, votre propre mémoire.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3760 ...et vous soumettre, changer le nom de la municipalité, mettre Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

3765 Faites-le.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3770 Changer peut-être le réseau. Vous allez voir que le dossier est assez constant puis tout
ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3775 Faites-le, monsieur.

PAR M. CHARLES CARRIER:

3780 Alors je pense que moi, ma préoccupation, c'est oui, le réseau, je suis pas pour, je suis
pas contre, mais si on le fait, prévoyons un écran. Je dis pas un mur, faites attention, là, parce
que dès qu'on dit mur, quinze pieds (15 pi) de haut, ça fait peur au monde. Ils verront plus le

soleil, ils verront plus la voisine en bikini, des choses comme ça. Alors, s'il vous plaît, un écran acoustique qui, à la fois, a un aspect visuel.

Avant de terminer...

3785

PAR LE PRÉSIDENT:

Sur ces bons mots...

3790

PAR M. CHARLES CARRIER:

... une remarque...

PAR LE PRÉSIDENT:

3795

Attendez un petit peu là. Mais une dernière très courte monsieur, parce que vous...

PAR M. CHARLES CARRIER:

3800

On a eu la démonstration par le ministère des Transports à Charlesbourg, des ingénieurs qui sont venus de Montréal, je pourrais même vous nommer les noms, avec une démonstration de qu'est-ce qu'ils projetaient de faire sur le boulevard Laurentien. Ça a coûté quarante-cinq mille dollars (45 000 \$) cette projection-là avec cette soirée-là.

3805

On n'a jamais eu de réponse, jamais jamais. Juste avant les élections, taxe au secteur!

PAR M. LUC BERGERON:

Monsieur, j'aimerais ça...

3810

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît! Bon, alors on arrête ici, on va prendre un dix (10) minutes de repos.

3815

PAR M. LUC BERGERON:

Monsieur, j'aimerais ça intervenir pour rétablir des choses, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3820

Monsieur des Rivières, nous allons prendre une pause de dix (10) minutes et nous allons revenir. S'il y a des choses à être rétablies, elles seront rétablies après la pause.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3825

On peut se parler pendant la pause.

PAR LE PRÉSIDENT:

3830

Tout à fait, tout à fait.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

3835

**REPRISE DE LA SÉANCE
MARTINE CLOUTIER**

3840

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors, mesdames, messieurs, nous allons poursuivre. Je vous rappelle que demain, nous poursuivrons, demain après-midi à treize heures trente (13 h 30), il y aura une séance. Et
3845 demain soir, à dix-neuf heures (19 h), il devrait y avoir la dernière séance.

Je vous informe aussi que nous allons prendre cinq (5) autres personnes qui voudront s'inscrire au registre et ce qui nous portera à dix (10) personnes. Nous allons passer les dix (10) personnes et nous allons compléter la soirée.

3850

Alors madame Martine Cloutier.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur le Président, monsieur Bergeron avait demandé un petit temps pour faire une précision.

3855

PAR M. LUC BERGERON:

Je sais que le bruit routier, on le voit, là, c'est un domaine qui est complexe puis difficile à expliquer, mais je peux pas laisser passer le fait qu'on compare – d'ailleurs on fait tous l'erreur, là, d'appeler le boulevard urbain l'autoroute, ce n'est pas une autoroute. C'est un boulevard urbain.

3860

Puis là, quand on veut comparer un boulevard urbain avec soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), où on prévoit qu'en 2021, il passera dix mille (10 000) personnes par jour, on veut comparer ça avec l'autoroute Laurentienne, qui est une autoroute du réseau stratégique québécois, où il passe quatre-vingt-huit mille (88 000) véhicules par jour, avec dix pour cent (10 %) de véhicules lourds, donc on parle de huit mille (8000) camions par jour, avec des limites de vitesse à cent kilomètres-heure (100 km/h), on compare pas le même bruit du tout.

3865

3870

Donc je pense que c'est un peu fausser la réalité que de comparer le boulevard du Vallon avec l'autoroute Laurentienne. On parle de deux (2) univers complètement différents.

Et appelons pas le boulevard du Vallon une autoroute, ce n'est pas une autoroute. C'est un boulevard urbain avec accès contrôlés. Il y a des intersections, il va y avoir des feux de circulation, ce qu'on ne rencontre pas sur une autoroute. C'est pas une autoroute, ça va être un boulevard urbain à faible vitesse, soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), donc ça a un impact majeur sur le bruit.

3875

3880

On a essayé de l'expliquer que le bruit routier, c'était un impact qui était lié au trafic, à la distance, à la vitesse, donc je pense que je me devais de rétablir ces faits-là, on parle pas de la même chose.

3885 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

3890 **PAR M. PHILIPPE GUERRIER:**

Monsieur le Président, j'aurais aussi un complément d'information à donner très rapide à ce niveau-là.

3895 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous en prie.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

3900 J'ai cru comprendre, monsieur le Président, qu'on parlait de dispositifs auditifs dans des problèmes de bruit ou autres, je sais pas si j'ai bien compris. En tout cas, je voulais quand même rappeler que d'un point de vue scientifique, les rapports de l'OMS de 95 ont des preuves très claires à l'effet qu'il n'y a aucune perte d'audition dans des problèmes de bruit en dessous de soixante-quinze (75) décibels (A). Donc je pense qu'il est important, et on l'a déjà mentionné
3905 en santé publique, qu'on est dans un contexte de nuisance et non pas d'effet sur la santé. Je pense que c'est très important de distinguer une nuisance d'un effet sur la santé.

Par contre, ou parallèlement à tout ça, c'est sûr qu'en santé publique, on a aussi des préoccupations sur les effets psychosociaux de certains projets et on sait, de manière générale,
3910 que si un projet crée des nuisances pour la population et que la population ne sent pas une écoute suite au projet convenable, ça peut créer des sérieux problèmes psychosociaux et qu'il est aussi important donc dans ce domaine-là d'avoir un mécanisme, madame Bernier en parlait, un mécanisme de suivi dans lequel les personnes susceptibles d'être affectées par une nuisance sentent qu'ils peuvent amener leur point de façon bien structurée.

3915

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

3920 **PAR M. PHILIPPE GUERRIER:**

On a plusieurs exemples dans la ville de Québec dans ce domaine-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3925

Alors madame.

PAR Mme MARTINE CLOUTIER:

3930

Bonsoir. Je voudrais, moi je tiens à vous féliciter pour vos remarquables interventions et très pertinentes.

PAR LE PRÉSIDENT:

3935

Je vous remercie.

PAR Mme MARTINE CLOUTIER:

3940

C'est la première fois que j'assiste à un BAPE, je trouve ça très intéressant. Je sais pas comment ça a été votre randonnée ce matin, mais quand je suis allée, c'est là qu'il m'est venu la question de ce soir.

3945

Dans le prolongement de du Vallon, quand on est à la place du sentier de l'Escarpe, à un moment donné on voit qu'il y a quand même un nivelage important, un niveau. Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est que dans le prolongement de l'autoroute, est-ce qu'il va y avoir un nivelage fait au niveau de l'autoroute déjà existante ou bien s'il va y avoir une continuité en suivant le niveau naturel de l'escarpement.

3950

Puis j'aimerais, je sais qu'on a vu beaucoup de vues aériennes, j'aimerais voir, si c'est possible d'avoir une vue transversale de ce que ça va donner au niveau du terrain, la profondeur du dégât. Parce que c'est sûr qu'il va y avoir destruction. Mais qu'est-ce que ça va donner comme allure, là, au niveau du parc comme tel, là?

PAR LE PRÉSIDENT:

3955

Alors monsieur des Rivières, tout d'abord, est-ce que vous avez une vue transversale?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3960

D'abord, je vais transférer la question à monsieur, ici, là, Charles Morin, qui s'occupe plus du volet construction de la route et qui pourrait répondre aux questions de madame.

PAR LE PRÉSIDENT:

3965

Très bien.

PAR M. CHARLES MORIN:

3970 Bonsoir monsieur le Président. Oui, effectivement, il y a un profil en long de la route qui suit le plus possible le terrain existant. Effectivement, à certains endroits, il peut y avoir des petits ajustements pour bien épouser le terrain et les profils en long qui sont nécessaires aux visibilités et au tracé lui-même.

3975 Maintenant, en général, il y a pas de coupe de terrain importante dans tout le tracé qu'on traverse de ce projet.

3980 Maintenant, il faut savoir qu'il y a une pente, vous parliez du secteur du parc, à cet endroit-là, il y a une pente d'environ six pour cent (6 %) qui épouse le terrain naturel, au niveau du parc de l'Escarpement. Et dans le secteur plus au nord, à l'approche de Bastien, il peut y avoir une pente un peu plus de sept pour cent (7 %) qui également suit le terrain naturel.

