

**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 5

Séance tenue le 6 mai 2004 à 19 h
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 6 MAI 2004

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	2
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. PASCAL LALIBERTÉ	4
M. CLAUDE LATERRIÈRE.....	6
M. ROBERT MARTEL	9
M. PIERRE DAVIAU	11
M. CLAUDE PERRON.....	13
Mme LOUISE GOSSELIN	16
M. YVES BOLDUC	19
M. FRÉDÉRIC LEWIS	21
M. ALEXANDRE TURGEON	25
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. ALEXANDRE TURGEON (SUITE)	34
M. CHRISTIAN SAVARD.....	36
M. LAURENT OUELLET.....	39
M. JEAN-BAPTISTE MAUR	44
M. MARTIAL BOISVERT	47
M. DENIS LAFOND	50
M. RICHARD GILBERT	52
M. ALEXANDRE TURGEON	56
Mme THÉRÈSE FOURNIER.....	58
M. ROBERT MARTEL	60
M. PIERRE LALIBERTÉ	62
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. FRÉDÉRIC LEWIS	70
M. DENIS TURCOTTE	71
M. FRÉDÉRIC LEWIS	77
Mme CHRISTINE TROTTIER	83
M. CHRISTIAN SAVARD.....	90
M. PASCAL LALIBERTÉ	92
M. CLAUDE TAPIN	98
M. ALEXANDRE TURGEON	102
MOT DE LA FIN	103

SÉANCE DU 6 MAI 2004
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs, bonsoir, bienvenue à cette cinquième séance de la première partie d'audience publique. Et puisque c'est la même image qui se répète ce soir que cet après-midi, je vous avise que le registre est actuellement ouvert et qu'il sera fermé tout de suite après la
10 dernière inscription qu'il y aura à la fin de la file. Et il y aura une question qui sera autorisée, aussi, lors de cette séance.

Je vous informe aussi que ce sera la dernière séance. La Commission, elle, a encore plusieurs questions à poser mais la Commission réservera ces questions-là et si elle n'a pas le
15 temps de les poser ce soir, elle les enverra par écrit au promoteur, pour laisser tout le temps aux participants à l'audience publique; donc tout le temps ce soir vous sera réservé.

Si le temps le permet aussi, si votre endurance le permet aussi, on pourrait finir très tard et on pourrait favoriser toutes les questions que vous voudriez voir poser, jusqu'à épuisement du
20 promoteur.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans la mesure où les questions restent pertinentes au projet!
25

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout à fait.

Alors je rappelle les objectifs de la première partie de l'audience publique, il s'agit tout
30 simplement de poser des questions, et de grâce, ce soir, je vais être très strict, je n'accepterai aucun préambule. Je voudrais favoriser la multiplication des questions, donc aucun préambule ne sera accepté. Posez vos questions, allez vous réenregistrer si vous voulez, et revenez poser d'autres questions.

Je pense que je n'ai pas besoin de vous informer que toutes les questions doivent être
35 adressées au Président, tout comme toutes les réponses, et qu'il n'y a aucun dialogue direct entre les personnes-ressources, le promoteur et les participants.

La Commission ne tolérera aucune forme de manifestation de la salle envers quiconque,
40 et il est strictement interdit de fumer dans la salle.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

45

PAR LE PRÉSIDENT:

Maintenant, je vais faire un appel des documents.

50

Et j'aimerais savoir, monsieur des Rivières, si vous avez d'autres documents à déposer ou si vous avez déposé d'autres documents.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

55

Ce soir, nous n'avons aucun autre document à déposer, on n'a déposé aucun autre document depuis votre dernier appel.

60

Il y a par contre des choses, on a été avisé il y a quelques minutes qu'il y a des choses qui étaient prêtes, qui pourraient être déposées demain ou en début de semaine, entre autres les copies pour l'étude Vandry-Jobin.

PAR LE PRÉSIDENT:

65

Je vous remercie.

Au niveau des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des personnes-ressources qui voudraient déposer des documents.

70

Madame Bernier, d'abord.

PAR Mme NANCY BERNIER:

Aucun document.

75

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors madame Dubreuil?

80

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Moi, j'aurais des documents à déposer, si vous êtes intéressé.

PAR LE PRÉSIDENT:

85

Absolument. Pourriez-vous tout simplement nous dire le titre.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

90 Oui, le plan de développement régional associé aux ressources fauniques, qui date de 2002, qui couvre toute la région de la Capitale nationale mais qui donne un portrait intéressant pour la partie urbaine également.

95 Et puis un deuxième document qui s'intitule "Les lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques".

100 Dans un document qui a été préparé avec la CMQ, dans le cadre de la préparation du cadre gouvernemental d'aménagement et de développement pour la Communauté métropolitaine de Québec, il y a un premier rapport d'étape dans lequel il y a un bilan et une description de la faune et des milieux naturels qui pourrait être intéressant dans le contexte de ce projet-là. J

105 Je sais pas si c'est moi qui devrais le déposer ou plutôt la CMQ, c'est un des documents qui fait partie...

PAR LE PRÉSIDENT:

110 Bien, l'un ou l'autre. Vous pouvez le déposer, madame Dubreuil.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

115 C'est pas la CMQ, je m'excuse, c'est le MAM, ce serait le MAM.

PAR LE PRÉSIDENT:

120 D'accord. Mais l'un ou l'autre, peu importe. Alors nous vous remercions.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

125 Un dernier document sur l'inventaire pédologique de la CUQ, 2002.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Merci pour votre initiative.

130 Alors avant de commencer, j'aimerais rappeler aussi qu'en arrière de la salle, il y a un sondage que vous pouvez utiliser, il y a des personnes qui sont venues me dire des bons mots, merci infiniment, mais il y en a d'autres qui ne viennent pas en avant parce que, j'imagine, ce sont des mauvais mots, mais simplement pour vous dire que vous pouvez le faire de façon tout à fait anonyme, il y a un questionnaire au fond de la salle et vous pouvez le compléter, ce qui nous aide à progresser aussi comme Bureau, comme institution et comme Commission.

130 Nous avons arrêté, je n'ai pas encore la liste de personnes qui ont donné leur nom au registre, mais nous avons arrêté en promettant à un intervenant qu'il passerait en premier, je sais que c'est votre nom en premier, si vous voulez venir, et vous vous présenterez s'il vous plaît, pour les fins de la sténotypie.

135

PÉRIODE DE QUESTIONS
PASCAL LALIBERTÉ

140 **PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Bonsoir, mon nom est Pascal Laliberté.

145 Donc ma question, la question que je me posais cet après-midi, je me demandais si l'étude de circulation tenait compte de ce qu'on appelle la demande induite, non seulement pour le tronçon du Vallon qui serait prolongé, mais aussi l'effet induit sur les axes qui vont être dégagés d'un certain taux de circulation, c'est-à-dire Laurentien, Henri-IV, le tronçon sud de du Vallon aussi qui existe présentement.

150 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

Alors monsieur des Rivières.

155

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

J'inviterais monsieur Claude Stevens, du ministère des Transports, à répondre à la question.

160

PAR M. CLAUDE STEVENS:

165 Bonjour monsieur le Président. La règle d'induction, pour répondre à la question d'entrée de jeu, on a tenu compte de l'induction mais dans les limites de ce qu'il faut comprendre de l'induction.

L'induction, on fait référence à la règle de l'élasticité de point neuf (0,9) qui est attribuée à monsieur Henson de 1995, qui concluait que l'ajout de un pour cent (1 %) à l'offre routière induirait une augmentation de point neuf pour cent (0,9 %) de la consommation routière.

170

Mais une chose qu'il faut considérer, c'est que monsieur Henson, ce qu'il a fait, c'est qu'il a regardé, au niveau des grandes villes, le rapport qu'il y avait entre le nombre de kilomètres-voie

et le nombre de kilomètres-véhicule circulés. Donc c'est un ratio statistique qu'il a trouvé, aux endroits où il y avait plus de circulation, il y avait plus de voies.

175

Donc c'est un peu l'équivalent, si vous voulez, de tout ratio statistique qui peut être réalisé, mais ça veut pas nécessairement dire qu'en augmentant un, qu'on augmente automatiquement l'autre.

180

À titre d'exemple, si vous construisez une route ou un parc industriel, s'il y a pas de demande pour des emplacements industriels, il y a aucune entreprise qui va aller s'installer là, donc si on regarde un ratio des parcs industriels par rapport à la population, on peut peut-être trouver un ratio statistique, mais c'est pas le fait de créer un parc industriel, s'il y a pas de demande, le ratio, le facteur d'augmentation ne suivra pas automatiquement.

185

Donc il faut vraiment comprendre cette signification-là. Parce que la demande, même si on construit une route, la demande, elle est là, c'est-à-dire la route est là pour répondre à une demande, cette demande-là n'augmentant pas nécessairement, l'induction comme telle ne se produit pas.

190

Parce qu'il faut aussi distinguer l'induction de ce qu'on appelle la diversion. En ce sens que si vous construisez un nouvel axe, il y a des usagers qui circulaient par un autre axe qui vont trouver cet axe-là plus intéressant, pour différentes raisons, et qui vont déplacer leurs mouvements pour se diriger vers cet axe-là. Automatiquement, ce que ça a pour effet sur l'axe où ils circulaient, ça va diminuer.

195

Alors comme tel, le phénomène d'induction, on considère que c'est pas un facteur qu'on peut considérer, et à cet égard, je peux déposer deux (2) documents relatifs à ça, qui viennent de la FHWA aux États-Unis, et également un document qui a été préparé par le ministère des Transports, qui explique comme il faut les principes de l'induction des déplacements, que la Commission pourrait prendre en considération.

200

Je vous ai fait un résumé très rapide, très succinct de ces deux (2) documents-là.

205

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je vous remercie pour avoir défini ce qu'était l'induction.

Maintenant, en réponse quantitative, j'imagine, vous attendez une réponse quantitative?

210

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Bien, je m'attends, ce que je veux savoir, si ça a été tenu en compte dans les analyses d'étude de circulation ou non.

215

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça a été tenu en compte?

220 **PAR M. CLAUDE STEVENS:**

225 La réponse est non, parce que selon nous, l'induction, c'est pas un phénomène qui fait que la demande augmente. Donc l'étude qui a été faite de circulation, qui avait pour effet d'augmenter et de réduire en fonction d'une demande qui prenait pour acquis le nombre de résidences qu'on s'attend dans ce secteur-là, on n'a pas tenu compte de l'induction parce que selon nous, cette induction-là n'existe pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

230 C'est votre choix.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

235 Est-ce que je peux ajouter quelque chose? Est-ce que les études de circulation, si je comprends bien, tiennent quand même compte de l'augmentation du nombre de voitures dans la zone d'étude avec les nouveaux développements; ça, ça en tient compte?

PAR M. CLAUDE STEVENS:

240 Tout à fait.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

245 OK, merci.

PIERRE LATERRIÈRE

250 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Pierre Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

255 Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

260 Bonsoir monsieur Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

265 Comme il s'agit probablement de la dernière fois que je questionne ce soir ou enfin, avant le 1^{er} juin où je reviendrai pour un mémoire, je voudrais, au nom de la Coalition Pro-du Vallon, exprimer ma satisfaction pour le BAPE qui s'est déroulé. Je vous remercie de votre grande tolérance, de votre patience à nos longs préambules, et je voudrais remercier ici tous les employés, toute votre équipe qui ont toujours répondu à nos questions, qui ont fait leur possible. Et puis moi personnellement, j'ai rien à leur reprocher, ça fait que je vous remercie sincèrement.

270 Je veux remercier aussi les gens de la Ville de Québec et les promoteurs, et les invités ici qui ont fait le maximum pour nous donner satisfaction, les Commissaires aussi, même si elles parlent pas souvent.

275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Laterrière.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

280 Je pense qu'elles nous écoutent, et puis on a eu l'occasion, lors de la visite, de leur parler.

PAR LE PRÉSIDENT:

285 Elles sont d'une très grande aide, croyez-moi.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

290 C'est ça.

295 Alors ma question, c'est que bon, du Vallon est dans l'air depuis quarante (40) ans, je me répète, mais pendant cette période ou tout le temps de cette période, est-ce que la Ville de Québec ou les promoteurs, le ministère des Transports, ont reçu des pétitions, ont reçu des demandes de la part des citoyens du secteur visé, on parle principalement de Neufchâtel, pour la construction de ce boulevard-là.

300 Est-ce qu'il y a eu des pressions, est-ce qu'il y a eu des pétitions de déposées, est-ce qu'il y a eu des demandes de déposées pour du Vallon? Parce que les promoteurs ont pas fait du Vallon sans qu'il y ait eu des demandes.

Et moi, j'aimerais connaître la nature des demandes et par qui elles ont été faites, sans rentrer dans les détails, mais un peu l'historique de tout ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

305

Monsieur des Rivières.

Je peux vous dire une chose, monsieur Laterrière, c'est qu'on pourrait inférer très facilement la réponse ou la dériver, plutôt, dériver la réponse à partir du commentaire très clair de monsieur Bergeron hier, s'il y a eu des pressions politiques...

310

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

J'ai pas dit politiques.

