

**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 4

Séance tenue le 6 mai 2004 à 13 h 30
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 6 MAI 2004	
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI	
MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	1
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR.....	10
PÉRIODE DE QUESTIONS	
Mme CLAUDINE MARTINEAU	25
M. FRANÇOIS LAINÉ.....	40
Mme SOLANGE BLOUIN	43
M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND.....	46
M. LAURENT OUELLET.....	51
M. PIERRE LATERRIÈRE.....	53
Mme LOUISE DESROSIERS	63
REPRISE DE LA SÉANCE	
Mme SOLANGE BRASSARD.....	67
Mme LOUISE GOSSELIN	76
Mme LYNE GUAY	80
M. CLAUDE PERRON.....	82
Mme FRANCINE BOURASSA	86
M. LOUIS LESAGE	94
M. JEAN CLOUTIER	99
M. CHRISTIAN SAVARD.....	105
M. PASCAL LALIBERTÉ	114
M. JEAN-BAPTISTE MAUR	115
Mme JULIE MOLARD	119

SÉANCE DU 6 MAI 2004
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonjour, bienvenue à cette quatrième séance de la première partie de l'audience publique.

10 Puisque pratiquement tous les participants sont en arrière pour s'inscrire, avant même de commencer à dire quoi que ce soit, je pourrai vous aviser que le registre est ouvert, qu'il y aura une question par personne et que toutes les personnes seront considérées cet après-midi, en se croisant les doigts.

15 Alors cet après-midi aussi fera l'objet d'une présentation spéciale en tout début de séance, comme nous l'avions prévu, une présentation par le promoteur sur le potentiel de développement résidentiel dans les secteurs centraux, ancestraux, périphériques, dans les secteurs dévitalisés ou en voie de dévitalisation, sur les terrains vacants desservis et dans les secteurs de recyclage des bâtiments.

20 Alors c'est une présentation qui devrait durer une quinzaine de minutes, quinze (15) à vingt (20) minutes, et suivra ensuite, bien sûr, une période de questions aussi par la Commission, et j'espère aussi par les participants, à ce sujet-là précis, bien qu'encore une fois, comme je l'ai dit à la première séance, il ne s'agit pas d'une séance complète thématique.

25 Donc je vous rappelle, à toutes les personnes qui sont en arrière, que je vous demande et je vous conjure de ne pas faire de longs préambules. Hier soir, je pense par la fatigue, le monde était porté à introduire sa question d'une façon assez longue, essayez de vous tenir à l'essentiel et nous essaierons aussi d'obtenir, mettre tous les efforts nécessaires pour obtenir
30 les réponses aux questions que vous nous soumettez.

Je rappelle enfin que la Commission ne tolérera aucune forme de manifestation de la salle, envers quiconque, et qu'il est strictement interdit de fumer dans la salle.

35

DÉPÔT DE DOCUMENTS

40 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Tout juste avant la présentation par le promoteur, j'ai un certain nombre de documents à appeler.

45 Tout d'abord au promoteur, le taux d'accidents dans la zone d'étude, est-ce que vous l'avez soumis?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

50 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce document intègre la ventilation des accidents autos-piétons-cyclistes?

55 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui. Prenons l'exemple, là, des rues Thérèse-Casgrain, Morille, Latreille, Lespérance, sur une période de cinq (5) ans, quarante-six (46) accidents sont survenus. Un seul accident impliquait un piéton;et ça représente deux kilomètres (2 km) de rue, donc un taux moyen d'accident de quatre point six (4,6) accidents-année par kilomètre de rue.

60 Alors que sur des rues voisines, résidentielles, construites de la même façon, on a un taux de zéro virgule quatre-vingt-dix-huit (0,98).

65 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc l'élément comparatif est ici.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

70 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

75 Merci.

L'estimation du coût d'acquisition des terrains nécessaires pour la réalisation de l'option 2.

80 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Pas encore, on travaille dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

85 Très bien.

La ventilation du coût du projet avec l'ajout de deux (2) voies réservées au sud de Chauveau?

90 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui, on déposera le document. Ça représente une dépense additionnelle de deux point trois millions de dollars (2,3 M\$).

95 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Le document sera déposé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

100

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

105

Ensuite, au ministère de la Santé. Ah, monsieur Guerrier n'est pas arrivé. D'accord.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

110

Peut-être, monsieur le Président, suite à un commentaire que monsieur Guerrier a formulé hier, entre autres sur l'accessibilité des véhicules d'urgence, la préoccupation que le ministère de la Santé pouvait avoir, nous déposerons, là, probablement dans une dizaine de jours, un avis écrit du Service des incendies de la Ville de Québec, concernant l'impact que l'aménagement du boulevard du Vallon aurait sur les temps de réponse des véhicules d'urgence du Service des incendies.

115

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

120

Il y aurait un certain nombre d'autres documents aussi. La présentation sur le transport en commun d'hier, est-ce que ça a été déposé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

125

Ça va être déposé, c'est ici à l'arrière.

PAR LE PRÉSIDENT:

130 La part du financement du transport en commun par les gouvernements dans les autres pays du G7.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

135 Aussi, c'est déposé.

PAR LE PRÉSIDENT:

Le tableau synoptique résumant les principaux traits de l'étude de circulation?

140 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

C'est déposé aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

145 Situation actuelle, situation 2021.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

150 C'est beau.

PAR LE PRÉSIDENT:

155 La part modale de l'autobus sur du Vallon, existant sur voies réservées?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Aussi, déposé.

160 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et la politique en matière d'activités physiques, sportives et de plein air de la Ville de Québec?

165 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Également.

PAR LE PRÉSIDENT:

170

Merci infiniment.

Madame Bernier, il s'agissait pour vous de déposer un document sur le portrait de la qualité de l'air dans la Communauté métropolitaine de Québec, et la localisation des stations d'échantillonnage?

175

PAR Mme NANCY BERNIER:

Ça a été déposé et on a déposé aussi un bilan des émissions de gaz à effet de serre, l'évolution des émissions de gaz à effet de serre de 1990 à 2001, par secteur, par grand secteur.

180

PAR LE PRÉSIDENT:

185

Merci infiniment.

Le ministère des Affaires municipales, il y avait le rapport d'étape, portrait diagnostic, orientations gouvernementales, je pense que ça a été déposé

190

PAR M. PATRICK TAVAN:

Oui, ça a été déposé, une copie, je pense.

PAR LE PRÉSIDENT:

195

Le projet de schéma d'aménagement révisé?

PAR M. PATRICK TAVAN:

200

Aussi, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

205

L'avis gouvernemental sur le projet du schéma d'aménagement?

PAR M. PATRICK TAVAN:

Oui aussi.

210 **PAR LE PRÉSIDENT:**

La présentation d'hier?

215 **PAR M. PATRICK TAVAN:**

Vous l'avez eue, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

220 Et le document sur l'organisation municipale.

PAR M. PATRICK TAVAN:

225 Oui, je pense que oui, c'était à propos du - j'étais pas là hier après-midi. Mais je pense que Maurice a dû vous déposer tout ça, une copie.

PAR LE PRÉSIDENT:

230 Si vous pouvez parler un peu plus fort. Ça serait gentil

PAR M. PATRICK TAVAN:

OK, je suis pas habitué à ça.

235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je vous demanderais juste de faire la vérification tout à l'heure avec les analystes pour vous assurer que le document a été bel et bien déposé

240 **PAR M. PATRICK TAVAN:**

D'accord. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

245 Alors voilà qui...

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

250 Monsieur le Président, il y a d'autres documents que nous...

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, oui, j'y arrive. Je pense que j'ai des surprises.

255

Alors toujours au promoteur, la présentation sur la mobilité.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Le document est déposé.

260

PAR LE PRÉSIDENT:

OK. Le temps de déplacement sans et avec le projet, en automobile, pour le parcours Lebourgneuf-centre-ville ou Lebourgneuf-Sainte-Foy, aux heures de pointe.

265

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Ça sera déposé ultérieurement.

270

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans quelques jours?

275

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

À la pause, tout à l'heure, après la pause, on pourra vous dire exactement, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

280

Très bien. Le temps de parcours en autobus à partir des différents secteurs de la zone d'étude vers le centre-ville et vers Sainte-Foy?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

285

Oui, on le dépose à l'instant.

PAR LE PRÉSIDENT:

290

Très bien. Votre réflexion sur comment qualifier les gaz à effet de serre émis actuellement par la circulation automobile, et comment simuler les quantités avec le projet? Vous deviez réfléchir à ça.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

295

Après la pause, on pourra vous proposer quelle sera notre approche là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

300

L'étude fiscale du développement résidentiel projeté, si existant?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

305

Alors il y a une étude fiscale que nous déposons pour le secteur au nord de l'avenue Chauveau. Alors un projet de deux mille (2000) unités de logements qui nécessitait un investissement municipal de deux millions (2 M\$) et qui rapporte, à long terme, douze millions de dollars (12 M\$) à la Ville.

310

Pour ce qui est du secteur les Méandres, étant donné qu'il y a aucun investissement municipal, ou si ce n'est cinquante mille dollars (50 000 \$), il y a aucune étude d'impact fiscal qui a été faite.

PAR LE PRÉSIDENT:

315

D'accord. Le document sera déposé.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

320

On dépose le document.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ensuite, vous deviez aussi définir ce qu'est une communauté compacte.

325

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans la présentation de monsieur Bédard, tout à l'heure, on définira ce qu'est...

PAR LE PRÉSIDENT:

330

Très bien, et la densité résidentielle prévue dans la zone d'étude?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

335

Egalement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Également.

340

Au ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, il y avait les programmes gouvernementaux de financement pour la protection de la biodiversité du parc et pour la préservation de l'eau de la rivière du Berger.

345

PAR M. PATRICK TAVAN:

On va faire une demande, pour voir, pour aller les chercher.

PAR LE PRÉSIDENT:

350

D'accord, je vous remercie.

Et puis finalement, la Commission de la Capitale nationale, il y avait l'état de l'écosystème du domaine Maizerets qui est bordé par l'autoroute Dufferin-Montmorency.

355

PAR M. MARC BERTRAND:

Je me suis tout simplement informé à notre ingénieur forestier qui confirme que la qualité phytosanitaire du boisé est excellente, comme le disait hier monsieur Pronovost de la Ville de Québec.

360

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci infiniment. Donc vous ne déposerez pas de document?

365

PAR M. MARC BERTRAND:

On n'a aucun document, on n'a pas la gestion, c'est au propriétaire, mais on sait, d'après tous les documents qu'en effet, il y a aucun problème phytosanitaire dans le boisé.

370

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci infiniment.

375

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur des Rivières, nous vous écoutons.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

380

Peut-être, monsieur le Président, je voudrais également déposer une cassette vidéo produite par le ministère des Transports sur laquelle on explique la politique sur le bruit routier, ce qui est suivi par le ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

385

Très bien.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

390

Nous déposons également une esquisse du pont de la rivière du Berger, là, suite aux commentaires qui ont été formulés hier. Au besoin, il y a des explications qui pourront être données sur cette esquisse-là.

395

Je pense que ça fait le tour des documents que nous déposons.

PAR LE PRÉSIDENT:

400

Je vous remercie.

PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR

PAR LE PRÉSIDENT:

405

Alors nous vous écoutons.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

410

Alors j'inviterais monsieur Serge Bédard, de la Division de l'urbanisme du Service d'aménagement du territoire, à nous faire une présentation sur la problématique des nouveaux lotissements résidentiels.

PAR M. SERGE BÉDARD:

415

Oui alors bonjour. Donc ce qu'on vous présente, c'est une démarche de planification qui a été réalisée en 2003, à la Ville de Québec, et où il y a eu, ça a abouti à une adoption d'une résolution par le conseil municipal de la Ville de Québec. Donc une position ferme de la Ville à ce sujet-là.

420

Et ce qu'on devait faire, c'est identifier les priorités en termes de développement des zones résidentielles. Donc là où on doit ouvrir des rues, quelles sont les priorités à émettre, donc quels sont les secteurs où on peut différer le développement et les secteurs qu'on doit prioriser pour le développement.

Pourquoi on nous a demandé ça, c'est qu'il y avait plusieurs demandes d'ouverture de rues lors la création de la nouvelle ville, partout sur le territoire, et il fallait faire donc une nouvelle planification. Chaque ville avait une planification, là, qui était cohérente à l'intérieur de ses limites, mais avec la nouvelle ville, donc il fallait établir, là, quelles étaient les priorités.

On a voulu aussi établir cette priorité-là avec des critères. Donc être le plus objectif possible, établir donc des indicateurs qui permettraient ensuite de prendre une décision. Et ces indicateurs-là, on avait des objectifs, là, qu'ils devaient atteindre, c'est-à-dire arrimer le plus possible le développement urbain aux secteurs existants; on voulait aussi arrimer ce développement-là au transport en commun, le plus possible; préserver le plus possible les espaces naturels et, finalement, favoriser l'équilibre des finances publiques. C'était des grands objectifs qu'on voulait.

Donc essentiellement, l'approche retenue, donc il fallait, dans un premier temps identifier ces zones-là et les critères, ils sont au nombre de sept (7) que vous voyez, donc il y a les périmètres d'urbanisation, il y avait déjà dans le schéma d'aménagement de la CUQ des périmètres, donc selon la localisation de ces zones-là, où ces zones-là se situent-elles selon le périmètre d'urbanisation, par rapport au transport en commun. Est-ce que ces zones-là pourraient être bien desservies avec le réseau actuel d'aqueduc, d'égout, le réseau pluvial. Ces zones-là, dans quel milieu naturel se situent-elles et les équipements récréatifs, est-ce qu'ils peuvent bien desservir ces zones-là.

Donc c'était les critères qu'on a voulu employer pour évaluer les zones à développer et après tout ça, il y a une synthèse des résultats qui aboutit donc à une décision.

Donc vous avez ici sur la carte de la ville de Québec, l'ensemble de la ville de Québec, des territoires qui peuvent être développés à des fins résidentielles avec des ouvertures de rues. Donc vous avez par exemple, ici, le secteur Chaudière, proche de Sainte-Foy. Bon le secteur dans Duberger. Les Méandres, ici, donc dans tout le secteur de Lebourgneuf, dans l'axe du Vallon. Les secteurs dans Charlesbourg, Beauport. Vous en avez dans le secteur de Val-Bélair, Lac-Saint-Charles, Saint-Émile.

Donc un peu partout sur le territoire, il y a des zones où le zonage est résidentiel, donc où des rues peuvent être ouvertes et des logements créés à ce sujet-là.

On a voulu, dans un premier temps, établir le potentiel résidentiel pour l'ensemble du secteur. C'est des données qui datent de l'année dernière. Donc on a identifié les logements potentiels via de nouveaux lotissements, donc avec des ouvertures de rues, à quarante mille

465 (40 000) nouveaux logements. On a fait une mise à jour tout dernièrement, de toutes les prévisions, on arrive présentement à un total de trente-six mille huit cent quarante (36 840) au moment où on se parle. Donc trente-six mille huit cent quarante (36 840) logements de faible densité surtout.

470 On s'est dit également qu'on pourrait avoir d'autres logements par une augmentation de la densité. Un peu comme on fait dans le projet du Vallon, et je vais en profiter pour parler un peu de ce qu'on appelle un développement compact, ce qu'on voulait dire par ce terme-là.

475 C'était tout simplement qu'on pourrait développer des nouveaux quartiers avec une plus grande diversité de densités. Donc pas uniquement des quartiers de faible densité, mais aussi des quartiers où il y a de la moyenne densité, où il y a de la plus haute densité, où il y a aussi des services et commerces de quartier à proximité, comme on l'a vu aux intersections de du Vallon, où les mouvements de piétons aussi peuvent être possibles. Donc c'est à peu près ça qu'on voulait entendre par développement compact.

480 Et j'en profiterais également pour vous donner le nombre de logements à l'hectare, les densités, comme vous nous l'aviez demandé, pour le projet du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

485 Juste une seconde, pour que je comprenne cette planche que vous avez sur l'écran. Quand vous dites des logements potentiels, par recyclage et agrandissement, douze pour cent (12 %) du total.

490 **PAR M. SERGE BÉDARD:**

Mais c'est parce que je suis pas rendu là, encore.

PAR LE PRÉSIDENT:

495 D'accord.

PAR M. SERGE BÉDARD:

500 Excusez-moi, mais je suis rendu juste à l'augmentation par densité.

PAR LE PRÉSIDENT:

505 D'accord.

PAR M. SERGE BÉDARD:

Là, je voulais en profiter, je dévie un peu de ma présentation pour répondre aux questions. Ça va?

510

Donc dans le projet de l'axe du Vallon, quand on parle de basse densité, on parle de vingt (20) logements à l'hectare net, de la moyenne densité, c'est trente (30) logements à l'hectare et de la haute densité, c'est soixante-cinq (65) logements à l'hectare. L'ensemble du projet a une densité de trente-deux (32) logements à l'hectare, donc pour répondre à la question.

515

Et si on compare aux Méandres, et par exemple à Le Mesnil, ce sont des projets de faible densité, donc vingt (20) logements à l'hectare. Donc si on fait une comparaison, l'ensemble du projet a trente-deux (32) logements à l'hectare...

520

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez une planche là-dessus ou vous le dites tout simplement verbalement?

525

PAR M. SERGE BÉDARD:

Je le dis verbalement, là, c'est des notes qu'on a prises ici.

530

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

PAR M. SERGE BÉDARD:

535

Donc c'est ce qu'on voulait entendre aussi quand on dit augmentation de la densité, donc on voudrait des projets de ce sens-là.

540

Ensuite, on peut créer des logements pas uniquement en ouvrant des rues, mais aussi sur des terrains vacants desservis. L'année dernière, on avait recensé un potentiel de six mille (6000) logements sur des terrains vacants desservis. Notre mise à jour nous amène présentement à un total de quatre mille (4000) logements potentiels sur terrains vacants desservis. Donc il y a eu un resserrement depuis un an à ce sujet-là.

545

On peut aussi créer des logements par recyclage et agrandissement. Par exemple, une ancienne école qui est abandonnée, une ancienne manufacture abandonnée qui est recyclée. On peut aussi agrandir des bâtiments existants.

550 C'est difficile d'estimer un potentiel, parce qu'au cours des ans, il y a des bâtiments qui se libèrent, mais grosso modo, d'année en année, il y a environ quatre cents (400) logements créés sur le territoire de la ville, environ dix (10 %) à quinze pour cent (15 %) du total. En 2002, il y en avait trois cent quatre-vingt-deux (382), en 2003, il y en a eu un peu plus que quatre cents (400) logements créés de cette façon-là.

555 Et ensuite, on peut aussi créer des logements dans des secteurs en redéveloppement. On parlait du secteur Maizerets-Montmorency, c'est un secteur de revitalisation prioritaire pour la Ville de Québec.

560 À ce niveau-là, on a aussi essayé, puis on est encore en train de le faire, d'estimer ce potentiel-là uniquement avec des projets connus ou des projets qui sont dans l'air du temps, si on peut dire. On a recensé cinq mille huit cents (5800) logements potentiels présentement mais notre évaluation est encore loin d'être terminée.

565 Il y a des potentiels un peu partout, là, surtout dans les secteurs centraux. Mais ce qu'on dit, c'est potentiel. Ça veut pas dire que ce sont des logements qui sont immédiatement disponibles. Ce sont donc des logements, là, qui peuvent être faits mais qui doivent donc être vendus par des propriétaires, achetés par des promoteurs, s'il y a des problèmes techniques, donc il faut qu'ils soient donc résolus.

570 Ce qui nous a amené à dire qu'il y avait au moins un potentiel de soixante mille (60 000) logements sur tout le territoire de la ville.

PAR LE PRÉSIDENT:

575 Donc le soixante mille (60 000) c'est un plancher, c'est minimalement, soixante mille (60 000).

PAR M. SERGE BÉDARD:

580 Oui, parce qu'il y a toujours des potentiels de recyclage et de redéveloppement qui sont durs à estimer, mais d'année en année, c'est toujours des potentiels qui existent.

585 On a voulu, donc, à partir de ce potentiel-là, de soixante mille (60 000) logements, voir quelle était la prévision de nouveaux ménages. On a pris les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, Le choc démographique...

PAR LE PRÉSIDENT:

590 Les données de quelle année?

PAR M. SERGE BÉDARD:

Ça c'est des données, Le choc démographique, à partir de 2001, je pense que les projections ont été faites.

595

PAR LE PRÉSIDENT:

Parce que dans l'étude d'impact, une bonne partie de l'étude porte à considérer les données de 96.

600

PAR M. SERGE BÉDARD:

Non, ça, Le choc démographique...

605

PAR LE PRÉSIDENT:

Ces données-là sont avec les données 2001.

PAR M. SERGE BÉDARD:

610

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

615

Merci.

PAR M. SERGE BÉDARD:

620

Donc on a pris des données à partir de 2003, c'était les données statistiques de 2001 mais la projection s'est faite aussi en 2003. Donc à partir de 2003, on retient dans la projection démographique qu'il y aurait trente mille (30 000) nouveaux ménages d'ici à 2021 sur le territoire de la ville de Québec. Donc c'est ce chiffre-là qu'on a retenu et qu'on appose avec le potentiel de soixante mille (60 000) nouveaux logements potentiels.

625

Donc on s'est dit, il y a de la marge de manœuvre pour pouvoir établir des priorités. Donc c'était la première étape à faire, est-ce qu'on a vraiment une marge de manœuvre pour établir des priorités. C'est ce qu'on a fait.

630

On remarquera qu'il y a seulement douze mille (12 000) nouvelles personnes qui sont prévues d'ici 2021. Donc il y a plus de nouveaux ménages que de nouvelles personnes, c'est le phénomène de fractionnement des ménages, là, qui a été longtemps discuté.

Et on a des chiffres aussi ailleurs dans la CMQ, qu'est-ce qu'on retrouve, là, comme prévision, qu'on accole à titre d'information.

635

Donc le premier critère, les périmètres d'urbanisation, puis c'est ici aussi qu'on pourra parler, là, de ce qu'on appelle par aire urbaine centrale et aire urbaine périphérique. C'est dans le schéma d'aménagement de la CUQ qui a été adopté en 85, et qui est encore en vigueur, qu'on retrouve ces périmètres-là. Déjà en 85, il y avait une intention d'établir des priorités selon la localisation des développements par rapport au centre. Donc les périmètres 1 et 2 étaient priorisés.

640

Comme on voit ici sur la carte, le périmètre 1, essentiellement, c'est un petit périmètre, là, qui est le long de la rivière Saint-Charles, au centre-ville de Québec, qui était, là, vraiment la priorité extrême à l'époque, qui l'est encore.

645

Le périmètre 2 est beaucoup plus grand, qui suit essentiellement, c'est un peu l'aire d'influence du Métrobus de la ville de Québec. Donc au schéma d'aménagement, c'est ce territoire-là qu'on appelle l'aire urbaine centrale. Donc ça va de la pointe Sainte-Foy, et donc tout le plateau de la haute-ville en allant jusqu'aux quartiers centraux de Québec, le centre-ville de Québec, Limoilou, Vanier, la partie sud de Charlesbourg et la partie sud de Beauport.

650

Donc tout ce secteur-là est considéré comme étant l'aire urbaine centrale de la ville de Québec, au schéma d'aménagement.

655

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc je vous résume, 1 et 2, c'est l'aire centrale.

660

PAR M. SERGE BÉDARD:

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

665

Très bien.

PAR M. SERGE BÉDARD:

670

Donc le périmètre 3, c'est la première aire urbaine périphérique, donc la plus près de l'aire urbaine centrale, c'est là qu'on retrouve les terrains de l'axe du Vallon. En passant, tout ce qui est en gris, ce sont toujours les terrains à développer à des fins résidentielles avec des ouvertures de rues, là. On va promener ces terrains-là à chaque diapositive.

675 Donc ce sont ces terrains-là qu'on retrouve, qui sont dans l'aire urbaine périphérique, la première aire urbaine périphérique, selon le schéma d'aménagement de la CUQ. Donc on va de Cap-Rouge, une partie de Saint-Augustin, une partie de l'Ancienne-Lorette, Duberger, Les Saules, Neufchâtel, la partie nord de Charlesbourg et de Beauport. Essentiellement, c'est le périmètre 3.

680 Et le périmètre 4, la dernière partie du territoire où on peut développer à des fins résidentielles, bon, on retrouve Saint-Augustin, Lac-Saint-Charles, Saint-Émile, Val-Bélair, la partie à l'extrémité nord de Charlesbourg et de Beauport.

685 Et ce qu'on appelle le périmètre 5, bien, c'est un périmètre où on peut pas développer. Ce sont les zones forestières et agricoles de la ville de Québec. Donc tout ce qui est en blanc, ici, on ne peut pas développer.

690 Quand on parlait, hier, au niveau du ministère des Affaires municipales, du périmètre d'urbanisation, essentiellement ce sont les périmètres 1, 2, 3, 4 à la Ville de Québec qui constituent le périmètre d'urbanisation de la ville de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

695 Donc, juste pour bien comprendre, donc même le développement dans la zone 4 ne serait pas considéré comme de l'étalement urbain.

PAR M. SERGE BÉDARD:

700 C'est ça. Selon...

PAR LE PRÉSIDENT:

Selon votre définition.

705

PAR M. SERGE BÉDARD:

710 Selon la définition même du ministère des Affaires municipales qui disait que pour l'étalement zéro, c'était de ne pas aller plus loin que le périmètre d'urbanisation. Le périmètre d'urbanisation va jusqu'au périmètre 4, inclut le périmètre 4.

PAR LE PRÉSIDENT:

Puis ça, c'est dans le schéma d'aménagement...

715

PAR M. SERGE BÉDARD:

De la CUQ.

720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

... qui est en train d'être révisé.

PAR M. SERGE BÉDARD:

725

Qui est révisé avec le plan directeur et avec le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Québec, mais qui est encore en vigueur.

PAR LE PRÉSIDENT:

730

Qui est encore en vigueur.

Très bien.

735 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Ce sont les périmètres tels que définis et autorisés dans le schéma, en 1985. Et c'est ce qui est en révision et c'est ce que monsieur Bédard va vous présenter.

740 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous l'avez déposé, le schéma d'aménagement?