Ça peut prendre un certain temps à ouvrir, par contre le dessin, on peut l'essayer. Maintenant...

3985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais alors, la réponse c'est quoi? L'autoroute va...

3990 **PAR M. CHARLES MORIN:**

La réponse, c'est qu'on suit le terrain naturel le plus possible, tout en faisant des corrections mineures pour avoir, si vous voulez, être capable d'avoir les bons profils qui permettent une continuité harmonieuse de roulement.

3995 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc vous allez étaler...

4000 **PAR M. CHARLES MORIN:**

Alors on aplanit légèrement mais tout en suivant le terrain. S'il y a des pentes montantes ou descendantes, bien sûr on essaie de suivre le terrain.

4005 Et il y a des modifications qui sont nécessaires aussi pour rehausser un petit peu, à certains endroits, le profil du terrain pour des besoins de drainage ou d'ajustement pour être capable de donner les ajustements par rapport au terrain et à nos nécessités d'emprise également.

PAR LE PRÉSIDENT:

4010

Je pense que ça répond à votre question.

PAR Mme MARTINE CLOUTIER:

4015

Oui, je voudrais juste aussi, c'est parce qu'ils ont proposé deux (2) plans, là, qui sont affichés en arrière, un plan dont soit que la piste cyclable va passer par-dessus l'autoroute ou que la piste cyclable va passer en dessous.

4020

Alors en tenant compte de ça, c'est quel plan qui est le moins dommageable pour le parc. Parce qu'à ce moment-là, s'ils suivent la côte naturelle, ça serait logique que - je sais pas là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4025

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4030

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

PAR M. CHARLES MORIN:

4035

Oui, bien, à regarder le profil idéal, moi je croirais que l'idéal c'est de passer sous la route, parce que vous avez remarqué qu'à cet endroit-là, il y a comme une butte et puis si on doit passer en dessous à pied, bien, la route va devoir couper la butte. Donc ça ferait un trou dans la butte qu'on peut marcher actuellement.

4040

Maintenant, si on peut passer en dessous de la route, à pied, bien à ce moment-là, on remonte un petit peu le profil de la route avec des remblais minimisés bien sûr, mais qui épousent mieux le terrain naturel.

PAR LE PRÉSIDENT:

4045

C'est à vous, madame.

PAR Mme MARTINE CLOUTIER:

4050

Merci, bonsoir.

SIMON LÉPINE

PAR LE PRÉSIDENT:

4055

Simon Lépine.

PAR M. SIMON LÉPINE:

4060

Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4065

Bonsoir monsieur.

PAR M. SIMON LÉPINE:

On va parler de décibels encore un coup.

4070

Moi, je représente les résidents du secteur du carré Cluseau. Puis hier, on nous a présenté un projet qui s'éloignait d'environ cent mètres (100 m) mais qui revenait vers chez nous. Puis on nous a confirmé que la zone tampon demeurerait à quinze mètres (15 m), tel que prévu.

4075

Moi ma question c'est: j'aimerais savoir, étant donné que dans cette rue-là, à quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99 %) c'est des maisons deux (2) étages, le niveau de décibels, malgré la butte qu'il va y avoir, au niveau des chambres à coucher, au deuxième étage.

PAR LE PRÉSIDENT:

4080

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4085

Je vais demander à monsieur Gagné de répondre à la question, mais juste peut-être une petite précision. On arrive à l'intersection ou on part de l'intersection, les gens à ce moment-là roulent pas à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), là, je voudrais qu'on ait ça à l'esprit. On est sur le début ou la fin du tracé, on n'est pas au centre où les gens ont pu prendre un peu de vitesse.

4090

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors on peut peut-être diviser la question en deux.

4095 Est-ce que l'intensité du bruit, au premier niveau, sera identique à celle du deuxième niveau?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4100 D'abord, si effectivement le deuxième niveau n'est pas protégé par la butte en tant que telle, c'est sûr que le niveau sonore au niveau du deuxième étage, il va être supérieur au premier.

4105 Par contre, ce qu'on pourrait mentionner en additionnel, c'est qu'il va y avoir des analyses complémentaires et on devrait peut-être aller voir un petit peu plus loin à ce moment-là. Les analyses complémentaires qu'on va faire avec le nouveau tracé, on vérifiera si on n'a pas moyen, à ce moment-là, d'aller même chercher le deuxième étage. Bien entendu, ça va exiger une hauteur plus élevée un peu.

4110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Au niveau de la butte.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4115 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4120 Et si jamais voushaussez la butte, est-ce qu'à ce moment-là on pourrait s'attendre à avoir un niveau égal aux deux (2) niveaux?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4125 Égal, je pourrais pas dire nécessairement, parce que le deuxième étage se trouve quand même dans la partie supérieure, donc est quand même un peu, je dirais pas impacté, mais touché un peu par le son qui passe au-dessus. Mais il va être dans un niveau acceptable.

PAR LE PRÉSIDENT:

4130 Pour monsieur, qu'on avait parlé de son cas hier, quelle était l'intensité du bruit, je me souvenais plus, là?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4135 Je crois qu'on disait à ce moment-là...

PAR LE PRÉSIDENT:

4140 Cinquante-sept (57 dB) je crois.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4145 Cinquante-cinq (55 dB). La butte en tant que telle visait à ramener, au niveau de la butte, le niveau sonore à cinquante-cinq (55 dB) et de l'autre côté, tout près de la propriété, environ à cinquante-deux (52 dB), et plus on se rapproche, à ce moment-là, il diminuait.

PAR LE PRÉSIDENT:

4150 Et si on montait la butte?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4155 C'est sûr que ça va avoir un effet encore plus bénéfique.

PAR LE PRÉSIDENT:

On aurait un plus grand effet au premier niveau?

4160 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

On devrait avoir un plus grand effet, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4165 OK. Et on pourrait s'attendre à un effet semblable à celui du premier niveau, quand la butte était basse?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4170 Bien disons que si la butte est basse, c'est sûr que le niveau sonore à ce moment-là est un petit peu plus élevé, parce qu'on protège moins loin, moins haut.

PAR LE PRÉSIDENT:

4175 C'est ça.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4180 Oui, effectivement.

PAR M. SIMON LÉPINE:

Est-ce que hauteur signifie largeur, oui?

4185 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Aussi.

4190 **PAR M. SIMON LÉPINE:**

Par conséquent.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4195 Aussi.

PAR M. SIMON LÉPINE:

OK, merci.

4200

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

4205

PASCAL LALIBERTÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

4210

Monsieur Pascal Laliberté.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4215

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

4220

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4225 Dans les documents, je fais référence surtout au résumé de l'étude d'impact
environnementale, à la fin on mentionne que les développements résidentiels qui vont être
construits seront des communautés compactes.

4230 Un, j'aimerais savoir qu'est-ce qu'une communauté compacte. C'est quoi les niveaux de
densité présentement dans les banlieues de ce type, les banlieues je dirais typiques à Québec,
c'est quoi le niveau de densité et ça va être quoi les niveaux de densité des quartiers qu'on va
construire dans la zone d'étude.

4235 Et à cet effet-là, j'aimerais que l'étude fiscale que la Ville de Québec a produite soit
déposée à la Commission par rapport à la question que je posais cet après-midi. Parce que
développement résidentiel et prolongement de l'axe du Vallon sont liés.

PAR LE PRÉSIDENT:

L'étude fiscale, est-ce que vous avez son titre?

4240 **PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Bien, c'est l'étude bénéfices-coûts qui démontre que le prolongement est plus bénéfique
que coûteux. Donc j'aimerais avoir l'étude qui dit ça.

4245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors nous allons commencer par ceci. Est-ce que vous pourriez déposer l'étude
fiscale?

4250 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

4255 Je vais faire les vérifications qui s'imposent, mais je rappelle le commentaire que j'ai
formulé cet après-midi, l'étude fiscale, s'il y en a une, a regardé les coûts ou les impacts
associés au développement du projet domiciliaire et non pas à l'aménagement de la route. Or
là-dessus, je répète le même commentaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

4260 Il faut préciser aussi qu'un des quatre (4) objectifs que vous avez indiqués dans l'étude
d'impact, c'est la promotion du développement résidentiel, et dans ce sens-là, j'accepte la
demande.

4265 Monsieur soulève deux (2) autres points. Quelle est la définition de communauté compacte?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4270 Je cherche, là, où ce terme-là, où cette expression-là...

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Page 23 de l'étude d'impact. Du résumé.

4275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Du résumé.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4280 Où on parle du nouvel urbanisme aussi.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4285 Du résumé. Page 23.