315

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, pas vous, mais je parle de monsieur Bergeron qui a dit, c'est des décisions politiques. S'il y a eu des décisions politiques, c'est que probablement plusieurs personnes sont intervenues auprès des députés, auprès des ministres, pour exercer une pression suffisante pour que le gouvernement décide de mandater le MTQ à procéder avec son projet.

320

Mais enfin, c'est juste des idées comme ça, mais c'est pas à moi à répondre. Alors monsieur des Rivières.

325

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

J'élaborerai pas longtemps là-dessus. C'est évident que les trente-cinq-quarante (35-40) dernières années, il y a eu de nombreuses pétitions, de nombreuses représentations qui ont été faites au conseil municipal, auprès de nombreux députés. Le projet a fait l'objet de nombreuses campagnes électorales, je pense que c'est assez clair, c'est connu.

330

Maintenant, rentrer dans les détails de tout ça, j'ai pas cette information-là. Mais je concède, monsieur le Président, qu'il y a de nombreuses demandes, depuis de nombreuses années, qui ont été formulées à l'égard du projet.

335

En contrepartie, il y a aussi des gens, par contre, je veux faire la nuance, qui se sont opposés aussi au projet, et qui ont déposé des pétitions demandant au promoteur de ne pas réaliser le projet.

340

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Est-ce qu'on peut savoir dans quelle proportion?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

345

Écoutez, je peux pas, j'ai pas ce chiffre-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

350

Merci à vous, monsieur Laterrière.

ROBERT MARTEL

355

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Robert Martel.

360

PAR M. ROBERT MARTEL:

Bonsoir monsieur Zayed, bonsoir mesdames.

365

Ma question, avant tout il y aura pas de préambule pour vous remercier, comme a fait monsieur Laterrière tout à l'heure, j'ai été témoin, si je peux dire, je suis allé à une rencontre des AmisEs de la Terre pour une soirée d'information, il y a quelques mois, et dans leur journal, on voyait comme argumentaire, un de leurs arguments était les coûts d'entretien du nouvel axe de du Vallon, en plus de sa construction qui coûte une trentaine de millions, était l'entretien, c'est normal, l'entretien, c'est un nouvel axe, ça va coûter des sous, et on sait que le gouvernement, le ministère des Transports actuellement cherche des sous pour réparer mille et une (1001) voies publiques, mille et un (1001) axes.

370

375

Alors moi, je me demandais, vu qu'il y a eu une très belle expérience sur Henri-IV, dans le prolongement d'Henri-IV jusqu'à Valcartier, c'est-à-dire des dalles de béton, et ça date de vingt (20) ans au moins, parce que ça a été complété en 1984, est-ce que le ministère des Transports ne pourrait pas prendre la même expérience.

380

Parce que c'était expérimental, et je pense que, pour y circuler à l'occasion, même assez souvent, à part quelques petites réparations très mineures, les dalles n'ont pas bougé d'un millimètre, l'infrastructure est superbe.

C'est sûr, c'est plus cher pour la réalisation de l'infrastructure, mais à long terme, c'est sûrement plus payant.

385

Alors ma question, je vous l'adresse, bien sûr, vous l'adresserez à qui elle convient, je voudrais savoir si ce serait pertinent de peut-être hausser de quelques milliers de dollars ou

dizaines de milliers, je suis aucunement au courant de ce que ça pourrait coûter en supplément, je pense que ce serait une très bonne initiative de faire le même recouvrement.

390 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières.

395 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

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

PAR M. LUC BERGERON:

400 Deux (2) volets à la question. Première réponse, la chaussée de béton sur Henri-IV date du début des années quatre-vingts, et la chaussée, en 2004, est complètement finie. Si vous vous promenez, vous allez voir des fissures qui sont larges comme ça, ce qui fait que la chaussée est finie.

405 Deuxièmement, le ministère a une politique sur les chaussées de béton ou les axes, pour les prochaines années, si on reconstruit certains axes, on devra les faire en béton de ciment.

410 Comme le béton de ciment, les chaussées en béton de ciment, les chaussées en béton de ciment sont beaucoup plus dispendieuses que des chaussées standard, donc ce sont les axes très circulés, donc on parle des autoroutes urbaines, métropolitaines. À la limite, si on reconstruisait demain matin l'autoroute Félix-Leclerc à Québec, ce serait en béton de ciment.

415 Mais vous comprendrez que ça s'applique pas au boulevard du Vallon, où on a environ dix mille (10 000) véhicules par jour, en 2021. Donc ça s'applique à des grands axes autoroutiers où, effectivement, il y a une analyse bénéfices-coûts qui a été faite entre la longévité d'une chaussée en béton de ciment, qui va durer probablement plus longtemps, qui a un meilleur niveau de service, mais qui doit être mise en comparaison avec son coût d'implantation et son coût d'entretien, qui est très dispendieux.

420 Donc pour répondre, il a pas été envisagé qu'on construise le boulevard du Vallon avec une chaussée de béton.

PAR LE PRÉSIDENT:

425 Merci à vous.

430

PIERRE DAVIAU

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pierre Daviau.

435

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Bonsoir monsieur le Président. Après réflexion, il m'a semblé que les prévisions de circulation automobiles, en 2021, pourraient être disons sous-évaluées, voici la raison pour laquelle. C'est que...

440

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Daviau, excusez-moi, je vais insister ce soir, il faut juste poser la question.

445

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Bien oui, mais je peux pas poser la question – en tout cas!

450

Donc est-ce que, il me semble que vous n'avez pas tenu compte, dans la prévision de circulation de 2021, des développements qui vont se faire hors de la zone contiguë à du Vallon.

455

Par exemple à Montchâtel, ça se construit beaucoup, il y a Loretteville. Donc quel sera l'impact de tous ces développements-là sur la capacité de du Vallon à donner un service que tout le monde s' imagine qui va être excellent à l'ouverture, mais que peut-être qu'en 2021, il va y avoir des files d'attente.

PAR LE PRÉSIDENT:

460

Donc, est-ce que vous avez considéré les aspects régionaux, je dirais, dans l'estimation des densités de trafic.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

465

Je vais demander à monsieur Mathieu, de la firme SGTR, de répondre à la question.

PAR M. PATRICK MATHIEU:

470

Ce que vous voyez ici, c'est le territoire qui est couvert par l'enquête origine-destination à chaque année. Vous voyez le petit pointillé à l'intérieur, je vais essayer de le montrer avec la souris. Ici, ce sont les limites de la ville de Québec et tout ce qui est en couleur, c'est le territoire d'enquête origine-destination, à chaque cinq (5) ans.

C'est ce territoire-là qui a été utilisé pour les simulations.

475 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Lequel des deux (2)?

480 **PAR M. PATRICK MATHIEU:**

Le grand territoire. Donc tous les déplacements qui sont prévus en 2021, originant et à destination de ce grand territoire, ont été utilisés dans le modèle.

485 Et pour chacune des petites zones, je vous disais que ça a été divisé en environ cinq cents (500) zones, pour chacune des petites zones, il y a eu des prévisions qui ont été faites d'augmentation des ménages, de la répartition des groupes d'âge, les zones d'emplois, où vont se retrouver les pôles d'emplois, etc.

490 Ça fait l'objet, comme je vous disais tout à l'heure, de prévisions qui sont en continu, qui sont mises à jour à chaque année. Et donc, on a tenu compte de ces développements-là à l'extérieur de la zone.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

495 Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

500

Dans ces projections au niveau du nombre de ménages, avez-vous tenu compte, et je présume que oui, du vieillissement de la population et de la possibilité de mouvance de cette population plus âgée vers des centres spécialisés, qui libèrerait des logements de type unifamilial, duplex, logement traditionnel?

505

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Absolument.

510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça a été pris en compte?

PAR M. PATRICK MATHIEU:

515

Oui. Les emplois aussi, la redistribution des zones d'emplois aussi, et le changement aussi dans la répartition horaire si on veut des déplacements. Ce qu'on note, c'est qu'il va y avoir une diminution ou une stagnation à l'heure de pointe du matin, alors que les déplacements effectués l'après-midi et en soirée vont augmenter.

520

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

525

CLAUDE PERRON

PAR LE PRÉSIDENT:

530

Monsieur Claude Perron.

PAR M. CLAUDE PERRON:

535

C'est une vraie question, au lieu d'un commentaire comme cet après-midi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

540

PAR M. CLAUDE PERRON:

Est-ce qu'il est possible, au Québec, comme en France et en Suisse, près du lac de Neufchâtel – je demeure à Neufchâtel donc c'est un bon exemple – on planifie la construction de tronçons d'autoroutes en fonction de paysages, qu'on crée grâce aux passages de l'autoroute des microclimats qui améliorent la qualité de la vie des animaux qui l'habitent ou des êtres humains qui les fréquentent, et qu'on récupère ainsi les effets fâcheux d'une pareille construction pour en faire des compensations écologiques.

545

PAR LE PRÉSIDENT:

550

J'ai de la difficulté moi-même à comprendre la question. Je vous demande de la répéter, mais tranquillement.

555 **PAR M. CLAUDE PERRON:**

En fait, c'est qu'en Suisse et en France, au lieu d'être contre des autoroutes ou des routes, il y a des spécialistes, tu sais, on est en l'an 2004-2005, et il y a des gens scientifiques qui sont capables d'améliorer l'infrastructure, les écosystèmes.

560

Alors je dis: Est-ce qu'on peut faire la même chose au Québec. Et c'est pas moi qui l'a dit. Et puis créer, finalement, améliorer un écosystème, comme il se fait ailleurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

565

En établissant l'infrastructure?

PAR M. CLAUDE PERRON:

570

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

575

Je pourrai d'abord demander au promoteur s'il est familier avec les modèles européens, et si oui, de nous donner un peu les grandes lignes, pour que nous puissions comprendre. Et après coup, demander si c'est applicable pour l'axe du Vallon.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

580

Je vais référer la question à monsieur Bédard, du ministère des Transports.

PAR M. YVES BÉDARD:

585

Bon, ça tombe bien, j'ai justement été dans la région de Neuchâtel, en Suisse, pour aller voir les experts, les Hollandais, les Français, je les connais tous, on travaille souvent ensemble.

590

Alors les exemples, je pourrais même vous montrer les photos qui sont prises en Hollande et en France, les technologies qu'on apporte viennent directement de ces pays-là où la fragmentation est très très importante, à cause de la densité de population. Alors ils ont des problèmes beaucoup plus graves que les nôtres.

595

Alors on applique effectivement toutes les méthodes qu'on a présentées, que je ne représenterai pas, mais qui viennent toutes de ces pays-là, des experts qui travaillent tous dans des ministères des transports dans les différents pays. C'est exactement de là que ça vient.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc ce que vous dites, c'est qu'effectivement, non seulement vous les connaissez mais vous les appliquez dans le présent cas?

600

PAR M. YVES BÉDARD:

Absolument.

605

PAR M. CLAUDE PERRON:

Il parlait qu'il avait des photos?

610

PAR M. YVES BÉDARD:

J'ai des photographies que je pourrais vous montrer.

615

Alors je vais vous montrer dans ce qu'on appelle "passage à faune", ça ici, ça a été pris en Hollande, c'est ce qu'on appelle un ponceau à deux (2) niveaux, il y en a beaucoup là-bas. Alors il y a une zone sèche et une zone humide, la zone humide évidemment c'est pour les poissons, on s'entend, et la zone sèche, c'est pour les petits mammifères; évidemment, ce ne sont pas les cervidés qui utilisent ça, mais les mammifères, comme là-bas c'est les blaireaux, il y a beaucoup de blaireaux, ils sont protégés avec des systèmes comme ça, souvent associés à des clôtures pour empêcher la traversée de la chaussée.

620

Maintenant, je peux vous montrer ce qu'on appelle un passage mixte, c'est ce qu'on veut faire dans le passage inférieur, c'est un passage mixte, en fait ici, c'est un passage sous une autoroute, il y a une palissade, de l'autre côté c'est les voitures et puis ici, c'est aménagé pour la petite faune. On vous disait des souches et des pierres, pour permettre à la petite faune d'avoir toujours du couvert et de pouvoir circuler de part et d'autre de l'autoroute. On utilise des souches et des pierres, parce qu'il faut pas que ce soit des choses qui puissent brûler et même, les souches ont été traitées, c'est pour ça qu'elles sont blanches.

625

630

Alors c'est deux (2) technologies qui sont utilisées, c'est des choses assez courantes là-bas. Et je pourrais vous en montrer d'autres. C'est ce qu'on va retrouver dans le tunnel.

PAR LE PRÉSIDENT:

635

Madame Dubreuil, est-ce que vous êtes familière avec ces techniques européennes?

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Non, pas personnellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

640

D'accord.

Le porte-parole du MRN, est-ce qu'il est familier?

645

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

Moi non plus. Je pense que monsieur Bédard a bien présenté les choses, personnellement j'ai rien à rajouter là-dessus.

650

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, merci.

655

LOUISE GOSSELIN

PAR LE PRÉSIDENT:

660

Alors j'appelle madame Louise Gosselin.