PAR M. SERGE BÉDARD:

745

Oui, on a déposé le schéma d'aménagement.

750 L'exercice, dans le fond, c'est pas pour aller plus loin que le périmètre, c'est justement pour restreindre encore plus le périmètre. C'était ça, là, notre mandat. Et c'est pour ça qu'on veut établir des priorités à l'intérieur du périmètre. Donc on veut soustraire des terrains à développer.

755 Donc c'était le premier critère et ce qu'on s'est dit, on pourrait valoriser les secteurs à développer qui sont dans les périmètres 1, 2 et 3, qui sont identifiés en vert.

PAR LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, juste pour comprendre. Vous avez dit tantôt, 1, 2, c'est priorité, c'est central.

760

PAR M. SERGE BÉDARD:

C'est central.

765

PAR LE PRÉSIDENT:

Ensuite, est-ce qu'il y a un ordre, 3 et ensuite 4?

PAR M. SERGE BÉDARD:

770

3, c'est supposé être encore plus prioritaire que le 4 mais moins que le 2, selon le schéma d'aménagement.

PAR LE PRÉSIDENT:

775

Moins que le 1, 2.

PAR M. SERGE BÉDARD:

780

C'est ça, moins que le 1, 2. Oui, oui, plus le chiffre est bas, plus c'est prioritaire. Évidemment, plus on s'éloigne du centre, moins c'est prioritaire, mais on a voulu reprendre ce critère-là dans notre analyse et de dire que dans les périmètres 1, 2 et 3, ça pourrait être donc les terrains qui pourraient être priorisés et le périmètre 4 pourrait être, donc, des secteurs où on pourrait différer le développement.

785

Donc si on prenait en considération uniquement ce critère-là, on pourrait dire que les terrains qui sont dans le périmètre 4, en rouge, pourraient être les secteurs à différer, et les terrains qui sont dans les périmètres 1, 2, 3, pourraient être les terrains qui pourraient être priorisés pour le développement. Uniquement pour les ouvertures de rues, là.

790

PAR LE PRÉSIDENT:

Uniquement pour?

795

PAR M. SERGE BÉDARD:

Les ouvertures de rues. Ce sont des terrains d'ouverture de rues. Donc c'est le premier critère.

800 Le deuxième critère, c'est le transport en commun. On a essayé de trouver un indicateur qui ferait en sorte qu'on pourrait viabiliser le transport en commun, appuyer le transport en commun. Donc on y a été avec la question de la part modale.

805 On a identifié ici, sur le territoire, des secteurs selon leur part modale. Donc vous avez en vert des secteurs de Québec donc la part modale est de dix pour cent (10 %) et plus. On en a parlé hier et avant-hier également, donc essentiellement, évidemment dans le secteur Métrobus, centre-ville, il y a une partie de Limoilou, une partie aussi de Duberger, et Les Saules aussi, donc la part modale est supérieure à dix pour cent (10 %).

810 Cinq (5 %) à dix pour cent (10 %), vous avez tous les autres secteurs donc qu'on voit ici et donc le secteur Lebourgneuf. Et il y a d'autres secteurs dont la part modale est encore inférieure, donc en bas de cinq pour cent (5 %), ce sont les secteurs un peu plus au nord où on peut présentement développer.

815 Donc, selon ces critères-là, on s'est dit les terrains dont la part modale est supérieure à dix pour cent (10 %) devraient être priorisés, donc on les a mis en vert. Cinq (5 %) à dix pour cent (10 %), c'est intermédiaire, on les met en jaune. Et en rouge, ceux dont la part modale est inférieure à cinq pour cent (5 %) pourraient être en rouge. Donc ce sont encore les terrains, si on prenait seulement ce critère-là, dont le développement pourrait être différé.

820 L'autre critère, le troisième qu'on a pris, c'est la capacité des réseaux d'aqueduc. On a demandé au Service d'ingénierie de se pencher sur la chose, également en lien avec les Travaux publics pour nous identifier les secteurs en termes de réseaux d'aqueduc qui étaient les plus facilement développables. Autrement dit, les secteurs en rouge, ce sont les secteurs où il faudrait des ouvrages majeurs pour développer ces secteurs-là et qui coûteraient très cher.

825 Évidemment, les gens de l'ingénierie nous disent, il y a toujours des solutions, on peut toujours développer des secteurs, sauf que ces secteurs-là, si on voulait les développer, prendraient des ouvrages majeurs et coûteraient très cher.

830 Donc on les a mis en rouge pour dire que si on prenait uniquement ce critère-là, ça serait ces terrains-là qui devraient être non priorisés. En jaune, c'est une étude de planification est requise, c'est-à-dire qu'au moment de l'étude, il y avait pas de données précises à ce sujet-là, les gens étaient ambivalents quant au statut à leur donner, donc il y avait pas assez de données. Et en vert, c'était les...

835

PAR LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, ce qui est en jaune, ça correspond pas justement au secteur qui nous intéresse?

840

PAR M. SERGE BÉDARD:

Oui, tout à fait. Entre autres, là, oui.

845 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous dites, il faut une étude de planification requise, mais pourtant vous avez fait des choix déjà.

850 **PAR M. SERGE BÉDARD:**

Oui, là, peut-être que les gens du Service de l'ingénierie pourraient vous donner maintenant...

855 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, pas maintenant, là, parce que je voudrais laisser la place aux participants, là, mais je suis étonné de voir que, étude de planification requise, alors que selon ce que vous avez dit jusqu'à maintenant, vous avez mis la priorité là-dessus. Alors je suis juste surpris.

860

PAR M. SERGE BÉDARD:

C'est parce que c'est un (1) critère parmi sept (7).

865 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est?

PAR M. SERGE BÉDARD:

870

C'est un (1) critère parmi sept (7). Donc la décision a été prise en faisant le cumul de tous les critères.

PAR LE PRÉSIDENT:

875

D'accord, ça va.

PAR M. SERGE BÉDARD:

880

Ça va?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

885 Monsieur le Président, le Service d'ingénierie, depuis le moment où cette étude-là a été présentée au conseil municipal et qui a fait l'objet d'une adoption, le secteur Lebourgneuf est passé au vert, parce que les problèmes d'alimentation, là, en eau, ont été solutionnés.

PAR LE PRÉSIDENT:

890 Merci.

PAR M. SERGE BÉDARD:

895 Donc la question des réseaux d'égout domestique aussi a fait l'objet d'un classement de zone. Il y a moins de problème, comme vous le voyez. C'est surtout des zones en vert. Il y a certaines zones donc qui étaient en jaune où, encore là, ça prenait une étude de planification, aussi donc, la partie nord, là, de la zone qu'on étudie présentement.

900 Je vais essayer d'aller plus vite. Les réseaux d'égout pluvial, c'est la même chose, il y avait moins de données. Il y avait des secteurs en rouge où il était certain qu'il y avait des problèmes, mais la plupart des secteurs en vert où c'était certain qu'il y en avait pas de problème, mais la majeure partie est en jaune. Les études sont toujours en cours.

905 Mais on a voulu faire ce dossier-là quand même avec les connaissances actuelles. On n'a pas voulu s'arrêter, là, au fait qu'on n'avait pas assez de données.

PAR LE PRÉSIDENT:

910 Est-ce que votre remarque, monsieur des Rivières, s'applique aussi pour ce critère?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Ma remarque s'applique à la fois pour le pluvial, le sanitaire, et l'aqueduc.

915 **PAR M. SERGE BÉDARD:**

920 Un autre critère, ce sont les milieux naturels. Donc on a demandé au Service de l'environnement de classer les zones à développer en fonction de leur intérêt au niveau des espaces naturels.

À partir de la carte écoforestière, les membres du Service de l'environnement nous ont identifié donc en rouge les secteurs où il y avait des milieux forestiers de potentiel écologique élevé, des milieux humides et les secteurs qui étaient à proximité d'un plan d'eau. Donc selon le Service de l'environnement, ce sont les secteurs qui devraient être le plus protégés au niveau

925 des espaces naturels, donc si on a à développer des secteurs, ce n'est pas là qu'il faudrait aller, en priorité.

En jaune, ce sont les secteurs de régénération naturelle, paysage agricole, les cours d'eau, c'est pas une étude de terrain requise, là, c'est tout simplement intermédiaire, là, il y a
930 une erreur dans la légende. Donc, selon la carte écoforestière, ces terrains-là se situent dans ces classes-là. Donc on en voit quelques-uns.

Et en vert, ce sont les zones de friche. Bon, évidemment, la majeure partie du secteur à l'étude, c'est une zone de friche, donc en regard de ce critère-là, des milieux naturels, les
935 espaces du Vallon se classent bien.

Et le dernier critère, les équipements récréatifs. Là, on a demandé au Service des loisirs de nous documenter cette question-là, d'évaluer les zones en fonction des équipements récréatifs. Est-ce que, si on développait un secteur, est-ce que ça amènerait la Ville à fournir
940 de nouveaux équipements récréatifs.

Les secteurs en rouge, il y a une réponse oui, à cette question-là. Ce tous des secteurs, en rouge, où la Ville devrait donc investir dans de nouveaux équipements récréatifs.

En jaune – je vais plus aller en vert pour commencer – en vert, ce sont les secteurs où il y a pas de problème au niveau des équipements récréatifs. Ces nouveaux développements-là, même, rentabiliseraient les investissements faits par la Ville au niveau des équipements récréatifs.

Et en jaune, bon, c'est une solution intermédiaire. C'est que ce sont des secteurs qui sont présentement bien desservis en équipements récréatifs, mais l'ajout de nouveaux logements à ces endroits-là pourrait faire en sorte qu'il y aurait peut-être, là, une congestion au niveau des équipements récréatifs, là. Donc une solution intermédiaire.

Et donc, on a fait le cumul de tous ces critères-là, de toutes ces évaluations-là pour en faire une seule carte. On a pris chaque critère de façon donc individuelle, et on les a traités sur le même pied. On n'a pas donné une importance supérieure à un critère plutôt qu'à un autre, on a voulu les traiter sur le même pied. Et c'est ce que cette carte-là donne, c'est essentiellement la carte qui vous a été présentée lors de la présentation initiale. C'est le
960 résultat de l'analyse qu'on a faite au niveau, là, de l'évaluation des zones à lotir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Juste pour comprendre l'application de vos critères. Donc il y en avait sept-huit (7-8)
965 critères.

PAR M. SERGE BÉDARD:

Sept (7), oui.

970

PAR LE PRÉSIDENT:

Sept (7) critères, donc vous les avez pondérés, mettons, sur un point chacun et quelle est la coupure à partir de laquelle vous avez déterminé que c'était des zones attrayantes, des zones avec des contraintes, est-ce que vous avez...

975

PAR M. SERGE BÉDARD:

C'est un tiers-un tiers-un tiers ($\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$).

980

PAR LE PRÉSIDENT:

Un tiers-un tiers-un tiers ($\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$).

985

PAR M. SERGE BÉDARD:

C'est ça, on a fait trois (3) classes, là, à ce niveau-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

990

Excellent!

PAR M. SERGE BÉDARD:

995

Donc c'est ça, là. La même logique, vert, jaune et rouge, là, on voit par exemple dans le secteur qui nous occupe, la partie sud se classe dans le premier tiers et la partie plus au nord dans le deuxième tiers, en jaune. Donc ça vous donne un portrait de l'ensemble.

1000

Et la résolution du conseil de ville a fait sienne, là, toute cette démarche-là. La carte synthèse que vous voyez a été annexée à la résolution du conseil municipal, vous en avez une copie. Et, grosso modo, ce que dit la résolution, donc c'est la position officielle de la Ville de Québec:

1005

"De favoriser la construction de logements en priorité sur les terrains vacants desservis, dans les secteurs en redéveloppement, par l'entremise de recyclage ou d'agrandissement."

Donc pour éviter le plus possible de faire de nouveaux lotissements résidentiels, d'ouvrir de nouvelles rues, faire en sorte, là, qu'on développe en priorité ces zones-là.

1010 Dans les zones qui ont un plus grand potentiel, ou potentiel intermédiaire, les zones jaunes et vertes:

"Accepter les projets de lotissement qui rencontrent les exigences de la Ville."

1015 C'est-à-dire analyser les projets de développement, là on a analysé les terrains, mais analyser les projets de développement. Et si ces projets-là rencontrent nos exigences dans tous les domaines, rentabilité fiscale, le design, le transport, l'ingénierie, accepter ces projets-là.

1020 Dans les zones rouges, qui ont les plus grandes contraintes, "ne permettre aucun nouveau lotissement", donc faire en sorte que ces zones-là soient gelées, sauf certaines exceptions, s'il y a des bouclages de rues, par exemple, là, à des fins publiques, c'est un plus.

"Établir une concertation avec la Communauté métropolitaine de Québec."

1025 On aimerait qu'à l'ensemble de la Communauté, il y ait le même exercice, donc qu'on se soumette à ce même exercice-là. Et on a d'ailleurs rencontré la Communauté métropolitaine à ce sujet-là et donc ils continuent à développer des connaissances à ce sujet-là.

1030

**PÉRIODE DE QUESTIONS
CLAUDINE MARTINEAU**

PAR LE PRÉSIDENT:

1035 Merci pour cette présentation.

J'aimerais pour la compléter, en appelant madame Claudine Martineau, j'aimerais pour compléter cette présentation que vous reveniez à la planche précédente, la planche synthèse.

1040 Si vous superposez cette planche, la première planche que vous nous avez montrée avec les secteurs 1, 2, 3, 4, j'aimerais que vous me disiez quelle est la capacité de logements dans le secteur 1, 2.

PAR M. SERGE BÉDARD:

1045

Selon les périmètres d'urbanisation, dans le fond?

PAR LE PRÉSIDENT:

1050 Selon?

PAR M. SERGE BÉDARD:

Les périmètres d'urbanisation, vous aimeriez savoir le nombre de logements.

1055

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, oui, tout à fait, 1, 2, 3, 4, 5.

1060

PAR M. SERGE BÉDARD:

Oui, on a les chiffres. On les a aussi pour les terrains vacants desservis et les redéveloppements. Mais pas uniquement sur les lotissements.

1065

PAR LE PRÉSIDENT:

Ceci inclut tout, terrains vacants, terrains...

PAR M. SERGE BÉDARD:

1070

Les zones que vous voyez ici, c'est uniquement les zones où on peut ouvrir des rues. Ça n'inclut pas les terrains vacants desservis ni les redéveloppements. Mais on a les chiffres. Parce qu'à cette échelle-là, les terrains vacants desservis, on les verrait pas, c'est tellement petit. Il y en a plusieurs mais c'est tellement petit.

1075

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors pourriez-vous nous indiquer quelle est la capacité, dans le secteur 1, 2? La capacité de développer, donc tous les terrains: terrains vacants, terrains dévitalisés, dans le secteur 1, 2.

1080

PAR M. SERGE BÉDARD:

Oui. On pourrait vous dire, pour les lotissements, donc ce qu'on vient de parler, puis ensuite on ira pour les terrains vacants desservis et les redéveloppements, donc pour les lotissements, comme je l'ai dit tout à l'heure, au niveau de la ville, c'est trente-six mille huit cent quarante logements (36 840) logements potentiels qu'on peut construire.

1085

PAR LE PRÉSIDENT:

1090

Dans les secteurs?

PAR M. SERGE BÉDARD:

1095 Dans tous les secteurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

1100 Dans tous les secteurs.

PAR M. SERGE BÉDARD:

Mais dans l'aire urbaine centrale qu'on vous a montrée, les périmètres 1 et 2...

1105 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1, 2.

PAR M. SERGE BÉDARD:

1110 1, 2, il y en a pour cinq mille neuf cent quatre-vingts (5980), donc environ seize pour cent (16 %) du total.

PAR LE PRÉSIDENT:

1115 Cinq mille neuf cent quatre-vingts (5980).

PAR M. SERGE BÉDARD:

1120 Oui, seize pour cent (16 %) du total se retrouve à l'intérieur de l'aire urbaine centrale, donc les nouveaux logements, par la construction de nouvelles rues.

PAR LE PRÉSIDENT:

1125 Je vais laisser - madame, je vous reviens dans quelques secondes. Madame Gold aurait une question.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1130 Oui, je voulais juste une clarification, le terme terrain vacant desservi, pouvez-vous nous expliquer qu'est-ce que ça veut dire exactement, s'il vous plaît?

PAR M. SERGE BÉDARD:

1135 Oui, ce sont des terrains vacants, ça le dit, qui sont en bordure de rues qui sont desservies par aqueduc et égouts.

1140 Donc ce sont des terrains bien souvent qui sont bordés de constructions, de logements, mais c'est un terrain qui a pas été construit encore, mais qui a tous les services présentement, donc il aurait pas besoin d'autorisation, là, d'ouverture de rue, les rues sont là, les services sont là. Il ne reste plus qu'à obtenir un permis de construction et construire le bâtiment.

PAR LE PRÉSIDENT:

1145 Une dernière question, au porte-parole de la Commission de la Capitale nationale, vous avez fait des recensements, vous avez fait des estimations de la croissance démographique, quelle est la croissance démographique à laquelle vous arrivez en termes de projection pour les prochaines années?

1150 **PAR M. MARC BERTRAND:**

Pour 2021?

PAR LE PRÉSIDENT:

1155 Oui, est-ce que vous l'avez pour 2021?

PAR M. MARC BERTRAND:

1160 En termes de ménages, pour la ville de Québec, ce sont deux cent soixante-deux mille (262 000), deux cent soixante-trois mille (263 000) ménages. Si on compte, il y en a deux cent trente mille (230 000) présentement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1165 Donc le trente-trois mille (33 000) de différence converge avec le trente mille (30 000) présenté par le promoteur.

PAR M. MARC BERTRAND:

1170 Oui, en termes de population, il me semble que les chiffres étaient les mêmes que ceux que j'ai vus. En 2001, cinq cent seize mille cinq cent quarante (516 540), là, et 2021, cinq cent trente mille deux cent cinquante (530 250).

1175 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

1180 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Quelles sont les tendances migratoires, actuellement, dans la ville de Québec?

PAR M. SERGE BÉDARD:

1185 C'est-à-dire?

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1190 Quels quartiers ont des soldes positifs, quels quartiers ont des soldes négatifs? La migration à l'intérieur de la ville.

PAR M. SERGE BÉDARD:

1195 C'est une question un peu difficile à répondre. Évidemment, les quartiers où il y a plus de développements sont les quartiers où on retrouve le plus de logements, le plus de nouvelles personnes, évidemment, les secteurs de banlieue. Mais on retrouve aussi, on entend aussi le fait qu'il y a un retour au centre-ville également, un retour au centre. Mais peut-être pas dans une même proportion que le développement de nouveaux quartiers.

1200 Mais j'ai pas de chiffres précis à ce sujet-là. Je sais qu'il y a des études qui ont été faites, entre autres à l'Université Laval, à ce sujet-là.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1205 Est-ce que c'est possible d'obtenir ces chiffres?

PAR M. SERGE BÉDARD:

1210 Je pense que oui, on pourrait obtenir des chiffres, il y a une étude qui a été faite à ce sujet-là.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1215 Merci.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1220 On pourrait également peut-être, madame Gold, vous fournir l'évolution des permis de construction aussi, ça donnerait une idée des secteurs où il y a une activité plus grande que d'autres. Ça peut peut-être répondre indirectement à votre préoccupation.

Déjà, cette information-là, monsieur Bédard dispose de l'information sur les permis de construction déjà.

1225 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1230 Alors nous allons probablement revenir à cette présentation au cours de la journée. Nous avons un certain nombre de questions additionnelles, mais je vais laisser la parole tout de suite à madame Martineau.

Bonjour. Merci pour votre patience.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1235 Bonne journée à tous. Monsieur le Président, j'ai une demande et une question.

1240 Ma demande est que le rapport d'expert datant de 1989 et préparé en collaboration avec le ministère des Transports, ce rapport a été rédigé par les spécialistes de la firme Piette, Audy et Associés, qui déclarait les prévisions de trafic et de développement démographique dans le secteur Lebourgneuf vers l'an 2006, justifiant la réalisation du projet, qui parle de hausse de deux cent cinquante pour cent (250 %) de la population locale. Il reconnaît aussi que le prolongement va consolider les développements économiques et les échanges routiers dans le secteur des rivières.

1245 C'est une référence qui a paru dans Le Soleil du 18 mars 1992. Alors j'aimerais que ce rapport soit déposé, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

1250 Très bien.

Monsieur des Rivières, est-ce que vous pouvez déposer ce rapport, s'il vous plaît?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1255 Il existe une copie de ce rapport et c'est un rapport qui est très difficile à photocopier parce que c'est une série de planches grand format, entre autres.

PAR LE PRÉSIDENT:

1260

Est-ce que ce rapport contient un résumé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1265

Je devrai vérifier, je peux pas vous le dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1270

S'il vous plaît. Alors probablement il contient un résumé, je vous demanderais de le déposer. Merci.

Madame.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1275

Merci.

1280

Ma question: le parc de l'Escarpement est déjà coupé par des routes, comme des Brumes, Thérèse-Casgrain, boulevard Pierre-Bertrand, qui circulent cent quarante-trois mille (143 000) voitures par jour, selon statistiques du Transport. Ça c'est une étude en 2002. Puis ça s'étend jusqu'au Laurentien.

1285

J'ai pas le rapport de circulation pour des Brumes puis Thérèse-Casgrain, mais étant donné que je vis dans le secteur, humainement, je vais mettre un quatre-cinq mille (4000-5000), je pense que je serai pas loin. Mais si la Ville peut intégrer ces données, alors ma question est: comment se comporte l'écosystème, monsieur le Président?

PAR LE PRÉSIDENT:

1290

Dans le parc de l'Escarpement?

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1295

Dans toutes les séparations du parc, parce que le parc s'échelonne sur beaucoup d'espace, mais il est entrecoupé à date par des voies routières, où ce qu'il y a déjà énormément de véhicules. Moi j'estime à peu près dans des Brumes, Thérèse-Casgrain, qui, on est ici, au moins un minimum de cinq mille (5000) voitures, puis par rapport au boulevard Pierre-Bertrand, il y a cent quarante-trois mille (143 000) voitures par jour qui circulent là, puis il fait partie de tout cet échelon de rivières là.

1300

Alors comment l'écosystème se comporte?

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vais passer la question au porte-parole du ministère des Ressources naturelles.

1305

Généralement, quel serait l'impact de routes qui traversent des parcs ou des réserves, éventuellement?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

1310

Le principal impact, c'est la fragmentation évidemment du milieu naturel lui-même. Actuellement, le parc de l'Escarpement effectivement est traversé par un certain nombre d'axes routiers et, bien le prolongement de l'autoroute du Vallon viendrait tout simplement rajouter une interruption supplémentaire à ce qui existe déjà.

1315

PAR LE PRÉSIDENT:

Et si vous pouvez poursuivre, quels sont les impacts associés à la fragmentation?

1320

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

Il y a deux (2) impacts qu'on peut identifier facilement. Le premier, c'est évidemment une ouverture supplémentaire sur le milieu forestier, un effet de lisière accru. Et c'est peut-être, en fait, ici l'impact le moins important des deux (2).

1325

Le principal serait une interruption supplémentaire à la migration principalement de la faune dans cet axe boisé, là, le long de l'escarpement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1330

Je vais aussi poursuivre avec le porte-parole de la Commission de la Capitale nationale.

PAR M. MARC BERTRAND:

1335

Je peux peut-être vous donner un exemple d'un impact que ça peut occasionner. Justement, hier, madame posait la question, quel est l'état de santé du domaine Maizerets, et du niveau phytosanitaire, le boisé est en excellente santé.

1340

D'autre part, en ce moment, le ministère aimerait nous céder des terrains qui sont du côté du fleuve. C'est une ancienne halte routière qui est près du fleuve, qui est adjacente à la baie de Beauport, et pour nous, c'est un terrain fort intéressant. Il y a beaucoup de faune, on pourrait faire un parc linéaire dans ce secteur-là.

1345 Mais le fait qu'il y ait une autoroute qui passe nous pose de gros problèmes parce qu'on ne peut pas faire de lien pour les gens. On ne parle pas ici de la faune, de faire de liens.

Parce que des parcs en soi, isolés, à un moment donné, ça perd énormément d'intérêt. Non seulement ça perd de l'intérêt mais ça tend à disparaître en soi.

1350 Le fait qu'il y a déjà des fractures dans le parc de l'Escarpement n'est pas une raison pour dire qu'une autre ne vient pas causer aucun tort à ça. Il faut qu'on pense à faire, de bien relier les espaces verts pour qu'il y ait un intérêt. Pour nous, c'est pas nécessairement du côté faunique, pas nécessairement du côté forestier, mais plus pour qu'on puisse accéder de la rivière Chaudière au bassin de la rivière du Berger, au parc de l'Escarpement. Il existe en ce moment des liens, c'est dans un seul tenant, et on considère que de nouvelles fractures, si elles sont jugées nécessaires, devront être faites avec beaucoup d'attention.

1360 J'en reviens au fait qu'ici on propose deux (2) possibilités de liens et en cours de route, j'aurais aimé que la Ville nous fasse part de son choix de ce lien-là, comment on pense faire cette ouverture-là dans le parc de l'Escarpement. Je crois pas que c'est si banal que ça. Il faut que le lien se fasse intelligemment.

1365 Si on n'a pas choisi, c'est parce que c'est peut-être pas si facile que ça. Il y a des moyens d'innover, il y a des moyens de bien le faire, et ça serait peut-être l'occasion de bien le faire. On considère que le lien est important.

PAR LE PRÉSIDENT:

1370 Je vous remercie.

Madame Dubreuil, de la FAPAQ, pourriez-vous nous donner votre avis, surtout pour la faune, puisque vous êtes ici à cet effet-là?

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

1375 D'accord. En ce qui concerne la fragmentation des habitats, c'est certain que c'est un phénomène qui peut occasionner une érosion, une diminution de la diversité biologique. C'est aussi un frein à la libre circulation des espèces, d'une zone à l'autre. C'est pour ça justement que dans un moyen à long terme, il peut y avoir diminution de la diversité.