Moi, à la page 23 du résumé, on parle de programme de surveillance.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4290 C'est dans le tome 1. Désolé! Je crois que c'est vers les derniers paragraphes.

PAR LE PRÉSIDENT:

4295 Quatrième paragraphe, deuxième ligne.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4300 Je vais demander au représentant de HBA, qui a rédigé l'étude d'impact, de venir commenter là-dessus.

Il y a une réponse qui vous sera fournie demain, il y a des vérifications qui vont être faites là-dessus.

4305 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Demain après-midi?

4310 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4315 Très bien. Alors monsieur avait un autre volet...

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Bien, c'était les niveaux de densité justement en lien avec la compacité.

4320

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais on peut quand même l'avoir, on peut quand même l'avoir. Quelle est la densité prévue.

4325

On parle de densité de logements, n'est-ce pas?

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4330 Bien, en comparaison avec ce qui est déjà présent dans les zones autour.

PAR LE PRÉSIDENT:

4335 On va prendre la densité de logements avant, là. Alors quelle est la densité de logements prévue?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4340 Je vais demander peut-être à monsieur Bédard, du Service d'aménagement du territoire, de venir apporter des précisions sur cette question-là.

PAR M. YVES BÉDARD:

4345 Oui bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

4350 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Donc, quand on parle des densités de logements, comme vous avez vu sur la carte qui indique les types d'activités qu'on retrouverait, il y a une bande le long du boulevard du Vallon qui est de plus haute densité, donc monsieur des Rivières en avait parlé, on parle de quatre (4) 4355 à cinq (5) étages dans ce secteur-là, donc un peu type conciergerie ou condominium.

Un peu en retrait, on voit de la moyenne densité, à ce moment-là on parle de la maison en rangée, ou des style duplex ou triplex. Donc c'est un autre type de densité.

4360 Et un peu plus en recul, en retrait, là on retrouve des maisons unifamiliales, comme on en retrouve ailleurs dans d'autres banlieues.

PAR LE PRÉSIDENT:

4365 Est-ce que vous avez une idée de la moyenne de la densité par kilomètre carré?

PAR M. YVES BÉDARD:

4370 Ça, il faudra que je fasse un calcul pour voir, là, qu'est-ce qu'on retrouve. Mais c'est plus au niveau qualitatif, là, qu'on peut vous donner qu'est-ce qu'on a.

PAR LE PRÉSIDENT:

4375 En fait, monsieur a posé quand même une question, je pense qu'on pourrait l'avoir. Donc peut-être demain, revenir avec la densité.

PAR M YVES BÉDARD:

4380 Avec un chiffre.

PAR LE PRÉSIDENT:

Puis le comparer aussi, vous comparerez cette densité-là avec d'autres quartiers qu'on retrouve.

4385 Est-ce que vous avez une préférence à titre...

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4390 Bien, on pourrait parler peut-être du secteur les Méandres, puis peut-être de Neufchâtel est ou Saint-Émile, les secteurs de banlieue traditionnelle, typiques à Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

4395 Excellent. Alors demain, nous aurons la réponse.

Merci.

4400

CHRISTIAN SAVARD

PAR LE PRÉSIDENT:

4405 Monsieur Christian Savard.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4410 J'aimerais porter à l'attention, au niveau, on parlait tantôt de désigner le prolongement de du Vallon à savoir c'est tu une autoroute, c'est tu un boulevard urbain, c'est tu une route, j'aimerais citer l'entente entre la municipalité et le ministère des Transports qui donne, finalement, des éclaircissements là-dessus. L'objet de l'entente:

4415 "Construction d'une route à quatre (4) voies divisées dans le prolongement de l'autoroute du Vallon, au nord du boulevard Lebourgneuf jusqu'à l'avenue Chauveau, et d'un boulevard urbain au nord de l'avenue Chauveau jusqu'au boulevard Bastien."

4420 Donc ce que je comprends là-dedans, c'est que la première section, qui est comprise entre Lebourgneuf et Chauveau, est considérée comme une route à quatre (4) voies divisées, donc pas un boulevard urbain.

Donc est-ce qu'on va parler maintenant du prolongement route-boulevard urbain?

PAR LE PRÉSIDENT:

4425

Écoutez, je voudrais pas m'enfarger dans des sémantiques, là, j'ai compris tantôt l'intervention de monsieur Bergeron à l'effet qu'il ne faut pas comparer des pommes et des oranges, il faut pas comparer le type de route ou de boulevard prévu ici avec une autoroute à très forte densité de trafic.

4430

Et dans ce sens-là, je m'enfermerai pas avec, même si monsieur des Rivières m'a repris, aussi là, il va probablement me reprendre encore parce que depuis le nombre de jours qu'on travaille en Commission, mon analyste m'a repris bien plus d'une fois.

4435 Alors allez-y.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4440 Donc il faudrait que je pose une question, j'avais une autre question à poser, mais pourquoi, dans le cas de la première section, on parle d'une route et dans le cas de la deuxième section, d'un boulevard urbain, dans l'entente?

PAR LE PRÉSIDENT:

4445 Bon, ça je pourrais la poser à monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4450 Je peux vous demander de répéter la question, j'avais un petit conciliabule avec mon collègue.

PAR LE PRÉSIDENT:

4455 Oui, alors en fait, monsieur ici se réfère à l'entente conclue entre la Ville et le ministère qui stipulait que la première partie, donc la partie sud du boulevard, était nommée "route" alors que la partie nord de Chauveau était nommée "boulevard urbain".

Alors là, il demande, qu'est-ce qu'il en est au juste.

4460 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Écoutez, je vous dirais, ce sont des avocats qui ont rédigé le protocole, ce sont pas des gens comme nous qui faisons de l'aménagement qu'on soit urbaniste, qu'on soit ingénieur, là. Alors déjà je vais mettre une réserve là-dessus.

4465

Et une autoroute, par définition, c'est des voies où on circule à plus de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), il y a pas d'accès privé, il y a pas d'intersection.

4470 Alors là, on est dans un endroit où on circule, où la vitesse maximale est soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), il y a des intersections, il y a des feux de circulation. Donc ça ne peut pas entrer dans la définition d'une autoroute.

4475 Alors ça entre dans la définition d'une artère municipale, et là, on peut faire un long débat de sémantique sur qu'est-ce que c'est un boulevard.

Certains vous diront, nécessairement un boulevard, c'est séparé par une bande de verdure au centre. D'autres vous diront que ce n'est pas le cas. On peut faire un grand grand grand débat là-dessus.

4480 Mais du moment qu'on dit que ce n'est pas une autoroute, on le veut un boulevard, parce qu'on veut qu'il y ait une qualité d'aménagement intéressante et on lui donne des caractéristiques urbaines et non pas des caractéristiques rurales, comme on voit souvent dans le cas des autoroutes.

4485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ça répond, monsieur?

4490 **PAR M. CHRISTIAN SAVARD:**

Oui, mais est-ce que ça compte vraiment pour ma question? C'est juste je voulais apporter...

4495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, moi je croyais que non, mais vous avez insisté, alors je comprenais pas pourquoi, là, mais allez-y avec votre question. Allez-y avec votre question.

4500 **PAR M. CHRISTIAN SAVARD:**

OK parfait, merci beaucoup.

4505 On parle justement, dans l'étude d'impact, de l'aménagement d'un boulevard urbain convivial. Je m'interroge sur cette notion-là.

4510 Dans les réponses aux questions du ministère de l'Environnement, on donne des précisions quant au volume attendu sur le prolongement de la route du Vallon, en termes de DJMA, débit journalier moyen annuel. En 2021, ce tableau précise qu'il est prévu d'avoir, sur la route du Vallon, quarante et un mille neuf cents (41 900) véhicules par jour. Si on se fie à la présentation de monsieur tantôt qui a présenté l'étude de circulation, c'est un débit de circulation qui est équivalent à qu'est-ce qu'on retrouve sur le boulevard Laurier actuellement.

4515 Pour donner un autre type comparatif, là, pour la même période, il est prévu que cinq mille cinq cents (5500) véhicules par jour circulent sur Henri-IV au nord de la Capitale.

Aussi, les débits journaliers sur le futur prolongement de la route du Vallon seront comparables à ceux d'une autoroute: Cinquante-trois mille (53 000), quarante et un mille (41 000); selon moi, c'est comparable.

4520 À la lumière de ces chiffres, est-ce qu'un boulevard urbain ou une route qui accueille plus de quarante mille (40 000) véhicules par jour peut encore être qualifiée de convivial ou encore qualifié de boulevard urbain?

PAR LE PRÉSIDENT:

4525 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4530 Je pourrais demander à monsieur Savard à quelle page, juste pour qu'on parle des mêmes choses, là.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4535 Page 28.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4540 De quel document?

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Les réponses au ministère de l'Environnement, mais je peux vous le donner...