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

665

Bonsoir à tous. Alors ma question, je me rends compte qu'elle rejoint beaucoup la question du premier intervenant, sauf que j'ai peut-être compris cinquante pour cent (50 %) de la réponse.

670

Moi, la mienne tient plus précisément sur le fait que si on augmente la population le long de l'axe du Vallon, pourquoi n'y aurait-il pas augmentation de l'embouteillage à l'intersection du Vallon-Henri-IV-Charest, pour les gens qui veulent prendre la direction Sainte-Foy, les ponts.

PAR LE PRÉSIDENT:

675

OK. Donc la première question, monsieur des Rivières, vos projections quant à l'augmentation de la population dans le secteur d'étude, s'il vous plaît.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

680

On parlait de cinq mille huit cents (5800) ménages, ce qui représente douze mille (12 000) personnes.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors qu'à l'heure actuelle, il y aurait?

685

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y aurait actuellement neuf mille quatre cents (9400) ménages, qui totalisent vingt mille (20 000) personnes ou vingt-deux mille (22 000) personnes.

690

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors est-ce que ces vingt-deux mille (22 000) personnes, ces vingt-deux mille (22 000) ménages pourraient provoquer une augmentation importante sur les artères principales?

695

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Disons, si on regarde Saint-Jacques, alors Saint-Jacques, dans le secteur de la rue DeCelles, actuellement, à l'heure de pointe du matin, en direction de la pointe, il y a mille cinquante (1050) véhicules; une fois le boulevard du Vallon complété et le plein développement du secteur, le nombre de véhicules baisserait à six cent vingt (620), soit une diminution de cinquante-trois pour cent (53 %).

700

Si on regarde le boulevard de l'Ormière, le boulevard de l'Ormière dans le secteur de la rue Chauveau, on parle actuellement de mille quatre cents (1400) véhicules, on passerait à mille soixante-dix (1070) véhicules, donc une diminution de seize pour cent (16 %).

705

Est-ce qu'il y a d'autres – bon, on a pensé disons à Thérèse-Casgrain, on passerait de sept cent cinquante (750) à deux cent soixante-dix (270), donc une diminution de soixante-dix pour cent (70 %).

710

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça répond à votre question?

715

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

Non, parce que moi, je parle plutôt de l'intersection, les gens qui vont prendre du Vallon, qui vont aller prendre Henri-IV, tous les gens qui vont venir de la Capitale, Charest. Déjà Henri-IV, dans le secteur boulevard Hamel, Charest, qui monte, c'est déjà bouché pour aller prendre le pont ou moi qui travaille au CHUL, et le soir c'est la même chose, quand on revient, tout Henri-IV en descendant, c'est bloqué.

720

725 Si on augmente la population le long de du Vallon, beaucoup de ces gens-là aussi vont se diriger vers là, d'après moi, dans dix (10) ans peut-être, le problème va être d'augmenter, élargir Henri-IV, on transfère le problème sur une autre bretelle, une autre voie.

PAR LE PRÉSIDENT:

730 Au fond, la question, est-ce qu'en augmentant la fluidité dans le secteur Lebourgneuf, est-ce qu'on le crée pas, on le déplace pas spatialement en créant des congestions ailleurs.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

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

PAR M. PATRICK MATHIEU:

740 Bon, on travaille, peu importe où vont les ménages, on travaille avec des prévisions pour l'ensemble de l'agglomération de Québec, qui sont une augmentation de la population qui ont déjà été présentées, je me rappelle plus le chiffre exact.

745 La différence, c'est que soit ils vont s'installer dans le quartier Lebourgneuf ou ils vont aller s'installer ailleurs dans la région. Le projet d'aménagement d'un boulevard Lebourgneuf a un impact très important localement et au niveau des quartiers limitrophes, au niveau de la région, son impact est assez limité.

750 Ce qu'on se rend compte en faisant l'analyse, sur les axes autoroutiers, l'impact est relativement mineur. Les axes autoroutiers qui entrent vers le centre-ville de Québec et de Sainte-Foy sont beaucoup plus liés aux zones de destination qu'aux zones d'origine. Donc, que la personne soit dans Lebourgneuf, ou dans Charlesbourg ou dans Loretteville, si elle veut aller à l'université, il y a de fortes chances qu'elle prenne du Vallon.

755 Et que l'on aménage le boulevard du Vallon ou que l'on ne l'aménage pas, donc que cette personne-là passe par le boulevard du Vallon ou par le boulevard Saint-Jacques, elle va se retrouver de toute façon sur l'autoroute du Vallon à la hauteur de Charest.

760 La différence, si on a des gens qui ne vont pas s'établir à Saint-Augustin pour plutôt s'établir dans Lebourgneuf, bien à ce moment-là, ils vont libérer un peu les axes de l'ouest vers Sainte-Foy, donc essentiellement l'autoroute 40, boulevard Charest ou boulevard Laurier, pour solliciter un peu plus du Vallon.

765 Alors dépendant, les cinq mille huit cents (5800) ménages qui s'établiront dans Lebourgneuf, dépendant l'endroit où ils auraient été potentiellement s'ils n'avaient pas été dans Lebourgneuf, on va libérer d'autres axes, que ce soit dans l'est, dans l'ouest, mais l'impact

général de ces cinq mille huit cents (5800) ménages-là, sur les quelque trois cent mille (300 000) de la région, sur le réseau autoroutier, est relativement faible.

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

770

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

775

Merci madame.

YVES BOLDUC

780

PAR M. YVES BOLDUC:

Bonsoir monsieur le Président. Étant mécanicien, je travaille actuellement chez Laurier Pontiac Buick, je travaille dans les automobiles, je fais de l'entretien sur les voitures.

785

Quand on pense qu'une voiture, en dedans de douze (12) minutes, consomme un litre (1 l) d'essence, je pense que si on regarde le temps que ça nous prend, je demeure à Loretteville est, c'est-à-dire du côté du boulevard de la Colline, si je prends le temps de partir du boulevard de la Colline à descendre au coin de du Vallon par Saint-Jacques, ça me prend environ trente (30) minutes le matin, pour faire ce trajet.

790

Si on fait du Vallon, ça me prend environ neuf (9) minutes, parce que le soir, si je le fais en dehors des heures de gros trafic, faire le même trajet me prend neuf (9) minutes. Je viens de réaliser vingt (20) minutes d'économie, donc deux litres (2 l) d'essence.

795

On parlait de mille huit cents (1800) voitures qui vont circuler, à peu près, sur l'axe. Ça va représenter beaucoup moins de litres d'essence, beaucoup moins de pollution. Et en plus, le monde va pouvoir avoir un bon accès.

800

Ça fait que j'espère, et ma question est la suivante: Est-ce que la Ville de Québec va emboîter le pas au ministère pour faire le projet dans les mêmes délais que le ministère va faire sa section, pour qu'on puisse réaliser des coûts à la fois d'énergie et à la fois aussi de matériel de construction, parce qu'avec le temps, ça va augmenter. Les matériels tendent pas à descendre mais plutôt à augmenter.

805

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières, est-ce que la portion sud et nord du prolongement proposé seront faites de façon concomitante.

810

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Au moment où on se parle, je ne connais pas la réponse à cette question-là.

815

PAR M. YVES BOLDUC:

Merci beaucoup!

PAR LE PRÉSIDENT:

820

Merci à vous.

Il faut noter quand même, je pense que lors d'une réponse précédente, hier je crois, vous avez indiqué que selon toute vraisemblance, la portion sud, ça devrait être construit, suivie ensuite de la portion nord.

825

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Ce que j'ai dit tout à l'heure, hier...

830

PAR LE PRÉSIDENT:

J'ai mal compris?

835

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Non, mais le protocole entre la Ville et le ministère des Transports prévoit que la Ville doit entreprendre la construction du tronçon nord au plus tard deux (2) ans après la fin des travaux du tronçon sud.

840

PAR LE PRÉSIDENT:

Et ceci n'exclut pas le fait qu'elle puisse l'entreprendre en même temps.

845

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

En même temps, ou un an après.

PAR M. YVES BOLDUC:

850

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

855

Je vous en prie.

FRÉDÉRIC LEWIS

860

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Frédéric Lewis.

865

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

Monsieur, mesdames, bonsoir. Alors on parle beaucoup de problèmes d'écoulement en période de pointe, c'est exactement ce qui se passe dans la rivière du Berger; j'irais même jusqu'à ajouter qu'elle possède un écoulement instable, avec des engorgements aux pointes.

870

Alors je cherche à savoir si les promoteurs ont utilisé des modèles productifs pour les écoulements de la rivière du Berger qui vont être différents après le développement domiciliaire anticipé dans la zone d'étude.

875

Mon interrogation tourne autour de la protection des structures présentes actuellement dans la rivière du Berger, à savoir l'estacade juste au nord du boulevard de la Capitale, donc c'est vraiment une question de sécurité publique, ainsi que les infrastructures, les mesures antiérosives et le contrôle de la sédimentation, dans la rivière Saint-Charles, au niveau du pont Marie-de-l'Incarnation. Et donc, ça suppose une modélisation des écoulements d'eau.

880

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières, avez-vous modélisé les écoulements d'eau à la suite du projet?

885

J'imagine, ici, vous ne faites pas référence uniquement à la construction du boulevard, mais aussi aux développements résidentiels?

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

890

Il se trouve que pour dimensionner le pont qui va traverser la rivière du Berger, ainsi que pour identifier les zones susceptibles à l'érosion, on les voit, elles sont très bien situées dans

l'étude d'impact, d'après ce que j'ai lu dans l'étude d'impact, les débits actuels mesurés dans les bassins avoisinants ont été utilisés.

895 Alors tout porte à croire que dans vingt-cinq (25) ans, ce sera pas les mêmes zones et peut-être que la capacité du pont sera pas adaptée à la nouvelle condition hydrologique de la rivière.

PAR LE PRÉSIDENT:

900

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

905 Bon, notre expert, malheureusement, ne pouvait pas être là ce soir, mais dans la présentation que monsieur Bédard vous a faite cet après-midi, il y a un des critères qui était toute la problématique des eaux pluviales. Et dans ce contexte-là, le travail que le Service de l'ingénierie a fait a été de déterminer, est-ce que le réseau d'égout tel qu'on le connaît, est-ce que l'organisation est adéquate pour disposer des eaux dans ce secteur-là, et la réponse était oui.

910

Maintenant, comment ont-ils établi ça, ont-ils fait de la modélisation, je n'ai pas la réponse à cette question.

PAR LE PRÉSIDENT:

915

Ce que je vous propose, monsieur, c'est de rédiger votre question, de la transmettre à madame Gélinas, à l'arrière de la salle, et la Commission se fera un devoir de l'acheminer au promoteur pour qu'il puisse y répondre par écrit; et sa réponse sera publique et accessible par Internet, et dans tous les centres de documentation relatifs au projet.

920

PAR Mme NANCY BERNIER:

Monsieur Zayed, je peux ajouter un complément d'information?

925 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien sûr.

PAR Mme NANCY BERNIER:

930

Quand on autorise des projets, que ce soit des projets routiers ou des projets d'aqueduc ou d'égout, il doit y avoir une estimation des eaux de ruissellement qui vont être générées, que ce soit suite au pavage de route, alors il y a des simulations hydrauliques qui doivent être faites,

935 et les eaux de ruissellement sont dirigées vers des bassins de rétention qui permettent de régulariser les débits d'eau qui vont être acheminés jusque dans les rivières.

Alors c'est des aspects qui sont très importants, parce qu'évidemment, il peut y avoir une érosion au niveau des berges.

940 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, c'est une information intéressante, sécurisante pour vous, c'est-à-dire que le ministère de l'Environnement veillera aussi sur cet aspect-là.

945 Mais ma proposition tient, simplement rédiger la question et remettez-la à madame Gélinas.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

950 Mais je demanderais un éclaircissement par rapport à l'intervention de madame Bernier.

955 C'est qu'en fait, dans le document PR6, le ministère de l'Environnement, la Direction du suivi de l'état de l'environnement, émet un commentaire qui rejoint directement et qui réfère à la page 17 de l'étude d'impact, le troisième volume, et vous pouvez la consulter ou je peux vous la citer si vous voulez...

PAR Mme NANCY BERNIER:

960 Vous pouvez me la citer, je pense que je sais de quoi vous parlez.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

On dit que:

965 "Les débits de pointe de la rivière du Berger ont été établis en transposant les superficies de bassins à partir des données de la rivière Saint-Charles."

On suppose que c'est la station Ombrière.

970 "Le promoteur doit expliquer de quelle façon il a tenu compte du fait que la majorité du débit de la rivière Saint-Charles est prélevé par la Ville de Québec pour son aqueduc."

Donc ça, c'est un premier élément. Le deuxième élément, c'est:

975 "Aussi, il devra fixer de façon précise et sécuritaire les facteurs de ruissellement qui prévaudront une fois les développements domiciliaires et commerciaux complétés."

Par la suite, j'ai cherché à savoir s'il y avait un document quelconque en ligne, et s'il y avait une réponse, et j'ai pas trouvé.