1380 C'est aussi pour les jeunes une difficulté à coloniser de nouveaux habitats, pour les jeunes individus, lorsque le milieu est saturé, il faut que les jeunes aillent quelque part, donc ça peut occasionner une difficulté de ce côté-là. Et puis comme monsieur a dit tout à l'heure, c'est aussi des effets de lisière qui sont importants.

1385

1390 Ce qui est important, c'est de maintenir des corridors fauniques pour assurer ces liens-là. Alors il y a probablement possibilité de – il faut prendre ça au sérieux, je pense, parce qu'il y a déjà de la fragmentation, on pourrait en rajouter une autre. Et il faut regarder la possibilité d'établir des corridors fauniques à des endroits intelligents pour assurer, dans la meilleure façon possible, la circulation des espèces pour qu'elles puissent avoir droit à utiliser un domaine vital qui va leur permettre de se maintenir à long terme.

PAR LE PRÉSIDENT:

1395 Merci madame Dubreuil.

Monsieur des Rivières, vous nous avez présenté effectivement avant-hier des options, est-ce que vous pouvez un peu nous décrire quels sont les avantages de ces options.

1400 Est-ce que ces options seraient valables à la fois pour l'être humain et pour agir comme corridor faunique? S'il vous plaît.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1405 Avant de demander à monsieur Bédard de répondre à la question, je voudrais juste apporter un petit correctif sur une information que madame Martineau a donnée quand elle parlait d'un débit de cent quarante-trois mille (143 000) véhicules sur le boulevard Pierre-Bertrand, c'est plutôt cent quarante-trois mille (143 000) sur l'autoroute Félix-Leclerc, à la hauteur de Pierre-Bertrand, alors que sur Pierre-Bertrand, on parle d'un débit quotidien d'environ treize mille (13 000) véhicules par jour.

1410 Alors monsieur Bédard.

PAR M. YVES BÉDARD:

1415 Bon, alors tout d'abord, à l'endroit prévu pour traverser le parc de l'Escarpement, on a pu remarquer, pour ceux qui ont visité le lieu, on est déjà dans un espace fragmenté par l'agriculture, il y a déjà une vingtaine d'années, et on est déjà dans des problématiques d'effet de lisière, parce que le site est très très peu boisé, très ouvert.

1420 Alors ce qu'on propose comme aménagement pour maintenir ces liens-là, autant pour la faune, la flore et les humains, au départ si on parle de la flore, l'objectif est de rapprocher les canopées, rapprocher la forêt, planter beaucoup pour densifier la forêt, la rapprocher de la route, et aussi planter à l'intérieur du terre-plein. Ça, ça permettrait, comme avantage, de faire en sorte que les oiseaux qui circulent dans la canopée pourraient traverser facilement le boulevard.

1430 Et pour ce qui est de la faune terrestre, on parle essentiellement de petite faune, bon, renards, marmottes, en descendant, en termes de grosseur. On a prévu deux (2) aménagements, d'une part le passage piétonnier qui a dix mètres (10 m) de large...

PAR LE PRÉSIDENT:

1435 En fait, il y en aurait combien de passages?

PAR M. YVES BÉDARD:

Deux (2) passages pour la faune, on s'entend.

1440 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et puis pour l'être humain?

PAR M. YVES BÉDARD:

1445 L'être humain, un seul. Parce que la faune, des fois, peut passer dans des plus petits que nous, là.

1450 Alors le passage piétonnier va être aménagé de telle sorte que la petite faune va être capable de circuler de façon relativement aisée en aménagement de part et d'autre du couvert. Parce que ces animaux-là aiment pas tellement circuler dans des endroits très ouverts, alors on va aménager ça avec des souches et des pierres, de part et d'autres, qu'ils vont pouvoir circuler là-dedans. Bon on parle de marmottes, d'hermines, de rongeurs.

1455 Et puis aussi, on va profiter du fait qu'il y a un ponceau pour le petit ruisseau qu'il y a au pied de l'escarpement, pour l'aménager de deux (2) façons, avec un ponceau à deux (2) niveaux, donc un niveau humide pour la faune aquatique, ça va de soi, et une zone sèche qui permettra à la petite faune de circuler, parce qu'on sait que la faune utilise beaucoup le long des cours d'eau pour circuler.

1460 Et puis les petits animaux de cette nature-là ont pas de difficulté à circuler dans des tuyaux, si on peut dire, ou dans des ponceaux, c'est souvent des animaux fouisseurs, qui ont des terriers. Alors ce qui est important, c'est d'y ajouter des clôtures, évidemment, pour empêcher qu'ils aient accès à la chaussée et d'obliger la faune d'utiliser ces corridors-là aménagés.

1465 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors madame, ça répond, je crois. Alors donc, pour résumer...

1470 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Monsieur le Président, moi, ça ne répond pas du tout parce qu'hier, quand j'ai posé comment l'écosystème se comportait dans le Maizerets, on m'a répondu tout simplement qu'on n'avait pas d'étude, puis en plus, on a passé le dossier, puis on a confirmé que tout l'écosystème allait bien.

Moi, ma question est formulée exactement dans le même principe, mais je pense qu'on véhicule plus leurs propres idées que de dire et définir: est-ce que vous avez le même principe pour confirmer ça, avec vos études. Avez-vous des études? Quelle espèce a disparu depuis l'utilisation de ces routes? Est-ce que la rivière est-elle plus contaminée à part le manque de civisme de certains citoyens? C'est ça que je veux avoir comme réponse.

Ces routes-là sont utilisées depuis nombre d'années, alors le meilleur résultat d'écosystème, on l'a, là. La réalisation de l'utilisation de ces routes-là, en partage d'étapes entre cette rivière-là et le parc de l'Escarpement, comment ça a évolué en destruction, c'est ça que je veux savoir.

Parce que là, on nous parle qu'on va détériorer une forêt, un parc, mais il y a déjà quatre (4) routes qui sont utilisées au maximum, mais on n'arrive pas à nous sortir des études concrètes, à dire qu'on a éliminé trois-quatre (3-4) races de canards, puis dix (10) races d'oiseaux depuis ce temps-là, mais on vient nous affirmer que si on rouvre du Vallon, on va tout détériorer ça. Moi je trouve pas ça cohérent. puis ni clair, là.

Ça fait que ma réponse, je la repose, en rapport à ces axes routiers là, qui sont monopolisés par le trafic urbain ici, est-ce qu'on a détérioré autant que ça la nature puis, parce qu'on en rajouterait un autre, c'est nous autres qui feraient le drame écologique! C'est ça que je veux avoir comme réponse.

1500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais essayer de l'obtenir autrement madame, si ça peut vous aider.

Est-ce que, au niveau des personnes-ressources, que ça soit au MRN ou - surtout MRN je crois que ça pourrait être trouvé, ou au ministère de l'Environnement - est-ce que vous avez fait des études de caractérisation avant l'urbanisation et vous avez fait une étude de caractérisation plus récente, après cette urbanisation qui a eu lieu depuis les trente (30) dernières années?

1510 **PAR M. NORMAND VILLENEUVE:**

Non, je crois pas qu'il y ait eu d'étude sur le milieu urbain proprement dit, c'est pas impossible de le refaire a posteriori, mais je pense pas que personne actuellement ait

démontré, dans la ville de Québec, là, l'évolution du couvert forestier, à travers le temps. J'ai pas vu de travaux, et ça existe pas chez nous.

1515

Par contre, je voudrais peut-être rajouter un élément qui peut peut-être, qui va peut-être plaire à madame, et j'espère à tous. À mon avis, je pense que le principal élément de dégradation de ce boisé provient pas du passage des infrastructures routières au cours des dernières décennies.

1520

Ce boisé-là a été, en grande partie, déboisé, défriché, à multiples reprises, très utilisé par l'homme au cours des derniers siècles, et aujourd'hui, l'intégrité du boisé, en fait la faible intégrité du boisé, dans certains cas, dépend davantage de ce qu'on en a fait par la coupe de bois, par l'utilisation des terres, que davantage par le passage des routes qu'on y retrouve actuellement. Or ça s'est rajouté plus récemment, mais ce n'est pas là le principal impact sur la diversité ou sur l'intégrité du boisé.

1525

PAR LE PRÉSIDENT:

1530

Madame Bernier.

PAR Mme NANCY BERNIER:

Oui, ce que je pourrais ajouter, on n'a pas de données comme telles sur le parc, madame, mais on sait que quand, au niveau de la qualité des cours d'eau, on sait que quand on imperméabilise environ vingt-cinq pour cent (25 %) d'une superficie, je veux dire quand on met de l'asphalte, quand on urbanise un milieu, à partir d'à peu près vingt-cinq pour cent (25 %), à partir du moment où vingt-cinq pour cent (25 %) de la superficie est imperméabilisée, le ruissellement des eaux se fait moins bien, évidemment, à travers les sols, parce qu'on a asphalté les milieux. Alors ça ruisselle vers les cours d'eau et c'est de la matière en suspension qui est apportée vers les cours d'eau et il y a une dégradation qu'on peut noter.

1535

1540

Alors plus on imperméabilise un milieu, par exemple avec les développements qu'on fait, plus on dégrade la qualité du milieu aquatique.

1545

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Dubreuil, vous vouliez ajouter quelque chose?

1550

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Oui. Concernant la rivière du Berger et ses rives, on dispose d'une étude à laquelle la FAPAQ a collaboré en 98. Il y a eu des données de prises sur cette rivière-là, et ce qui est intéressant, par rapport à la question de la dégradation des écosystèmes dont madame parlait, là, c'est que c'est décrit un peu dans cette étude.

1555

Par exemple, moi ce que j'ai retenu, c'est évidemment la mauvaise, la piètre qualité de l'eau, d'une part. Et d'autre part, à certains endroits, et ça comprend la section d'étude, là, une certaine érosion des berges, dans certains secteurs, assez prononcée jusque dans le sommet des versants. Alors c'est une étude.

1560

Et en plus, dans cette étude aussi, on a le portrait le plus récent, ça date de six (6) ans, c'est déjà ancien, mais en tout cas c'est qu'on dispose de mieux, pour avoir les espèces fauniques de poissons qui sont dans cette rivière et les facteurs de qualité d'eau qui influent sur cette population-là.

1565

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pourriez déposer cette étude?

1570

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1575

Merci.

Madame, je pense qu'on peut pas aller plus loin.

1580

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur le Président, monsieur Pronovost, du Service de l'environnement pourrait peut-être répondre à la question de madame...

1585

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1590

...concernant spécifiquement le parc de l'Escarpement.

Par la suite, vous nous aviez posé une question, quel est le choix des promoteurs à l'égard du passage inférieur et supérieur, on pourra répondre à la question.

1595

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

Oui monsieur le Président, c'est qu'en parlant du domaine Maizerets, hier, on qualifie les boisés et l'écosystème d'excellente santé. Il n'est pas fragmenté.

1600

Concernant le parc de l'Escarpement, suite au développement résidentiel qui s'est fait à proximité depuis de nombreuses années, la Ville a eu l'intention justement de conserver une bande linéaire qu'on appelle maintenant le parc de l'Escarpement ainsi que les berges de la rivière du Berger, justement pour le confirmer en espace récréatif, en espace parc.

1605

Et à partir de ce moment-là, en 1994, la Ville y a aménagé un sentier pédestre pour justement unifier les différents quartiers malgré la fragmentation. Donc c'est un des éléments que la Ville s'est donné.

1610

Et au niveau de la qualité des boisés qui est un petit peu moins, que je qualifierais beaucoup moins, pas importante, mais je veux dire de moins grande qualité qu'au niveau du domaine Maizerets, l'intervention de la Ville, annuellement, c'est qu'on fait des tailles de sécurité tout le long des sentiers pédestres, pour assurer la sécurité des usagers. À partir du moment qu'il y a des éléments qui sont un petit peu problématiques à l'intérieur même de l'écosystème, c'est la nature, dans le fond, qui fait son œuvre, à l'exception, comme je l'ai expliqué hier, au niveau d'un dépistage au niveau de la maladie hollandaise de l'orme.

1615

Donc c'est les éléments que je peux apporter au niveau du parc de l'Escarpement. Mais que la Ville veut développer des parcs linéaires le long de ces cours d'eau, veut réseauter tout son ensemble de parcs, que ce soit au niveau de la rivière du Berger, de la rivière Saint-Charles, de la rivière Beauport, et que le parc de l'Escarpement maintenant est interrelié avec le parc Chauveau qui longe la rivière Saint-Charles.

1620

PAR LE PRÉSIDENT:

1625

Merci.

Madame, est-ce que ça répond à votre question?

1630

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

J'aimerais rajouter, monsieur le Président, je serai pas ce soir ici, alors j'aimerais prendre un instant pour remercier l'accueil derrière, le temps que le BAPE a été là, c'était très respectueux, avec une très belle dynamique. Les analystes, leur travail, madame sténo, qui a beaucoup travaillé, puis elle m'a beaucoup impressionnée, puis je comprends pourquoi, là, les promoteurs, mesdames les Commissaires.

1635

1640 Pour vous, monsieur le Président, j'aimerais dire mes remerciements avec une certaine note d'humour. Mais vous pouvez me croire, cela est vraiment fait avec un grand respect de ce que vous avez représenté et démontré le long du BAPE. Votre comportement tempéré est un exemple, même j'ai pensé vous demander votre truc en arrière du petit mur. Ensuite votre éthique m'a permis de dédramatiser mon choc social pour ma première sortie du bois depuis trente (30) ans.

1645 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame, je prends ça, c'est un grand compliment que vous faites à tout le monde et que vous me faites en particulier, merci infiniment. J'espère pouvoir récupérer mes esprits et continuer de travailler.

1650

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

Ça rehausse l'ego, c'est bien ça! C'est correct, merci.

1655 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame.

1660

FRANÇOIS LAINÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

1665 Alors j'appelle monsieur François Lainé, je crois.

Et je me croise les doigts, parce qu'il y a dix-huit (18) personnes qui ont donné leur nom. Je me croise les doigts en espérant que les questions-réponses vont être plus rapides, pour qu'on puisse, durant l'après-midi, passer toutes ces personnes-là.

1670

Je demande aussi au promoteur, si c'était possible de répondre à la dernière partie de la question en étant très bref.

PAR M. YVES BÉDARD:

1675

En fait, nous, par rapport aux options qui ont été présentées, la passerelle ou le passage inférieur, c'est certain qu'il y a des avantages importants pour le passage inférieur, au niveau ne serait-ce que biologique, mais aussi je crois pour les activités humaines, c'est plus facile d'intégrer des pistes de ski de fond ou des activités de cette nature-là. Donc notre choix se portait évidemment sur le passage inférieur, malgré qu'on a présenté les deux (2) options.

1680

Et puis j'ajouterais juste un petit élément rapide par rapport aux routes et la fragmentation. Non?

PAR LE PRÉSIDENT:

1685

C'est assez, merci.

PAR M. YVES BÉDARD:

1690

C'est beau.

PAR LE PRÉSIDENT:

1695

Monsieur Lainé, bonjour.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

1700

Monsieur le Président, mesdames les Commissaires, messieurs, dames, hier on a parlé, par les gens, du Réseau de transport de la Capitale. On parlait de faire de l'amélioration est-ouest. Mais à ce que je sache, le Vallon est nord-sud.

1705

Alors ma question, je suis un travailleur qui demeure à Saint-André-de-Neufchâtel, mais comme j'ai pas de véhicule, je suis obligé, puis je travaille dans le secteur des Galeries de la Capitale, quel est le meilleur circuit d'autobus pour me rendre et en combien de temps?

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

1710

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1715

Je vais inviter monsieur Bouvier, du Réseau de transport de la Capitale ou un de ses collaborateurs, pour répondre à la question.

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1720

Pour répondre spécifiquement à la question, actuellement, si vous voulez, je prends du coin Bastien-Saint-André, c'est 72-801-60, c'est un long trajet, ou 81-82-60, c'est pas un trajet qui se fait très bien.

PAR LE PRÉSIDENT:

1725 Il y a l'autre partie de la question de monsieur. Combien de temps ça prend?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1730 Ça prend beaucoup de temps, ce trajet-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1735 Ce que monsieur veut faire, ici, il le prend, il l'utilise, il sait combien de temps ça prend, mais il veut mettre en évidence, pour la Commission, j'imagine, c'est le temps fou que ça prend.

C'est bien ça, monsieur?

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

1740 Il y a pas de connexion entre les autobus, dans le secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

1745 Donc je vous demande, monsieur, c'est combien de temps ça peut prendre?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1750 Probablement quarante-cinq (45) à cinquante-cinq (55) minutes, à peu près, là, mais je le dis rapidement, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc trois quarts ($\frac{3}{4}$) d'heure, une (1) heure.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

1755 Ça, ça doit être le jour. Mais si je finis dans la soirée, à vingt et une heures (21 h)?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

1760 Là, ça dépend de l'heure que vous finissez, et des correspondances, parce que pour ce qui est de l'axe du boulevard Bastien, le soir, c'est pas nécessairement un axe qui a une très forte fréquence.

1765 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors dites-nous, directement, combien de temps ça vous prend?

1770 **PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:**

Je cherche la réponse, parce que le soir, quand je monte, je me sers de ma voiture, je rencontre pas d'autobus 72.

1775 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc vous n'êtes pas desservi.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

1780 C'est un secteur qui est mal desservi et c'est pour ça que moi, je suis en faveur du nouveau Vallon pour que ça se fasse puis qu'à un moment donné, on mette des véhicules puis qu'on desserve, parce que c'est sûr, le nouveau cœur, c'est ici. C'est pas ailleurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

1785 Je vous remercie, monsieur.

1790 _____
SOLANGE BLOUIN

PAR LE PRÉSIDENT:

1795 Madame Solange Blouin.

PAR Mme SOLANGE BLOUIN:

Bonjour monsieur le Président, bonjour mesdames.

1800 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonjour madame.

PAR Mme SOLANGE BLOUIN:

1805 Voici, moi, ma question concerne la rivière du Berger. Deux (2) frayères sont mentionnées dans l'étude d'impact sur l'environnement.

Moi, ce que j'aimerais savoir, quelles sont les mesures de mitigation considérées pour déplacer ces frayères?

1810

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, alors il y a deux (2) volets, en fait, tout d'abord, est-ce que ces frayères vont et peuvent être déplacées?

1815

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1820

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

PAR M. YVES BÉDARD:

1825

Bon, au départ, on ne prévoit pas déplacer les frayères, parce qu'une frayère, souvent, est créée par les conditions hydrauliques d'écoulement d'eau et de sédiments qui se maintiennent ou se maintiennent pas, alors on ne peut pas vraiment les déplacer simplement.

Et pour les mesures de protection?

1830

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, bien, allez-y.

PAR M. YVES BÉDARD:

1835

Les mesures de protection sont surtout au niveau de la construction, où on utilise, bon, exemple, des bassins de sédimentation pour capter les eaux qui viennent du chantier. On installe ce qu'on appelle des barrières filtrantes, ce sont des espèces de tissus qu'on installe à la verticale pour que les eaux de ruissellement traversent et soient libérées des sédiments. C'est des systèmes, ce qu'on appelle de bernies filtrantes, où on ralentit l'écoulement de l'eau par des petits seuils, pour faire en sorte qu'il y a un dépôt des sédiments pour toujours contrôler les sédiments pour éviter qu'ils se retrouvent dans l'eau et colmater les frayères.

1840

Parce que des frayères, ce sont des plages de petit gravier dans lequel il y a des espaces, alors les truites pondent leurs œufs à travers les petits espaces. Ces espaces-là, s'ils deviennent comblés, ils sont plus utiles pour la frayère.

1845

Alors ce sont des mesures au niveau de la construction qu'il faut prévoir pour les sauver.

1850

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Bernier, est-ce que cette frayère, toute proche du lieu du pont projeté, serait considérée à très forte valeur, à moyenne valeur, à faible valeur?

1855

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Alors la connaissance de ces frayères provient du document – ah, c'est madame Bernier!

1860

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y, madame Dubreuil.

1865

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Je m'excuse, j'avais pas compris.

PAR LE PRÉSIDENT:

1870

Allez-y, j'essaierai d'articuler davantage! Mme Dubreuil, allez-y. L'important, c'est d'avoir la réponse.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

1875

Bon. L'inventaire qu'on a des habitats de l'omble de fontaine dans la rivière du Berger fait ressortir qu'il y a très peu de bons habitats. Et en particulier, les frayères sont peu nombreuses et elles sont concentrées dans deux (2) secteurs de la rivière, en amont, il y en a des bonnes, mais là, on n'est pas du tout dans le secteur du projet, mais l'autre partie où il y en a des bonnes, c'est dans le secteur du projet. Et elles sont très peu nombreuses.

1880

Ce que je voudrais dire aussi, c'est que ça prendrait, avant la réalisation du projet, une nouvelle caractérisation de ce milieu-là, parce qu'on parle de données, là, de 98, ces milieux-là changent énormément selon les années, les bonnes ou les mauvaises années hydrologiques et c'est très dynamique.

1885

Alors il se peut très bien que la configuration de cette rivière ait changé quelque peu dans ce secteur-là. Donc ça serait préférable de prendre le temps nécessaire, c'est pas un gros investissement, pour aller à nouveau caractériser les habitats de frai et aussi d'alimentation de l'omble de fontaine, dans le secteur d'étude.

1890

PAR LE PRÉSIDENT:

1895 Donc pour vous résumer, vous dites, en amont, il y a des frayères à très fort potentiel, en aval, donc dans la zone d'étude, oui, il peut y avoir des frayères, mais de moindre ampleur, c'est bien ça? Non? Et dont la caractérisation devrait être refaite puisque...

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

1900 La caractérisation devrait être refaite, parce que je peux pas dire actuellement si elles sont de moindre ampleur que celles de l'amont ou de meilleure valeur, on n'est pas capable de le dire, avec les données dont on dispose.

1905 C'est d'ailleurs, je pense, juste des données potentielles. C'est-à-dire que par l'habitat on voit qu'il y a possibilité pour le poisson de frayer, mais on n'en a pas la confirmation.

PAR LE PRÉSIDENT:

1910 Tout à fait.

Alors voilà, madame.

PAR Mme SOLANGE BLOUIN:

1915 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1920 Je vous en prie.

PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND

1925 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Paul-Émile Chamberland.

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

1930 Alors bonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

1935 Monsieur Chamberland, bonjour.

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

1940 Mon intervention va être courte, c'est concernant l'accès justement au parc, au fameux parc qu'on veut tant protéger, je suis environnementaliste puis je suis en faveur de du Vallon aussi, là, on en a besoin.

1945 Mais comment seront aménagés les accès au parc pour en faciliter l'accès aux personnes qui sont à mobilité réduite. J'entends par là pas seulement que les personnes en fauteuil roulant, mais la population qui vieillit, ou le couple qui va se balader avec un enfant dans la poussette. Si je me base sur l'image, sur l'aménagement actuel du parc Chauveau, c'est pas tellement un exemple, parce que c'est rempli d'escaliers partout.

1950 Alors est-ce qu'on va aménager, est-ce qu'on va corriger après ou si on va prévoir avec des pentes au lieu des escaliers où c'est pas nécessaire?

PAR LE PRÉSIDENT:

1955 En fait, je me demande, je me pose la question si je dois envoyer la question au promoteur, oui, parce que le promoteur, c'est la Ville, la Ville a une responsabilité à ce niveau-là.

Donc, monsieur des Rivières.

1960 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

1965 Il y a près d'une quinzaine d'années, la Ville a innové en créant ce qu'elle a appelé la Table de concertation pour les déplacements sécuritaires des personnes à mobilité réduite. Cette table-là est formée de représentants d'usagers, formée de spécialistes techniques de l'Institut de réadaptation, formée de spécialistes de la Ville en matière de sécurité mais aussi d'ingénieurs, d'architectes, etc.

1970 Et il y a une grande préoccupation à la Ville pour que tous les équipements à caractère public soient accessibles. Et il y a une politique dans ce sens-là qui existe.

1975 Quand on arrive dans des équipements de ce type-là, des équipements à caractère naturel, il y a une difficulté importante parce que souvent, on est dans un environnement où le terrain est très accidenté. Et il y a des endroits où on n'a effectivement pas le choix d'avoir des escaliers, parce que la topographie ne permet pas d'avoir des rampes pour une accessibilité complète pour tout le monde.

On a, dans le cadre de l'aménagement des berges de la rivière Saint-Charles, une problématique comme ça qui se pose. Alors on est en train de développer une codification d'accessibilité. Parce qu'on veut éviter que quelqu'un en fauteuil roulant emprunte un sentier pour arriver, à un moment donné, il rencontre un escalier, et c'est un obstacle insurmontable.

1980

Donc on veut chercher à identifier, à caractériser le niveau d'accessibilité pour que l'ensemble des gens sache très bien ce qui l'est et ce qui l'est pas en fonction de leurs capacités.

1985

Évidemment, quand on arrive dans des milieux naturels, c'est plus compliqué. Mais on a cette préoccupation-là tout le temps.

PAR LE PRÉSIDENT:

1990

Donc, malheureusement, vous avez compris la même chose que moi. Pour les milieux naturels...

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

1995

Chauveau, en tout cas ce que j'ai vu actuellement, le long de la rivière Saint-Charles, allant dans un sentier du côté est de la rivière, en descendant vers les estacades, tout à coup, je me heurte à trois-quatre (3-4) marches, à mon avis, inutiles.

2000

Alors prévoir, je sais pas qu'est-ce que c'est que de prévoir, quand une pente coûte moins cher qu'un escalier, moi, je commence à penser qu'il y a des gars qui sont payés au pourcentage des travaux, parce qu'un escalier, ça coûte plus cher qu'une pente.

2005

Alors, il y a des manques, il y a des sérieuses carences dans l'aménagement actuel, je me base sur l'expérience, parce que je les ai vues. Donc si les aménagements à venir, on pense prévoir, je pense, commencer par éliminer les carences actuelles. Il y a des escaliers inutiles.

PAR LE PRÉSIDENT:

2010

Laissez-moi poser la question, une question toute simple.