4545 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Non non non non, je l'ai. Il y a pas de problème.

La convivialité, c'est quelque chose qui peut être très très large.

4550 Je conviendrai avec monsieur Savard que le boulevard Laurier, où on a trois (3) voies de circulation par direction, un terre-plein qui est fait essentiellement de béton, aucune plantation, des accès partout, des trottoirs qui, à certains endroits, sont absolument, il y en a pas, les gens marchent dans des, en bon français, dans des "trails" le long de la route. On peut pas parler de convivialité.

4555 Dans un concept comme celui-là, où on prévoit un terre-plein qui a sept mètres (7 m) de large, avec de la plantation, de la verdure, avec de part et d'autre des trottoirs, puis des

4560 banquettes, une piste cyclable, on crée, je pense, un environnement urbain pour un niveau de
circulation semblable à celui du boulevard Laurier qui est beaucoup plus intéressant pour le
piéton, pour l'usager, pour le cycliste, que l'environnement qu'on veut comparer avec le
boulevard Laurier.

4565 Donc dans un contexte comme ça, moi je me sens à l'aise d'appeler le boulevard du
Vallon comme étant un boulevard avec un environnemental qui est convivial pour l'ensemble de
ses usagers.

PAR LE PRÉSIDENT:

4570 Voilà, merci beaucoup.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4575 Merci.

LOUISE DESROSIERS

4580 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Louise Desrosiers.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

4585 Bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

4590 Bonsoir madame.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

4595 Ça achève, je pense que je suis la dernière.

PAR LE PRÉSIDENT:

4600 Non madame, on a pris cinq (5) autres. Cinq (5) autres personnes ont voulu se
sacrifier.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

4605 Premièrement, j'aimerais vous dire que je demeure à quatre (4) rues d'ici, l'autre côté des pylônes d'Hydro-Québec, alors je suis sur le bord du parc de l'Escarpement, devant chez moi c'est le parc. Je n'ai pas de voisin d'en face, c'est le parc qui est devant chez moi. Alors je suis dans le fond de l'entonnoir qui part d'en arrière de Lebourgneuf et qui descend vers la basse-ville.

4610 De chez moi, me rendre sur la Colline parlementaire, c'est vingt-cinq (25) à trente (30) minutes. Et je suis dans le bas de l'entonnoir. Ça peut vous donner une idée.

PAR LE PRÉSIDENT:

4615 Pendant les heures de trafic, j'imagine?

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

4620 Oui, oui, c'est ça. Parce qu'autrement, en dedans de quinze (15) minutes, on est rendu dans le Vieux.

Alors c'est ça, je suis résidente du quartier depuis quinze (15) ans, j'ai le privilège de résider en face du parc de l'Escarpement. J'y vois des oiseaux, des marmottes, des écureuils, des lièvres et j'ai même vu un renard. J'attends encore les ours et les chevreuils.

4625 Le parc de l'Escarpement représente pour moi une richesse inestimable dans ma ville, mais je ne vois jamais d'environnementalistes venir m'aider à ramasser les bouteilles de bière après l'hiver, tout ce qui peut traîner comme cochonneries. Aujourd'hui, j'ai même ramassé une grosse piscine en plastique que quelqu'un avait jetée dans le parc.

4630 Toutefois, même s'il me tient à cœur, je vois aussi à la sécurité de mes enfants. Je trouve ça drôle parce qu'ici, personne beaucoup n'a parlé de la sécurité en fait des habitants des quartiers.

4635 Demeurant tout près ici, mes enfants viennent à l'école ici dans la même bâtisse et puis ils ont à traverser le boulevard Thérèse-Casgrain qui est juste là, à côté. Thérèse-Casgrain, c'est pas un boulevard, pardon, c'est une rue, qui est à deux (2) voies, normalement, avec des espaces de stationnement de chaque côté. Le matin, c'est quatre (4) voies, ça devient quatre (4) voies. Ça descend à deux (2) voies de large, de chaque côté.

4640 Alors c'est pas très sécuritaire pour nos enfants qui s'en vont à l'école et puis ils traversent la rue à la hâte parce qu'il y a tellement d'arrêts sur cette rue-là que c'est la course à "je ferai pas trop mon arrêt, je vais passer vite". Parce que là, ils se ralentissent pour pouvoir aller couper dans le nouveau stationnement des Galeries de la Capitale ou bien aller prendre

4645 l'autre. C'est un coin très très très très dangereux ici, là. Il y a pas grand monde qui en parle, puis je comprends pas pourquoi, parce que - puis je comprends pas pourquoi la commission scolaire est même pas ici pour débattre de ça, parce que c'est un coin très dangereux.

4650 En fait, les gens partent du boulevard Saint-Joseph et coupent au travers pour se rendre sur Lebourgneuf en bas, puis pour prendre route du Vallon. D'ailleurs, quand je viens reconduire mes enfants à l'école, s'il pleut ou quoi que ce soit, je me fais un grand plaisir de rouler au centre de la travée et de prendre mon temps. C'est notre manière à nous d'arrêter le trafic un peu.

4655 Alors ma question est la suivante: advenant le cas où route du Vallon ne se fait pas, excusez, le boulevard du Vallon ne se prolonge pas, est-ce que quelqu'un quelque part prévoit protéger les rues comme ici, où est-ce nous, on n'a pas besoin de ce débit-là qui déborde des autres artères.

4660 Je vois boulevard Pierre-Bertrand qui est à peu près pas utilisé, qui arrive sur Saint-Joseph qui est un boulevard à quatre (4) voies, et puis dans le secteur des Brumes, à côté, il y a une pancarte en arrivant dans le secteur, "Interdit aux gens qui ne sont pas résidents dans le quartier".

4665 Alors je les jalouse un peu parce que j'aimerais bien ça la mettre en bas de la côte ici de Thérèse-Casgrain, de dire de ne plus venir dans notre quartier si vous n'avez pas d'affaire ici. C'est là ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

4670 Très bien. Alors auparavant, je pense que je vous avais soulevé la question hier, mais il y avait pas eu de réponse.

Est-ce que vous avez un décompte des accidents dans le secteur?

4675 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

4680 On en a parlé tout à l'heure, j'ai devant moi un décompte des accidents qui sont survenus entre le 1^{er} janvier 1999 et le 31 décembre 2003 sur l'ensemble des rues du quartier le Mesnil et des Méandres, secteur où on a de la circulation de transit.

Je préférerais attendre avant de vous remettre ça pour vous donner, faire des comparables en termes de niveau de risque ou de taux critique d'accidents plutôt que juste vous donner cette information-là, très ponctuelle.

4685 C'est bien certain que si je regarde, là, sur Thérèse-Casgrain, bien, je vais voir qu'à l'intersection de la rue des Mûriers, il s'est produit deux (2) accidents. Qu'à l'intersection de Cécile-Vallerand, un (1) accident. Bon, je peux, là, les compter, comme ça.

4690 Mais je pense qu'il faut mettre ça en relation avec des situations qui peuvent prévaloir sur les rues résidentielles voisines, avec les mêmes caractéristiques d'aménagement, mais sur lesquelles il y a pas de circulation de transit pour venir montrer, finalement, comment cette circulation de transit là vient contribuer à diminuer le niveau de sécurité.

PAR LE PRÉSIDENT:

4695 Et comment est-ce qu'on assure la sécurité des enfants.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4700 Bon, je voulais juste poser une question à madame Desrosiers.

Vous demeurez sur quelle rue, ça va être plus facile dans ma réflexion.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

4705 Du Mousquet.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4710 Du Mousquet.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

4715 Oui, c'est la dernière, là.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4720 Oui. Est-ce qu'on pourrait afficher un plan, je vous illustrerais comment on traite la sécurité scolaire dans le quartier.

4725 Alors juste pour se situer, l'école est ici. Madame demeure dans le secteur ici, donc à l'est de la rue Thérèse-Casgrain. On a donc à assurer le déplacement en sécurité d'écoliers qui viennent du secteur à l'est, du secteur à l'ouest et également des gens qui viennent du nord. Évidemment, la circulation de transit principalement emprunte là, les rues Latreille, Lespérance, boulevard de la Morille, Thérèse-Casgrain.

4730 Donc ce qui a été fait pour les enfants qui demeurent dans le secteur ouest, il y a un trottoir qui a été aménagé sur le côté ouest de la rue, et les enfants peuvent se rendre à l'école sans avoir à croiser un grand nombre de véhicules et ils sont en sécurité. Ils peuvent aussi, via un passage piétonnier qui existe ici, et qui se prolonge jusque là, se rendre jusqu'à l'école.