980 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

Oui, il y a eu un document de réponses aux questions, c'est un document qui s'appelle "Addenda". Et puis ils répondent que oui, ils en ont tenu compte du débit, du fait qu'on prenait une certaine quantité d'eau dans la rivière Saint-Charles, au niveau du lac Saint-Charles.

985

Et au niveau du facteur de ruissellement, ils répondent aussi qu'ils vont faire les calculs.

Et puis ça, comme je vous dis, on va les valider, et c'est un aspect très très important du dossier. On va aussi tenir compte, même si c'est dans le cadre du projet autoroutier, on va tenir compte du fait qu'il va y avoir des développements. Il va falloir qu'on intègre cet aspect-là immédiatement.

990

PAR LE PRÉSIDENT:

995

C'est le document PR5.1.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

Merci bien.

1000

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur le Président, peut-être une information à l'intention de monsieur Lewis, le développement résidentiel de part et d'autre de du Vallon prévoit l'aménagement de nombreux bassins de rétention, justement de façon à régulariser les eaux.

1005

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

Merci.

1010

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci à vous.

1015

1020

ALEXANDRE TURGEON

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Alexandre Turgeon.

1025

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1030

Bonsoir monsieur le Président, merci. D'abord, je tiens à vous remercier pour votre initiative de la visite d'hier matin, ça a permis à la Ville de Québec de constater que le promoteur qui est en train d'ouvrir les rues de part et d'autre de Chauveau est en infraction par rapport à son certificat d'autorisation, il respecte pas les bandes riveraines. Alors il y a eu des interventions suite à ça, grâce à la visite d'hier matin, merci.

1035

Tout d'abord, j'ai pris connaissance des réponses qui ont été abordées par la Ville de Québec à la question que j'ai posée hier, et on va la retransmettre par écrit parce qu'on considère qu'on n'a pas la réponse à la question qui a été posée hier.

1040

Et à la limite, monsieur le Président, si la Ville de Québec n'a pas l'information, qu'elle n'a pas fait les études pour répondre à la question, qu'elle nous dise: On ne connaît pas la réponse à cette question-là! Ça nous satisferait, ce serait correct pour nous. Mais on veut avoir une réponse qui répond clairement à la question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1045

J'aimerais vous préciser une chose, si jamais, enfin j'ai fait tout mon possible pour avoir les réponses les plus complètes possible aux questions que vous posez, si jamais les réponses, en dépit de mes efforts, comme cet après-midi c'est arrivé, la première dame qui s'était présentée, elle a trouvé la réponse insuffisante, alors je lui ai demandé de reformuler sa question et je l'ai réacheminée, je crois qu'elle est partie bien contente, ça veut pas dire qu'on a réponse à tout, des fois le promoteur n'a pas de réponse.

1050

Donc si les réponses ne vous conviennent pas ou ne vous satisfont pas, bien, je vous demande de me reformuler la question pour que je la comprenne mieux, et je l'adresse à la personne-ressource ou au promoteur s'il y a lieu.

1055

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1060

J'étais déjà embêté, à savoir laquelle des deux (2), parmi les questions que j'allais poser, laquelle j'allais poser. Vous me demandez de prendre le risque de reposer la question que j'ai posée hier et de repartir peut-être sans réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

1065 Bien écoutez, dans ce cas-là, si c'est la même question qu'hier, je vais accepter les deux (2) questions.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1070 Alors hier, j'ai demandé si la Ville de Québec avait identifié les pôles de quartiers existants dans les huit (8) arrondissements de son territoire que, dans son plan stratégique 2004-2008, elle prévoit qu'elle doit privilégier la consolidation de ces pôles de quartiers là, et c'est également conforme avec les orientations gouvernementales en matière d'aménagement de 1994.

1075 Si elle avait identifié les terrains vacants déjà desservis en route, égout, aqueduc, dans ces quartiers-là et dans les secteurs desservis par un réseau structurant de transport en commun actuel, donc le réseau 800 et 801, non pas les réseaux structurants souhaités par le RTC.

1080 Et si elle avait donc, en conséquence, dans ces endroits-là, identifié le nombre d'habitations potentielles et le nombre de pieds carrés commercial construisible dans ces endroits-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1085 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1090 Je pense qu'on va inviter monsieur Bédard à partager une partie de l'information qu'il a présentée cet après-midi, et à compléter au besoin.

PAR LE PRÉSIDENT:

1095 Vous étiez ici cet après-midi?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1100 Mais si on nous arrive avec les estimations qui sont faites à partir des besoins en nouveaux lotissements, les deux (2) premiers éléments de la réponse – si les deux (2) premières réponses, c'est non, on n'est pas capable d'identifier les pôles de quartiers existants dans les huit (8) arrondissements, le reste par rapport à la présentation sur les lotissements, on la connaît.

PAR LE PRÉSIDENT:

1105 OK, votre question a été posée, reprise cet après-midi. Allez-y, et si vous n'êtes pas satisfait, on verra comment essayer d'obtenir plus d'information.

PAR M. YVES BÉDARD:

1110 Donc concernant les pôles de quartiers, dans l'ancienne Ville de Québec il y avait un plan directeur, les pôles de quartiers étaient déjà identifiés, et ce sont souvent les artères commerciales de quartiers qu'on retrouve.

1115 On est en train de faire le plan directeur de la Ville, où les pôles de quartiers vont être définis et donc, on va reprendre également toute la planification qui avait été faite aussi dans les anciennes villes.

1120 En ce qui concerne les terrains vacants desservis, on en a parlé cet après-midi, on a une estimation du nombre de logements potentiels sur les terrains vacants desservis pour chacun des arrondissements, des huit (8) arrondissements. On a aussi, dans le tableau, un nombre de logements potentiels sur les terrains dans l'aire urbaine centrale.

PAR LE PRÉSIDENT:

1125 Pourriez-vous présenter la figure avec les secteurs 1-2-3-4-5.

PAR M. YVES BÉDARD:

1130 Ce qu'on avait présenté?

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît.

1135 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Donc cette figure-ci, où on retrouve – est-ce que c'est bien celle-là, monsieur le Président?

1140 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

PAR M. YVES BÉDARD:

1145

Donc on a expliqué, bon, que la ville était divisée en cinq (5) périmètres selon le schéma d'aménagement. Les deux (2) premiers périmètres correspondaient à ce qu'on peut appeler l'aire urbaine centrale, donc c'est un peu la zone d'influence du Métrobus, donc qui est le plateau de la haute-ville jusqu'à pointe Sainte-Foy, le centre-ville, Vanier, Charlesbourg, Beauport.

1150

Dans ce territoire-là, on retrouve, selon nos estimations, un potentiel de mille neuf cent quarante (1940) logements, potentiels, dans ce secteur-là, sur un total, dans toute la ville, de quatre mille (4000) logements potentiels, sur des terrains vacants desservis.

1155

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais vous avez repris un autre chiffre tout à l'heure, en considérant tous les espaces vacants.

1160

PAR M. YVES BÉDARD:

Tous les espaces, que ce soit pour des terrains vacants desservis, des lotissements potentiels, du redéveloppement, pour le redéveloppement, on continue toujours aussi les recherches, dans l'aire urbaine centrale, il y a treize mille sept cent vingt (13 720) logements potentiels, sur un total de quarante-six mille six cent quarante (46 640). Donc ce sont les chiffres qu'on a présentement.

1165

PAR LE PRÉSIDENT:

1170

Sur combien?

PAR M. YVES BÉDARD:

1175

Quarante-six mille (46 000).

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce dénominateur représente quoi?

1180

PAR M. YVES BÉDARD:

Quarante-six mille six cent quarante (46 640), c'est le total dans toute la ville de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

1185

Ça va jusqu'à maintenant. On va poursuivre, mais si vous avez déjà des sous-questions?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1190 Est-ce que ça va être possible pour le promoteur de déposer les cartes qui identifient ces pôles de quartiers là et ces terrains vacants là, par arrondissement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1195 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1200 En ce qui a trait aux pôles de quartiers, monsieur Bédard a dit tout à l'heure qu'il y a un exercice de planification qui est en cours actuellement à la Ville, qui s'appelle le PDAD, donc il n'est pas opportun à cette étape-ci de déposer ça, parce qu'on est en période de réflexion et ça fera l'objet d'une consultation spécifique au cours des prochains mois.

PAR LE PRÉSIDENT:

1205 Mais une carte qui identifierait tous les espaces?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1210 Une carte qui peut identifier les espaces...

PAR M. YVES BÉDARD:

1215 Présentement, on est en train de monter cette carte-là, donc il y a une dizaine de cartes qui couvrent la ville, parce qu'il faut vraiment que ce soit sur une grande échelle pour voir où sont les terrains vacants desservis, pas à cette échelle-là. Et on est en train de les faire et à la Ville, on est en train d'imaginer de quelle façon on va les rendre publiques.

PAR LE PRÉSIDENT:

1220 Donc votre travail n'a pas été fait à partir de cartes, mais il a été fait à partir d'une étude empirique sur le terrain?

PAR M. YVES BÉDARD:

1225 À partir de cartes mais aussi...

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc les cartes sont disponibles?

1230 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Oui, mais comme je vous dis, à la Ville, il y aura une politique pour diffuser ces cartes-là publiques, vers la fin mai ou début juin.

1235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais est-ce qu'on pourrait avoir une copie?

1240 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Il faudrait que je demande. Parce que même les chiffres que je vous ai donnés, c'est des chiffres qu'on voulait diffuser en même temps que les cartes.

1245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, mais vous avouerez quand même que c'est drôlement important pour les travaux de la Commission.

1250 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Oui, je vais en faire état pour voir, est-ce qu'on peut...

1255 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc on souhaiterait avoir le dépôt des cartes, s'il vous plaît.

1260 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Je vais en faire état.

1265 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors voulez-vous d'autres informations ou ça répond à votre première?

1270 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Oui, et puis on va préciser exactement qu'est-ce qu'on souhaite obtenir par écrit.

1275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1275 La question que je voulais poser ce soir a trait aux analyses de recevabilité qui ont été faites par le Bureau des changements climatiques, d'une partie, la Direction du patrimoine écologique, sur l'avis de recevabilité concernant l'étude d'impact.

1280 Dans l'avis du Bureau sur les changements climatiques, le Bureau sur les changements climatiques, signé par son secrétaire général, monsieur Robert-Noël de Tilly, indique que:

"Telle qu'élaborée, l'étude d'impact ne contient pas les éléments qui permettent de justifier le projet. Entre autres, l'option de l'amélioration du réseau actuel, option 3, devrait être bonifiée et inclure le développement des services de transport en commun de qualité."

1285 Par ailleurs, la Direction du patrimoine écologique indique que:

1290 "Au niveau de l'importance des milieux naturels, l'option retenue, l'option 1, est de loin la plus dommageable. Nous déplorons que deux (2) des trois (3) options aient été rejetées sur la seule base des considérations de l'amélioration routière et de développement urbain et invitons l'initiateur du projet à considérer beaucoup plus sérieusement d'autres scénarios réservant l'intégrité écologique du boisé de l'Escarpement et de la rivière du Berger."

1295 Ma question par rapport à ces deux (2) avis-là, c'est: Est-ce que le promoteur a, à la satisfaction du ministère de l'Environnement, bien regardé les autres options, tel que ces deux (2) directions le demandaient?

1300 Et lors de la première soirée, le promoteur a esquivé très rapidement et n'a pas précisé en quoi consistaient les autres options et les raisons qui l'avait amené à ne pas privilégier ces options-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1305 Alors monsieur des Rivières, est-ce que vous avez répondu à ces commentaires qui étaient contenus dans le rapport qui vous avait été remis par le ministère de l'Environnement.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1310 Écoutez, je consultais mes collègues, et ces informations-là, nous, c'est la première fois qu'on prend connaissance d'un niveau de détails comme ça. Alors on est un petit peu étonné.

PAR LE PRÉSIDENT:

1315 En fait, et ça existe effectivement dans le PR5.1, PR5.1 reprenait à la fois les questions qui avaient été soulevées par le ministère et vos réponses. Donc c'est pour ça que le 5.1 a intégré les deux (2).

1320 Peut-être en attendant, en vous laissant quelques minutes pour regarder le dossier, madame Bernier, j'imagine, vous êtes au courant quand même des remarques, des observations qui ont été acheminées au promoteur, et vous avez pris connaissance de la réponse ou des réponses du promoteur?

PAR Mme NANCY BERNIER:

1325 Oui, tout à fait. Alors c'est un point très important de l'analyse de la recevabilité du projet, je comprends que le promoteur a pas vu les avis comme tels qu'on avait reçus, parce qu'évidemment, on consulte différents spécialistes quand on reçoit une étude d'impact, différents ministères, et ça se traduit par un document, "Questions et commentaires". Alors toute la section qui traite, dans le document de "Question et commentaires", de l'analyse des variantes, c'est un peu la façon par laquelle on a procédé pour tenir compte de ces avis.

1330 Alors nous, il nous apparaissait qu'au départ, il y avait quatre (4) options qui avaient été envisagées, mais qu'elles avaient été regardées seulement sur la base de critères de circulation, de fluidité et de sécurité, dès le départ, les quatre (4) options.