2015

Si monsieur veut aller se promener au parc de l'Escarpement, est-ce qu'il y a un accès quelconque qui lui permettrait de rentrer un peu dans le parc, de se balader et d'en ressortir sans difficulté, actuellement?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2020 Il y a des endroits où, en fauteuil roulant, monsieur pourrait accéder au parc. Le problème qu'il est susceptible de rencontrer, puis je connais pas en termes de capacité de son fauteuil, est-ce que vous avez vu un peu les pentes puis la topographie qu'on a, est-ce que le fauteuil est en mesure de remonter et de revenir? Alors, on a, je dirais, une préoccupation d'identifier...

PAR LE PRÉSIDENT:

2025 Mais en termes d'accès, il pourrait avoir accès?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2030 Oui. Absolument, absolument. Parce qu'il y a des endroits où on est à l'extrémité de rues existantes, où il y a pas de bordure.

PAR LE PRÉSIDENT:

2035 Pourriez-vous donner un exemple d'une rue?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2040 Bien je vous dirais, il y a deux (2) rues, là, qui donnent accès dans ce secteur-là. Pensons, là, à la rue Félicité-Angers ou à la rue Adéla-Lessard, où il y a des accès, il y a une clôture, mais ça permet aux gens en fauteuil roulant, quelqu'un qui aurait un pousse-pousse pour enfant, ou quelqu'un en vélo, de passer, et d'accéder à la ligne d'aqueduc et d'entrer à ce moment-là sur le parc.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2050 Monsieur le Président, je pourrais peut-être rajouter quelque chose?

PAR LE PRÉSIDENT:

2055 Oui.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2060 On a parlé, hier, de la politique en matière d'activités physiques, sportives et de plein air
de la Ville, à laquelle la Direction de la santé publique s'est associée. Je voudrais juste
rappeler, dans ce document-là, d'une part, qu'il y a une section qui traite des infrastructures
accessibles et de qualité dans laquelle on mentionne qu'il faut veiller à ce que les
infrastructures, ressources humaines, services ou programmes relatifs à la pratique d'activités
2065 physiques, sportives et de plein air, rejoignent les citoyennes et les citoyens à proximité de leurs
centres, de leurs lieux de résidence ou de travail, selon leurs besoins.

2070 Ce qui me ramène au fait que c'est important de voir un espace, enfin du moins, de
réfléchir, au niveau du parc de l'Escarpement, à la fois sur son potentiel naturel mais sur son
potentiel en termes d'activités récréatives, sportives, de plein air.

Par ailleurs, pour ce qui est de monsieur, pour les besoins particuliers, il y a une section
qui dit la chose suivante:

2075 "Il faut s'assurer que les nouveaux sites, installations et équipements sportifs répondent
aux besoins de toutes les clientèles, ainsi qu'aux exigences particulières de celles atteintes
d'une déficience et des athlètes de haut niveau."

2080 Donc nous, en Santé publique, c'est toujours très important, là, qu'on réfléchisse dans le
développement d'espaces de ce type-là, à rencontrer les besoins de l'ensemble des
populations.

PAR LE PRÉSIDENT:

2085 Alors vous faites référence à quel document?

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2090 Ça donc, c'est la Politique en matière d'activités physiques, sportives et de plein air,
février 2004, de la Ville de Québec, à laquelle la Direction de santé publique et d'autres
organismes se sont associés.

PAR LE PRÉSIDENT:

2095 Ce document existe et est disponible. La Commission l'a à sa disposition.

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

Ce que je constate, c'est qu'il y a beaucoup de bonnes intentions. Mais dans
l'application pratique actuelle, moi, ce que j'ai vu, c'est qu'il y a des escaliers là où c'est inutile,

2100 et concernant l'accès au parc, justement, je l'ai cherché et je l'ai jamais trouvé. Merci de m'en informer.

2105 La seule fois où j'ai pu y aller, c'est par la rue des Brumes, par l'école La découverte, je suis passé, parce que ça avait pas encore été aménagé. J'ai repassé dernièrement par le stationnement de l'école La découverte, là, ils ont baissé le pavé puis le trottoir m'empêche d'accéder. Alors il faut que je passe à travers les arbres, dans le bois, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2110 Merci d'avoir porté cette dimension-là à notre connaissance.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2115 Juste, monsieur le Président, je prends note, là, de la demande de monsieur, là. On va regarder voir, s'il y a pas quelque chose qui pourrait être fait pour ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2120 Merci.

LAURENT OUELLET

2125 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Laurent Ouellet.

PAR M. LAURENT OUELLET:

2130 Bonjour.

PAR LE PRÉSIDENT:

2135 Bonjour, monsieur.

PAR M. LAURENT OUELLET:

2140 Pour commenter, suite à la question du monsieur qui me précède, là, je crois qu'il peut accéder par le boulevard de Belle-Arrivée, qui mène à un sentier accessible sur quelques centaines de mètres. Il va rapidement bloquer sur un ravinement qui s'accroît depuis trois (3) ans, dans la pente. Donc, même les vélos commencent à avoir de la difficulté, puis les piétons.

2145 Pour ma part, moi, présentement, j'ai de la difficulté avec la future convivialité du boulevard décrite sommairement hier par le promoteur. Ma crainte, c'est qu'on semble actuellement privilégier l'ambiance du futur boulevard à la qualité de vie des résidents qui vivent en bordure.

2150 Ma question concerne le tronçon Lebourgneuf-Chauveau où un terre-plein de sept mètres (7 m) est prévu. Serait-il possible de récupérer cette bande de terrain afin d'élargir la zone tampon entre le boulevard et les citoyens résidant à proximité? Sinon à quoi sert exactement ce bel équipement?

PAR LE PRÉSIDENT:

2155 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2160 Je vous dirais, tout est toujours possible. Mais je pense qu'en termes d'impact visuel, on a un intérêt à avoir cet espace-là au centre de la chaussée.

2165 Maintenant, la préoccupation que vous avez, ce sept mètres (7 m) là additionnel, ça pourrait pas être de toute façon sept mètres (7 m), parce qu'on a besoin, dans ce secteur-là, d'un minimum d'une bande centrale, compte tenu de la pente et de la problématique puis des débits. Bon!

2170 Bien disons un mètre (1 m), c'est une vulgaire bande de béton, c'est pas nécessairement très intéressant, là, comme - on a besoin, généralement, là, et à ce moment-là, monsieur Bergeron me fait remarquer que, compte tenu de la problématique, on aurait besoin d'une glissière de sécurité au centre, et à ce moment-là, sur le plan esthétique, je pense qu'on perd beaucoup d'intérêt.

2175 Le sept mètres (7 m) en soi, c'est pas ce qui va changer les conditions sur le plan du bruit. S'il y a une nécessité d'avoir des mesures pour réduire le bruit, il y a les espaces nécessaires de part et d'autre de la route pour procéder à ces aménagements-là.

Et là-dessus, moi, je vous invite à regarder le plan qui est affiché à l'arrière, et on voit très bien que les espaces physiques sont là pour faire les aménagements, s'ils sont requis.

2180 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est la réponse. Je suis tout à fait convaincu qu'elle ne vous plait pas, mais c'est la réponse. Je regrette.

2185 **PAR M. LAURENT OUELLET:**

Merci.

2190

PIERRE LATERRIÈRE

PAR LE PRÉSIDENT:

2195

Monsieur Pierre Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Bonjour monsieur le Président.

2200

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonjour monsieur Laterrière.

2205

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

J'ai posé des questions, mardi soir, et hier, et on n'a pas eu de réponse. J'ai pas entendu le dépôt de ces réponses-là.

2210

Est-ce que vous pouvez vous assurer qu'on a une réponse à ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

Pourriez-vous me rappeler la question.

2215

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Bien, j'avais parlé d'abord du rapport Vandry. J'avais demandé un dépôt du rapport Vandry. On m'a dit que c'était possible. Je voudrais savoir s'il a été déposé.

2220

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que oui, mais je vais laisser le soin à monsieur Marc des Rivières de vous informer.

2225

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il n'a pas été déposé. Possiblement qu'on nous le livrera cet après-midi, là, il était encore à l'impression lorsque j'ai quitté avant dîner.

2230

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous en avons fait le rappel hier.

2235

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Est-ce qu'il sera sur le site Internet?

PAR LE PRÉSIDENT:

2240

En fait, presque toute la documentation, elle est sur le site Internet. Maintenant, si on nous envoie un rapport de trois cents (300) pages, qui n'est pas déjà en format pour aller sur Internet, évidemment on l'aura juste sous format écrit.

2245

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

C'est parce que j'aurais aimé avoir les commentaires des gens du promoteur par rapport à ce rapport-là, je pense que ça aurait été intéressant. C'était une opinion d'il y a quarante (40) ans, ça, puis je pense que c'est d'actualité aujourd'hui.

2250

L'autre question que j'ai posée, hier, j'ai pas eu encore de réponse, c'est peut-être trop de bonne heure, hier. C'est qu'il y a des gens qui disaient, bah, du Vallon, si on le faisait, il serait engorgé, parce qu'il y a beaucoup de constructions chaque bord.

2255

Mais moi, j'avais demandé, est-ce qu'on peut vérifier les impacts si du Vallon y est pas. Puis on a dit oui, on prenait note, puis j'ai pas eu de commentaire encore à ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2260

Donc votre question c'est, si le projet ne se réalisait pas, et qu'en même temps le développement résidentiel se faisait, quel serait l'impact sur les rues avoisinantes?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

2265

C'est ça. Parce qu'on semblait dire que du Vallon, on faisait ça un peu inutilement puis que dans quatre-cinq (4-5) ans, ça serait encore congestionné. Alors évidemment, si on le fait pas, comment est-ce qu'on va être congestionné. C'est un peu ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2270

En fait, il y a eu une demande de la Commission qui va pas mal dans le sens que vous indiquez. La Commission a demandé un tableau qui présente à la fois la situation actuelle sur tous les axes routiers autour du secteur d'étude, à l'heure actuelle, et avec ou sans le projet, en l'an 2021.

2275

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

OK.

2280

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc c'est bien ça. Alors peut-être que vous pourriez donner quelques mots là-dessus quand même?

2285

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais demander à monsieur Mathieu de la firme SGTR, là, de donner certaines précisions, mais juste de façon globale, au départ, là, si l'aménagement du boulevard du Vallon ne se fait pas, il est fort probable que tout le développement dans ce secteur-là soit reporté parce que l'accessibilité risque d'être fort complexe.

2290

Et ça pourrait, à ce moment-là, remettre en question, je dirais, un peu la stratégie que monsieur Bédard vous a présentée tout à l'heure, au sens où il manquerait un morceau important pour établir les trente mille (30 000) ménages qui sont requis au fil des ans.

2295

PAR LE PRÉSIDENT:

Je suis un peu embêté parce que je vous ai posé la question le premier soir, je crois, c'était le premier soir, j'avais posé la question, s'il n'y avait pas de projet du Vallon, est-ce que le développement résidentiel se ferait oui ou non? Et la réponse que j'avais obtenue, c'était oui, le projet – non, j'ai mal compris alors?

2300

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Non. Parce que la réponse, pour nous, on le sent du côté des promoteurs, le fait qu'on commence à parler du boulevard du Vallon fait en sorte que les promoteurs s'intéressent au site et la population s'intéresse au site.

2305

Or, si le boulevard ne se fait pas, ce qu'on craint, c'est que l'intérêt va diminuer considérablement et là, ça va nous poser de sérieuses questions, où ce développement-là, où

2310

ces vingt-cinq mille (25 000) unités de logement, où ces trente mille (30 000) unités de logement là vont-elles aller se construire? Et là, on aura peut-être beaucoup de difficulté...

PAR LE PRÉSIDENT:

2315

En fait, c'est pas trente mille (30 000) logements dans le secteur.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2320

Non, mais il y a quand même ce cinq mille huit cents (5800) là, alors ce cinq mille huit cents (5800) là, sur les trente mille (30 000), où vont-ils aller s'établir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2325

Le cinq mille huit cents (5800), c'est directement dans le cadre du secteur que vous avez projeté?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2330

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2335

Mais c'est quoi le quatre mille huit cents (4800) auquel vous faites allusion.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2340

C'est parce qu'il y a, dans le bas, il y a un autre potentiel qui est le long du boulevard Lebourgneuf, où on a à peu près mille (1000) logements à cet endroit-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc, les deux (2) ensemble, c'est cinq mille huit cents (5800).

2345

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Puis prenons au nord de l'avenue Chauveau, ça représente environ deux mille vingt-cinq (2025) unités de logement.

2350

PAR LE PRÉSIDENT:

Au nord de Chauveau.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2355

Seulement juste au nord de Chauveau.

PAR LE PRÉSIDENT:

2360

D'accord.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2365

Alors je cède la parole à monsieur Mathieu.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

2370

Bien en fait, très rapidement, si on n'aménage pas le boulevard du Vallon, et qu'on considère le plein développement du secteur, bien ce qu'on va voir, étant donné que la majorité des déplacements se dirigent en direction sud, bien, les seuls accès sont le boulevard Saint-Jacques et les rues résidentielles.

2375

Le boulevard Saint-Jacques, actuellement, les volumes sont légèrement au-delà de la capacité. Il y a des files d'attente, les résidents ont de la misère à sortir de leurs entrées. Alors il est à prévoir que les files d'attente vont allonger graduellement vers le nord. Et, en conséquence, les rues résidentielles comme des Brumes, éventuellement d'autres, dépendant de l'articulation du réseau local, d'autres comme la Rive-Boisée, vont devenir aussi très achalandées, encore plus qu'elles ne le sont actuellement.

2380

Et dans la partie est, Thérèse-Casgrain va devenir de plus en plus achalandée et lorsqu'elle sera à capacité, et elle n'est pas loin, ça va se répercuter sur d'autres rues telles le Mesnil et d'autres qui donnent accès à Saint-Joseph.

PAR LE PRÉSIDENT:

2385

Très bien.

2390

Mais on comprend quand même que ce scénario n'est pas réaliste, puisque monsieur des Rivières vient d'indiquer qu'en cas de non-réalisation du projet, il n'y aurait, selon toute vraisemblance, pas de développement résidentiel majeur.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2395

Ce serait étonnant qu'on obtienne le plein développement.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Alors ma question, parce que c'était des...

2400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui oui oui oui, je vous ai suivi. Allez-y!

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

2405

L'expérience!

PAR LE PRÉSIDENT:

2410

Allez-y!

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

2415

On a parlé souvent, bien pas souvent, en tout cas d'étalement urbain, vous avez même essayé de poser la question hier, puis tenté d'avoir une réponse, c'est quoi l'étalement urbain. Moi, je veux essayer d'éclaircir ça, ce problème-là.

2420

Très court préambule, là, j'ai été étalé, il y a quarante (40) ans. Bon, c'est bien clair, ça, on nous a dit, si tu veux avoir une maison, puis tu veux avoir un terrain, envoie en banlieue! Puis je mettrai pas le mot que quelqu'un a employé par rapport aux banlieues, le qualificatif. Alors je suis allé me promener dans les banlieues, puis on s'est établi là. On a créé le trou de beigne, bien sûr, mais on a tout développé la banlieue nord.

2425

Or ça a été étalé, il y a quarante (40) ans, il y a trente-cinq (35) ans. Puis aujourd'hui, on nous dit, le projet va favoriser l'étalement urbain. Mais on l'est déjà étalé! Donc qu'on nous donne les moyens pour circuler ou rejoindre où on est.

2430

Alors est-ce qu'on doit considérer, c'est la question, ça peut susciter le débat, le fait qu'on a été étalé il y a quarante (40) ans, c'est de l'étalement urbain. Moi, je sais plus si j'ai été étalé ou pas, ou si on m'a installé là-bas. Tu sais, je veux dire, je le sais plus, là.

2435

Puis je pense que c'est un argument majeur, l'étalement urbain, puis moi j'aimerais bien avoir le débat. Pas des réponses comme hier, on sait pas trop c'est quoi. Il y a étalement ou il n'y en a pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense, pris au sens extrême, votre définition impliquerait que même le centre-ville de Québec aura été un étalement.

2440

Mais ceci étant dit, mais je pense que vous soulevez à juste titre votre question, parce que nous essayons, nous aussi, d'avoir une définition le plus clair possible, pour savoir, est-ce qu'on doit considérer ce développement comme étant un étalement ou pas. Et hier, j'ai tenté, auprès du ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs, qui indique, dans ses orientations "étalement urbain zéro", qu'est-ce qu'il voulait dire exactement par étalement urbain.

2445

Évidemment, la définition, si vous étiez présent, vous l'avez entendue, elle est, pour la Commission, de faible utilité, parce que la définition, jusqu'à maintenant, on n'a pas encore discuté, mais elle a peu de prise.

2450

La seule chose qui semble nous donner jusqu'à maintenant une définition quelconque, c'est dans la présentation du promoteur qui indique que, pour lui, voici les secteurs 1, 2, 3, 4 comme vous avez vu tout à l'heure, et que tout ce qui se ferait à l'intérieur de ce zonage ne serait pas considéré, à son sens, comme étant de l'étalement.

2455

Alors je suis content que vous reposiez notre question finalement. Je demanderai au ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, est-ce qu'il y a un moyen quelconque d'avoir une définition générale, applicable à peu importe le secteur, de ce qu'est un étalement urbain.

2460

PAR M. PATRICK TAVAN:

C'est plus un concept d'externalité, parce que c'est normal qu'une ville prenne de la croissance. Ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que pour construire, ça prend un permis. Le permis relève de la municipalité parce que la municipalité a des pouvoirs de zonage et tout. Donc on arrive dans le critère de contrôle du territoire, c'est de compétence municipale.

2465

L'étalement, bon, on appelle ça en anglais le "blurb", le "sprawl", c'est une connotation un peu négative, parce que c'est comme une espèce de développement non complété ou non réalisé. Ce qui n'est pas le cas ici à première vue, parce que bon, bien moi, je suis plus un gars de terrain, je travaille plus à l'aide technique aux petites municipalités, aux MRC. Quand j'arrive à Québec, je fais attention, parce que je pense que tous les gens, en urbanisme, ici, ils sont pas mal plus calés que le genre de boulot qu'on fait nous autres.

2470

2475

Mais ce qu'on se rend compte, c'est que partir du moment où il y a une externalité ou un développement qui est non complété, exemple, on va ouvrir une rue et on va se rendre compte, on va attirer des nouveaux ménages et compagnie, mais que ça crée une pression sur le

réseau scolaire, ça crée une pression comme on voit actuellement sur le réseau routier, sur le
2480 bouclage imparfait qu'on voit. Donc ça peut être un moyen d'étalement urbain.

Il y a un coût social associé à ça. Mais quand la croissance urbaine est bien planifiée,
normalement, les urbanistes et les politiciens, leur règlement, je sais pas si vous avez vu le
2485 règlement ici, c'est épais comme ça. C'est plus épais qu'un schéma d'une MRC qu'on a
travaillé en Beauce et tout ça.

Donc ça veut dire qu'il y a quand même un souci urbanistique qui est fait, est-ce qu'on
peut parler d'étalement ici par rapport à ce que mon expérience vécue de terrain, je peux pas
dire que non. Peut-être en dehors de la zone bleue, là, de la ligne bleue qu'on vous a
2490 présentée l'autre jour, c'est des héritages des années cinquante et soixante. Mais là,
actuellement ici, c'est un espèce de joyau d'aménagement urbain. C'est purement personnel.

Mais la recherche d'un étalement urbain, je peux vous dire qu'il y a des équipes aux
2495 États-Unis qui travaillent dessus puis que ça varie d'une période à l'autre.

Mais ce qu'il faut retenir, c'est à partir du moment où c'est l'externalité qui fait que les
gens qui vivent dedans ne se sentent pas bien ou n'ont pas d'accès aux équipements normaux,
que les équipements de proximité ne sont pas là, que les services ne sont pas là, que les petits
2500 commerces ne sont pas là, donc qu'on ait un recours à l'automobile ou qu'on échappe à son
milieu, qu'on fait juste boulot-dodo, là, puis après ça!

Bon alors est-ce que – alors écoutez, si j'étais universitaire, moi je quitte mon boulot
puis j'ai un contrat. Mais je veux dire, dans l'ensemble, on le sait pas.

2505 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur, je tente un dernier essai auprès de monsieur Lord.

Pour la Communauté métropolitaine, est-ce que vous pourriez nous aider un peu aussi.
2510 Je pense que la Ville tout à l'heure, au moins, elle a présenté un certain nombre de critères,
donc il y a quelque chose là, mais pour vous, à la Communauté métropolitaine, c'est quoi pour
vous l'étalement urbain?

2515 **PAR M. DOMINIQUE LORD:**

En fait si je peux tenter de ne pas répondre à la question, parce qu'à titre d'urbaniste, je
dirais, moi ça fait une quinzaine d'années que je suis membre de l'Ordre des urbanistes, et à
mes tous débuts, on entendait parler d'étalement urbain, et pour être un ancien de la
Communauté urbaine de Québec, j'ai même entendu, à certains moments, quand on
2520 construisait dans le périmètre 1 et 2, ce n'était pas l'étalement, mais dans le 3 et 4, ça en était.

2525 Maintenant, c'est un peu différent comme définition. On dit 3 et 4, ce n'est plus de l'étalement urbain. Or c'est très relatif. C'est un peu comme la définition de congestion routière. C'est des références à des vitesses moyennes d'un axe routier, bon je dirais, ici, pour l'étalement, c'est difficile à établir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2530 Est-ce qu'il y aurait pas un critère de densité de population? Parce que dans tous les critères que j'ai entendus tantôt, qui m'ont été présentés, dans ce qui a été dit tout au long des séances précédentes, il y a personne qui a parlé de densité de population.

PAR M. DOMINIQUE LORD:

2535 Un critère pour évaluer...

PAR LE PRÉSIDENT:

2540 Est-ce que la densité de population ne devrait pas être un critère, sur un territoire donné, être un critère pour déterminer...

PAR M. DOMINIQUE LORD:

2545 Ce que je comprends de l'urbanisme moderne, c'est qu'avec la densité, on essaie de contrer l'étalement en augmentant les densités. Est-ce que ça peut être un critère autrement établi pour évaluer l'étalement urbain, c'est...

PAR LE PRÉSIDENT:

2550 Donc si on veut aller, mettons, dans une zone où il y a une personne par kilomètre carré, on pourrait considérer ça comme de l'étalement par rapport à des zones beaucoup plus denses. Donc la densité pourrait être un critère?

PAR M. DOMINIQUE LORD:

2555 Ça pourrait être un critère, oui, effectivement.

2560 Je dis pas que c'est un critère qu'on utilise, là, mais – pour ce qui est de la Communauté métropolitaine, ce dont on tente de gérer davantage, que de définir l'étalement, là, on tente de gérer plus la gestion de l'urbanisation, c'est-à-dire de tenter d'utiliser à profit ce qui est déjà existant comme axes routiers, avec différents objectifs, entre autres au niveau du transport en commun, au niveau du resserrement du développement dans les périmètres existants. C'est ce qu'on fait.

2565 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie. Voilà

2570 **PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:**

À titre de commentaire, je vous dirais que je me considère étalé puis je veux plus entendre parler d'étalement urbain.

2575 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2580 Monsieur le Président, peut-être on pourrait intervenir au niveau Santé publique très rapidement dans ce débat-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2585 Très rapidement s'il vous plaît.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2590 Très rapidement, bon, les bienfaits de vivre en banlieue, on n'y reviendra pas, je pense que les personnes qui ont fait ce choix les connaissent. Peut-être juste sensibiliser sur les préoccupations de Santé publique, au niveau étalement urbain, qui sont étroitement liées, évidemment, à une question de la voiture.

2595 Donc on sait que l'étalement urbain dit forcément utilisation importante de l'automobile qui dit, notamment, bon d'une part, augmentation de la probabilité de faire un accident de la route par rapport aux gens qui l'utilisent moins, c'est une évidence.

2600 Deuxièmement, de par l'utilisation de l'automobile fréquente, beaucoup moins d'activités physiques et des effets sur la santé bien documentés et importants, j'en ai parlé hier sur toute la problématique d'épidémie d'obésité qu'on vit en Amérique du Nord.

Et la troisième chose, c'est contribution au problème de la qualité de l'air. Et on sait qu'à Québec, on a une excellente qualité de l'air, mais on a une préoccupation depuis quelques années sur les effets de smog.

2605 Donc il faut voir là-dedans, nous, au niveau Santé publique, les aspects négatifs de l'étalement urbain sont très clairs, à savoir accidents de la route, baisse de l'activité physique,

2610 augmentation de la pollution de l'air et conséquences donc au niveau de la santé qui sont là encore, au niveau de la qualité de l'air, de plus en plus documentées, les effets du smog au niveau de la santé sont maintenant bien connus.

PAR LE PRÉSIDENT:

2615 Merci monsieur Guerrier.

LOUISE DESROSIERS

2620 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors j'appelle madame Louise Desrosiers, après quoi, nous ferons une pause de dix (10) minutes.

2625 **PAR Mme LOUISE DESROSIERS:**

Bonjour monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

2630 Bonjour.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

2635 Je viens vous parler du bout de, quand on entre dans le nouveau boulevard, qu'on sort de l'autoroute et qu'on entre dans le nouveau boulevard. Est-ce qu'il y aura une façon d'entrer plus tranquillement dans le nouveau boulevard?

2640 Je me fais comprendre, c'est que quand on est sur l'autoroute, c'est du cent kilomètres-heure (100 km/h). On arrive sur la traverse, sur le viaduc qui traverse le boulevard de la Capitale, on demande de réduire à quatre-vingts (80 km/h) et après la descente, c'est le cinquante kilomètres-heure (50 km/h). Hier, on me disait que le boulevard serait soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h).

2645 C'est un axe qui est très dangereux. Déjà, comme disait madame Martineau tout à l'heure, il y a déjà des routes, des rues qui traversent le boulevard Lebourgneuf, il y a là-dessus une piste cyclable, il y a là-dessus un trottoir, et il y a énormément de va-et-vient dans les nouveaux magasins qu'on vient d'installer dans le bas de la côte.

2650 Cette traverse-là en sera une autre pour nos enfants qui partent de notre quartier, qui s'en vont à l'école, il y a une école privée tout juste l'autre côté du futur boulevard qu'il va y avoir. Alors je sais que plusieurs de nos enfants, avec la belle saison qui arrive, embarquent sur leur vélo et traversent toutes ces traverses-là de l'allée piétonne, du Wal-Mart où est-ce que tu as le droit de tourner à droite, il y a aucune interdiction à tourner à droite, alors ça tourne à droite allégrement, sans regarder s'il y a quelqu'un qui s'en vient sur le trottoir. Et je me dis que du Vallon sera probablement pas mieux.