4735 De l'autre côté, le cheminement qui est prévu, c'est que les enfants du secteur se rendent jusqu'au coin de la rue Lepage et du boulevard de la Morille, où il y a un brigadier scolaire qui les fait traverser la rue et de là, ils prennent le trottoir qui les conduit à l'école et ce, tout en demeurant en sécurité.

4740 On sait, par contre, qu'il y a de nombreux enfants qui vont prendre le corridor multifonctionnel qui est aménagé ici, sous les lignes d'Hydro-Québec, et qui vont remonter jusqu'au boulevard de la Morille et qui vont traverser entre intersection.

Il y en a d'autres qui vont marcher sur le trottoir qui a été aménagé sur la rue des Mûriers ici, traverser à l'intersection qui, effectivement peut être problématique sur le plan de la sécurité, et à ce moment-là, emprunter le trottoir jusqu'au boulevard de la Morille.

4745 Donc il y a un cheminement scolaire qui existe, un cheminement pour les écoliers qui existe, qui peut nous permettre d'amener ces gens-là en sécurité jusqu'à l'école.

4750 Le problème, avec des jeunes enfants, c'est qu'on ne peut pas toujours les contrôler et les inciter à utiliser le bon chemin. Une fois qu'ils sont partis de la maison, c'est pas toujours facile. Alors on connaît un petit peu ce que sont les enfants, on va arrêter, on va jouer un petit peu sur le coin du banc de neige, on va continuer, on va changer de chemin. Donc il y a une dynamique qui est pas facile avec les enfants.

4755 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

Madame.

4760 **PAR Mme LOUISE DESROSIERS:**

4765 C'est pas très sécurisant lorsque ça roule à cinquante kilomètres-heure (50 km/h) à deux (2) voitures de large, ça, ça suppose dans la place de stationnement, l'enfant est juste à côté du trottoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous avons passé par là et j'ai été étonné notamment par la largeur des rues. C'est une observation personnelle, là.

4770 **PAR Mme LOUISE DESROSIERS:**

Où la Ville n'a pas mis de lignes pour être certaine de pas être obligée de dire, ça c'est un stationnement, puis ça c'est une voie double.

4775 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame.

4780 **PAR Mme LOUISE DESROSIERS:**

Merci.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4785 Monsieur le Président, je pense que vous avez soulevé, là, un élément de conception de la route qui est fort important.

4790 La rue Thérèse-Casgrain de même que la rue du Mesnil sont des rues, de même que la Morille, sont des rues qui donnent l'accès au quartier. Elles ont été conçues il y a près d'une quinzaine d'années, à une époque où les préoccupations étaient peut-être pas les mêmes que celles qu'on connaît aujourd'hui.

4795 Si ces rues-là devaient être construites aujourd'hui, elles seraient moins larges que ce qu'on connaît. Parce qu'ailleurs, dans d'autres secteurs, on doit aujourd'hui faire des interventions sur des rues construites à peu près à la même époque, pour rétrécir ces rues-là et donner un niveau de sécurité un peu plus grand.

4800 Madame soulevait quelque chose qui est important, c'est que le gabarit de la rue fait qu'on peut circuler à quatre (4) de large mais c'est inconfortable, c'est pas tout à fait la bonne largeur, mais à deux (2), c'est juste un petit peu trop. Ça donne un peu d'espace, donc ça encourage les gens à circuler à deux (2) de large par direction.

PAR LE PRÉSIDENT:

4805 Merci.

4810

YVES BOLDUC

4815 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Yves Bolduc.

4820 **PAR M. PHILIPPE GUERRIER:**

Monsieur le Président, si on pouvait amener un petit point d'information en santé publique, très rapide dans ce domaine-là.

4825 Peut-être juste pour mentionner, monsieur le Président, à la personne qui vient de parler, que lors du processus d'évaluation environnementale, le ministère de l'Environnement communique l'étude d'impact à l'ensemble des organismes pertinents dont le nôtre. Et je voulais juste vous assurer que l'étude d'impact est soumise à notre équipe, au niveau régional, sécurité et milieu de vie, pour être plus précis, c'est le docteur Michel Lavoie qui, dans toutes les études d'impact, regarde les contenus sécurité.

4830 Donc pour répondre à la personne, c'est des choses qu'en santé publique on regarde toujours et le docteur Lavoie, même dans les commentaires adressés au ministère de l'Environnement, a suggéré que l'aspect sécurité soit dans les objectifs du projet.

4835 Par ailleurs, plus précisément, on se préoccupe de la sécurité aussi bien dans les milieux résidentiels qu'au niveau du corridor routier ou que dans l'espace récréatif, sachant qu'un espace récréatif, une des composantes pour qu'il ait du succès, c'est qu'il soit sécuritaire.

4840 Et par ailleurs, comme j'ai déjà mentionné cet après-midi, on a aussi une préoccupation dans le domaine des mesures d'urgence, à savoir se préoccuper si le projet a un intérêt pour ce qui est des interventions d'urgence dans le secteur, notamment dans notre réseau de la Santé, c'est-à-dire au niveau des interventions ambulancières.

4845 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci

Monsieur Bolduc.

4850 **PAR M. YVES BOLDUC:**

Bonsoir monsieur le Président.

4855 Je voudrais faire une intervention pour le bruit, comme on parle depuis tout à l'heure.
J'aimerais demander à mes confrères, est-ce qu'il y a des études ou avez-vous des rapports
d'études de bruit en dB de différents secteurs de la ville de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

4860 Alors vous m'adressez la question.

PAR M. YVES BOLDUC:

4865 Ah oui. J'aimerais vous demander ça, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4870 Alors merci. Alors donc, vous demandez, est-ce qu'il y a des études de détermination
de bruit dans différents microenvironnements...

PAR M. YVES BOLDUC:

4875 Dans différents secteurs, exemple, boulevard Laurier, exemple, boulevard Saint-Cyrille
à Québec. Un, sur les heures de pointe puis deux, en dehors des heures de pointe. Ça nous
donnerait une idée, je pense, du bruit qu'il va y avoir sur du Vallon.

4880 Il faut pas oublier non plus que du Vallon, il va y avoir du bruit, oui, durant les heures de
pointe. Mais passé neuf heures-neuf heures et demie (9 h- 9 h ½) le soir, lorsque tout le monde
est rentré dans son quartier, il y a plus juste une petite circulation interne.

PAR LE PRÉSIDENT:

4885 Je me demande pourquoi vous voulez aller voir l'intensité du bruit ailleurs, quand ce qui
vous intéresse, c'est le bruit à du Vallon.

PAR M. YVES BOLDUC:

4890 Oui, parce qu'hier, il a été fait mention, on leur demandait s'ils avaient des rapports de
bruit à différentes places. Puis je pense qu'un ministère, ça serait...

PAR LE PRÉSIDENT:

4895 Je vais acheminer votre question, j'ai pas de problème.

Madame Bernier est-ce qu'il y a des études, à ce niveau?

PAR Mme NANCY BERNIER:

4900 Non, on n'a pas d'études. Peut-être plus au ministère des Transports ou à la Ville, mais non.

PAR LE PRÉSIDENT:

4905 Je vais me tourner de leur côté.

Monsieur Guerrier, est-ce que vous avez...

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

4910 Bien en fait, dans le cas d'autres projets d'études d'impact, c'est sûr, on a été amené à consulter des documents dans lesquels il y avait des niveaux de bruits, c'est clair. Le meilleur exemple que vous connaissez, monsieur le Président, c'est par exemple une des dernières audiences publiques à Québec, comme le projet Alcan, où on avait des données sur le bruit routier à proximité de l'usine, c'est clair.

4915

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

4920 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

4925 En milieu urbain, à la Ville de Québec, il y a pas d'études spécifiques de bruit le long des grands axes routiers. Il y a, de façon très ponctuelle, lorsqu'il y a des plaintes qui sont formulées, il peut y avoir une analyse qui est faite pour répondre à une plainte. Mais de façon générale, une analyse bien organisée, là, il y en a pas.

4930 Et du côté du ministère évidemment, il peut y avoir certaines études qui existent le long des corridors autoroutiers, mais je pense qu'encore une fois, comparons des pommes avec des pommes, c'est des choses qui ont pas la même valeur, donc qui ne s'appliquent pas.

4930

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça va?

4935 **PAR M. YVES BOLDUC:**

Ça va.

Deuxième des choses...

4940 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, non, c'est une question, monsieur. Merci beaucoup.

4945

ALEXANDRE TURGEON

PAR LE PRÉSIDENT:

4950

Alors monsieur Alexandre Turgeon.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Bonsoir.

4955

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

4960

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Je sais pas, monsieur le Président, si vous me permettriez de revenir sur un acétate avant que je pose ma question.