1335 De là, deux (2) options ont été retenues, l'option 1 et l'option 2, parce que c'est celles qui répondaient le mieux aux critères de fluidité et de sécurité.

1340 Alors ce qu'on a demandé au promoteur, c'est de reprendre cet exercice-là de comparaison des quatre (4) options, mais sur un ensemble de critères, qui soient à la fois de circulation et aussi environnementaux et qualité de vie. Donc de regarder l'option 3 particulièrement qu'on trouvait intéressante parce que, bon, c'était une option de départ qui proposait une amélioration du réseau actuel, et on se disait, étant donné qu'il y a des grands secteurs qui sont encore vacants, en fait où il y a de l'espace, et on prévoit du développement dans ces secteurs-là, donc on va avoir un réseau routier à élaborer dans ces secteurs-là, comment ce futur réseau routier et le réseau actuel amélioré pourraient répondre aux besoins de déplacement, et comment le transport en commun, aussi, pourrait répondre au déplacement, aux problèmes en fait que connaissent les gens ici, les problèmes de fluidité.

1350 Alors c'est comme ça. Ça permettait d'éviter une traversée du parc de l'Escarpement, qu'on considérait quand même un enjeu relativement important pour justifier l'analyse de la recherche d'une autre solution. Alors c'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1355

Alors monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1360

Je vous dirai, monsieur le Président, au départ, je signifierai mon étonnement au fait que monsieur Turgeon ait accès à des documents qu'il est presque en mesure de nous lire, que nous n'avons pas, sur les avis de recevabilité.

PAR LE PRÉSIDENT:

1365

Vous les avez!

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1370

Si on fait la recherche. Mais de base, on ne les avait pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

1375

Regardez PR6.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Bien ça, on parle de l'addenda, mais on n'a pas le détail.

1380

PAR LE PRÉSIDENT:

Écoutez, ce qu'on va faire, monsieur des Rivières, il est huit heures (8 h), nous faisons une pause de dix (10) minutes et nous reviendrons avec votre question.

1385

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1390

**REPRISE DE LA SÉANCE
ALEXANDRE TURGEON (SUITE)**

PAR LE PRÉSIDENT:

1395

Monsieur Turgeon, vous nous avez permis aujourd'hui de découvrir une faille dans notre système et, bien sûr, avec les années d'expérience, on essaie de les améliorer. Il y a certainement un manque à ce niveau-là, on verra quelle modalité trouver pour assurer les promoteurs, dans les commissions futures, de recevoir tous les documents qui sont rendus publics.

1400

Alors étant donné que ce document-là n'a pas été remis au promoteur, tout en reconnaissant que la procédure régulière du BAPE a été totalement respectée, ceci étant dit, nous allons devoir prendre votre question en différé, donc vous nous la soumettez par écrit et nous la ferons parvenir au promoteur avec les documents dont il a besoin pour y répondre.

1405

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

D'accord.

1410

Mais, monsieur le Président, mon objectif, j'ai été le premier surpris de savoir que le promoteur, et déçu aussi...

PAR LE PRÉSIDENT:

1415

Pardon?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1420

J'ai été le premier surpris et déçu, aussi, de savoir que le promoteur n'avait pas eu ça. Personnellement, je pensais qu'il avait ça depuis quelques mois et donc, que c'est le genre de renseignements qui avaient permis de compléter son étude d'impact environnementale, avant qu'elle ait son avis de recevabilité final.

1425

Je trouve ça dommage, parce qu'il y a des commentaires qu'il me semble qu'il aurait dû évaluer, de façon à mieux répondre à nos questions.

1430

Ceci dit, on va reprendre les questions à notre compte, et j'en ai soulevé que deux (2) de ces avis-là, sectoriels, et il y a celui sur les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, aussi, qui est très intéressant.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pourrez soulever le nombre de questions que vous désirez, et nous les ferons parvenir.

1435

Par ailleurs, en fait le ministère de l'Environnement, lors de sa transmission – peut-être, madame Bernier, veuillez expliquer un peu la procédure avec laquelle vous recevez les avis et vous les transmettez au promoteur.

1440

PAR Mme NANCY BERNIER:

Oui. Bien, en fait, on reçoit les avis des différents ministères qu'on consulte, on n'intègre pas tout le contenu des avis que l'on reçoit dans notre document de questions et commentaires.

1445

Par contre, la préoccupation du Bureau des changements climatiques, c'était à l'effet qu'on avait peut-être une capacité routière importante qui pouvait faire en sorte qu'on avait une augmentation d'émission de gaz à effet de serre, ce que nous avons repris dans nos questions et commentaires sur la section qui porte sur l'étude des variantes.

1450

Et le questionnement du Patrimoine écologique était à l'effet qu'il y avait peut-être une option qui éviterait le parc, alors on les a repris, les commentaires qu'on a reçus, mais pas textuellement.

1455

C'est que, de la façon dont ça fonctionne, c'est que, une fois que le dossier est considéré comme étant recevable, que les questions ont été répondues, le ministre donne un mandat au BAPE de rendre le dossier public, et c'est à ce moment-là que les avis des différentes personnes-ressources consultées deviennent publics.

1460

Nous, on ne transmet jamais des avis de différents spécialistes directement à un promoteur, ce n'est que le BAPE qui peut le faire. Ou en fait, il le rend public et c'est au promoteur à en prendre connaissance.

PAR LE PRÉSIDENT:

1465

En fait, c'est ça. Jusqu'à maintenant, le BAPE a une responsabilité, son rôle, c'est de rendre publics tous les documents et c'est ce qu'il a fait d'ailleurs. Sauf que dans tout ça, le promoteur n'a pas reçu en main propre ce document. Donc on diffère la réponse.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

1470

Mais puisque ma question concernait le Bureau sur les changements climatiques, est-ce que je peux demander que soient déposés à la Commission deux (2) documents qui, à notre avis, sont extrêmement pertinents à l'analyse et la compréhension du présent projet, qui ont été

1475 produits, c'est le ministère de l'Environnement qui a ces documents-là, deux (2) documents qui ont été produits par le Groupe de travail sur les transports du mécanisme québécois sur les changements climatiques, le premier document qui s'intitule "Problématique", et le deuxième document qui s'intitule "Option", documents qui ont été produits dans le cadre de la Stratégie québécoise de réduction des gaz à effet de serre.

1480 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Bernier, est-ce que vous pourriez déposer ces deux (2) documents?

1485 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

Oui, je les déposerai.

PAR LE PRÉSIDENT:

1490 Merci.

Alors merci, monsieur Turgeon.

1495

CHRISTIAN SAVARD

PAR LE PRÉSIDENT:

1500 J'appelle maintenant Christian Savard.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Bonsoir.

1505

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Savard.

1510 **PAR M. CHRISTIAN SAVARD:**

Dans l'étude de circulation, aux pages 146-147, il est question des niveaux de service prévus sur le réseau routier, particulièrement sur le réseau routier supérieur qui est sous la responsabilité du MTQ, les niveaux de service prévus sur les différentes autoroutes et routes.

1515

1520 Juste pour citer, disons on va prendre en heure de pointe du soir, je vais prendre des secteurs qui touchent de plus près le secteur d'étude, Henri-IV sud, on prévoit un niveau de service F, Laurentienne, un niveau de service F, Félix-Leclerc F, un niveau de service F, autoroute du Vallon sud de Wilfrid-Laurier, un niveau de service F, boulevard Saint-Joseph, F, Chauveau, D, carrefour du Vallon-Lebourgneuf, F.

1525 Donc ma question serait de savoir: Quelles sont les stratégies envisagées, au niveau du réseau routier supérieur ou autoroutier, pour décongestionner le réseau routier de la Communauté métropolitaine de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

1530 Très bien.

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1535 Je vais inviter monsieur Bergeron à répondre à la question.

PAR M. LUC BERGERON:

1540 Pour répondre à cette question précise, c'est une des raisons pour laquelle le ministère a publié récemment, a diffusé récemment, sur son site Internet, et on a fait un communiqué de presse annonçant qu'on avait reçu un rapport d'une firme de consultants qui a analysé l'ensemble du réseau autoroutier selon l'axe Félix-Leclerc, justement pour se donner une vision jusqu'en 2021 sur mesurer les niveaux de congestion, regarder les possibilités de solutions qui seraient possibles pour améliorer la situation et faire des recommandations au gouvernement.

1545 Donc le dossier a été déposé, je pense que c'est au début janvier, et puis il a été émis...

PAR LE PRÉSIDENT:

1550 Janvier 2004?

PAR M. LUC BERGERON:

1555 2004. Donc effectivement, on a un portrait de l'ensemble de la problématique du réseau autoroutier dans l'axe Félix-Leclerc, donc Laurentien, Félix-Leclerc, Charest, Henri-IV, avec des éléments de solutions et des recommandations au gouvernement.

Donc on s'est donné, avec les partenaires, c'est sur un horizon vingt (20) ans, donc l'étude a débuté en 2002, donc jusqu'en 2021, et les recommandations vont être discutées avec

1560 les partenaires qui sont la Ville de Québec et RTC, pour mettre en place dans les prochaines années des éléments de solutions pour résoudre le problème soulevé par monsieur.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

1565 Quelles sont les grandes lignes des recommandations de la firme de consultants?

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pourriez donner les grandes lignes.

1570 **PAR M. LUC BERGERON:**

Oui. Bien, il y a plusieurs, vous comprendrez, dans un rapport comme ça, ça a coûté un million (1 M\$), donc je peux essayer de résumer les grandes orientations.

1575 Un constat, c'est qu'il y avait trop d'échangeurs dans la région de Québec, donc une des solutions, c'est de revoir certains échangeurs autoroutiers problématiques.

Autre constat, les entrées-sorties des bretelles des échangeurs sont trop rapprochées, autre solution donc, c'est revoir certaines bretelles, soit en éliminer en regroupant.

1580 Il y avait une recommandation qui a fait les manchettes, qui était un peu plus spectaculaire que les autres, c'était de reporter dans le temps le prolongement de l'autoroute 40 par l'axe exproprié dans les années 76, vers Saint-Augustin.

1585 Il y avait une autre proposition, de revoir, en tout cas d'analyser la possibilité d'implanter un nouvel axe est-ouest entre l'autoroute du Vallon et Laurentienne, au sud de la Capitale. Donc ça, c'est les plus spectaculaires.

1590 Et évidemment, sur un horizon 21, en fonction de la congestion. Un des constats, c'est que la congestion va continuer de s'amplifier et va même devenir, si on fait rien, à un peu asphyxier la ville, donc de revoir la possibilité d'implanter, de façon progressive, une troisième voie tout en intégrant, dans cette préoccupation, le transport en commun.

PAR LE PRÉSIDENT:

1595 Voilà.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

1600 C'est public, cette étude?

PAR M. LUC BERGERON:

Elle est sur le site Internet du ministère depuis quatre (4) mois.

1605

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Merci.

1610

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors merci monsieur Savard.

1615

LAURENT OUELLET

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur Laurent Ouellet.

1620

PAR M. LAURENT OUELLET:

Bonsoir. Donc ma question va porter sur la Politique sur le bruit routier. Moi, je remarque que le promoteur se réfugie assez régulièrement derrière cette politique sur le bruit routier, afin de ne pas mettre en place certaines buttes antibruit, alors qu'il pourrait immédiatement et à faible coût utiliser les déblais d'excavation pour créer des écrans efficaces, écrans qui permettraient aux résidents riverains en bordure du futur boulevard de ne pas être dérangés, particulièrement dans leur précieux sommeil, par des pics de bruit pouvant atteindre quatre-vingt-dix décibels (90 dB).

1625

1630

Rappelons que cette valeur de quatre-vingt-dix décibels (90 dB) est une multitude de fois supérieure à cette fameuse limite de cinquante-cinq décibels (55 dB), limite calculée à partir d'une moyenne sur vingt-quatre (24) heures, ce qui, à mon avis, dilue beaucoup trop les pics de bruit indésirables.

1635

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Ouellet, s'il vous plaît.

1640

PAR M. LAURENT OUELLET:

1645 Alors d'où origine et sommairement, comment a été élaborée cette politique qui privilégie une approche corrective, c'est-à-dire après avoir créé les problèmes, on essaiera de les résoudre.

PAR LE PRÉSIDENT:

1650 Je veux juste comprendre, d'où découle, comment...

PAR M. LAURENT OUELLET:

D'où vient cette politique, j'essaie de savoir si cette politique...

1655 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Politique de quoi?

PAR M. LAURENT OUELLET:

1660 Politique sur le bruit. Pour ma part, j'essaie de savoir si c'est un genre de politique qu'on a importée, qu'on a appliquée ici, une certaine politique...

PAR LE PRÉSIDENT:

1665 OK, je comprends.

Monsieur des Rivières.

1670 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais inviter monsieur Bergeron à répondre à la question.

PAR M. LUC BERGERON:

1675 On a un peu répondu cette semaine, la Politique sur le bruit routier, c'est un peu le fruit d'une veille technologique qui a été faite à la grandeur un peu du monde, pour savoir comment était administré et géré le bruit routier à la grandeur du globe.