PAR LE PRÉSIDENT:

2660 Alors peut-être avant de vous laisser répondre à cette question spécifique, je voulais savoir, le ministère des Transports du Québec, depuis quand il a le mandat de développer des boulevards?

PAR M. LUC BERGERON:

2665 Le ministère a toujours eu le mandat de développer les boulevards.

PAR LE PRÉSIDENT:

2670 Des boulevards?

PAR M. LUC BERGERON:

2675 Nous, on définit pas ça comme ça, là, on définit ça comme des – on gère par exemple ce qu'on appelle des routes d'accès aux ressources, des routes collectrices, donc chaque village du Québec peut accéder au réseau supérieur, régional ou national. Donc c'est des routes très très locales.

2680 Ça peut être des boulevards, ça peut être des boulevards urbains. La 138 qui traverse la ville de Rimouski, il y a plein de feux de circulation, ça appartient au ministère. Donc le ministère...

PAR LE PRÉSIDENT:

2685 Mais c'est considéré comme une route, non?

PAR M. LUC BERGRON:

2690 Là, c'est parce qu'on appelle ça un boulevard urbain pour le différencier d'une autoroute, mais ce qu'on a expliqué tout à l'heure, hier, c'est que le boulevard du Vallon, entre Lebourgneuf et Chauveau, a une fonction de réseau de transition. C'est-à-dire on va faire une transition entre l'autoroute du Vallon et, si on veut, le réseau local.

On a dit qu'à Québec, la principale lacune, la principale déficience du réseau routier, c'est qu'il y a aucune route, on n'a pas de hiérarchisation du réseau.

2695

Donc je vais faire une blague, mais elle est pas drôle, c'est qu'actuellement, les gens pour aller chercher leur pinte de lait au dépanneur, ils prennent l'autoroute. Il y a pas de route de transition. On sort de l'autoroute, puis on arrive directement dans les quartiers résidentiels. Il y a très peu de réseau routier.

2700

Mais on essaie, par le boulevard du Vallon, de faire une route de transition, donc passer d'une autoroute à cent kilomètres à l'heure (100 km/h), avec un feu de circulation important à Lebourgneuf, un boulevard urbain de transition de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) pour ensuite arriver sur un prolongement qui sera donc une route plus locale à cinquante kilomètres-heure (50 km/h) avec, comme on a dit hier, habitée de part et d'autre, alors que le boulevard du Vallon, on rappelle que ça va être une route sans accès autres que les intersections.

2705

Donc il y aura pas d'édifices, il y aura pas de maisons, il y aura pas ni à haute, ni à moyenne, ni à basse densité. Donc ça l'a une fonction d'assurer une transition entre les quartiers résidentiels et la route plus achalandée ou la route d'accès qui est l'autoroute du Vallon.

2710

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

2715

Alors maintenant, quelles sont les mesures de sécurité prévues au niveau de la jonction Lebourgneuf-du Vallon?

PAR M. LUC BERGERON:

2720

Bon, c'est le concept même du boulevard qui a été construit comme ça, donc c'est ce qu'on a expliqué hier, là, donc des trottoirs, une piste cyclable, qui seront en bordure Pas d'accès. Chaque feu de circulation va être muni de phases piétons pour permettre aux intersections, donc aux gens, de pouvoir traverser en toute sécurité, autant les piétons que les cyclistes, donc c'est la mesure qui a été construite alentour du concept du boulevard de transition.

2725

Maintenant, la façon de contrôler aussi, c'est au niveau de la limite de vitesse. Donc soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) c'est déjà, ça va déjà marquer une transition entre le réseau local qui est à cinquante kilomètres-heure (50 km/h) et le réseau supérieur qui est à quatre-vingt-dix (90 km/h) ou cent kilomètres-heure (100 km/h).

2730

PAR LE PRÉSIDENT:

2735

Merci.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

2740

Est-ce que je peux ajouter un petit point là-dessus?

PAR LE PRÉSIDENT:

2745

Oui.

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

2750

C'est que la limite de cinquante kilomètres-heure (50 km/h) n'est jamais respectée, là. À l'arrivée des feux, et c'est la course à la lumière verte.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je peux vous dire une chose, on s'en doutait bien.

2755

PAR Mme LOUISE DESROSIERS:

Ça va rien que continuer.

PAR LE PRÉSIDENT:

2760

Merci, madame.

Alors on prend une pause d'une dizaine de minutes, et nous revenons.

2765

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2770

**REPRISE DE LA SÉANCE
SOLANGE BRASSARD**

PAR LE PRÉSIDENT:

2775

Alors mesdames, messieurs, nous poursuivons avec madame Solange Brassard.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

2780

Rebonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonjour madame.

2785

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

2790

La Ville de Québec semble se préoccuper de l'environnement. En effet, dernièrement, il y a eu une consultation publique au sujet du transport en commun. De son côté, comme on l'a entendu hier, le gouvernement du Québec vise à favoriser le transport collectif pour protéger l'environnement.

2795

N'y a-t-il pas une contradiction entre les intentions et les faits, puisqu'on continue à fragmenter les espaces verts pour faire des routes, plutôt que d'investir dans le transport en commun, c'est-à-dire ajouter des parcours et augmenter la fréquence des parcours existants.

2800

PAR LE PRÉSIDENT:

Question de fond évidemment.

2805

Avant d'y répondre, monsieur des Rivières, hier dans votre présentation, vous nous aviez indiqué que pour la Ville de Québec, il y aurait point neuf kilomètre (0,9 km) d'autoroute par mille (1000) habitants. C'est bien ça.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2810

Kilomètre-voie par habitant, par cent mille (100 000) habitants.

PAR LE PRÉSIDENT:

Kilomètre?

2815 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Voie.

PAR LE PRÉSIDENT:

2820

Kilomètre-voie.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2825

Par mille (1000) habitants.

PAR LE PRÉSIDENT:

Kilomètre-voie.

2830

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui,

2835

PAR LE PRÉSIDENT:

OK.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2840

Parce qu'on pourrait avoir, monsieur le Président, un kilomètre (1 km) d'autoroute à quatre (4) voies et comme, prenons l'autoroute Duplessis ici, et on pourrait avoir un kilomètre (1 km) d'autoroute à dix (10) voies, comme on peut avoir dans certains secteurs de la 640 à Laval, et on n'a pas du tout du tout la même capacité. Donc quand on veut faire une comparaison, il faut faire cette comparaison-là en fonction de kilomètre-voie et non pas kilomètre d'autoroute.

2845

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

2850

Je voulais juste vérifier la convergence de cette donnée-là avec une donnée qui a été présentée dans les orientations du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir qui indiquait que, textuellement, je lis:

2855

"On y dénombre vingt et un virgule six kilomètres (21,6 km) d'autoroute par cent mille (100 000) habitants."

2860

Par cent mille (100 000), donc ça donnerait en fait - excusez-moi, je reviens, vous c'est point neuf (0,9) kilomètre-voie par mille (1000) habitants?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2865

Par cent mille (100 000) habitants.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, j'aimerais connaître le dénominateur.

2870

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Mais c'est le même dénominateur.

PAR LE PRÉSIDENT:

2875

Je crois pas que ça soit le même.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2880

On a fait le calcul de la même façon.

PAR LE PRÉSIDENT:

2885

Parce que le dénominateur, ici, au ministère des Transports, c'est point neuf (0,9 km) par mille (1000) ou par dix mille (10 000)?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2890

Point neuf (0,9) par mille (1000).

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc j'essaie de voir la convergence avec la donnée du ministère des Transports qui lui, il dit:

2895 "La région métropolitaine de Québec est, parmi les régions métropolitaines, l'une des mieux pourvues en matière de réseau autoroutier. On y dénombre vingt et un virgule six kilomètres (21,6 km) d'autoroute par cent mille (100 000) habitants, contre huit virgule huit kilomètres (8,8 km) à Montréal et sept kilomètres (7 km) à Toronto."

2900 Alors le vingt et un virgule six kilomètres (21,6 km), j'imagine qu'ici il ne s'agit pas de vingt et un virgule six (21,6) kilomètres-voies?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2905 Non.

PAR LE PRÉSIDENT:

2910 C'est ça.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2915 Cette donnée-là de vingt et un point six kilomètres (21,6 km), elle circule, entre guillemets, depuis plusieurs années, et on se questionnait beaucoup d'où ça venait ce calcul-là et ça reposait sur quoi. Et on a fait une réflexion et on est allé sur cette question-là de kilomètre-voie qui prend plus en considération la capacité de l'autoroute plutôt que son nombre de kilomètres et ça nous donne le résultat qu'on connaît.

2920 On pourrait vous déposer, monsieur le Président, les chiffres que nous avons énoncés, là, hier, je pense, toute une série de données sur plusieurs agglomérations du Québec. Pensons au secteur de la Montérégie, à Laval, à Montréal, où on a des données semblables et qui fixent, je dirais, là, Québec dans la moyenne et non pas dans la classe supérieure comme le vingt et un point six (21,6 km) semble le laisser croire.

2925 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous allez déposer le document?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2930 On peut le déposer, on en a qu'une seule copie actuellement, mais on va le déposer.

PAR LE PRÉSIDENT:

2935 Très bien. Alors si vous voulez répondre à la question de madame.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

La question de madame sur le transport en commun à l'effet de...

2940

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ce qu'elle dit, madame, en d'autres termes, c'est que dans le plan de transport, il est prévu de, un des objectifs du plan de transport, et on va se rejoindre, là, c'est de limiter l'expansion du réseau autoroutier. Ça, c'est un des objectifs du plan de transport.

2945

Or vous arrivez en proposant, finalement, l'expansion du réseau autoroutier – je sais que c'est pas une autoroute – alors l'expansion du réseau autoroutier, ou d'artères importantes ou de boulevards. Comment ceci converge avec l'autre volet du plan de transport et de ses objectifs de renforcer le transport en commun?

2950

C'est bien ça, madame?

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

2955

Oui, c'est ça.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Bon, dans les mêmes orientations ministérielles, on fait référence également à la création d'artères de transition. On fait également référence à la consolidation et à la hiérarchisation du réseau routier.

2960

Si on regarde les attentes signifiées à la Communauté métropolitaine:

2965

"Assurer la consolidation et l'optimisation des réseaux routiers existants, analyser la configuration et la hiérarchisation du réseau 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 autoroutier."

2970

Alors notre intervention d'aménagement du boulevard du Vallon s'inscrit dans cet objectif.

PAR LE PRÉSIDENT:

2975

Ce que ça veut dire, madame, selon ma compréhension, c'est que, finalement, les grandes orientations gouvernementales, en matière d'aménagement du territoire pour la Communauté métropolitaine de Québec, offrent, dépendamment des objectifs que l'on veut retenir, des possibilités de faire des choses bien différentes.

2980 Enfin, je dis ça même pas de façon anecdotique, là, c'est que, bien sûr, je m'inspire - nous aussi on a des objectifs de ces grandes orientations et, évidemment, si on les prend d'un côté, ça va être différent que si on le prenait de l'autre. Je pense que c'est légitime pour le promoteur de vouloir utiliser des objectifs plutôt que d'autres. Je pense que la Commission pourra faire à sa guise aussi. Mais c'est sa réponse.

2985

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Je pense qu'ils sont contradictoires, les deux (2) objectifs.

2990

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame, vous avez tout à fait raison.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

2995

Ils se nuisent. Je trouve qu'il y a pas de logique.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3000

Je compléterais, monsieur le Président, en disant il y a cet objectif-là de consolidation du réseau artériel mais la Ville a également, vous disiez, un objectif de développement du transport en commun et on est à évaluer, au moment où on se parle, quels seront les moyens qu'on va se donner pour pouvoir développer le transport en commun.

3005

Mais on sait une chose, par contre, c'est que le développement coûte très cher et ce développement-là, on va devoir le faire avec des partenaires. Et aujourd'hui, bien, il y a un enjeu qui est pas juste un enjeu régional à la ville de Québec, c'est un enjeu à l'ensemble de la province. Est-ce que le gouvernement du Québec va continuer à être un partenaire dans le développement du transport en commun ou pas. Et s'il ne l'est pas, quelles sont les autres avenues de financement pour le développer?

3010

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

L'argent que vous mettez sur du Vallon, est-ce que vous pouvez pas le mettre...

3015

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît, vous m'adressez la question.

3020 **PAR Mme SOLANGE BRASSARD:**

Oui, l'argent qu'ils mettent sur du Vallon, est-ce qu'ils pourraient pas le mettre dans le transport en commun ou si pas le même...

3025 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense que nous avons eu, hier, une réponse très éloquente de monsieur Bergeron quand on lui a demandé pourquoi l'axe du Vallon, et la réponse était limpide, il dit: la première raison c'est politique.

3030

En fait ce ne sont pas mes mots. Ce ne sont pas mes mots, quand même!

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3035

Mais on pourrait ajouter aussi, c'est que pour le développement du transport en commun, ce ne sont pas que des interventions dans Lebourgneuf, ce sont des interventions à l'échelle de la ville et on parle de moyens de beaucoup supérieurs au coût de l'aménagement de la route.

3040

Et on parle après ça de dépenses d'exploitation annuelles considérables et des manques à gagner, selon les scénarios qui ont été présentés lors des audiences publiques que la Ville a tenues en février, qui pourraient atteindre plus de quarante millions de dollars (40 M\$) par année. Donc ça nous prend un partenaire.

3045 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que la Commission de la Capitale nationale peut donner des orientations ou des suggestions au gouvernement en matière de financement du transport?

3050 **PAR M. MARC BERTRAND:**

Non, ça relève pas de nous de donner des suggestions de financement du transport.

PAR LE PRÉSIDENT:

3055

Et monsieur des Rivières, quel serait l'avis de la Ville, en matière de partage financier associé au transport en commun, je dis de la Ville mais ça peut être aussi du Réseau de transport de la Capitale?

3060 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Dans la présentation de monsieur Bouvier, hier, monsieur Bouvier soulignait que la municipalité depuis – et puis monsieur Bouvier me corrigera, là – investit une somme additionnelle, là, elle a investi sur une base annuelle plus de quinze millions de dollars (15 M\$),
3065 là, en 2003, par rapport à ce qu'elle investissait il y a une dizaine d'années. Donc il y a eu une progression énorme, et toutes proportions gardées, cette progression-là est plus grande que dans les autres régions du Québec. On est rendu...

3070 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pourriez-vous nous présenter un petit tableau, pas tout de suite, mais nous soumettre un tableau...

3075 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Oui oui, on pourrait...

PAR LE PRÉSIDENT:

3080 ... qui montre la progression des investissements pour le transport en commun?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3085 Et ce qui - maintenant, où la Ville de Québec elle est rendue, c'est qu'on n'a pas des tonnes de choix. Soit que la Ville continue à investir davantage toute seule, et là, quel est le plafond qu'on peut, quels sont nos moyens? Sinon, bien c'est l'usager, du transport en commun, quels sont là encore une fois ses moyens?

3090 Après ça, on peut aller vers l'automobiliste et là, ça peut être une taxe sur le stationnement, ça peut être la taxe sur l'essence, il y a divers moyens.

Et il y a d'autres moyens qui existent ailleurs qui sont, entre autres, via peut-être les places d'affaires ou – il y a le gouvernement du Canada qui finance pas du tout le transport en commun, on a déposé quelque chose. Puis il y a le gouvernement du Québec.

3095 Alors la Ville en soi – j'ai fait un détour pour répondre à votre question – la Ville en soi va prendre position lors du dépôt, par les membres de la Commission consultative sur le transport et la circulation et le stationnement, dépôt qui devrait se faire en juin ou en juillet, là, des recommandations au conseil. Et le conseil de ville devra à ce moment-là prendre position sur la
3100 stratégie qu'il souhaite adopter.

Cependant, si cette stratégie-là c'est de convaincre les gouvernements supérieurs d'investir davantage, bien là, il y a toute une stratégie, là, qui va devoir se mettre en place pour obtenir ces fonds-là.

3105

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors en fait, je faisais plutôt un lien avec le mémoire sur l'avenir du transport en commun qui a été présenté justement à la Commission consultative sur le transport, par la Commission de la Capitale nationale, où il est indiqué, comme première recommandation:

3110

"Favoriser d'abord l'amélioration continue des transports en commun dans les zones véritablement urbanisées et ainsi favoriser la densification progressive des corridors actuels."

3115

Alors comme première recommandation, j'imagine, cette recommandation-là devient sans sens, si elle n'est pas supportée dans le cadre d'une enveloppe budgétaire. Ça va de soi. Alors...

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3120

Je vous dirais, la Commission a un mandat, on vous a d'ailleurs déposé le mandat de la Commission, la Commission avait un mandat, et elle devait formuler des recommandations sur doit-on ou non développer le transport en commun? Doit-on se doter d'un réseau structurant? Doit-on implanter un système léger sur rail? Et quelles sont les avenues de financement qui devraient être envisagées?

3125

Alors évidemment, ce que la Commission de la Capitale soulève comme orientation possible peut très bien s'inscrire à l'intérieur des quatre (4) paramètres ou des quatre (4) éléments sur lesquels la Commission sur la circulation, le transport et le stationnement prononcera, là, ses recommandations au conseil de ville.

3130

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

3135

Voilà, madame.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Est-ce que je peux juste dire une chose, c'est que moi, j'habite près d'ici, sur une rue qui donne sur Lebourgneuf, et puis pour me rendre au centre industriel de Charlesbourg en autobus, ça me prend une heure, en auto, dix (10) minutes. Si j'avais un express ou quelque chose, en tout cas un moyen de transport efficace, je le prendrais, je peux vous dire.

3140

3145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame.

3150

LOUISE GOSSELIN

PAR LE PRÉSIDENT:

3155

Madame Louise Gosselin.

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

3160

Monsieur le Président, bonjour. Bonjour vous tous.

Entre Chauveau et Bastien, d'ajouter une rue à moyenne et haute densité, ce qu'on a appris mardi soir, entre mon secteur et le tracé de du Vallon, plutôt que d'y laisser une butte à végétation, n'est-il pas pour favoriser les apports de taxes municipales plutôt que de respecter notre goût de vivre en harmonie avec la nature?

3165

J'avais choisi de demeurer dans ce secteur-là parce que j'ai une vue sur un boisé, un petit boisé avec des oiseaux, et maintenant, je vais avoir des édifices qui vont être annexés à ma cour.

3170

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur des Rivières. L'objectif de déplacer le tracé et de construire tout au long de ce tracé des blocs à plus forte densité, est-ce qu'il est de nature exclusivement financière?

3175

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Moi, je vous dirais, à l'origine, il n'est pas de nature financière. C'est d'abord, il y avait deux (2) objectifs à ça, c'était le plus possible d'éloigner la route des résidences existantes.

3180

Dans un deuxième temps, c'était de donner un caractère plus urbain à ce boulevard-là. On sait, on a, à Beauport, sur l'avenue Saint-David, il y a un axe routier, sur un côté, il y a des résidences, l'autre côté, on a une butte antibruit de ce type-là. Et l'expérience nous montre que sur le plan de l'intégration urbaine, compte tenu de la longueur de cette butte-là, c'est pas nécessairement ce qu'il y a de plus intéressant.

3185

Et on sait par expérience, on parle de vitesse depuis plusieurs jours, que le conducteur, au-delà de la limite de vitesse affichée, ajuste son comportement à la scène visuelle qu'il a devant lui.

3190 Alors si j'ai un automobiliste qui est entre deux (2) clôtures, qui sont des buttes où il y a pas de vie, il se passe rien, on va avoir un automobiliste qui va avoir tendance à circuler beaucoup plus rapidement, parce qu'il sera pas préoccupé par le danger. Alors que si j'ai de la vie, j'ai de l'animation, il se passe des choses, il y a plus de chances, à ce moment-là, que mon automobiliste adopte un comportement plus, je dirais, plus urbain, donc vitesse moins grande.

3195 Il va être plus respectueux des autres usagers qui sont autour de lui.

Donc c'est un peu tout ça qui guidait l'intervention. Globalement, et ça je pense que c'est important, là, c'est que globalement, quand on regarde tout ce secteur-là à développer, le fait qu'on décide ou qu'on propose d'avoir des constructions sur le côté est, alors qu'à l'origine il y en avait pas, bien, oui, ça permet de construire quelques unités de logement de plus mais globalement, l'espace consacré au résidentiel est le même. Avant ça on avait résidentiel, route, maintenant on a un peu de résidentiel, la route, et du résidentiel.

3200 Donc globalement, l'espace est le même. Mais on a une densité un petit peu plus grande que ce qu'on avait prévu à l'origine, sur le côté est.

PAR LE PRÉSIDENT:

3210 Je vous résume ce que j'ai compris. Un, oui, ça serait une mesure d'atténuation du bruit, deux, ça serait une mesure favorisant un comportement pour l'automobiliste qui viserait à respecter la limite de vitesse, ce qu'on ne retrouve pas donc dans la partie sud, ce qui est donc prévisible que la partie sud de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) sera dépassée – je dis ça à la blague. Alors c'est la réponse à votre question.

3215 **PAR Mme LOUISE GOSSELIN:**

Est-ce que je peux ajouter un genre de...

PAR LE PRÉSIDENT:

3220 Commentaire. Allez-y!

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

3225 À ce moment-là, si je comprends votre idée, serait-il possible, non seulement pour notre secteur, mais le reste des gens qui resteront près de du Vallon, d'avoir peut-être une espèce de bordure de végétation entre ma maison qui serait collée sur vos futurs logements de deux (2)

ou trois (3) étages, garder une intimité pour nous, tous ces gens-là qui se sont installés dans ce genre de secteur croyant garder un lien avec la nature, si petit soit-il?

3230

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a une zone tampon entre l'extrémité du terrain des maisons unifamiliales, j'imagine, et la construction des blocs qui sont prévus?

3235

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans le concept qui était proposé, il n'y avait pas de zone tampon. Ce qu'on cherchait à faire, c'était de marier finalement ensemble les deux (2) quartiers, les deux (2) secteurs pour en faire un grand secteur résidentiel.

3240

Mais ceci étant dit, moi je peux pas, au moment où on se parle, m'engager à ce qu'il y ait une bande tampon, mais c'est un élément qui pourrait être considéré, là, dans la planification du secteur.

3245

PAR LE PRÉSIDENT:

Et une telle zone tampon, est-ce qu'elle hypothéquerait le développement des logements?

3250

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Ce que ça veut dire, cette zone tampon là, si elle était réalisée, c'est qu'entre l'emprise existante, donc entre le côté est de la route initiale, et la rue résidentielle qui est projetée, là, qui est juste à l'est de Vallon – parce qu'on se rappelle qu'on a le boulevard du Vallon, on a une épaisseur de résidentiel, une route à caractère local et une autre épaisseur de résidentiel. Donc cette dernière épaisseur de résidentiel, c'est vingt-neuf mètres (29 m).

3255

Donc il pourrait toujours y avoir, dans cette zone de vingt-neuf mètres (29 m) là, au lieu d'avoir de la construction, d'avoir des plantations ou des interventions au caractère esthétique pour séparer les choses. C'est toujours envisageable sur le plan technique.

3260

C'est sûr que sur le plan financier, ça impose à la Ville des frais additionnels, au sens où la construction de la rue résidentielle, à l'est, ses coûts sont assumés par les propriétaires riverains qui vont développer, qui vont construire des bâtiments. Lorsqu'une rue comme celle-là longe un parc ou un espace vert, la moitié des coûts de construction de la rue sont à la charge de la Ville.

3265

PAR LE PRÉSIDENT:

3270

Et ça pourrait totaliser quel montant?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3275

Je le sais pas. Il faudrait le regarder, j'ai pas la réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

3280

Est-ce que vous pourriez l'avoir et nous l'envoyer?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On pourrait évaluer ce que ça pourrait représenter.

3285

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3290

Monsieur des Rivières, la modification du tracé, avec la construction, l'intérêt de cette modification était, si je comprends bien, l'effet psychologique sur le conducteur qui va ralentir.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3295

Il y a trois (3) motifs.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3300

Oui. Ma question est la suivante: Est-ce qu'il y a d'autres intérêts en plus de l'effet sur le conducteur qui va réduire la vitesse? Est-ce qu'il y a d'autres intérêts pour construire les édifices sur le côté est?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3305

Il y avait trois (3) motifs. Il y a d'abord chercher à créer un paysage visuel qui influence le comportement du conducteur, comme vous le mentionniez.

3310

Il y a également sur le plan du bruit, nous pensons que c'est une mesure qui est plus efficace et plus urbaine qu'une butte.

3315 Et troisièmement, il y a une question aussi de paysage urbain. Donc on a un paysage urbain qui est – on a une route qui a un paysage urbain qui est plus intéressant lorsqu'on a des bâtiments sur les deux (2) côtés, que lorsqu'on a des bâtiments que sur un seul côté. Alors ce sont les trois (3) motifs.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3320 D'accord. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Voilà madame, merci beaucoup.

3325

LYNE GUAY

PAR LE PRÉSIDENT:

3330

Madame Lyne Guay

PAR Mme LYNE GUAY:

3335

Alors bonjour monsieur le Président, bonjour mesdames et bonjour à tous.

3340 Une question financière. Dans un contexte de restrictions budgétaires et de détérioration du système routier québécois, qui va demander au cours des prochaines années d'importants investissements, pour son simple maintien à un niveau acceptable, y a-t-il des estimations précises des coûts d'entretien de cette section supplémentaire du réseau routier?

Il y a comme une petite sous-question: et quelles seront les retombées au niveau des taxes, des comptes de taxes des citoyens?

3345 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame. Donc quels sont les coûts d'entretien de ce nouvel axe et de qui ils relèveraient, et sur qui ils retomberaient?

3350 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais d'abord laisser monsieur Bergeron vous faire une réponse, et je compléterai au besoin.