4965

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4970

Sur un aspect qu'on a posé ce matin, lors de la visite, avant que je pose ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

4975

Bien sûr.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4980

Est-ce que c'est possible de présenter l'image qui présente l'endroit où le boulevard va traverser la rivière du Berger?

4985 Alors hier, monsieur le Président, quand j'ai vu la présentation, j'étais surpris, puis je me demandais à quel endroit ça traversait de cette façon-là. Parce que j'avais déjà visité depuis deux (2) ans, à quelques reprises, le site, et je connaissais le dénivelé, vous l'avez vu ce matin, il y a un dénivelé de plus de douze mètres (12 m), alors que sur l'image, donc on pourrait avoir entre le niveau de la rivière et le dessous du pont, un édifice de trois (3) étages, alors qu'on voit bien sur cette représentation-là qu'il y a un problème d'échelle, il y a pas la place pour mettre un bungalow, là, sous le pont.

4990 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Quelle est la distance entre le niveau de l'eau et le bas du boulevard, du pont?

4995 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Si ma mémoire est fidèle, ce matin, nous avons parlé de dix mètres (10 m). Dix mètres (10 m) sous le pont et avec le tablier, douze mètres (12 m).

5000 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors votre question, c'est?

5005 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Bien, ma question c'est, elles sont très belles les images, presque elles nous donnent le goût d'aimer le projet, là, mais j'ai de la misère avec ce genre de représentation là qui fausse la réalité et les impacts sur le milieu, sur la rivière du Berger. À l'endroit où ça va traverser, ça va être pas mal plus dramatique que ce qu'on nous présente là.

5010 Alors est-ce que c'est possible d'avoir une représentation plus fidèle de la réalité?

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous avons pensé à ça. Ma collègue va poser une question.

5015

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

La question, c'est pour monsieur Marc des Rivières.

5020 Alors, la traversée de la rivière du Berger se ferait à proximité d'une zone sensible, alors l'érosion, sensible aussi pour les ormes d'Amérique, mais ça, vous l'avez expliqué comme quoi il y a une contamination et que ça tend à disparaître, et il y a des frayères aussi, et il y a une fosse, la fosse la plus importante, qui est à ce niveau-là, et des couples de canards nicheurs.

5025 Alors pour moi, pourquoi le pont se trouve-t-il justement à ce niveau-là. Et est-ce que vous avez des possibilités de déplacer le tracé de façon à ce que le pont ne nuise pas à ce milieu-là.

5030 Et j'aimerais aussi avoir, après votre réponse, l'avis des personnes-ressources.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5035 Est-ce qu'on pourrait afficher l'image précédente, et je vais demander à monsieur Bédard de répondre à la question.

PAR M. SERGE BÉDARD:

5040 À l'origine, le pont devait passer, on le voit d'ailleurs, on le voit plus sur cette image-là, devait passer à l'origine un peu plus au sud, mais bon, le fait qu'on passait plus au sud, on était dans une trame boisée plus importante.

5045 On a décidé de remonter le tracé, légèrement vers le nord, pour profiter de la percée de la petite clairière qu'on voit du côté ouest de la rivière. Et puis comme on a dit, ce matin, évidemment les ajustements fins restent à faire pour être capable de maximiser l'utilisation de cette clairière-là pour diminuer le déboisement. Ça c'était pour ce qui est des impacts sur le boisé.

5050 Maintenant, pour ce qui est des impacts sur la rivière comme telle, les habitats aquatiques, la conception même du pont qui est très élevé et qui est installé vraiment sur le haut des berges, et le fait aussi qu'il y a pas de piles en rivière, il ne devrait avoir aucun impact sur le milieu aquatique. Ça c'est...

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5055 Mais je dois préciser que ce que je viens d'annoncer se trouve dans l'étude d'impact que vous avez déposée. C'est pas quelque chose que je dis de moi-même, mais c'est un constat de vous-même.

5060 Alors moi, la question c'est: est-ce que vous pouvez faire autre chose, trouver une autre alternative à ceci?

PAR M. SERGE BÉDARD:

5065 Actuellement, c'est le meilleur site pour traverser parce que les frayères identifiées, ce sont des frayères potentielles, et puis la construction du pont ne menace en aucune façon les frayères. C'est les méthodes de construction qui doivent être faites de façon adéquate, respecter les façons de travailler, les normes et les guides de ce qu'on appelle, chez nous, le

5070 cahier des charges et devis généraux, avec toutes les clauses environnementales. Si tout ça est respecté, c'est quelque chose qui est très courant chez nous, la construction de ponts, alors ça ne devrait pas affecter.

5075 Surtout la conception de ce pont-là est extrêmement élevée, est installé vraiment très haut sur les rives, ça assure vraiment une qualité, un respect de l'habitat aquatique et même terrestre des berges. Là-dessus, le pont est un très bon pont, très bien situé en termes environnemental. Moi personnellement, j'ai pas d'inquiétude.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5080 Alors je voudrais demander l'avis de madame Nancy Bernier concernant cette réponse.

PAR Mme NANCY BERNIER:

5085 Oui, en fait, nous, on considère que c'est un enjeu du projet, la traversée de la rivière du Berger. Évidemment, c'est des travaux qui sont importants, là, l'érection d'un pont. Surtout qu'à cet endroit-là, les talus de la rivière sont des dépôts meubles, qui sont très sensibles à l'érosion.

5090 Alors évidemment, comme monsieur Bédard le disait, ça passe beaucoup par les méthodes de travail qu'on utilise, les méthodes de protection pour éviter qu'il y ait un décrochement de ces talus. Alors c'est vraiment au niveau des plans et devis que le ministère de l'Environnement va pouvoir se prononcer de façon définitive sur l'impact, mais a priori, c'est vraiment susceptible à ce qu'il y ait des problèmes.

5095 On insiste aussi beaucoup sur l'encadrement qui doit être fait auprès de l'entrepreneur, la surveillance de chantier, pour que les mesures d'atténuation soient vraiment bien, soient efficaces, en fait.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5100 J'aurais voulu poser la même question, demander l'avis à la Société de faune et parcs, mais je pense qu'il n'y a personne.

5105 Donc la question suivante, ça serait pour monsieur des Rivières, c'est concernant justement la traversée de la rivière du Berger, vous nous avez expliqué le pont, pourquoi il est là, etc., c'est bien correct, mais est-ce que la conception du pont va faire partie du plan et devis que vous allez déposer, au cas où vous aurez votre certificat d'autorisation, ou avez-vous déjà un croquis ou un schéma, un plan et devis?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5110

Au moment où on se parle, le pont a pas fait l'objet d'une conception.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5115

Oui, mais pensez-vous l'inclure dans le plan et devis?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5120

Bien au moment de la réalisation, il va falloir qu'il y ait des plans et devis qui aient été préparés pour le pont, c'est évident.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5125

D'accord, et avez-vous pensé aussi...

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5130

Et ces plans et devis là, comme madame Bernier disait tout à l'heure, vont devoir être soumis et approuvés par le ministère de l'Environnement.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5135

Bien sûr.

Mais est-ce que vous avez pensé aussi au suivi?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5140

Suivi pendant les travaux?

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

Non, après.

5145

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Après les travaux?

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5150

Oui.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5155 Bien, je présume qu'effectivement, là, il devra y avoir un suivi, monsieur Bédard pourrait donner des détails.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

5160 Un plan de suivi, oui. Il sera proposé, c'est ça.

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

5165 Alors ça répond à votre question, monsieur Turgeon?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

5170 Alors j'avais une question à deux (2) volets, je vais me limiter au premier volet, étant donné l'heure.

PAR LE PRÉSIDENT:

5175 Pardon, j'ai pas compris.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

5180 J'avais une question à deux (2) volets, je vais me limiter au premier volet, étant donné l'heure et je reviendrai demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

5185 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

5190 Dans les documents de la Ville de Québec, monsieur des Rivières l'a répondu à plusieurs reprises depuis hier, la Ville justifie le projet pour être capable de desservir adéquatement la nouvelle population avec les cinq mille (5000) nouvelles unités d'habitation, dans le prolongement de l'axe du Vallon.

Dans multiples documents de la Ville de Québec, dont le Plan stratégique 2004-2008, dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement de 94, qui sont toujours celles en vigueur, on dit qu'il faut consolider les pôles de quartiers existants.

5195 Alors ma question: est-ce que la Ville de Québec a identifié les pôles de quartiers existants dans les huit (8) arrondissements de la ville? Est-ce qu'elle a identifié dans ces pôles de quartier là, et dans les axes structurants desservis par transport en commun, les terrains vacants déjà desservis en routes, égouts et aqueducs qui peuvent être développés et qui sont en principe les priorités de développement? Et est-ce qu'elle a identifié le nombre potentiel
5200 d'habitations et de pieds carrés commerciaux et de bureaux qui peuvent être construits sur ces terrains-là?