1680 Et une des constatations, et je l'ai dit cette semaine, c'est qu'on a pris une méthode normalisée à la grandeur du monde, qui était une moyenne vingt-quatre (24) heures, les seuils qui ont été retenus, cinquante-cinq-soixante-cinq décibels (55 dB-65 dB), c'est des seuils qui font consensus dans la collectivité scientifique.

1685 Cette politique de bruit routier là, elle a été conçue avec le ministère de l'Environnement, c'est celle qui est appliquée à la grandeur de la province, à la grandeur de la province, dans toutes les études d'impact que le ministère produit, c'est la même politique, cinquante-cinq-soixante-cinq décibels (55 dB-65 dB), et selon une méthode normalisée.

1690 Et la politique définit les responsabilités liées à la gestion de cette politique-là, qui dit essentiellement que pour le réseau déjà construit avant 98, la facture est répartie, études et travaux, cinquante-cinquante (50-50) entre le ministère et les municipalités, et ce sont les municipalités qui sont les décideurs, et pour les nouveaux quartiers ou les développements domiciliaires après 1998, il revient au promoteur de mettre en place les mesures de protection lorsque les seuils sont dépassés.

1695

PAR Mme NANCY BERNIER:

Monsieur Zayed, est-ce qu'on peut apporter un complément?

1700

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr, bien sûr.

PAR Mme NANCY BERNIER:

1705

Monsieur Mailhot.

PAR M. MICHEL MAILHOT:

1710

En complément, monsieur le Président, c'est qu'il faut dire que la politique du ministère des Transports est effectivement une politique du ministère des Transports, le ministère de l'Environnement ne l'a pas approuvée.

1715 D'un autre côté, il faut dire aussi que plutôt que ne rien avoir, c'est mieux d'avoir ça. Qu'effectivement, le ministère des Transports, en bon citoyen corporatif, s'est aperçu qu'il avait une certaine responsabilité envers les citoyens à cause de ses routes, et sans être nécessairement forcé, a élaboré une politique qui vient d'être décrite un peu, et qui s'applique à la grandeur du Québec, dans le fond, sur tous les projets qui le concernent, alors que nous, en audiences publiques, ça concerne seulement les projets qui sont assujettis à notre règlement.

1720

1725 Donc effectivement, ils ont une approche qui est basée sur un LEQ vingt-quatre (24) heures, qui est pas internationalement reconnue nécessairement, parce que je pense qu'on a déposé d'ailleurs cette semaine un document, et ce serait une remarque peut-être que je devrais faire par rapport à ce document-là, c'est que vous avez entre autres, en annexe, un document qui parle de normes de la SCHL, et effectivement eux aussi sont en vingt-quatre (24) heures.

1730 Par contre, il y en a d'autres, comme l'OMS ou d'autres pays qui utilisent des indices qui sont différents. En tout cas, il y a quand même un texte, dans ça, textuel, qui est peut-être en anglais par contre, qui vient d'Australie, qui donne un peu l'historique de ce qui s'est passé en Australie, de la façon qu'ils ont fait leurs critères. Et en tout cas, pour les gens qui veulent le savoir, ce serait à regarder.

1735 Mais il faut faire attention aussi, des fois, avec les indices, il y a aussi la période de temps. Même à l'OMS, on a tendance à dire, le jour-la nuit, ça va être disons cinquante (50 dB) le jour, quarante-cinq (45 dB) la nuit, mais c'est pas nécessairement des niveaux qui sont sur seize (16) heures de temps. Comme le LEQ vingt-quatre (24) heures, c'est qu'on prend vingt-quatre (24) heures, c'est une moyenne logarithmique sur vingt-quatre (24) heures.

1740 Par contre l'OMS, habituellement, ça s'applique à des bruits qui sont constants. Donc quand on prenait un bruit constant, que vous mesuriez ça pendant cinq (5) minutes, une (1) heure, dix (10) heures, vingt-quatre (24) heures, un bruit constant c'est constant, le LEQ va toujours donner la même chose.

1745 Mais ça, il faut faire attention à ça, quand on voit une norme dans un tableau, et qu'on ne voit pas l'indice ou encore le temps que l'indice est pris ou mesuré, ça peut donner des comparaisons bizarres.

1750 Ça fait que c'est juste une mise en garde qu'il faudrait faire, quand les gens lisent des textes au niveau du bruit et les normes de bruit, de faire attention à ça.

1755 Parce que même nous, l'exemple que j'ai donné, nous, au niveau légal, si je reviens au texte qui a été déposé, on dit qu'il y a seulement deux (2) règlements où il y a des normes, c'est les carrières et sablières et les usines de béton bitumineux. Et les carrières et sablières, ce règlement-là peut s'appliquer dans le cas d'une construction de route, pour les activités de tamisage qui peuvent se faire à l'extérieur d'une carrière.

1760 Donc si, effectivement ici, on décidait d'installer un genre de concasseur mobile dans les environs, il serait assujéti à ce règlement-là, et lorsqu'on regarde le règlement, on dit que le bruit évalué aux limites de toute zone résidentielle, commerciale ou mixte, n'excède pas quarante décibels (40 dB) entre dix-huit heures (18 h) et six heures (6 h), et quarante-cinq décibels (45 dB) entre six heures (6 h) et dix-huit heures (18 h).

1765 Ça fait que si on lit seulement ça, vous savez pas – c'est même pas un LEQ qui est mentionné, c'est dans l'annexe où on parle de la méthode que là, on va vous dire que c'est basé sur soixante (60) minutes, et que l'indice en question, c'est un indice qui est assez bizarre, il y a un genre de LEQ auquel on ajoute comme des bruits d'impact, comme camion, la boîte de camion qui frappe ou des choses comme ça.

1770 Donc c'est de faire attention à ça. Donc c'est pour ça qu'il faudrait mettre un certain
bémol.

PAR LE PRÉSIDENT:

1775 Je vous remercie.

Monsieur Guerrier, vous vouliez ajouter quelque chose?

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

1780 Juste pour compléter rapidement ce qui a été dit par nos collègues du ministère des
Transports et du ministère de l'Environnement, ce qu'on pourrait peut-être dire pour le bénéfice
de tous ici, monsieur le Président, c'est que traditionnellement, c'est le rôle du ministère de la
Santé d'analyser les risques à la santé, comprenant les nuisances; c'est traditionnellement le
ministère de l'Environnement qui dicte les lois et les règlements dans ce domaine-là. Et dans le
1785 domaine dont on parle, c'est clair que c'est le ministère des Transports qui gère le risque.

1790 Il faut bien distinguer l'analyse des risques à la santé, je pense que c'est clair, il faut bien
distinguer qui encadre tout ça, qui gère. Alors c'est sûr que dans notre cas, au niveau du
ministère de la Santé, c'est pas nous qui gérons le risque au niveau des corridors de transport,
nous, ce qu'on a à dire, effectivement, c'est qu'au niveau de la littérature scientifique, selon ce
que mon collègue de l'Environnement vient de dire, on a des évidences à l'effet que les
nuisances apparaissent par exemple à partir de quarante décibels (40 dB) la nuit, que la
communication, il y a des évidences scientifiques claires comme quoi à partir de quarante-cinq
1795 décibels (45 dB), on peut avoir des problèmes, etc.

1800 Il faut bien comprendre que c'est différent d'identifier dans la littérature les problèmes que
les niveaux de bruit peuvent causer et comment on peut gérer les bruits dans une société comme
la nôtre. Alors je pense qu'avec ça, ça aide à comprendre pourquoi il peut y avoir une différence
entre la littérature scientifique et ce qu'un gouvernement décide de faire en termes de gestion du
risque.

Est-ce que c'est clair?

PAR LE PRÉSIDENT:

1805 Très bien, merci.

PAR M. LAURENT OUELLET:

1810 Juste avant de quitter, pour que je comprenne bien, qu'est-ce qui arrive avec la moto qui
passe pendant quinze (15) secondes ou le gros camion qui compresse en descendant la côte;

est-ce que ce bruit-là de quinze (15) secondes va être calculé, va être étalé sur vingt-quatre (24) heures pour que ça paraisse pas que c'est dérangent, est-ce que c'est comme ça que je dois comprendre?

1815

PAR LE PRÉSIDENT:

Je peux demander un complément d'information. Est-ce que les bruits ponctuels, les crêtes sont considérées?

1820

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur Gagné va répondre à la question.

1825

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Effectivement, les bruits ne sont pas considérés, les crêtes ou les bruits instantanés de cette nature-là, les motos, ne sont pas considérés dans le modèle.

1830

Ce qu'on cherche à avoir, c'est plutôt, comment je pourrais dire, le côté normal du bruit qui provient de la route, puisque les bruits instantanés de ce genre-là, c'est aléatoire, pas prévisible. À ce moment-là, on les considère pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

1835

La réponse est claire, alors c'est non.

PAR M. LAURENT OUELLET:

1840

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

1845

JEAN-BAPTISTE MAUR

1850

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Jean-Baptiste Maur.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

1855

Monsieur le Président, peut-être là-dedans, c'est toujours pareil, on pourrait peut-être rappeler que là encore, au niveau scientifique, on sait que l'altération du sommeil, qu'il y a des évidences claires à partir de quarante-cinq décibels (45 dB), on peut comprendre que la politique ne l'inclut pas. À l'inverse, peut-être qu'il peut y avoir une réflexion pour voir si dans certains cas, on peut aller dans une réflexion au-delà de la politique.

1860

PAR M. LUC BERGERON:

Moi, j'aurais une question, quand vous parlez de quarante-cinq décibels (45 dB), vous parlez toujours du quarante-cinq décibels (45 dB) à l'intérieur d'un immeuble.

1865

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci de m'adresser la question, vous êtes très gentil!

1870

PAR M. LUC BERGERON:

Ça vous fera pardonner pour vos autoroutes!

1875

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, je recommencerais plus! Et vous, alors?

1880

Je pourrais vous dire tout de suite que nous allons ouvrir le registre, madame Al-Hayek, et recevoir dix (10) personnes pour une question.

Alors monsieur Maur.

PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:

1885

Bonsoir. Le RTC, dans les réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, avait déposé et souligné l'importance de la perméabilité du milieu pour les piétons.

1890

Lorsqu'on regarde l'aménagement qui est prévu au nord, dans le développement nord de l'axe du Vallon, donc on parle de l'espacement des feux de circulation, du terre-plein central de sept mètres (7 m) et de l'aménagement de la partie sud, j'aimerais savoir dans quelle mesure il a été prévu dans le projet, donc pour la partie nord et la partie sud, de favoriser la perméabilité piétonne pour l'accès aux abords de l'autoroute et pour pouvoir traverser, pas l'autoroute, le boulevard, et pour pouvoir le traverser aisément.

1895

PAR LE PRÉSIDENT:

Je suis très heureux que je ne suis pas le seul à faire des lapsus.

1900

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1905

Évidemment, toutes les intersections seront munies de feux de piétons qui accorderont une priorité aux piétons en termes de sécurité, donc aucun croisement avec des véhicules.

1910

Il y a également, et sur le plan qui est affiché à l'arrière, je pense que c'est bien illustré, un certain nombre de liens piétonniers qui sont prévus entre les développements existants à l'est et ceux qui sont proposés pour l'ouest, de façon à ce que les gens de l'est puissent se rapprocher des axes de transport en commun et soient mieux desservis.

1915

Il faut savoir également que lorsque nous avons réfléchi pour concevoir le développement autant au nord qu'au sud, il y a eu des discussions avec le Réseau de transport de la Capitale pour établir ce qui pourrait être je dirais nécessaire pour assurer une bonne desserte, et l'exemple dans l'axe nord-sud qui a été prévu entre le boulevard Johnny-Parent et l'avenue Chauveau, un axe en ligne droite, sans détour, qui est au centre du développement.

PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:

1920

J'avais en fait un complément à demander, ma question, en fait, porte plus sur la possibilité d'implanter plus de perméabilité pour les piétons dans la mesure où, par exemple, dans la partie nord, on peut remarquer qu'entre deux (2) intersections, il y a une distance entre sept cents (700 m) et huit cents mètres (800 m) à faire, pour pouvoir traverser.

1925

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce serait envisageable, monsieur des Rivières?

1930

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je suis un petit peu étonné de la distance, parce que dans mon esprit, il y a une distance moyenne d'environ quatre cents mètres (400 m) entre les intersections.

1935

Ceci étant dit, il pourrait y avoir, il y a des précédents à ça, s'il y a un besoin de traverse piétonne entre deux (2) tronçons, deux (2) intersections et que le tronçon est long, on peut prévoir un feu de piétons qui permettrait à ce moment-là aux piétons de traverser entre deux (2) intersections, après avoir arrêté les automobiles. C'est envisageable.

1940 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si vous avez des suggestions à faire, vous pourrez nous les proposer dans le cadre de votre mémoire.

1945 **PAR M. JEAN-BAPTISTE MAUR:**

Parfait, merci.

1950 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous.

1955 **MARTIAL BOISVERT**

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Martial Boisvert.

1960 **PAR M. MARTIAL BOISVERT:**

Bonsoir monsieur le Président.

1965 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir à vous.