3355 **PAR M. LUC BERGERON:**

Les budgets d'entretien de la Direction de Québec, on parle de Charlevoix, Portneuf et Québec, sont de l'ordre de treize millions de dollars (13 M\$). Et sur du Vallon, donc deux point vingt-cinq kilomètres (2,25 km), on parle d'inférieur à vingt mille dollars (20 000 \$), l'entretien.

3360

Mais nous, le ministère, on va entretenir Chauveau à Lebourgneuf, on va entretenir deux point vingt-cinq kilomètres (2,25 km) à une dépense d'entretien été-hiver, moins de dix mille dollars du kilomètre (10 000 \$/km). Donc on parle d'environ vingt mille dollars (20 000 \$) d'entretien sur un budget de treize millions (13 M\$).

3365

PAR LE PRÉSIDENT:

Et pour la partie nord, s'il vous plaît, monsieur des Rivières.

3370 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je n'ai pas de chiffres, mais j'ai pas d'indication que ça va être plus cher que la section au sud, parce que c'est à peu près la même longueur.

3375

Et il faut aussi avoir à l'esprit qu'il y a des bâtiments qui vont être construits le long de cet axe-là, ces bâtiments-là vont générer des taxes qui seront sûrement supérieures au coût d'entretien du réseau routier.

PAR LE PRÉSIDENT:

3380

Donc il pourrait en coûter à peu près quarante mille dollars (40 000 \$) par année, de la part du MTQ et de la Ville, et d'après ce que je comprends de votre réponse, ce montant-là ne serait pas renvoyé aux résidents du secteur.

3385 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Non, il est pas renvoyé aux résidents du secteur, parce que la construction des bâtiments va générer des revenus de taxes additionnels qui permettent largement de combler les coûts d'entretien.

3390

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça répond, madame?

3395 **PAR Mme LYNE GUAY:**

Oui, alors nous aurons une Grande-Allée au nord, ça va être très beau, on va faire une tour Eiffel, alors ça va être bien. Merci.

3400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame.

3405

CLAUDE PERRON

PAR LE PRÉSIDENT:

3410 Monsieur Claude Perron.

PAR M. CLAUDE PERRON:

3415 Bonjour, Claude Perron, je suis coordonnateur de la Coalition pro-du Vallon, ainsi que membre du Groupe des citoyens environnementalistes de Québec. J'avais une question, mais avec tout ce que j'entends depuis une heure, je viens de changer ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

3420 Vous pouvez aussi la retirer.

PAR M. CLAUDE PERRON:

3425 C'est parce qu'on parle depuis une heure d'étalement urbain, de construction mais nous, là, je les connais pas les personnes encore qui vont venir chez nous, là, dans notre coin. On est soixante mille (60 000), on les connaît pas les personnes qui s'en viennent.

3430 Et nous, les soixante mille (60 000), là, c'est quoi, on oublie qu'on existe, là? Tu sais, c'est comme si tout est concentré sur ceux qui s'en viennent. On va les accueillir, on a des écoles, on a des infrastructures, il faut continuer, là, parce que là, ça se limite, ça se réduit. Alors pour nous, c'est rendre vivant un milieu de vie, c'est une route de milieu de vie.

3435 Alors il y en a qui parle d'étalement urbain mais est-ce que - on est situé à la même hauteur que la 80^e Rue à Charlesbourg, à la même hauteur que Bourg-Royal à Beauport, puis on parle jamais que c'est de l'étalement urbain. Alors pourquoi, nous, par rapport à la vie centrale, on serait de l'étalement urbain?

PAR LE PRÉSIDENT:

3440 Donc votre question?

PAR M. CLAUDE PERRON:

3445 C'est ça. Est-ce que, finalement, est-ce qu'ils sont de l'étalement urbain, est-ce que ça a déjà été considéré comme tel, sinon, nous, on l'est pas. Voilà.

PAR LE PRÉSIDENT:

3450 Merci. Je sais pas quoi faire avec ça, mais c'est plus une opinion, donc je la prends comme telle.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3455 Monsieur des Rivières, justement les cinq mille huit cents (5800) ménages qui vont s'installer dans la zone d'étude, ça représente combien de personnes?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3460 On va chercher à vous trouver l'information, là. Ça dépend toujours sur quelle base on le calcule. Est-ce que c'est possible que ce soit neuf mille quatre cents (9400) personnes?

 On pourra vous donner l'information dans quelques minutes, si vous voulez, le temps qu'on cherche l'information, pour pas retarder les travaux de la Commission.

3465 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

 Merci. J'ai une question entre temps.

3470 Ces ménages vont venir d'où? De quels secteurs, de la ville de Québec, d'autres régions?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3475 Je pense qu'il est difficile de savoir avec précision d'où ces gens-là vont venir. Il y a de nouveaux terrains qui sont offerts, il y a des gens, on sait que c'est des gens, il y en a quelques-uns, parce qu'on a eu des discussions, qui sont déjà des gens qui demeurent dans le secteur, qui ont vendu leur maison pour continuer à demeurer dans ce secteur-là, mais dans de nouvelles propriétés. Ça peut être des gens qui viennent d'un peu partout. Je pense que c'est très difficile, là, d'arriver à dire d'où ces gens-là vont venir.

3480

3485 On sait que, prenons, là, le secteur au sud de Chauveau, on parle de maisons qui ont une valeur moyenne de cent soixante-quinze mille dollars (175 000 \$). Donc ce sont des gens qui viennent, je pense, déjà, pour la plupart, d'autres secteurs qui sont probablement extérieurs au premier périmètre puis, dans certains cas, peut-être au deuxième périmètre. Donc c'est probablement bien des gens qui sont déjà dans le troisième périmètre même peut-être dans le quatrième périmètre.

3490 Mais dire, est-ce que ça va venir de Charlesbourg, de Beauport, c'est bien difficile de l'établir.

Pour répondre à votre première question, douze mille (12 000) personnes.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3495 Pardon?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Douze mille (12 000) personnes, environ.

3500

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Douze mille (12 000) personnes.

3505 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Cinq mille huit cents (5800) ménages, douze mille (12 000) personnes.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3510

Il y avait pas des études sociologiques qui étaient faites pour prévoir des tendances démographiques, afin de faire des prévisions sur le profil des résidents, en 2021?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3515

Il y a pas - la Ville, lorsqu'elle autorise nécessairement un développement, ne cible pas nécessairement, là, qui va occuper ça. C'est le promoteur qui décide de mettre un projet sur le marché et qui identifie un marché pour le projet qu'il souhaite réaliser.

3520 Les études démographiques pourraient peut-être nous dire effectivement, là, parce qu'on connaît les tendances en matière d'immigration, on pourrait avoir des chiffres grossiers qui pourraient nous dire quelle est, sur une base ville, municipale, dans toutes nos statistiques de démographique, la part de nouvelles personnes qui viennent des régions extérieures. Mais

3525 une fois qu'on sait qu'elles arrivent à Québec, comment vont-elles, ces personnes-là, se répartir sur le territoire, je pense que c'est très difficile à répondre à cette question-là, c'est même impossible.

PAR LE PRÉSIDENT:

3530 En fait, la contribution extérieure à la ville de Québec, est-ce qu'elle est importante?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3535 Non, je pense qu'elle n'est pas très importante. Dans l'étude des perspectives démographiques, on aurait cette réponse-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3540 Oui, d'accord. Alors je m'adresse, je vais indiquer qui parce que malheureusement, la sténotypiste, elle a eu un malaise, donc je vais devoir, à chaque fois que je renvoie à des personnes-ressources, indiquer soit le nom, soit l'organisme. Donc je renvoie la question à la Commission de la Capitale nationale.

PAR M. MARC BERTRAND:

3545 On a des données sur les sources, je vais vérifier, j'ai certaines données ici, je pourrais vérifier. On a des données sur les migrations internes, ça c'est sûr, c'est pas des projections, sur ce qui s'est réalisé jusqu'en 2001 en réalité. Alors je vais vérifier avec les gens qui ont réalisé l'étude.

3550 On a certaines données ici. On sait en gros qu'il y a un peu d'immigration, qu'il y a aussi des gens qui viennent des régions externes et des régions éloignées, donc disons plutôt à l'est et au nord, et un certain aussi ressac des gens de Montréal, des gens de Québec, qui ont quitté, il y a quelques années, et qui reviennent à Québec. Ce ne sont pas des migrations très intenses, en ce moment, parce qu'on sait que le taux d'accroissement global est faible et tend vers zéro jusqu'en 2011.

3555 Les sources des provenances de ces gens-là, je vais faire une petite recherche et je tenterai de vous fournir les informations d'ici la fin de soirée. D'accord?

3560

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

3565 **PAR M. MARC BERTRAND:**

Merci.

3570

FRANCINE BOURASSA

PAR LE PRÉSIDENT:

3575

Alors madame Francine Bourassa.

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

Alors bonjour monsieur le Président.

3580

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame.

3585

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

Est-ce que ça fonctionne?

PAR LE PRÉSIDENT:

3590

Très bien.

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

3595

C'est bien, OK. Mesdames les Commissaires.

Monsieur le Président, hier mercredi, le 5 mai 2004, vous avez été à même de constater de la largeur de la rue Thérèse-Casgrain et de son achalandage, car cette rue est utilisée par les automobilistes comme une rue de transit.

3600

Je ne sais pas, par ailleurs, si vous avez remarqué, mais sur un côté de la rue, il est indiqué, comme limite de vitesse, cinquante kilomètres (50 km/h) et de l'autre côté, trente kilomètres (30 km/h). Alors c'est au choix des automobilistes.

3605

Et évidemment, comme il a été dit, hier, ils ne font pas du trente kilomètres (30 km/h) et ils ne font pas du cinquante kilomètres (50 km/h).

3610 En fonction du prolongement de l'autoroute du Vallon, j'ai lu la documentation dans le site Internet, il est dit à un moment donné, il est écrit plutôt qu'avec le prolongement de l'autoroute du Vallon, dans ma rue, dans les rues de transit, il devrait y avoir diminution de la circulation dans un pourcentage d'environ soixante-huit (68 %) à soixante-dix pour cent (70 %).

3615 Par ailleurs, si ma compréhension est bonne – et d'ailleurs je voudrais avoir une clarification là-dessus – dans le rapport, à la page 99, soit le tableau 10.1, on y lit, pour la projection de 2021 – tableau que vous avez demandé, mais je pense qu'il y a quand même des indications là-dessus – que sans le prolongement de du Vallon, mais avec le développement résidentiel, dans la rue Thérèse-Casgrain, il va y avoir une augmentation de quinze pour cent (15 %), sans le prolongement de du Vallon.

3620 Avec le prolongement de l'axe du Vallon, en 2021, avec l'augmentation, c'est-à-dire le développement résidentiel sur le boulevard de la Morille et à l'arrière ici de l'école, la situation par rapport à l'actuelle sera de plus cinq pour cent (+5 %). C'est donc dire, si je comprends bien, que la problématique actuelle, du haut taux de circulation dans Thérèse-Casgrain, sera augmentée en 2021.

3625 Hier, il y a une dame ici qui a fait une intervention en disant que, sur Thérèse-Casgrain, que c'était dangereux, parce qu'effectivement, ici, il y a une école. Monsieur Desruisseaux, il a fait illustrer, il a dit, on va dire les pistes cyclables, là, que les accès...

3630 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Les gens rient parce que vous avez dit monsieur Desruisseaux, c'est monsieur des Rivières!

3635 **PAR Mme FRANCINE BOURASSA:**

3640 Excusez-moi! Donc il nous a montré ici les accès que les gens puissent traverser dans les quartiers. Mais il y a une chose aussi je pense qu'il faut considérer, il y a pas juste l'accès à l'école. Il y a le soir, quand ils veulent voir leurs amis, les fins de semaine. Alors les gens ont à traverser, les jeunes ont à traverser à Thérèse-Casgrain évidemment. Le niveau de sécurité, je peux vous dire que c'est très faible.

3645 Je sais pas si vous avez remarqué également, sur la rue Thérèse-Casgrain, les résidents, il y en a peu qui mettent leur voiture, stationnent leur voiture dans la rue. J'ai un nouveau voisin de l'an passé, il avait un manque d'expérience, l'année passée, il avait pour habitude, lui, de mettre son auto dans la rue, alors vers dix heures et demie (10 h 30) un soir, paf! Accident! Il y a une voiture qui roulait rapidement puis il a rentré dans sa voiture.

3650 Donc je me dis à ce moment-là, je regarde au niveau du prolongement de l'axe du Vallon, particulièrement entre Chauveau et Bastien, ça va rouler à ce moment-là cinquante

kilomètres (50 km/h). Alors qu'au niveau de la distance de la ligne de lot des résidences, je pense que c'est de plus de cent mètres (100 m). Moi, dans ma rue, au niveau de la ligne de lot, par rapport au cinquante kilomètres (50 km/h), j'ai seulement le trottoir.

3655 Je pense que, en tout cas, ma question est celle-ci: est-ce qu'il pourrait y avoir éventuellement la limite de vitesse à trente kilomètres (30 km/h) sur la rue Thérèse-Casgrain?

PAR LE PRÉSIDENT:

3660 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3665 Deux (2) choses. Avant de répondre à la question de madame, je voudrais juste rectifier, puis peut-être préciser pour votre compréhension, là, puis peut-être la compréhension des membres de la Commission, le cinquante kilomètres-heure (50 km/h) sur un côté, le trente kilomètres-heure (30 km/h) de l'autre, il faut comprendre que le trente kilomètres-heure (30 km/h), c'est lorsqu'on est en direction nord, à l'approche de l'école. Donc le panneau est là pour avertir les gens qu'on est dans une zone scolaire, il y a un changement de vitesse.

3670 L'autre côté, on a un cinquante kilomètres-heure (50 km/h), parce que les gens viennent de quitter la zone scolaire, et on leur indique que la vitesse est maintenant de cinquante kilomètres-heure (50 km/h). Donc, ça donne, c'est le début et la fin de la zone, c'est pour ça qu'on peut voir cette distinction-là, c'est tout à fait normal.

3675 Maintenant quant à la possibilité d'implanter du trente kilomètres-heure (30 km/h) sur la rue. C'est une question qui est, c'est une demande qui est faite sur une base régulière, pas sur cette rue-là, mais sur un grand nombre de rues.

3680 Et on a, chez nous, des équipes qui font du radar sur les rues résidentielles, presque sur une base quotidienne. Nous savons, par expérience, qu'on affiche trente kilomètres-heure (30 km/h), qu'on affiche cinquante kilomètres-heure (50 km/h), dans quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) des cas, la vitesse moyenne est autour de quarante et un (41 km/h). Pourquoi? Parce qu'à quarante et un kilomètres-heure (41 km/h), les gens perçoivent un niveau de confort et un niveau de sécurité acceptables. Un petit peu ce que je disais à madame Gold tout à l'heure, quand on parle d'environnement, l'importance de l'environnement urbain sur le comportement du conducteur.

3690 Alors mettre du trente kilomètres-heure (30 km/h) sur la rue Thérèse-Casgrain, il est certain que les automobilistes ne respecteraient pas cette limite de vitesse là, pourquoi? Parce que les caractéristiques mêmes de la rue, à savoir des résidences sur un côté, et sur l'autre côté, une immense zone non construite que les terrains sont l'emprise d'Hydro-Québec, donc il y a aucune incitatif, il y a rien qui dit à l'automobiliste qu'il y a une problématique de sécurité.

3695 Au-delà de ça, les municipalités au Québec n'ont pas le plein pouvoir en ce qui a trait à l'établissement des limites de vitesse. Si on souhaite avoir une limite de vitesse inférieure à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), bien, ça doit se faire dans un cadre bien spécifique qui est défini dans le cadre de certaines orientations du ministère des Transports. Et le trente kilomètres-heure (30 km/h), ça s'applique dans une zone scolaire.

3700 Si on se met à banaliser le trente kilomètres-heure (30 km/h) partout, à ce moment-là, quand on va arriver dans une zone scolaire, le conducteur va dire, bien encore une autre zone de trente kilomètres-heure (30 km/h). Alors il accordera pas l'attention à ça. Donc actuellement, ailleurs que dans les zones scolaires, il y a pas de nouveaux endroits où on implante du trente kilomètres-heure (30 km/h).

3705

PAR LE PRÉSIDENT:

3710 Pour revenir à madame, écoutez, à Montréal, il y a des secteurs résidentiels dont j'emprunte les rues et les quartiers, et justement les secteurs où il y a beaucoup d'enfants, il y a cette tendance qui, personnellement, m'agace énormément, mais en même temps qui est très sécuritaire, ce sont les dos d'âne, qui nous obligent à freiner, sinon à arrêter, n'est-ce pas.

3715 Avez-vous pensé à des alternatives, que ce soit des dos d'âne ou d'autres alternatives qui permettraient de réduire cette vitesse sur des rues, somme toute, de quartier.

3715

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3720 Alors il y a sept-huit (7-8) rues, sur le territoire de la ville de Québec, où il y a des dos d'âne, des gendarmes couchés, on peut les appeler, là, leur donner toutes sortes de noms. Ces moyens-là peuvent être efficaces lorsqu'il y a certaines conditions qui sont rencontrées, pas juste un seul, mais il y a une multitude.

3725 Deuxièmement, il faut savoir que notre expérience, à cet égard-là, est à l'effet que ça dégage du bruit. Il y a du bruit. Il y a un phénomène de décélération du véhicule, on passe par-dessus le dos d'âne, accélération du véhicule. Et souvent, les gens qui demeurent à proximité du lieu où on a installé le dos d'âne font beaucoup beaucoup de plaintes.

3730 L'autre expérience que nous avons, c'est que les gens demandent une intervention comme celle-là et très rapidement, six (6) mois, un an, là, les demandes sont à l'inverse, de le retirer. Parce que celui qui passe là tous les jours, c'est le citoyen. Puis à un moment donné, le citoyen, il commence à être un peu tanné de vivre puis de passer les cahots constamment une fois puis une autre.

3735 L'autre élément, on sait que, sur une rue où il y a trois cents-quatre cents-cinq cents (300-400-500) véhicules, c'est une chose de mettre des dos d'âne. Sur une rue comme Thérèse-Casgrain, où les débits sont supérieurs à cinq mille (5000) véhicules par jour, c'est une

autre chose. Et là on parle de camionnage lourd, on parle d'autobus, on parle aussi d'accès à des véhicules d'urgence, donc ça a un impact sur l'accessibilité aux véhicules d'urgence.

3740 Donc je ne pense pas que Thérèse-Casgrain soit un bon axe pour ça. On pourrait penser aux petites rues résidentielles qui sont liées à Thérèse-Casgrain. Ce sont plus des rues qui sont appropriées pour une intervention comme celle-là, mais là encore, il faut qu'il y ait une volonté de l'ensemble des citoyens.

3745 Et l'approche de la Ville de Québec c'est, on tient une consultation publique, on expose le problème de façon objective et, à partir de là, on présente un éventail de moyens. Et avec les gens, on discute sur le choix des moyens et dans les trois (3) dernières années, il n'est pas arrivé une fois que les gens aient opté, après avoir connu les avantages et les inconvénients de ce moyen-là, pour le dos d'âne allongé.

3750

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame, c'est la réponse du promoteur.

3755 **PAR Mme FRANCINE BOURASSA:**

Est-ce que je peux?

PAR LE PRÉSIDENT:

3760

Bien oui.

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

3765 D'une part, je m'attendais à la réponse à savoir que le trente kilomètres (30 km/h) était pour indiquer que c'était à l'approche de l'école.

3770 Je tiens par contre à commenter là-dessus que l'automobiliste sait qu'il est à l'approche d'une école à peu près à cinquante pieds (50 pi) de l'école. Alors que les enfants, eux, peuvent commencer la rue en bas de Thérèse-Casgrain, pour se rendre à l'école. Alors là, l'automobiliste le sait pas. Est-ce que je suis bien saisie?

PAR LE PRÉSIDENT:

3775 Oui, tout à fait. Donc la question qu'on pourrait poser, c'est à quelle distance de l'école la vitesse de trente kilomètres-heure (30 km/h) devrait être appliquée. Et est-ce que c'est uniquement dans un sens ou dans les deux (2) sens.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3780

Et c'est généralement en face de l'école ou à peu près, là, en face de l'école, pas d'une très grande distance avant ou après l'école. Et là-dessus, je vous citerais une petite expérience que nous avons vécue à Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

3785

Brièvement.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3790

Oui, sur le boulevard Saint-Charles, dans le secteur Saint-André, où nous avons affiché trente kilomètres-heure (30 km/h) à la longueur, parce que c'était un corridor d'accès. Et à un moment donné, bien, les gens se sont mis à contester les constats d'infraction qui étaient émis, parce que notre réglementation avait pas été approuvée par le ministère des Transports. Et on en est venu à se faire dire que la réglementation, de la façon dont elle est conçue, actuellement, que le trente kilomètres-heure (30 km/h), ça s'applique devant l'école et non pas en amont ou en aval sur de très longues distances.

3795

Donc on a même des jugements des tribunaux actuellement à l'effet qu'on est limité à une intervention qui est de très courte portée.

3800

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous croyez que cette réglementation ne tient pas la route, pourquoi ne pas demander de la changer?

3805

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y a, actuellement, dans l'ensemble des villes québécoises, toute une réflexion sur la problématique des rues résidentielles. C'est pas unique à Québec, on le voit partout. Et on sent qu'il y a, quand le printemps arrive, quand l'école commence en septembre, il y a une préoccupation accrue en matière de sécurité.

3810

Et là, il va falloir qu'on se donne des moyens qui permettent de rencontrer des objectifs de sécurité. Mais c'est pas facile, ça peut être coûteux et il faut vraiment, là, qu'on avance collectivement sur cette question-là. Mais il y a aussi un volet important qui est un volet d'éducation.

3815

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

3820

Madame.

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

3825

J'avais demandé également tout à l'heure, à savoir si ma compréhension est juste au niveau du tableau 10.1, qu'en 2021, sur la rue Thérèse-Casgrain, avec le développement résidentiel, le niveau de déplacements supplémentaires sera de cinq pour cent (5 %).

3830

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous voulez confirmation?

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

3835

S'il vous plaît.

PAR LE PRÉSIDENT:

3840

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

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

3845

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Alors pour rassurer madame, ce tableau-là était dans une section très technique du rapport qui visait à expliquer vers quel axe on avait assigné les nouveaux déplacements qui étaient générés par les cinq mille huit cents (5800) nouveaux logements du quartier. Alors c'est cinq pour cent (5 %) des nouveaux arrivants qui vont utiliser la rue Thérèse-Casgrain. Mais soixante-cinq pour cent (65 %) qui vont utiliser du Vallon et le reste, les autres rues.

3850

Alors les chiffres réels qui vont se retrouver, actuellement vous avez sept cent cinquante (750) véhicules en direction sud, en une heure le matin, alors que vous aurez deux cent soixante-dix (270) suite au prolongement de l'axe du Vallon.

3855

PAR LE PRÉSIDENT:

3860

Globalement sur vingt-quatre (24) heures, est-ce qu'il y a...

PAR M. PATRICK MATHIEU:

3865 Ça sera la même proportion. C'est environ soixante-dix pour cent (70 %) de diminution.
Ce cinq pour cent (5 %) là représente le complément des terrains qui restent à développer dans
le secteur. Il y a quand même des gens qui vont se diriger, aller travailler dans le secteur
Métrobec, au secteur Métrobec, et place Lebourgneuf, etc., qui vont utiliser Thérèse-Casgrain.
Mais la majorité va se diriger vers du Vallon.

3870 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Deux (2) chiffres, monsieur. Sur Thérèse-Casgrain, combien d'autos aujourd'hui, par
jour?

3875 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

Deux cent (200) – par jour...

PAR LE PRÉSIDENT:

3880

Aujourd'hui.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

3885 J'ai pas la valeur par jour, alors à l'heure de pointe du matin, c'est sept cent cinquante
(750) en une heure.

PAR LE PRÉSIDENT:

3890

Aujourd'hui.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Aujourd'hui.

3895

PAR LE PRÉSIDENT:

Et en 2021, avec l'axe du Vallon?

3900

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Deux cent soixante-dix (270).

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3905

Monsieur le Président, on pourrait, là, si on veut faire une règle de trois (3) rapidement, là, sept mille cinq cents (7500) véhicules à peu près par jour aujourd'hui, et on passerait aux environs de trois mille (3000).

3910 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc il y aurait une baisse d'à peu près soixante pour cent (60 %).

PAR Mme FRANCINE BOURASSA:

3915

D'accord. Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

3920

Merci à vous, madame.

LOUIS LESAGE

3925

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Louis Lesage.

3930 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

Monsieur le Président, les Commissaires, bonjour.

3935

Peut-être juste une piste de solution pour la madame qui m'a précédé pour les affiches à trente kilomètres-heure (30 km/h), à Wendake, nous, on a un peu contourné le problème, on a mis des affiches de trente kilomètres-heure (30 km/h) sur les routes, même si c'est pas dans des endroits pour les écoles, et ce que les polices font, c'est qu'ils appliquent, ils disent qu'il y a un non-respect de la signalisation routière.

3940

Alors c'est une manière contournée de faire respecter la limite de trente kilomètres-heure (30 km/h) sur les routes. Alors il y a toujours moyen de trouver des solutions, je veux dire. Et puis je suis ici justement pour voir s'il y a pas d'autres solutions. Alors voilà

3945

Personnellement, en tant que représentant des membres de la communauté huronwendat, je peux actuellement difficilement agir en tant que promoteur du projet auprès de mes

concitoyens. Il y a trop d'incongruités. Le but du projet, entre autres, du moins pour nous, c'est de désengorger la circulation présente, particulièrement sur Saint-Jacques.

3950 En termes d'incongruités, je vous en présente quelques-unes rapidement. Hier, on a démontré aucun gain temporel pour relier deux (2) endroits dans le futur et présentement. On ne veut pas non plus de carrefours giratoires, entre autres pour la sécurité des cyclistes. Pourtant, on trouve actuellement deux (2) pistes cyclables à l'est et à l'ouest de du Vallon, il y en a une à cent mètres (100 m) d'ici, on peut voir les cyclistes passer, et il y en a une sur Saint-Jacques, aussi. Donc est-ce qu'on doit en mettre une autre sur du Vallon?