PAR LE PRÉSIDENT:

5205 Alors monsieur Turgeon, c'est la question que j'ai posée hier, que j'ai reposée aussi aujourd'hui, et pour laquelle le promoteur s'est engagé à faire une présentation complète et probablement demain après-midi, je souhaiterais du fond du cœur que vous y soyez si vous étiez disponible, parce qu'il y aura probablement une discussion majeure sur cet aspect-là.

5210 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Je suis pas là à deux heures (2 h), je vais être absent en début d'après-midi.

PAR LE PRÉSIDENT:

5215 Mais vous aurez de toute façon toute l'information dans les transcriptions.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

5220 Mais si on vous présente la politique de planification des nouveaux lotissements, nous, on n'arrive pas à comprendre comment la Ville peut justifier des nouveaux développements là.

PAR LE PRÉSIDENT:

5225 De quelle politique vous parlez?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

La politique de la Ville sur les nouveaux lotissements résidentiels.

5230 Est-ce que c'est ça que la Ville va vous présenter demain après-midi?

PAR LE PRÉSIDENT:

5235 Pardon? Bien c'est-à-dire, ça la touche pas mal. Nous, ce que nous avons demandé, c'est conformément un peu aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, c'est d'identifier les secteurs considérés centraux, périphériques, ancestraux, celles

qui ont été dévitalisées, celles qui méritent d'être revitalisées, de déterminer leur potentiel en termes de logements et de nous indiquer quelles sont les priorités de la Ville en cette matière.

5240

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

D'accord.

5245

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que ça rejoint pas mal votre question.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

5250

J'espère qu'on va avoir la réponse à ces questions-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

5255

Ah, il le faut, monsieur.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Merci.

5260

LOUIS LESAGE

5265

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Louis Lesage.

PAR M. LOUIS LESAGE:

5270

Monsieur le Président, les Commissaires, rebonsoir. Je vais y aller sans préambule aucun.

5275

Alors est-il envisageable de construire le prolongement de l'axe du Vallon sans toutefois réaliser le développement urbain qui y est associé, et ainsi répondre à l'ensemble des orientations gouvernementales, en matière d'aménagement, tel que présenté cet après-midi. Comme par exemple, gérer avec une vision et selon une approche de gestion intégrée, c'est-à-dire tenir compte des besoins de tous les utilisateurs; protéger les sites d'intérêt et fauniques, on a appris tout à l'heure que les boisés urbains et les friches ont une valeur écologique significative; assurer la biodiversité, on peut mentionner que c'est le seul endroit où on peut

5280

observer des rapaces en plein cœur géographique de la ville de Québec, des buses, des crécerelles, des busards, des urubus, etc., donc c'est une richesse qui est non négligeable aussi. Il y a beaucoup de gens qui font des kilomètres pour voir des rapaces, nous, on les a en plein cœur de la ville de Québec.

5285

Autre objectif, c'était de réhabiliter des milieux naturels perturbés, comme par exemple le déboisement qui a eu lieu pour l'agriculture qui est aujourd'hui laissée en friche. C'est qu'avant les friches, il y avait du bois, d'accord. Donc on parle de réhabiliter des milieux naturels perturbés; faire du développement socioéconomique en protégeant l'environnement et en consolidant les pôles existants, par exemple, redonner à la rue Racine et le boulevard Valcartier, leurs caractères commerciaux d'antan. On sait que c'est des milieux qui ont souffert énormément suite aux magasins à grande surface, donc c'est des milieux qui sont délaissés, etc., etc.

5290

5295

Donc bref, la Ville peut-elle stopper le lotissement des promoteurs et l'émission des permis de construction et ainsi répondre aux orientations précédemment énumérées. Bref, peut-on acheter ces lots?

PAR LE PRÉSIDENT:

5300

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5305

Si je me réfère aux orientations gouvernementales, en page 14 et en page 15, je vais me permettre de lire brièvement deux (2) objectifs:

5310

"Consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres urbains existants de chacune des cinq (5) parties composant la CMQ 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."

5315

La présentation que monsieur Bédard fera demain démontrera que la réflexion que nous avons faite sur les nouveaux lotissements répond à cette préoccupation-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

5320

Je pense que si vous répondez à la question de cette façon-là, ça va m'obliger à intervenir, et si j'interviens, on verse dans un très long débat.

Donc ce que je propose, c'est que vous répondiez ponctuellement à la question, est-ce que c'est possible de procéder au prolongement de l'axe du Vallon sans favoriser le développement résidentiel?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5325

Je pense qu'il est pas possible, au moment où nous sommes rendus, d'empêcher le développement résidentiel à l'ouest du boulevard du Vallon. Les rues sont en construction, il y a quatre-vingt-quinze (95) maisons déjà qui vont être livrées, il y a des centaines de terrains qui ont été vendus.

5330

Alors dans un contexte comme celui-là, ça me semble difficile, à moins d'embarquer dans une procédure judiciaire avec des dédommagements qui seraient énormes.

PAR LE PRÉSIDENT:

5335

Mais enfin, entre le fait que trois cents (300) résidences sont en construction et un potentiel de quatre (4000) ou cinq mille (5000) logements, il y a quand même une différence.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5340

Alors à ce moment-là, on va revenir à un petit peu la présentation qu'on va faire demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

5345

D'accord. Non, non, à cause de l'heure, si on commence, on en a pour au moins pour une heure.

Mais je peux vous assurer que cette question-là est fondamentale et nous allons la toucher demain.

5350

PAR M. LOUIS LESAGE:

J'aimerais juste m'assurer que demain, on mette en lumière que les orientations gouvernementales sont contradictoires dans le projet qui nous concerne.

5355

PAR LE PRÉSIDENT:

On va voir, on va les examiner demain.

5360

PAR M. LOUIS LESAGE:

Du moins, en tout cas, celles que j'ai énumérées versus celles qui sont proposées semblent contradictoires et pourtant proviennent d'un même document.

5365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va l'examiner demain.

5370 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

Parfait, je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

5375 Merci à vous.

CLAUDINE MARTINEAU

5380

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Claudine Martineau.

5385 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Bonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

5390

Bonsoir madame.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

5395 Ma question est le domaine Maizerets, qui à mon avis, est le plus beau parc de la ville de Québec, est longé par l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Comment se comporte l'écosystème?

5400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Bernier, avez-vous des informations à ce niveau?

PAR Mme NANCY BERNIER:

5405

Non, j'ai pas d'information, malheureusement.

PAR LE PRÉSIDENT:

5410 Bon, écoutez, demain matin, demain après-midi, pardon, madame Dubreuil sera avec nous, de la FAPAQ. Je pourrai certainement conserver la question et la lui relancer si vous n'étiez pas ici.

5415 Si vous êtes ici avec nous, bien, je vous laisserai la possibilité de la lui poser et je vous demanderais de remettre votre nom à madame AL-Hayek pour qu'elle puisse vous passer en premier.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

5420 Merci infiniment.

PAR LE PRÉSIDENT:

5425 Merci madame.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5430 Excusez, monsieur le Président, bon, monsieur Bertrand et peut-être monsieur Pronovost aussi du Service d'environnement de la Ville pourraient répondre à la question de madame.

PAR LE PRÉSIDENT:

5435 Allez-y, ça me fait plaisir.

PAR M. MARC BERTRAND:

5440 D'abord pour vous informer que le parc nous appartient. Il est géré par la Ville, je pourrais avoir les informations, là, à nos bureaux. Mais probablement que la Ville est aussi bien en connaissance de cause que nous.

PAR LE PRÉSIDENT:

5445 Faites un premier pas, je me retournerai du côté...

PAR M. MARC BERTRAND:

Non, à ma connaissance, il y a aucun impact présentement sur les écosystèmes, tout se porte très bien, mais je vérifierai auprès des ingénieurs forestiers chez nous.

5450 D'autre part, les informations les plus à l'heure – excusez-moi, c'est la fatigue – sont probablement celles de la Ville...

PAR LE PRÉSIDENT:

5455 D'accord. Alors...

PAR M. MARC BERTRAND:

... qui gère le parc.

5460

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur.

5465 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Alors je vais inviter monsieur Pronovost, du Service de l'environnement, à répondre à la question.

5470 **PAR M. RENÉ PRONOVOST:**

Oui, effectivement, la Ville gère ce parc-là et c'est un parc de vingt-sept hectares (27 ha) qui est bordé par l'autoroute Dufferin-Montmorency. Et il y a des boisés d'essences pionnières et des boisés matures à l'intérieur de parc-là et il a été protégé depuis l'acquisition de la Ville en 1979 et il a été acquis par la Commission de la Capitale nationale, en 2002.