1970 **PAR M. MARTIAL BOISVERT:**

Je représente un groupe d'aînés, je voudrais savoir, dans le nouveau développement, la Ville de Québec, quelle sorte de permis de construction qu'ils vont accorder, et est-ce que les constructions vont être assez éloignées pour pas, éventuellement, demander un deuxième mur ou un deuxième écran antibruit.

1975 Et dans un deuxième volet à la question, vu la population vieillissante, dans les nouveaux développements, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu pour des gens qui sont dans le quartier, qui veulent rester dans leur quartier, et puis qui ont des grandes maisons aujourd'hui oui, mais qu'il y ait des résidences de prévues, qui sont pour eux autres, soit des condos ou je sais pas, là.

1980

PAR LE PRÉSIDENT:

Des résidences pour personnes âgées?

1985 **PAR M. MARTIAL BOISVERT:**

Oui, c'est ça, personnes âgées ou autonomes, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1990

Alors monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1995

J'inviterais peut-être monsieur Bédard à se présenter à la table, pour répondre à la question.

PAR M. SERGE BÉDARD:

2000

Oui, merci. Donc dans le plan de développement que vous voyez, il y a une diversité des types d'habitation. Le long du boulevard, comme on l'avait dit, il y a une plus forte densité, c'est à ce moment-là qu'on pourrait retrouver par exemple des maisons pour personnes âgées, des condos, de moyenne densité...

2005

PAR LE PRÉSIDENT:

Pourriez-vous identifier sur la carte ces zones?

PAR M. SERGE BÉDARD:

2010

Donc ce qu'on voit ici en brun, le long du boulevard, c'est la plus forte densité. On a parlé de quatre (4) à cinq (5) étages, un peu à l'image de ce qui se construit le long du boulevard Lebourgneuf.

2015

La moyenne densité, en orangé, qui suit la plus forte densité, donc on peut parler de triplex, de maisons en rangée.

Et de la plus faible densité, en jaune, donc des maisons unifamiliales.

2020

Alors évidemment, la tenure, c'est plus les promoteurs qui vont pouvoir développer ces secteurs-là, c'est pas la Ville qui développe le secteur. On encadre le développement à partir d'orientations comme telles, là, qu'on propose.

PAR M. MARTIAL BOISVERT:

2025

Est-ce que c'est la même chose entre le boulevard Bastien et Chauveau?

PAR M. SERGE BÉDARD:

2030

Oui, tout à fait.

PAR M. MARTIAL BOISVERT:

2035

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

2040

Excusez-moi, alors ce que vous venez d'indiquer, c'est entre l'avenue Chauveau et Bastien, mais entre Chauveau et Lebourgneuf, c'est quand même substantiellement différent.

PAR M. SERGE BÉDARD:

2045

Bien, c'est le même principe dans la partie qui est construite, qu'on peut construire. Le petit bout, oui, qu'on voit ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

2050

C'est ça. Ce sera pas sur toute la partie sud, d'accord.

PAR M. MARTIAL BOISVERT:

OK. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

2055

Merci à vous.

2060

2065

DENIS LAFOND

PAR LE PRÉSIDENT:

2070

Monsieur Denis Lafond.

PAR M. DENIS LAFOND:

2075

Bonsoir. On nous a présenté le projet sur des beaux paysages d'été. L'hiver, les abrasifs qu'on étend en grande quantité sur les routes telles qu'un tel boulevard auront-ils des impacts néfastes sur les lits des cours d'eau, et peut-être la faune ou la flore du secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

2080

Je poserais d'abord la question à madame Bernier, du ministère de l'Environnement.

PAR Mme NANCY BERNIER:

2085

Oui, c'est ça, les sels de déglçage peuvent avoir un impact...

PAR M. DENIS LAFOND:

2090

Je pense qu'on a parlé hier du sel de déglçage. Moi, je m'adressais plus particulièrement en pensant aux abrasifs. Il y a pas une différence? À mon avis, il y a une différence.

PAR Mme NANCY BERNIER:

2095

C'est moins dommageable, là. Mais ça dépend c'est quoi comme abrasif.

PAR M. DENIS LAFOND:

2100

Mais la quantité qui s'accumule dans le lit des cours d'eau par exemple, j'aimerais savoir...

PAR Mme NANCY BERNIER:

2105

Oui, c'est ça, mais normalement il y a des bassins de rétention, les eaux de ruissellement qui vont être chargées d'abrasifs vont être acheminées jusqu'à des bassins de rétention qui devront être aménagés sur les abords de la route, c'est déjà proposé dans l'étude d'impact, ça va permettre de sédimenter justement les matières en suspension, les abrasifs, avant que les eaux soient rejetées vers le cours d'eau.

2110 Et puis on a vu, dans des suivis qui ont été faits assez récemment, que ça donnait des bons résultats au niveau de l'enlèvement des différentes matières en suspension.

PAR M. DENIS LAFOND:

2115 Même l'éclaboussage?

PAR LE PRÉSIDENT:

2120 Merci de m'adresser la question, là.

PAR M. DENIS LAFOND:

2125 Et même l'éclaboussage provoqué par une certaine vitesse, les espaces si on veut prévus absorbent bien, sont assez grands pour ça, en termes de superficie?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2130 Au niveau du design, ce serait plus le ministère des Transports qui pourrait se prononcer, comment ça va être fait pour éviter, mais c'est sûr que s'il y a des rejets, si ça éclabousse jusque dans le cours d'eau, bien, il va y avoir une certaine quantité qui va tomber dans le milieu, qui va sédimenter.

Il peut y avoir, avec le temps, colmatage des frayères, c'est des choses qui...

2135 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'on s'attend normalement à des grandes quantités d'éclaboussures, monsieur des Rivières?

2140 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Monsieur a parlé d'abrasifs, sur une route comme celle-là, si nous, le Service de travaux publics nous dit qu'il y a peu d'abrasifs qui vont être utilisés, ce sera principalement des fondants.

2145 Et il faut se rappeler aussi qu'on est dans un milieu fermé, au sens où on a des bordures de part et d'autre, donc tout ça risque de se ramasser dans les canalisations et dans les puisards, et dans les bassins, avant d'être rejeté à la rivière.

PAR LE PRÉSIDENT:

2150 Ça va?

PAR M. DENIS LAFOND:

2155 Petite question toute courte!

PAR LE PRÉSIDENT:

2160 Écoutez, j'en ai pris deux (2) en fait, j'ai été très tolérant, parce que je vous ai dit tantôt, j'ai dit au début, une question et je vais être très sévère. Et là, j'ai vu les cinq-six-sept (5-6-7) premiers se conformer parfaitement bien, alors l'autre dit, j'ai juste une sous-question, alors là ça commence. Et puis vous aussi, vous avez enchaîné.

2165 Alors je vous arrête, après deux (2), c'est assez. Merci.

RICHARD GILBERT

2170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Richard Gilbert.

PAR M. RICHARD GILBERT:

2175 Bonsoir monsieur le Président. C'est une question, je sais pas, elle a peut-être déjà été posée les journées avant, on parle d'étude d'impact pour faire du Vallon, j'aimerais savoir s'il y a une étude d'impact au niveau de si on ne fait pas du Vallon, qu'est-ce qui va se passer pour les résidents des rues avoisinantes, ici, qui voient leur rue urbaine se transformer en boulevard, faute d'en faire un.

2180 Alors est-ce qu'il y a eu des études, combien est-ce qu'il va y avoir de voitures. Dans les dernières années, ça a augmenté énormément.

2185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières, est-ce que l'option 3 peut être mise en pratique si l'option 1 n'était pas réalisée?

2190 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Juste parce qu'on n'a pas nécessairement le même numéro, l'option 3 étant l'amélioration du réseau routier actuel comme tel.

2195 Bon, cette hypothèse-là a été examinée, il y a déjà aujourd'hui des problèmes de congestion, des problèmes de circulation de transit sur les rues résidentielles.

Vous vous rappelez que lors de ma présentation principale, j'ai d'abord présenté un état, une synthèse disons de problèmes de congestion et les endroits où on avait de la circulation de transit, par la suite j'ai présenté un deuxième tableau en disant: Bien, si on ne fait pas du Vallon, pardon, si on n'aménage pas le boulevard du Vallon et qu'on reste finalement avec notre réseau routier actuel, avec peut-être quelques petites interventions d'optimisation, on accroît à ce moment-là la durée de la congestion, la longueur des files d'attente, et on accroît également la circulation de transit sur les rues résidentielles.

2205 Et on a, à la page 141 et 142, si on regarde la rue Thérèse-Casgrain, actuellement on parle sept cent cinquante (750) véhicules, dans le cas de l'option 3, on passe à huit cent quatre-vingt-dix (890) véhicules. Donc il y a une augmentation d'à peu près quinze pour cent (15 %) du nombre de véhicules sur Thérèse-Casgrain.

2210

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc outre l'option 3, est-ce qu'il y a des actions qui peuvent être apportées pour alléger un peu les problèmes de congestion ou de transport automobile dans tout le secteur, en l'absence de l'axe du Vallon?

2215

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Vous avez sur l'écran un certain nombre d'interventions qui pourraient être faites.

2220

Si je commence par la droite, il y a une intervention qui pourrait se faire du côté de Pierre-Bertrand, de façon à ce qu'on ait quatre (4) voies de circulation entre le boulevard Saint-Joseph et essentiellement la rue des Rocailles. On a déjà quatre (4) voies au sud de la rue des Rocailles.

2225

Par la suite, il pourrait y avoir en bas un réaménagement géométrique et certains élargissements ponctuels à l'intersection du boulevard Saint-Jacques et de la rue DeCelles.

Il pourrait également y avoir, du côté du boulevard Saint-Jacques, lorsqu'on croise entre autres la rue Rive-Boisée, la rue de la Broussaille, un élargissement au carrefour, de façon à ce que quand il y a des véhicules qui sont en attente pour faire un virage à gauche, on puisse contourner ces véhicules-là.

2230

Il y a également l'aménagement d'un nouveau lien routier à l'ouest, entre le boulevard de l'Ormière et le boulevard Chauveau, de façon à ce qu'on améliore ou qu'on solutionne le problème d'interblocage qui existe dû à la proximité de l'avenue Chauveau et du boulevard de l'Auvergne.

2235

Et finalement, il y a des feux de circulation qui pourraient être installés à l'intersection du boulevard Saint-Jacques et Johnny-Parent, dans la partie nord.

2240

Mais toutes ces interventions-là permettent, je dirais, d'alléger un petit peu les choses, mais ce n'est pas suffisant pour, je dirais, ne pas entraîner une augmentation des niveaux de congestion, de la durée des périodes de congestion et également l'accroissement des débits sur les rues résidentielles.

2245

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça répond.

2250

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Et il faut comprendre aussi que le danger qui nous guette, on peut à ce moment-là freiner le développement sur le long terme, et il y a un danger de voir les gens aller s'établir ailleurs, dans des endroits qui sont encore plus loin du centre.

2255

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, c'est cohérent avec ce que vous disiez tout à l'heure. En l'absence de l'axe du Vallon, vous reverriez substantiellement à la baisse tout le développement résidentiel du secteur.

2260

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Bien, je dirais, c'est le marché qui ferait en sorte que ce secteur-là serait moins attrayant, et ce peut-être au détriment des politiques visant à mieux encadrer l'étalement urbain et à, je dirais, diriger le développement dans les secteurs où les contraintes d'implantation sont moins grandes.

2265

PAR M. RICHARD GILBERT:

2270

Je m'excuse, ça répond à la première demie, la progression, mais peut-être j'ai mal posé ma question, je voulais savoir si quelqu'un s'en souciait, justement, de ce qu'on vit sur les rues ici, urbaines, actuellement.

2275

J'ai eu la réponse pour la progression, on voit, bon, que le ministère se rend compte que ça va augmenter et non descendre, mais est-ce que ça préoccupe quelqu'un. Même au niveau de l'environnement, je pense que vous regardez plus les arbres, les oiseaux et tout ça, mais moi je pense, aussi il y a des humains qui vivent dans ces rues-là, qui ont des enfants, qui se sont installés là et qui ont vu, au cours des années, comme je vous disais, une rue se transformer en boulevard, vu qu'on n'en fait pas un, qu'on attend ou peu importe les raisons.

2280

Je me demande si ce côté-là est préoccupé ou pas du tout, parce que ce n'est pas votre mandat.

PAR LE PRÉSIDENT:

2285

Écoutez, c'est un des objectifs du promoteur; un des objectifs du promoteur, en proposant l'axe du Vallon, c'est justement d'augmenter la sécurité, incluant la sécurité au sens très large.

2290

Alors donc bien sûr, la Commission est très consciente de cet aspect-là. Je pense aussi que le promoteur pourrait dire un mot là-dessus, monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2295

Je pense, monsieur le Président, je disais tout à l'heure, pour nous, le volet sécurité est une grande préoccupation dans tout ce débat-là, principalement sur les rues résidentielles où on a noté, dans les dernières années, des accroissements.

2300

Et je vous dirais, il s'agit – on a vu hier un petit peu, avec les épisodes de congestion dues aux problèmes du fonctionnement de l'autoroute, comment ça a débordé sur le réseau routier municipal, encore ce soir sur le boulevard Saint-Joseph, sur la rue de la Morille, et sur Latreille, Lespérance, Lebourgneuf, il y avait de très très très longues files d'attente, et ça a amené un débordement dans le secteur résidentiel important.