3955 Je fais personnellement deux mille kilomètres (2000 km) de vélo par été, je veux dire, je suis pas contre les pistes cyclables, mais est-ce que celle-ci est justifiée pour pouvoir mettre ensuite des carrefours giratoires qui facilitent la circulation.

3960 On veut faire du développement domiciliaire dans un milieu sans service d'égout. On l'a montré tout à l'heure, là, bien en tout cas, sans aucun service, dans un milieu en friche pouvant être aménagé en parc pour la bonne santé des personnes actuellement présentes. On a démontré, hier, que les parcs, c'était bon pour la santé des gens. Par exemple, si on avait asphalté les plaines d'Abraham, lors de la première occasion, je pense qu'on aurait fait une grave erreur. Aujourd'hui, c'est la fierté du cœur de la ville de Québec. D'accord? Pourtant les zones 1 et 2...

PAR LE PRÉSIDENT:

3970 Monsieur Lesage, je peux vous demander d'arriver quand même rapidement à la question. Je vous remercie.

PAR M. LOUIS LESAGE:

3975 Je suis rendu. Pourtant les zones 1 et 2 sont priorisées et le projet est dans la zone 3. Une autre incongruité!

3980 Bref, est-ce que ce projet représente la solution urbaine du XXI^e siècle? Est-ce que ça a été vraiment planifié, réfléchi à toute épreuve et innovateur? Je vous rappelle que la communauté huronne-wendat attend depuis trente (30) ans et désire une solution au problème routier à long terme. Le présent projet semble avoir une courte prospérité compte tenu de la densité de population qui y est associée.

3985 Alors ma question est la suivante: quelle densité de population peut supporter le projet et à quel moment serons-nous dans une situation similaire à celle qui prévaut sur Saint-Jacques? Selon moi, du Vallon, sans le développement résidentiel, serait de loin plus viable pour tous.

PAR LE PRÉSIDENT:

3990

Alors la question est la suivante: à quelle période, dans les projections temporelles et dans les estimations que vous avez faites, en présence de l'axe du Vallon, la densité de trafic sur Saint-Jacques serait semblable à celle que l'on retrouve aujourd'hui?

3995

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Alors évidemment, là, on n'a pas d'évaluation entre la situation actuelle et le plein développement. On a évalué quelles seraient les conditions de circulation une fois le plein développement du secteur fait. Est-ce que ce plein développement-là sera en 2010, en 2015, 4000 en 2018, en 2021, puis peut-être même en 2025, on le sait pas.

Ce qu'on souhaite, c'est que ce qui est important, c'est d'avoir notre réseau pour que le plein développement puisse être bien desservi.

4005

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que l'hypothèse de monsieur, c'est le plein développement.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4010

Oui. Alors, aujourd'hui, prenons Saint-Jacques. À l'heure de pointe du matin, en direction de la pointe, on parle de mille cinquante (1050) véhicules à l'heure. Une fois le boulevard du Vallon aménagé, une fois le plein développement réalisé, on parle à ce moment-là de six cent vingt (620) véhicules à l'heure, donc une diminution de cinquante-trois pour cent 4015 (53 %) par rapport à la situation actuelle, sur Saint-Jacques.

PAR LE PRÉSIDENT:

4020

Pour Saint-Jacques. C'était votre question?

PAR M. LOUIS LESAGE:

Et quand, en plein développement, est-ce qu'il y aura mille cinquante (1050) véhicules à l'heure sur du Vallon?

4025

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y aura deux mille six cents (2600) véhicules à l'heure sur Vallon, une fois le plein développement complété, à l'extrémité sud, là, à l'intersection de Lebourgneuf. Il faut avoir à l'esprit une chose, c'est que Saint-Jacques, c'est une (1) voie et dans le cas de Vallon, c'est 4030 deux (2) voies.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais la réponse est?

4035

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Alors la réponse, c'est il y aura environ deux mille six cents (2600) véhicules en 2021 sur le boulevard du Vallon, à l'intersection du boulevard Lebourgneuf.

4040

PAR M. LOUIS LESAGE:

Je suis pas spécialiste dans les réseaux routiers, mais donc s'il y a deux mille (2000) véhicules à l'heure, en plein développement sur deux (2) voies de large, c'est un peu similaire à mille (1000) véhicules à l'heure sur une (1) voie de large, sur Saint-Jacques.

4045

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais demander à monsieur Mathieu de répondre à ça, mais c'est pas tout à fait le cas.

4050

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Bien, j'en ai parlé un petit peu hier, la différence est fondamentale en ce sens que sur Vallon, à cette hauteur-là, il n'y aura pas d'accès, donc pas de véhicules qui vont s'installer dans la voie de gauche en attente d'entrer dans un commerce ou dans une résidence et qui vont bloquer tous les automobilistes à l'arrière.

4055

Aux carrefours, il va y avoir des voies réservées, pour le virage à gauche, donc des refuges, qui vont être dimensionnés de longueur suffisante pour pas que la file ne vienne entraver la circulation qui continue tout droit. Et de même pour les virages à droite, donc les gens qui tournent à droite n'auront pas à ralentir le flot de trafic derrière eux.

4060

Donc la différence de capacité est assez significative entre ces deux (2) types d'aménagement là, avec voies divisées et avec voies contiguës et accès, pas d'accès.

4065

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça va?

4070

PAR M. LOUIS LESAGE:

Non, parce que – mais concrètement, je suis assis dans ma voiture, et puis je suis pas le premier, donc je tourne pas à droite, tout ça, donc je suis le cinq-sixième, j'ai un peu le même

4075 portrait que ce que je vis actuellement sur Saint-Jacques. Et en plus, il y a plus de lumières sur la première partie de du Vallon.

Donc, dans mon esprit, la situation semble à peu près similaire. Est-ce que je me trompe?

4080

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

4085

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui, je dois vous dire que vous vous trompez dans la mesure où aujourd'hui, sur Saint-Jacques, prenons l'exemple, on est en direction sud, on arrive à l'intersection de la rue Rive-Boisée, il y a un véhicule qui veut faire un virage à gauche, bien, tous les gens qui sont en arrière doivent attendre, aujourd'hui.

4090

Dans le concept d'aménagement du boulevard du Vallon, à l'approche de l'intersection, il va y avoir une troisième voie qui se crée, une voie de refuge, et les véhicules en attente du virage à gauche vont se positionner à cet endroit-là. Lorsqu'ils sont arrêtés, les autres véhicules vont pouvoir continuer à circuler à côté et leur écoulement ne sera pas obstrué par les véhicules arrêtés en attente du virage à gauche.

4095

PAR M. LOUIS LESAGE:

Pour mon bénéfice, pour que j'aie une bonne image, Rive-Boisée, c'est à quelle hauteur, est-ce que c'est au niveau - si on prend une intersection que tout le monde connaît, simple, coin Lebourgneuf et Saint-Jacques, je suis là puis quelqu'un veut tourner à gauche, il y a pas de problème, moi je passe à droite.

4100

4105

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui, mais c'est, prenons, là, la rue de la Broussaille.

PAR LE PRÉSIDENT:

4110

Attendez, attendez un petit peu. Moi, je pense que j'ai compris la réponse, s'il y avait des choses très très très spécifiques, je vous invite à communiquer directement avec le promoteur, mais j'ai compris la logique quand même et j'ai compris aussi le sens de votre propos. Alors je considère qu'on devrait arrêter ça là. Merci.

4115

JEAN CLOUTIER

4120 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Jean Cloutier.

4125 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Juste un petit préambule très bref concernant l'importance de la politique que monsieur du ministère des Transports a commentée. Comme dirait un de mes profs, à la maîtrise en administration publique, à l'ÉNAP, tout est politique dans le système de Whiterhall, depuis le traité de Westphalie dans le système Commonwealth dans lequel on vit.

4130

PAR LE PRÉSIDENT:

Je tiens à dire qu'il y avait aucun jugement de valeur de ma part quand j'ai fait cette référence-là...

4135

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Non non, non non, je vous dis que c'est l'aspect global dans le système politique dans lequel on est, comme beaucoup de systèmes démocratiques sur la planète, c'est le cas, effectivement, donc. C'est pour ça qu'on est ici, même. Probablement beaucoup de nominations politiques comme les commissaires sont des décisions politiques, mais ça empêche pas qu'elles sont autonomes, indépendantes, crédibles, et très appréciées de gens comme moi.

4140

4145

En réponse à madame Desrosiers, juste pour vous dire, pour aider à éclaircir sur le ralentissement automobiliste, bien, j'ai peut-être une solution, j'ai discuté avec le MTQ à la pause, mais un rond-point au-dessus du passage inférieur que nous, groupes environnementalistes, on préfère le passage inférieur, mais s'il y avait un rond-point au-dessus, ça pourrait peut-être...

4150

PAR LE PRÉSIDENT:

À quel endroit, vous faites référence à quel endroit?

4155

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Pour ralentir le trafic, madame soulevait que c'est vrai que l'autoroute se transforme en boulevard urbain...

4160 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc à la jonction de Lebourgneuf.

4165 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

4165

... lorsque la lumière sera verte, il y aura une certaine vitesse. Je donnerai pas la réponse que j'ai faite à un journaliste de TVA, hier soir, où j'ai dit, le paysage du parc va être tellement beau après qu'on l'ait agrandi, que les gens vont ralentir pour regarder le parc, mais c'est pas ce que je voulais dire, vous n'avez qu'à faire la revue de presse, vous entendrez cette suggestion que

4170

j'ai faite.

Mais ce que je voulais dire, c'est que lorsqu'on arrivera au-dessus de l'escarpement, en fait, s'il y avait un rond-point, ça pourrait ralentir le trafic puisqu'on n'aura pas à tenir compte des piétons, ils seront en dessous. Mais c'était une réponse originale!

4175

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais en fait, justement, ce sont des informations qu'on aimerait beaucoup avoir dans vos mémoires, quelles sont vos suggestions. Vous avez entendu quelles sont les doléances, quelles sont les inquiétudes, si vous croyez avoir des solutions intéressantes, que la Commission pourrait retenir et recommander au gouvernement, faites-le donc. Ça sera avec plaisir que nous les lirons.

4180

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4185

C'est en assistant aux audiences qu'on peut avoir ce genre d'idée, parce qu'elle me serait pas venue après avoir discuté avec monsieur Bergeron à la pause. Parce qu'effectivement, si on fait des ronds-points pour ralentir, selon monsieur Bergeron, je crois qu'il a raison, si on fait des ronds-points pour ralentir, mais comment les piétons vont pouvoir traverser?

4190

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais je vous demande pas de développer tout de suite, là.

4195

PAR M. JEAN CLOUTIER:

C'est ça. Imaginez-vous l'Étoile à Paris! C'est pas un cadeau.

4200

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors votre question.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4205 Alors ma question est en fait très courte, c'est une des mes dix-huit (18) questions qui me restent pour les audiences. Est-ce qu'on peut continuer ce soir?

PAR LE PRÉSIDENT:

4210 On continue ce soir, c'est sûr.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4215 D'accord, merci.

4220 Une dernière observation puisque vous aviez mentionné ça aussi, qu'effectivement le château Frontenac, c'est l'endroit où le château Saint-Louis était, le château Saint-Louis a déjà été un étalement urbain de Place-Royale en 1631, du temps de Champlain. Donc effectivement, si on écoutait toujours les citoyens, il y aurait pas eu de château Frontenac, les gens étaient contre.

4225 Il y aurait pas eu d'édifice Price dans le Vieux-Québec, vous savez, ce qui ressemble à l'Empire State Building en miniature de seize (16) étages, construit en plein krach économique, c'était une grande réalisation, mais les citoyens étaient contre. Il y en aurait pas eu, si on avait écouté les citoyens.

4230 C'est bien d'écouter les citoyens, des fois, comme nous, mais des fois, ça peut empêcher des grands projets. Peut-être même l'hôtel où vous êtes à l'heure actuelle n'aurait pas été construit si on avait écouté les citoyens.

 Le Parlement n'aurait pas été construit, le Centre des congrès n'aurait pas été construit et du Vallon ne serait pas construit, monsieur le Commissaire et mesdames.

PAR LE PRÉSIDENT:

4235 Et votre question, donc?

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4240 Et donc ma question, j'ai failli changer de question après avoir entendu ce que monsieur Lesage a dit, parce que ça serait bien qu'il fasse un référendum sur la Nation, s'il veut représenter vraiment l'opinion des Amérindiens.

PAR LE PRÉSIDENT:

4245

S'il vous plaît, s'il vous plaît, monsieur.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4250

Le candidat du Bloc Québécois est un autochtone et il est pour le prolongement de du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

4255

C'est son choix le plus strict.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4260

Oui, oui. Et il a beaucoup de chances d'être le député qui va aider à la construction.

Alors ma question. On a beaucoup entendu parler de l'environnement sonore, atmosphérique, végétal – des fois une plante peut être nuisible – et terrestre. Mais qu'en est-il de la pollution visuelle due à l'éclairage polluant le ciel?

4265

Vous savez, l'éclairage nocturne peut amener une pollution visuelle. Je pense vous pouvez même vous imaginer, si vous êtes resté ici, hier soir. Alors il y a des lumières, entre autres, je veux juste donner un exemple, qui éclairent vers le haut au lieu d'éclairer vers le bas, donc pour les gens qui sont proches d'une forêt, et proche du parc de l'Escarpement, ils peuvent voir des lumières, ce qui n'est pas ce qu'ils souhaitent voir, mais plutôt les arbres.

4270

Donc pourrait-on considérer, monsieur, surtout les promoteurs, pourrait-on considérer, ou avez-vous une solution sur le type d'éclairage non polluant pour le boulevard urbain, ou quel type de lumières, monsieur le Président, est prévu sur le projet, parce qu'on n'en a pas entendu parler de l'environnement visuel et lumineux.

4275

PAR LE PRÉSIDENT:

Avant de passer la question à monsieur des Rivières, j'aimerais demander à monsieur Guerrier, est-ce qu'à votre connaissance, il existe des éclairages polluants?

4280

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

4285

Bien, il faudrait savoir ce que c'est que la pollution. Je répondrais de la façon suivante, à ma connaissance, on n'a pas beaucoup de préoccupations sur les effets sur la santé des éclairages, évidemment.

4290 Maintenant, en termes de nuisance, c'est sûr, on a même des fois des plaintes, on a déjà eu des plaintes au niveau du territoire de la ville de Québec, des gens qui se plaignaient par exemple de l'éclairage de concessionnaires automobiles sur leur terrain. Alors ça, ce sont des choses qu'on a déjà eu des demandes écrites pour se plaindre, dans des dossiers dans lesquels on a eu à travailler avec la Ville de Québec pour que des concessionnaires d'automobiles par exemple arrêtent d'éclairer des résidences privées. Ça c'est des choses qui existent.

4295 Maintenant, c'est clair que si on regarde la santé non pas seulement comme ne pas être malade, mais comme un concept que j'ai pas devant moi, mais qu'on connaît tous, un concept plus global, c'est sûr qu'idéalement, il faut travailler à ce que la qualité de vie soit la meilleure possible à tous points de vue. Donc c'est sûr que le visuel fait partie des agréments de la vie et qu'avoir un site dans lequel l'aspect visuel est agréable est une bonne chose, il y a pas grand monde en Santé publique qui va s'opposer à ça, c'est clair.

PAR LE PRÉSIDENT:

4305 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4310 Il y a pas, au moment où on se parle, de décision qui a été prise à l'égard de l'éclairage. Il y a un groupe de travail qui se met sur pied avec des représentants de la Ville, de la Commission de la Capitale nationale, du ministère des Transports, pour définir le concept d'éclairage du boulevard.

4315 Mais il y a une tendance qu'on doit noter depuis quelques années, c'est de réduire l'intensité de l'éclairage en milieu urbain. Et l'exemple que je donnerais à monsieur Cloutier, c'est, suite au réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier, le niveau d'éclairage a diminué considérablement par rapport à ce qu'il était avant le projet de réaménagement.

PAR LE PRÉSIDENT:

4320 Sans accroître des risques d'accidents?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4325 C'est un suivi qu'on fait actuellement, voir si on a modifié, si le bilan routier a changé, suite à l'aménagement et si l'éclairage est un facteur qui peut avoir contribué ou pas à ça.

Mais généralement, les commentaires que nous avons en matière d'éclairage ne sont pas du côté des automobilistes qui se plaignent qu'il y en a plus ou qu'il y en a moins, mais ce

4330 sont souvent des gens qui demeurent de part et d'autre et des piétons qui disent que
l'environnement est hyper éclairé.

4335 Alors il faudra, là, trouver la juste dose, en prenant en considération qu'en milieu urbain,
souvent, on a des façades, prenons dans la partie sud, au sud de la Morille où il y a pas de
bâtiments comme tels, la rue n'est pas éclairée naturellement par les bâtiments qui pourraient
être là, dans un autre secteur.

4340 Parce que souvent, sur une rue, les bâtiments éclairent la rue. Alors on a à ajouter des
lampadaires, mais si on est dans un environnement où il y a pas de bâtiments du tout, il faut
voir la problématique autrement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

4345 **PAR M. PHILIPPE GUERRIER:**

4350 Je pense que monsieur des Rivières a très bien résumé, là, les impacts sur les
différents types de population, donc effectivement on a les automobilistes, les piétons, cyclistes,
et les résidents et, d'un point de vue de qualité de vie, il faut essayer de composer avec tout ça.
Moi je pense que je suis bien d'accord avec ça.

4355 Peut-être le point que je voudrais amener, si je peux me permettre, monsieur le
Président, c'est la réflexion qui se développe aujourd'hui sur les carrefours giratoires comme j'ai
dit hier soir, je pense.

PAR LE PRÉSIDENT:

4360 Je voudrais pas entrer tout de suite dans la discussion, s'il vous plaît. On en a parlé un
peu hier, et je voudrais permettre aux personnes qui sont inscrits de venir présenter leur
question, l'heure avance vite, et nous ressiégeons à sept heures (7 h).

Alors monsieur Christian Savard – sans vous offenser, j'espère. Monsieur Christian
Savard.

4365 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

4370 Sur l'éclairage, il y a aussi le nombre de lux, je voulais faire référence à ça aussi. Vous
savez, on vit dans un pays hivernal, il fait sombre plus qu'ailleurs dans le monde, et il y a un
type d'éclairage qui peut diminuer les dépressions par exemple, avec le nombre de lux, là.

Alors c'est dans ce sens-là aussi, non seulement l'aspect visuel directive, mais l'aspect couleur qui peut avoir un effet sur la santé mentale. Je suis certain que monsieur de la Santé a peut-être déjà même vu le film que j'ai fait sur le sujet.

4375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci monsieur Cloutier.

4380

CHRISTIAN SAVARD

PAR LE PRÉSIDENT:

4385

Alors Christian Savard.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4390

Rebonjour à tout le monde. Avant de poser ma vraie question, j'aurais deux (2) petites précisions que j'aurais besoin, sur des questions antérieures. Est-ce que vous me permettez? C'est des chiffres et des lettres que j'ai besoin dans le fond.

4395

Au tout début de la présentation, vous avez posé une question à monsieur Bédard au niveau des lotissements. Vous lui avez demandé combien de logements qu'il y avait dans la zone disponible, ou qu'on pouvait construire dans la zone 1 et 2.

4400

Est-ce que ça comprenait juste les ouvertures de rues ou ça comprenait, c'était cinq mille neuf cents (5900), je crois, ou est-ce que ça comprenait aussi le recyclage, redéveloppement, "infield", des choses comme ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

4405

Le sens de ma question était vraiment beaucoup plus englobant, mais puisque vous soulevez la question, je vais la renvoyer directement.

Est-ce qu'effectivement, elle était une réponse englobante de tous les espaces vacants?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4410

Je vais inviter monsieur Bédard à vous présenter les chiffres du tableau.

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, je veux juste oui ou non.

4415

PAR M. SERGE BÉDARD:

C'était juste les lotissements résidentiels, c'était pas tous les types de...

4420

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais pourtant j'avais posé la question pour savoir quelle est la capacité, toute la capacité.

4425

PAR M. SERGE BÉDARD:

Oui, mais pour les terrains vacants desservis, je peux vous le dire, pour le redéveloppement aussi, puis c'est en cours, mais je peux vous dire que...

4430

PAR LE PRÉSIDENT:

La capacité totale.

PAR M. SERGE BÉDARD:

4435

Totale.

PAR LE PRÉSIDENT:

4440

Pour les secteurs 1, 2 et 3 et 4. Et surtout 1 et 2, en fait, ma question c'était 1 et 2.

PAR M. SERGE BÉDARD:

4445

1 et 2, jusqu'à maintenant, on a recensé un potentiel de treize mille sept cent vingt (13 720) logements.

PAR LE PRÉSIDENT:

4450

Treize mille cinq cent vingt (13 520)?

PAR M. SERGE BÉDARD:

Sept cent vingt (13 720) logements.

4455 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais ça, c'est le secteur 1.

4460 **PAR M. SERGE BÉDARD:**

1 et 2.

PAR LE PRÉSIDENT:

4465 1 et 2.

PAR M. SERGE BÉDARD:

4470 L'aire urbaine centrale, mais ça, c'est un potentiel, là, ça veut pas dire que ce sont des logements, des terrains disponibles tout de suite pour...

PAR LE PRÉSIDENT:

4475 Mais c'est le potentiel qui inclut, entre autres, la revitalisation des secteurs dévitalisés, et tout ça, là.

PAR M. SERGE BÉDARD:

4480 C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça comprend tout.

4485 **PAR M. SERGE BÉDARD:**

C'est ça. Il y a des terrains contaminés dans ça, des secteurs donc...

PAR LE PRÉSIDENT:

4490 OK.

4495 Votre deuxième précision. Merci de me l'avoir fait préciser parce que j'allais rester sur une fausse impression.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

C'était pas pour aider, effectivement.

4500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Quel grand cœur!

4505 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Monsieur le Président, on pourrait vous déposer ce tableau-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4510 Oui, oui, je pense que ça serait très utile pour nous. Merci beaucoup.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Pour revenir à la question de monsieur Lesage, tantôt, monsieur Mathieu...

4515

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça, c'est votre deuxième précision?

4520 **PAR M. CHRISTIAN SAVARD:**

Oui, deuxième précision. On parlait, en pointe du matin, de deux mille six cent trente (2630) véhicules sur le prolongement de la route du Vallon. Ça correspond à quel niveau de service, A-B-C-D-E-F?

4525

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

4530 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

On me dit que ça correspond au niveau de service D.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4535

OK, puis en pointe...

PAR LE PRÉSIDENT:

4540 Mais pour les gens qui assistent, pourriez-vous dire c'est quoi D?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4545 D, je vous dirais, c'est un écoulement qui n'est pas stable et on commence à avoir un petit peu de congestion aux intersections. Occasionnellement, on va devoir attendre, là, plus d'un cycle.

PAR LE PRÉSIDENT:

4550 Merci.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4555 Oui, en pointe du soir, c'est trois mille cent trente (3130). Trois mille cent trente (3130) correspond à quel niveau de service?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4560 D, également.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Est-ce qu'il serait possible d'avoir un tableau qui montrerait à combien il tomberait à E?

4565 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien sûr. Est-ce que vous avez ou vous pouvez fournir un tableau qui présente le niveau de service avec la fourchette du trafic.

4570 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

On pourrait faire des simulations, là, voir à quel moment on va tomber.

PAR LE PRÉSIDENT:

4575 Vous pouvez déposer un tableau à cet effet?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4580 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie, voilà.

4585 Votre question.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4590 Merci. Ma question porte un peu au niveau de la méthodologie de la planification du projet. Notre organisme, on défend un concept qui s'appelle le réflexe transport en commun. C'est-à-dire qu'à chaque fois qu'on fait une intervention dans la ville, ça peut être la construction d'un bâtiment sur un coin de rue, le prolongement d'une route, ou un grand développement résidentiel, c'est d'évaluer les impacts de ce projet-là qui sont négatifs ou positifs sur le transport en commun, et d'évaluer aussi de quelle manière on peut transformer ce projet-là pour
4595 favoriser le transport en commun.

En termes administratifs, on pourrait un peu comparer ça à ce qu'a présenté le MAM sur les orientations d'aménagement. On disait, réaliser une planification intégrée, c'est-à-dire qu'on prend en compte tous les éléments.

4600

Lorsqu'on regarde l'étude d'impact, on réalise que l'étude d'impact a été déposée au début 2003 et que le RTC a donné ses commentaires en décembre 2003. On voit ça à la fin des réponses et questions au ministère de l'Environnement, et puis, depuis le début de ces audiences publiques là, le promoteur nous dit qu'il y a des études en cours.

4605

Ce qui m'inquiète, c'est que peut-être encore une fois, on est en train d'adapter le transport en commun à un projet au lieu d'adapter un projet au transport en commun si, évidemment, on veut le favoriser.

4610

Donc ma question est toute simple, c'est à savoir pourquoi le transport en commun et le RTC a pas été impliqué dès le début, lors de l'étude d'impact?

PAR LE PRÉSIDENT:

4615

D'accord. Je pense que pour aller plus loin peut-être, si vous permettez, je reviendrai aux trois (3) conditions principales que le RTC a indiquées pour que le projet du prolongement de du Vallon puisse bénéficier du transport en commun. Je pense que c'est le document auquel vous faites référence. Hier, j'ai ressorti le premier élément qui était:

4620

"La première concerne la mise en place d'une voie réservée sur l'ensemble de l'axe."

Et là-dessus, vous avez amplement répondu. La seconde condition, c'est l'application d'une série de mesures favorisant un développement urbain orienté vers le transport collectif.

4625 Alors c'est là où je ne suis pas sûr, est-ce que, finalement, ce projet assure je dirais cette mise en place de mesures?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4630 Je vais reconnaître que dans le passé, la plupart des développements résidentiels n'ont pas été conçus en fonction du transport en commun. C'est vrai pour la densité mais c'est vrai aussi en matière d'organisation même du développement.

4635 Et je vais prendre l'exemple du développement au nord, nous avons travaillé avec le Réseau de transport de la Capitale pour configurer ce développement-là, de façon à ce qu'au centre du secteur, il y ait un axe qui puisse être emprunté par le transport en commun et qui permette de desservir l'ensemble des gens avec des distances de marche acceptables.