5475

La Ville a intervenu dans une zone déboisée, un ancien dépôt à neige pour en faire un arboretum, et maintenant a ciblé vraiment ses interventions pour en faire un parc récréatif axé sur les sciences de la nature, sur la botanique et sur la foresterie urbaine.

5480

Donc l'ensemble des boisés, à l'intérieur de ce parc-là, se comporte très bien. L'état de santé est classé très bonne.

PAR LE PRÉSIDENT:

5485

Merci monsieur.

Voilà madame.

5490 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Merci. Alors j'ai pas besoin de me présenter en arrière, merci. Mais je vais passer demain pareil.

5495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Ça sera avec plaisir qu'on vous reverra.

5500

ROBERT MARTEL

PAR LE PRÉSIDENT:

5505 Monsieur Robert Martel.

PAR M. ROBERT MARTEL:

Bonsoir. Est-ce qu'on peut parler de feux de circulation?

5510

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pouvez parler de tout ce qui est relié au projet.

5515 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Alors pour...

PAR LE PRÉSIDENT:

5520

En question!

PAR M. ROBERT MARTEL:

5525 Oui, oui, en question bien sûr.

5530

Imaginons que le boulevard Bastien est le point A, l'avenue Chauveau, le point B et le boulevard Lebourgneuf, le point C. La synchronisation des feux de circulation sera-t-elle du point A à B ou de A à C et également, les intersections où il y aura des feux de circulation, parce qu'il est prévu d'avoir dix (10) feux de circulation, est-ce que les personnes qui voudront s'engager dans du Vallon pourront tourner à droite alors que c'est interdit dans plusieurs rues de la ville de Québec?

PAR LE PRÉSIDENT:

5535 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5540 C'est certain que le boulevard du Vallon, de Lebourgneuf à Bastien, va être considéré comme un réseau de synchronisation. On aura un réseau avec, je pense que c'est onze (11) carrefours, et ce sera un bloc, un réseau. Donc ça va être géré comme un ensemble.

5545 En ce qui a trait au virage à droite au feu rouge, il est trop tôt actuellement pour déterminer si le virage à droite au feu rouge sera permis ou pas. Il y a plusieurs paramètres qui entrent en ligne de compte, des questions de distance, de visibilité, des questions également avec les feux de piétons, il y a toute une série de paramètres, là, qui doivent être pris en considération. Et il y aura, en temps opportun, une analyse spécifique du niveau de sécurité de chaque intersection qui sera faite pour déterminer si c'est opportun ou pas de le permettre.

5550 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que cette synchronisation pourrait favoriser à freiner la vitesse sur le boulevard?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5555 Lorsque les feux sont relativement rapprochés, la synchronisation peut effectivement contribuer, je dirais, à éviter qu'il y ait des pointes de vitesse. Parce qu'à ce moment-là, les gens vont se déplacer plutôt en peloton et on a un meilleur contrôle de la vitesse, à ce moment-là. Ça peut être possible de le faire.

5560 Mais il faut comprendre une chose. Lorsqu'il va être rendu onze heures (11 h) le soir ou deux heures (2 h) du matin, et que le feu va venir vert, si vous accélérez, le prochain va être rouge, vous allez arrêter. Mais si vous arrivez dans le milieu de la phase, vous êtes peut-être capable de circuler, à ce moment-là, plus rapidement que le cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

PAR M. ROBERT MARTEL:

5570 Dans la première partie, je n'ai pas eu ma réponse.

5575 Moi, je voulais savoir si on part de Loretteville, au Bastien, en direction des Galeries de la Capitale, est-ce qu'on peut le faire dans un seul trait, un peu comme le boulevard l'Ormière, on peut le faire, actuellement, quand on part du boulevard de la Capitale et on monte à Loretteville sans aucun arrêt, si on va à la limite permise.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

5580 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Il est trop tôt pour que je puisse répondre à cette question-là. C'est possible qu'il y ait un arrêt à Chauveau, là, et puis c'est possible qu'il y ait plusieurs plans de synchronisation, selon les périodes de la journée.

5585

Je vous donne l'exemple, probablement qu'en période de pointe du matin, on va favoriser le mouvement en direction sud, le soir, on va favoriser le mouvement en direction nord; aux autres moments de la journée, il faudra ajuster tout ça en fonction des débits et la même chose, on s'approche des Galeries de la Capitale, alors il y a une problématique d'entrée et de sortie de centre d'achats.

5590

Donc on peut pas répondre à ça, là, comme ça. C'est l'étude sur le fonctionnement des feux qui déterminera la meilleure approche ou l'approche la plus efficace pour gérer cet axe-là.

5595 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

5600

Alors merci.

Alors voici, c'est ce qui termine la troisième...

5605 **PAR M. PHILIPPE GUERRIER:**

Monsieur le Président, j'aurais peut-être un point d'information à donner ou aussi un petit peu une question.

5610

Comme vous le savez peut-être, le ministère de l'Environnement nous a demandé de faire des commentaires sur un autre projet qui a lieu à Québec actuellement, qui est la Promenade Samuel-de-Champlain, projet dans lequel on nous a parlé de la possibilité de mettre sur pied des carrefours giratoires, ou du moins, si ma mémoire est bonne, un carrefour giratoire.

5615

Donc dans notre préoccupation de santé publique, au niveau sécurité, j'observe que dans ce projet-ci, on n'en parle pas et peut-être que ça serait intéressant de nous dire, en santé

publique, pourquoi dans un projet, celui du boulevard Champlain, on parle d'un carrefour giratoire et pourquoi, dans le projet du boulevard du Vallon, on n'en parle pas.

5620

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

5625

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans le cas du boulevard du Vallon, c'est une hypothèse qui a été envisagée à un certain moment lors de la conception du projet. À l'époque, on nous avait dit que les débits de circulation, entre le boulevard du Vallon et les rues transversales, risquaient d'être fort déséquilibrées. Prenons l'intersection Morille et du Vallon, c'est presque du dix (10) pour un (1). À ce moment-là, les gens qui sont sur la rue secondaire, pourraient éprouver de grandes difficultés à s'insérer dans le giratoire. Ça c'est un élément.

5630

L'autre élément, et ça on a, je dirais, là, c'est un peu plus intuitif, au sens où on n'en a pas, mais pour le piéton, le giratoire, ce n'est pas nécessairement l'aménagement le plus sécuritaire. Et pour les cyclistes non plus, et rappelons-nous qu'on a une piste cyclable tout le long.

5635

Et je disais, je sais pas si c'est cet après-midi ou hier, il y a, à la Ville de Québec, depuis près de vingt (20) ans, une grande préoccupation en matière de sécurité piétons, la preuve étant que soixante-dix pour cent (70 %) de nos feux de circulation sont équipés de phases exclusives pour piétons. On retrouve pas ça nulle part ailleurs, et surtout pas à Montréal.

5640

Donc dans ce contexte-là, l'implantation du giratoire n'est pas pour le piéton quelque chose qui était intéressant. Et on ne le retenait pas, d'autant plus qu'on parle de lien de quartier à quartier, Mesnil-Méandres, les équipements, entre autres l'école est sur un côté. Donc on voyait pas ça comme étant l'équipement de contrôle optimal. Donc on ne l'a pas retenu.

5645

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors merci.

5650

PAR M. GUY GERMAIN:

Et juste pour compléter, dans le même ordre d'idée...

5655

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

5660

PAR M. GUY GERMAIN:

5665 Complément d'information, puisque la Promenade Samuel-de-Champlain nous
concerne, le carrefour giratoire avait essentiellement pour but et a toujours essentiellement pour
but de ralentir la circulation sur le boulevard Champlain qui est excessive, ce qui n'est pas le
cas, dans cette situation-ci.

5670 Et en effet, en marge du carrefour giratoire, il faut prévoir aussi des aménagements pour
les piétons. Donc c'est pas l'aménagement le plus convivial pour les piétons, mais qui
permettrait de ralentir la circulation. Je pense pas que ce soit le cas, dans ce cas-ci.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5675 Et j'ajouterais, si ma mémoire me fait pas défaut, puis vous me corrigerez, il y avait le
carrefour giratoire comme élément signal aussi, comme ralentisseur, et il était même question
de prévoir un feu de circulation pour assurer la traversée du piéton. Donc on arrivait avec un
double contrôle, pas simplement un carrefour giratoire conventionnel comme on retrouve
généralement en Europe.

5680 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je vous remercie à tous et à toutes. Ceci clôt la troisième séance de la première
partie de l'audience publique.

5685 Je vous souhaite une très bonne nuit et à demain treize heures trente (13 h 30).

5690 SÉANCE AJOURNÉE AU 6 MAI 2004 À TREIZE HEURES TRENTE (13 H 30)

5695 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.

5700