PAR LE PRÉSIDENT:

4640 Oui, sauf que le projet n'accepte pas la totalité de la condition qui a été déterminée par...

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4645 Mais à ça, on a créé, on a dit, bon, pour qu'il y ait un confort pour l'utilisateur, pour que l'utilisateur se sente confortable, on prévoit des trottoirs, on prévoit, entre les petites poches résidentielles, des liens piétons. Donc on essaie d'orienter notre développement, en fait les caractéristiques d'aménagement, de façon à ce que ce soit intéressant pour l'utilisateur, et les distances de marche soient les plus courtes possible, et que l'autobus n'ait pas à faire de longs détours pour aller recueillir des gens, et à ce moment-là, on ajoute au temps de déplacement.

4650 Alors l'autobus entre par Johnny-Parent et peut descendre en ligne droite jusqu'à Chauveau, sans avoir à circuler en zigzag.

PAR LE PRÉSIDENT:

4655 Est-ce que vous avez simulé quelle pouvait être la croissance de la part modale si le prolongement de l'axe du Vallon et l'autoroute du Vallon avait une zone réservée pour le transport en commun?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4665 Ça n'a pas été simulé, parce que ce qu'il faut voir, et je répète ce que j'ai déjà dit dans ma présentation principale, pour changer les habitudes, pour accroître la part modale, ça prend des interventions sur l'ensemble du territoire, non pas juste dans le secteur Lebourgneuf.

4670 Quelqu'un qui veut aller à Sainte-Foy aujourd'hui, bien, lorsqu'il va embarquer, avec l'autobus, sur la partie autoroutière, sur l'autoroute du Vallon comme telle, disons au sud du boulevard Père-Lelièvre, bien, l'autobus va entrer dans de la congestion et va perdre beaucoup de temps.

4675 Alors s'il y avait une voie réservée, ou s'il y avait d'autres conditions, l'autobus circulerait plus rapidement. Donc c'est une condition additionnelle qui rend le transport en commun plus attrayant, plus intéressant pour les usagers.

 Donc c'est un peu ça. On dit, c'est pas juste Lebourgneuf, il faut penser à l'ensemble mais il faut s'assurer que...

PAR LE PRÉSIDENT:

4680 J'imagine que cet exercice-là a été fait par le Réseau de transport de la Capitale, puisqu'il est arrivé en disant, oui, voici, nous avons examiné le dossier et ceci pourrait fonctionner si on respecte trois (3) conditions.

4685 C'est sûr que nous ne sommes pas des experts, mais si j'imagine, si le Réseau de transport de la Capitale a indiqué ces trois (3) conditions, c'est que l'exercice a été fait. On n'a pas besoin de le refaire.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4690 Bon, il y a un exercice qui a été fait. À partir de là, on sait qu'il y a une demande en transport et on sait qu'il pourrait y avoir un impact. À partir de là, il faut regarder la faisabilité technique de mettre en place ces mesures prioritaires là, il faut voir l'échéancier, il faut voir le coût.

4695 **PAR LE PRÉSIDENT:**

4700 Absolument. Vous pouvez me dire, sa faisabilité technique n'est pas acceptable donc ça n'aura pas lieu. Ça me choquera pas. Je veux tout simplement vous dire, ce sont trois (3) conditions.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4705 Mais pour le moment, cette réponse-là a pas été faite. L'analyse technique n'est pas complétée.

PAR LE PRÉSIDENT:

4710 OK. Donc l'analyse technique n'est pas complétée mais, à ce moment-là – je vais arrêter!

Monsieur.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4715 Vous êtes pas obligé de répondre, mais pourquoi l'analyse technique a pas été faite en même temps que l'étude d'impact? Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

4720 Merci.

Alors vous pouvez donner une petite réponse, si possible.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4725 Je pense, là, que le RTC a déposé, il y a à peu près un an, ses orientations stratégiques. Dans ces orientations stratégiques là, il y a cette demande-là de voies réservées sur autoroute.

4730 Il y a également, dans le plan de transport, il y avait certaines orientations à cet égard-là. Je pense qu'il faut donner le temps aux choses de se mettre en place et que tout ça, là, ça se crée pas du jour au lendemain.

4735 Je vais juste faire le parallèle suivant: les gens, ça fait trente-cinq (35) ans qu'on parle de l'aménagement du boulevard du Vallon. On ne s'attend pas à ce que ça se fasse comme ça, demain matin, ça a pris du temps. C'est un peu la même chose en termes de transport en commun, les choses prennent un certain temps à se réaliser et la balle commence à rouler tranquillement et les études vont se faire.

4740 Les orientations stratégiques vont être approuvées ou validées ou modifiées par le conseil de ville et on verra comment la mise en œuvre de tout ça peut se faire. Mais il faut donner le temps, ça fait dix (10) ans, au Québec, que le gouvernement du Québec s'est retiré dans le financement du transport en commun, donc le développement du transport en commun a arrêté.

4745 Là, on cherche à faire tourner la balle. Il faut se donner le temps.

PAR LE PRÉSIDENT:

4750

Merci. Je pense que ça répond à votre question.

4755

PASCAL LALIBERTÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

4760

J'appelle maintenant monsieur Pascal Laliberté.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4765

Bonjour.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonjour, monsieur.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4770

Donc un petit préambule léger de rien du tout. Je viens, je sais pas si je dirais heureusement ou malheureusement, de Val-Bélair, où on a prolongé l'autoroute Henri-IV, voilà environ autour de 1987, si ma mémoire est bonne. Présentement, on parle encore d'élargir et d'ajouter des sorties, parce qu'à Val-Bélair, sur l'avenue Industrielle au coin de Pie-XI, c'est "jammé" matin, midi et soir.

4775

Donc ma question amène la demande de demandes induites, c'est-à-dire la demande qui est générée par l'augmentation de la capacité routière. J'ai deux (2) petites questions par rapport à ça.

4780

Un, est-ce qu'elle a été tenue en compte dans l'étude de circulation et est-ce qu'on a tenu également compte de l'augmentation de la capacité sur les autres axes qui vont être, je dirais, légèrement décongestionnés suite à la construction du prolongement de l'axe du Vallon?

4785

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On peut répondre à cette question-là, monsieur le Président, je veux juste vous sensibiliser au fait que c'est une réponse qui peut être longue, c'est pas un oui ou un non, il faut je pense expliquer clairement ce qu'est une demande induite. Donc il y a un petit peu un petit volet, là, un préambule à mettre en place avant de répondre à ça.

4790

PAR LE PRÉSIDENT:

4795 Monsieur Laliberté, est-ce que vous êtes ici ce soir? Si vous permettez, étant donné que la question est posée et qu'on prend un temps de réflexion et que la présentation, surtout, la réponse va prendre du temps, je vous invite à conserver votre nom comme premier intervenant ce soir pour que le promoteur puisse répondre. Parce qu'il prend une demi-heure pour répondre, nous allons avoir quinze (15) minutes pour manger.

4800 **PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Pas de problème.

PAR LE PRÉSIDENT:

4805 Si ça vous dérange pas.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4810 Non. Et puis d'ailleurs, à cet effet, j'ai déposé des documents à la Commission hier, sur des cas de demandes, bien, sur la demande induite comme telle, et puis différentes études qui ont été menées aux États-Unis, puis un recueil sur ce qu'est la demande induite, juste pour éclairer les gens là-dessus.

4815 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Excellent, je vous remercie. Vous n'avez pas besoin d'aller au registre, votre nom...

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4820 Je suis automatiquement enregistré?

PAR LE PRÉSIDENT:

4825 Vous êtes automatiquement, vous êtes privilégié!

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4830 C'est merveilleux, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors donc ce soir, monsieur des Rivières, nous commencerons tout de suite par cette question.

4835

JEAN-BAPTISTE MAURE

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Jean-Baptiste Maure.

4840

PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:

Bonsoir. J'ai une petite précision par rapport à une intervention et des réponses qui ont été données précédemment sur les mouvements migratoires à Québec.

4845

Récemment monsieur Villeneuve, qui est chercheur au Centre de recherche en aménagement et en développement à l'Université Laval, a publié un article dans le quotidien Le Soleil...

4850

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans quelle revue?

4855

PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:

Dans le quotidien Le Soleil, donc j'imagine qu'il y a une étude subséquente qui a été faite. Vous m'excuserez de pas avoir la date ni la page du journal! Qui spécifiait que les quartiers centraux, ces dernières années, au regard des dernières statistiques disponibles, ont un solde migratoire qui, contre toute attente, a été positif. Donc j'imagine que les données ont été analysées avec le dernier recensement publié par Statistiques Canada.

4860

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a eu, à votre connaissance, un rapport, une publication ou un rapport à ce sujet?

4865

PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:

Précisément, je pourrais pas l'affirmer parce que je n'ai pas conduit la recherche moi-même, j'ai pas assisté à la recherche, mais j'imagine que monsieur Villeneuve, s'il est contacté, pourra vous renseigner.

4870

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, alors le porte-parole de la Commission nationale.

4875

PAR M. MARC BERTRAND:

4880 Les migrations internes dans les arrondissements, ici, j'ai les données des soldes migratoires dans le document que vous avez d'ailleurs en main, à la page 99. À ma connaissance, je pense que monsieur Villeneuve a d'ailleurs participé à la production de ce document-ci.

4885 J'ai aussi, je profite de l'occasion pour vous mentionner qu'on a aussi les soldes migratoires provenant de l'extérieur et des gens qui sortent de la région métropolitaine de Québec, dans le même document, à la page 42. Deux (2) informations que vous aviez besoin, là.

4890 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Roberge, est-ce que nous avons le document? Oui, aussi, d'accord, nous l'avons.

4895 Alors merci beaucoup. Vous voulez poursuivre, est-ce que vous voulez poursuivre?

PAR M. MARC BERTRAND:

4900 Pour confirmer, oui, tout simplement qu'il y a un solde positif dans l'arrondissement de la Cité de quatre mille quatre cents (4400) personnes, entre 91 et 2001, entre 96 et 2001, pardon.

PAR LE PRÉSIDENT:

4905 Merci. Allez-y!

PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:

4910 Donc j'ai un tout petit préambule à ma question, qui va revenir sur le transport en commun.

PAR LE PRÉSIDENT:

Pourriez-vous parler plus fort.

4915 **PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:**

4920 Excusez-moi. J'ai un petit préambule, qui va être assez court. Dans l'étude d'impact, à la page 23 du tome I, volume 1, on mentionne que les développements qui seront faits dans Lebourgneuf s'inspirent d'un concept qui s'appelle le nouvel urbanisme.

En parlant du nouvel urbanisme, on souligne, je cite l'étude d'impact:

4925 "Que celui-ci vise, par la proximité des services et le mélange des fonctions urbaines, la réduction des déplacements en voiture et l'augmentation des déplacements en transport en commun, à pied ou en vélo."

4930 Fin de la citation! Pourtant, le scénario tendanciel, dans la même étude, qui se rend jusqu'en 2021, pour le secteur, prévoit une diminution de la part modale du transport en commun au bénéfice des déplacements en automobile.

Ma question est la suivante: pourquoi y a-t-il une telle différence entre les effets attendus du nouvel urbanisme et le scénario tendanciel.

4935 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4940 Je vais demander à monsieur Mathieu de répondre à cette question-là et au besoin, je compléterai.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

4945 Les prévisions qui ont été utilisées pour les simulations de circulation proviennent du ministère des Transports. Le ministère effectue en continu, donc c'est révisé à chaque année, des prévisions tendanciennes, donc qui sont basées sur les tendances des vingt (20) dernières années, pour ce qui est de la démographie, les tranches d'âge dans la population, du niveau de scolarité, des endroits où s'implantent les ménages, etc., afin de dégager les grandes
4950 tendances.

Ces études-là sont faites secteur par secteur. La région de Québec, je crois, est divisée en cinq cents (500) secteurs, cinq cents (500) zones. Pour chacune de ces zones, il y a des prévisions qui sont faites, c'est ce qui représente les tendances lourdes observées dans les
4955 dernières années qu'on reporte dans les années à venir. Ce sont les informations les plus fiables dont on dispose permettant de faire des prévisions.

Évidemment, si de nouvelles données entrent en ligne de compte, comme la fusion, etc., comme d'autres projets d'aménagement particuliers, on ne peut que souhaiter qu'ils se
4960 réalisent, mais pour les fins de l'étude, on a pris la tendance lourde et on l'a appliquée tel que prévu par les services du ministère, donc qui travaillent là-dessus en continu, qui avait été révisée avec les derniers recensements.

PAR LE PRÉSIDENT:

4965

Et pour la première partie de la question?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4970

Je demanderais peut-être à monsieur Bédard de venir répondre à ce volet-là.

PAR M. SERGE BÉDARD:

4975

Oui merci. Quand on parle du nouvel urbanisme c'est un peu comme, on a parlé tout à l'heure, là, d'un développement compact, c'est-à-dire d'avoir un peu plus de densité dans les nouveaux quartiers aménagés, donc essayer de faire ressembler ces quartiers-là un peu plus aux quartiers centraux, donc en augmentant la densité, c'est un peu ce qu'on fait, avec aussi des liens piétons, des pistes cyclables, faire en sorte qu'il y ait des commerces et services à proximité.

4980

Donc l'axe du Vallon recoupe toutes ces caractéristiques-là, c'est en ce sens-là qu'on parlait d'un nouvel urbanisme et d'un urbanisme plus compact.

PAR LE PRÉSIDENT:

4985

Voilà, merci beaucoup.

4990

JULIE MOLARD

PAR LE PRÉSIDENT:

4995

Et enfin, et non la moindre, Julie Molard.

PAR Mme JULIE MOLARD:

Bonjour monsieur le Président, bonjour mesdames les Commissaires.

5000

En fait, je suis arrivée juste cinq (5) minutes en retard, mais je suis quand même la dix-septième à passer, donc ça soulève beaucoup de questions, ce projet-là, je pense.

5005

Je vous ferai un petit préambule. Lors de l'annonce du Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels de la ville de Québec, en date du 28 avril 2003, monsieur Jean-Marie Matte, conseiller municipal associé au Comité exécutif responsable du dossier a déclaré:

5010 "La création de la ville nouvelle offre des possibilités de renouveau et de restructuration du développement urbain, un développement qui se doit d'être harmonieux et équilibré. Dans ce contexte de développement durable, le plan directeur assurera la conservation des espèces fauniques et floristiques en protégeant leurs habitats naturels."

Le parc, le boisé, la forêt en fait de l'Escarpement est identifiée dans le plan directeur.

5015 Aussi, la Commission de la Capitale nationale du Québec a reconnu, je sais pas si c'est dans le Plan vert et bleu, moi je l'avais lu dans un article de journal, que la forêt urbaine de l'Escarpement est l'un des boisés qui est classé prioritaire à protéger dans la Capitale nationale.

5020 Donc ma question est la suivante: en quoi le projet de prolongement de l'axe du Vallon répond-il à l'objectif de conservation et de protection du milieu naturel de l'Escarpement qui est identifié dans le plan directeur.

5025 Et ma sous-question: sous quels critères la Commission de la Capitale nationale s'est-elle basée pour classer le boisé de l'Escarpement prioritaire pour la conservation dans la Capitale nationale.

PAR LE PRÉSIDENT:

5030 Votre première question est plus facile, vous vous en doutez, donc je vais commencer par l'adresser au porte-parole de la Commission de la Capitale nationale.

PAR M. MARC BERTRAND:

5035 Ce qu'on a classé comme boisé prioritaire, comme boisé urbain à protéger, c'est pas non seulement, c'est pas seulement le parc de l'Escarpement.

Comme je le mentionnais plus tôt ce matin, nous, c'est tout le grand espace vert qui regroupe les berges de la rivière Saint-Charles, de la rivière du Berge, incluant le parc Chauveau, le parc de la Falaise Kabir-Kouba, et le parc du Berger.

5040 Tout ça représente environ cent soixante hectares (160 ha) d'espace vert dans la bordure nord disons de la zone habitée.

5045 Nous, ce qui nous intéresse, c'est pas nécessairement les habitats fauniques et, je dirais, la qualité floristique du boisé, c'est le fait qu'on a une continuité, une continuité qui nous permet justement de passer d'une rivière à l'autre et de se rendre jusqu'au parc de l'Escarpement. Pour cette raison-là, on considère que l'intégrité de cet espace vert là doit être préservée.

5050 Ce qui nous inquiète, dans un projet comme celui-ci, c'est à savoir, est-ce que s'il y a
une rupture à l'intérieur de cet espace-là, qui fait que le parc de l'Escarpement soit isolé, est-ce
que le parc de l'Escarpement risque de tranquillement mourir petit à petit, comme ça a été le
cas peut-être de la montagne des Roches à Charlesbourg, le fait qu'il soit isolé fait en sorte qu'il
va y avoir moins d'utilisation, peut-être que l'habitat, les résidences vont plutôt s'approcher, le
faire disparaître petit à petit.

5055 On souhaite tout simplement qu'il y ait un lien, assurer un lien, je dirais un lien
écologique, un lien viable qui fait en sorte que le parc de l'Escarpement ne soit pas isolé et
fasse toujours partie de ce grand bloc d'espace vert.

5060 **PAR LE PRÉSIDENT:**

La réponse est très claire pour ce côté-ci.

Maintenant pour monsieur des Rivières. Ça va être notre apéro, j'espère!

5065 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais demander à monsieur Pronovost, du Service de l'environnement, de répondre à
madame, en fait de vous faire une réponse.

5070 **PAR M. RENÉ PRONOVOST:**

5075 Comme madame Molard l'a mentionné tout à l'heure, la Ville de Québec travaille
actuellement sur le Plan directeur des milieux naturels et de la foresterie urbaine; le parc de
l'Escarpement a été ciblé comme un milieu d'intérêt, milieu naturel d'intérêt.

5080 En septembre cette année, la Ville de Québec sortira un atlas des milieux naturels
d'intérêt, dont une fiche de caractérisation de ces milieux-là sera intégrée dans cet atlas-là.
Donc il a été identifié officiellement dans le cadre du Plan directeur des milieux naturels et de la
foresterie urbaine.

5085 Soyez assurés que la Ville de Québec travaille depuis de nombreuses années à
conserver l'ensemble de ses boisés et à mettre en valeur aussi tout, comme je l'expliquais tout
à l'heure, le réseautage ainsi que de développer les liens entre les différents parcs et les
différents parcs linéaires sur l'ensemble du territoire.

5090 Le projet qui est présenté présentement dans l'axe du Vallon assure, comme monsieur
Yves Bédard l'a expliqué cet après-midi, un lien, quand même, un lien au niveau du passage
inférieur qui favorise justement l'intégration de la végétation ainsi que de créer des liens au
niveau des habitats fauniques.

Donc soyez assurés que la Ville de Québec travaille justement pour conserver tout ce lien-là pour les années à venir, et il y aura pas d'autres orientations au niveau des perturbations, au niveau du parc de l'Escarpement.

5095

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous comptez vous doter, si ce n'est déjà fait, d'une politique de conservation des milieux naturels et des boisés, et qui intégrerait un pourcentage de protection surfacique pour la Ville de Québec?

5100

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

Oui, effectivement. Suite au dépôt du Plan directeur des milieux naturels, en 2005, un plan d'action va découler de ce plan directeur là, et à l'intérieur de ce plan d'action là, il y aura différentes mesures de protection, de conservation, de mise en valeur, d'interprétation qui seront identifiées sur chacun des sites d'intérêt que la Ville a identifiés déjà avec les groupes du milieu à l'automne passé.

5105

5110

PAR LE PRÉSIDENT:

Et est-ce que vous avez une idée du pourcentage, à l'heure actuelle?

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

5115

Non, actuellement, on peut pas vous donner un pourcentage sur...

PAR LE PRÉSIDENT:

5120

Le pourcentage des milieux naturels et déboisés, dans la ville de Québec, vous pouvez pas?

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

5125

Actuellement, si on prend la carte écoforestière sur l'ensemble du territoire de la ville, sur cinq cent cinquante kilomètres carrés (555 km²), on compte environ quarante-deux pour cent (42 %) du territoire qui est du domaine forestier, mais qui n'appartient pas nécessairement à la Ville de Québec.

5130

Donc à partir de ce moment-là, nous, on travaille sur l'ensemble des boisés appartenant à la Ville de Québec...

PAR LE PRÉSIDENT:

5135 Et quel est le pourcentage?

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

5140 Je n'ai pas le pourcentage, je pourrais vous l'amener ce soir, au niveau du nombre d'hectares identifiés qui appartient à la Ville de Québec.

5145 Et on veut aussi également prendre des mesures d'acquisition de terrains visant à augmenter les espaces verts sur le territoire. Je vous donne l'exemple au niveau du mont Bélair dont la Ville entreprend des démarches pour acquérir des terrains pour assurer justement la protection de l'ensemble, d'une bonne partie de l'ensemble du mont Bélair.

PAR LE PRÉSIDENT:

5150 OK. Et maintenant, je vais vous ramener plus directement à la question de madame: est-ce que vous considérez, et je pense que c'est la seule personne qui peut répondre, est-ce que vous considérez que votre projet respecte ces orientations?

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

5155 Moi je vous dirais que oui, il respecte ces orientations, étant donné l'arrimage qu'on fait au niveau de l'urbanisation ainsi que la conservation et le résautage qu'on veut conserver à l'ensemble du parc de l'Escarpement et sur l'ensemble aussi des berges de la rivière du Berger.

PAR LE PRÉSIDENT:

5160 Est-ce que ces orientations, madame Bernier, pourraient, à votre avis aussi, être respectées dans un projet comme celui-ci.

PAR Mme NANCY BERNIER:

5165 Dans un projet d'autorisation?

PAR LE PRÉSIDENT:

5170 De prolongement de du Vallon.

PAR Mme NANCY BERNIER:

5175 Oui. En fait, j'inviterais madame, aussi, à consulter un document que j'ai déposé, c'est l'avis du Patrimoine écologique du ministère de l'Environnement sur la question du parc de

l'Escarpement. Et puis on précise bien que l'enjeu ici, c'est que c'est l'urbanisation, tout d'abord, qui fait qu'on s'approche de plus en plus des secteurs plus matures, bon, ajouté à cela la route, mais c'est aussi l'absence d'un statut de protection légal et permanent.

5180 C'est-à-dire que là, il est zoné comme espace vert, dans le cadre d'un zonage municipal. Ça ne lui donne pas un statut de protection, c'est-à-dire qu'on peut même passer une route à travers le parc. Alors c'est là où l'enjeu doit être précisé, que ce soit avec ou sans le prolongement du boulevard du Vallon, c'est qu'il faudrait donner un statut de protection légal.

5185 Ça peut se faire via les aires protégées, alors là, c'est une ville qui prend l'initiative, via la Loi sur la conservation du patrimoine naturel, de donner un statut de protection.

PAR LE PRÉSIDENT:

5190 Est-ce que vous avez cette intention, monsieur des Rivières.

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

5195 Oui, dans le cadre du plan directeur, il y a un volet qui est prévu à développer justement, dans un cadre légal, pour permettre à la Ville de donner un statut de conservation à des boisés ciblés et spécifiques.

PAR LE PRÉSIDENT:

5200 Non, mais on parle spécifiquement pour le parc de l'Escarpement.

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

5205 Je peux pas vous répondre présentement parce qu'on n'a pas terminé. Il faut évaluer l'ensemble des caractérisations de l'ensemble de tous les boisés ciblés, les cent (100) milieux d'intérêt, et de déterminer quels sont les critères spécifiques à définir pour donner un cadre légal, spécifique à un boisé ou à un parc.

PAR LE PRÉSIDENT:

5210 Merci.

5215 Donc madame Molard, j'imagine que vous savez qu'est-ce que vous allez nous écrire dans votre mémoire.

PAR Mme JULIE MOLARD:

5220 J'aimerais avoir une précision de la part du ministère de l'Environnement, parce qu'on a un autre cas, dans un boisé exceptionnel qu'on retrouve à Stoneham, où on a deux (2) forêts exceptionnelles, le parc de la forêt ancienne du mont Wright qui appartient à la municipalité de Stoneham, et nous, on s'était renseigné justement pour avoir un statut de protection légal au niveau du gouvernement. Et ce qu'on nous a répondu, c'est qu'il y avait pas vraiment de statut qui pouvait lui être conféré parce que ça appartenait au milieu municipal.

5225 Ça fait que je sais pas si vous pouvez me répondre là-dessus.

PAR Mme NANCY BERNIER:

5230 En fait, le gouvernement peut en faire l'acquisition s'il voit que c'est un intérêt national. Je connais pas le cas ici, si je fais le parallèle avec le parc de l'Escarpement, c'est sûr que c'est une forêt en soi qui a de l'intérêt mais c'est beaucoup à l'échelle urbaine, c'est beaucoup parce que les gens vont s'y détendre, vont s'y promener, il y a pas d'espèces menacées, il y a pas des écosystèmes exceptionnels sur le plan national.

5235 Alors là, ça peut pas être une initiative du gouvernement d'aller acheter ces territoires-là pour les protéger.

5240 Par contre, on peut aider, on peut soutenir, soit par de l'expertise, soit par des inventaires, et puis là, à ce moment-là, il faut que ce soit une initiative locale, soit une MRC, une communauté métropolitaine, une ville ou même un privé.

PAR Mme JULIE MOLARD:

5245 Et il pourrait avoir un statut légal de protection comme réserve naturelle en milieu privé par exemple?

PAR Mme NANCY BERNIER:

5250 Exactement, il peut devenir une réserve naturelle en statut privé. Alors là, il y a une entente entre le ministère de l'Environnement et le propriétaire du boisé pour développer un plan directeur de protection, et puis c'est enchâssé dans la Loi sur la conservation du patrimoine naturel, et il y a certaines activités qui sont interdites, il peut y avoir des amendes. C'est vraiment un statut de protection.

5255 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

OK, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

5260

Merci à vous, madame.

Alors on arrête la quatrième séance, et nous poursuivrons ce soir à sept heures (7 h), dix-neuf heures (19 h) donc avec la cinquième et dernière séance.

5265

Merci à tous, merci à toutes.

5270

SÉANCE AJOURNÉE AU 6 MAI 2004 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

5275

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

5280

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.