PAR LE PRÉSIDENT:

2305

Par ailleurs, je peux vous dire aussi que la Commission a demandé au promoteur de déposer un tableau, je pense ce qui a déjà été fait, sur le nombre d'accidents dans tout le secteur, comparativement à d'autres secteurs. Alors ce document est disponible, il est public, vous pouvez y avoir accès.

2310

PAR M. RICHARD GILBERT:

Merci.

2315

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

2320

ALEXANDRE TURGEON

2325

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Alexandre Turgeon.

2330

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2335

Alors monsieur le Président, je vais me référer à un document déposé par la Ville de Québec, pour pas surprendre le promoteur. Le Conseil municipal de la Ville de Québec a adopté une résolution concernant les nouveaux logements à privilégier sur son territoire, la planification des nouveaux lotissements, et il y a une certaine différence entre la résolution qui a été adoptée, le contenu, le texte, et la présentation traditionnelle qu'ils ont faite notamment dans le cadre des consultations sur ce projet de planification là, l'automne dernier.

2340

Les priorités pour les nouveaux développements qui sont décrits dans la résolution qui a été adoptée au conseil municipal, je crois que c'est en décembre, disent que les nouveaux lotissements devront contribuer à diminuer la dépendance envers l'automobile, être situés dans des lieux desservis en transport en commun. Que les développements soient sur des terrains vacants déjà desservis, dans des secteurs en redéveloppement. Que des projets devront prévoir une diversité de fonctions.

2345

2350

Et la question que je veux poser, c'est comment concilier ça, cette politique-là du promoteur, de la Ville de Québec, avec le fait que l'étude d'impact s'appuie sur des prévisions d'une diminution de la part modale, comme si la Ville fait un projet dans lequel elle concède, elle accompagne la tendance à la diminution de l'utilisation du transport en commun, qui est déjà très faible dans ce quartier-là, cinq pour cent (5 %) d'usagers, avec sa politique qui veut viser à diminuer la dépendance envers l'automobile et au contraire, orienter ces nouveaux développements autour du transport en commun.

2355

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

2360

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je pense qu'il y a une question de chronologie dans tout ça. Au départ, l'étude d'impact a été réalisée au printemps 2003, alors que la réflexion sur les nouveaux lotissements résidentiels a été adoptée par le conseil municipal à la fin de l'année 2003. Donc il y a une évolution dans l'histoire.

2365

Parallèlement à ça, le Réseau de transport de la Capitale a déposé ses orientations stratégiques, pour lesquelles le conseil de Ville devrait prendre position prochainement. Alors

2370 c'est bien évident que si le conseil de Ville prend une orientation développement-transport en commun, en tout cas je peux pas présumer mais je le souhaite que ce soit une orientation de ce type-là, évidemment ça va venir appuyer la résolution sur les nouveaux lotissements résidentiels, et ces décisions-là pourraient venir à ce moment-là modifier la demande en déplacement auto dans ce territoire-là.

Donc c'est un petit peu, je dirais, comment on peut attacher tout ça ensemble.

2375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Hier ou avant-hier, je vous avais posé la question, quel sera l'effet de la construction du boulevard urbain, monsieur Bergeron, sur l'augmentation ou la stabilisation de la part modale de l'automobile.

2380

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je l'ai pas en mémoire, mais c'est un petit peu le tableau, peut-être le tableau de monsieur Beaulieu, comment la part modale pourrait varier avec les voies réservées.

2385

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est, si j'ai bien compris, la part modale occupée pour le transport en commun dans le secteur de l'étude, c'est cinq pour cent (5 %).

2390

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Environ, oui.

2395 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Environ cinq pour cent (5 %); donc quatre-vingt-quinze pour cent (95 %), c'est l'automobile.

2400

Il y a des secteurs centres, si j'ai bien suivi les différentes planches, varient entre dix (10 %) et quinze pour cent (15 %).

Alors est-ce que la construction du boulevard urbain augmenterait la part modale de l'automobile.

2405

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vous dirais, c'est difficile que la part modale de l'automobile soit plus grande que celle qu'on connaît actuellement. Et je pense que dans le cadre du projet de même que dans le cadre

2410 des autres mesures qui pourraient être mises en place sur l'autoroute du Vallon ou ailleurs sur le territoire, bien à ce moment-là, on pourrait peut-être voir l'inverse, c'est de voir une diminution de la part modale de l'automobile au profit du transport en commun.

2415 Et je ne crois pas que le fait d'aménager le boulevard du Vallon va amener une diminution de la part modale différente de celle de d'autres variations qui pourraient se faire sur le territoire. J'ai pas cette indication-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2420 Mais en tenant compte quand même que dans ce secteur-là, le taux de motorisation étant de un virgule six (1,6), ce qui est quand même nettement supérieur sur bien d'autres secteurs de la ville de Québec, même si c'est pas le taux le plus élevé, en extrapolant ce taux de motorisation, il est possible que la part modale de l'automobile augmente.

2425 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Bien, je pense que de façon générale, monsieur Bouvier nous disait que la part modale du transport en commun diminue graduellement tous les ans, parce que le nombre de déplacements motorisés sur l'ensemble du territoire augmente. Et donc, c'est normal que dans ce contexte-là, il y ait une forme de dégringolade.

2430 Mais est-ce que spécifiquement, on peut faire une relation de cause à effet, est-ce que l'aménagement de la route va amener une augmentation du taux de possession automobile, est-ce que l'augmentation du taux de possession automobile va amener une diminution de la part modale du transport en commun, et que tout ça soit unique au secteur Lebourgneuf, je pense que la preuve est pas facile à faire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2440 Merci.

THÉRÈSE FOURNIER

2445 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Thérèse Fournier.

2450 **PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:**

Monsieur le Président, on a dit ici que le projet de du Vallon, c'était purement politique; ça a été dit deux-trois (2-3) fois.

2455 Est-ce que les mémoires d'une coalition qui est faite de nos représentants de comités de citoyens, de nos représentants politiques et socioéconomiques de toute allégeance, des différents organismes de notre milieu et de citoyens fortement engagés à titre individuel, est-ce que leurs mémoires seront considérés comme une pression politique ou sous quel titre allez-vous les considérer.

2460

PAR LE PRÉSIDENT:

Écoutez, je peux vous dire une chose, la Commission, dans tout ce processus, elle est totalement neutre; c'est sûr qu'il va falloir qu'elle analyse, mais elle ne subit aucune pression politique.

2465

Donc c'est la raison pour laquelle dès le premier soir, j'ai indiqué à tout le monde, il y avait plusieurs qui arboraient une étiquette pour, d'autres qui l'avaient pas et donc qui étaient contre, et j'ai clairement indiqué qu'il n'y aura pas de décompte, on n'est pas intéressé de savoir qui est pour, qui est contre, on est intéressé de savoir pourquoi vous êtes pour et pourquoi vous êtes contre. Donc nous sommes intéressés à documenter un dossier, pour que ce dossier-là, notre rapport soit le plus éclairé possible, au ministre de l'Environnement.

2470

Donc c'est clair, madame, je peux vous assurer que la Commission ne subit aucune pression politique.

2475

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

Merci.

2480

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

2485

2490

ROBERT MARTEL

2495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Robert Martel.

2500 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Rebonsoir. Je pensais pas d'avoir la chance d'en parler une deuxième fois, on parle depuis tout à l'heure de crêtes de bruit ou de bruits ponctuels, je vais avoir une question en ce sens.

2505 C'est que j'ai l'impression un petit peu qu'on veut mettre les éventuels résidents, des deux (2) côtés de du Vallon, un peu dans la ouate par rapport au simple citoyen que vous êtes et que je suis, qu'il y a derrière moi un peu partout.

2510 Qui n'a pas été, en plein été, je parle toujours quand nos fenêtres sont ouvertes, qu'il fait beau, ainsi de suite, qui n'a pas été réveillé par des bruits ponctuels de moto, une moto, deux (2) motos, mais ces bruits-là, vous l'avez dit tout à l'heure, sont ponctuels. En hiver, quand les fenêtres sont bien closes, que la neige absorbe, est un acoustique, les cinquante-cinq décibels (55 dB) ont tendance à se rétracter et à être pas mal plus acceptables.

2515 Alors je me demande pourquoi on insiste tant, je pense que dans l'étude d'impact qui a été faite, on parlait de mettre des abris antibruit, pas des abris mais des petits butons antibruit, pourquoi toujours aller chercher à améliorer le sort de ces personnes-là, alors que nous, qui sommes simples citoyens, on peut pas avoir de ces butons antibruit devant nos maisons. C'est sûr que ce serait pas esthétique, et ce serait pas placé sur les terrains de ces personnes-là, mais
2520 je pense que quelque part, c'est de travailler pour rien.

Parce que ces bruits-là vont toujours être ponctuels, et bon an mal an, ils vont avoir à vivre un peu comme vous et moi, là-dedans.

2525 Alors ma question est la suivante: Est-ce qu'on n'insiste pas trop auprès du ministère ou, je sais pas, auprès des environmentalistes ici, je sais qu'on va l'inscrire dans notre mémoire, c'était pas prévu dans le mémoire de Loretteville, mais je pense qu'ici, on joue un peu trop à l'enfant dorloté.

2530 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2535 Très bien. Alors écoutez, je vais vous répondre bien simplement, la Commission vous reçoit, vous comme tous les autres citoyens participants, reçoit vos questions et son devoir, bien sûr, c'est d'une part documenter le dossier et, d'autre part, que chaque citoyen trouve réponse à ses questions.

Si pour certains citoyens, la question du bruit est fondamentale, c'est tout à fait légitime que ces participants-là reçoivent réponse à leur question, et c'est ce qui a été fait de façon très correcte, je dirais.

2540 Alors si pour vous, la question du bruit n'est pas intéressante, je présume que vous ne l'aborderiez pas sous forme de question. C'est tout simplement ça.

2545 Nous sommes en train d'analyser un dossier sous tous ses angles, alors s'il devait y avoir un projet réalisé, autant le réaliser dans les meilleures conditions et à la satisfaction de tout le monde.

PAR M. ROBERT MARTEL:

2550 Je parle du rapport que vous, vous allez émettre éventuellement. Vous allez faire un rapport.

PAR LE PRÉSIDENT:

2555 Bien sûr.

PAR M. ROBERT MARTEL:

Avec, exemple, A, la pollution par le bruit, quelque part.

2560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien sûr.

PAR M. ROBERT MARTEL:

2565 Alors il se peut fort bien que les recommandations que vous ferez soient un peu trop amplifiées, si vous écoutez toujours la partie A par rapport au reste de la population qui doit subir ces bruits ponctuels là. C'est ça que je veux dire.

2570 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'espère qu'avec mes collègues, nous avons suffisamment d'expérience et de neurones pour faire une analyse très poussée et très sérieuse.

2575 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Vous me rassurez!

PAR LE PRÉSIDENT:

2580

Je vous en prie.

2585

PIERRE LALIBERTÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

2590

Monsieur Pierre Laliberté.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

2595

Bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires. Alors je suis une des personnes concernées par le bruit, je ne m'estime pas un enfant choyé comme tel.

2600

Je comprends la démarche des autres citoyens qui veulent voir une diminution du boulevard ou de la circulation sur leur boulevard, sur leur rue, et je suis vraiment conciliant avec ces gens-là. Cependant, je veux répéter que nous avons, dans la phase II du Mesnil, des résidences unifamiliales, et je suis sûr que c'est la même chose sur tout l'axe ou les parties limitrophes des axes du Vallon sud et nord qui n'ont jamais vu de boulevard aux limites de leur terrain, c'est quelque chose de nouveau et il faut comprendre la chose.

2605

C'est peut-être pas la même chose que les gens qui ont trente (30) ans d'expérience avec la circulation, avec le bruit, mais cependant, j'aimerais être entendu là-dessus, j'aimerais poser la question suivante, toujours sur le climat sonore!

2610

Sur la phase II du Mesnil, c'est-à-dire l'axe sud du boulevard du Vallon, deux (2) questions ne me sont pas nécessairement répondues, c'est-à-dire y a-t-il une possibilité, étant donné qu'on a déjà désaxé l'axe dans l'option 1 de cent mètres (100 m), au niveau nord de du Vallon, de faire la même chose au niveau de l'axe sud de du Vallon, et tout cela dans le respect de la nature, dans le respect du parc, dans le respect des terrains de friche pour lesquels on pense qu'il n'y aurait pas d'arbres coupés.

2615

Mais ceci dit, ceci pourrait améliorer peut-être la quiétude, le climat sonore, l'aspect visuel des gens de la phase II du Mesnil pour lequel, je répète, il n'existe encore aucune étape intégrale pour corriger le climat sonore. Un!

2620

Deuxièmement, toujours pour le climat sonore, le côté vitesse. Depuis le début, on parle, à partir du boulevard Chauveau, d'une vitesse de cinquante kilomètres-heure (50 km/h), et d'une vitesse, entre le boulevard Lebourgneuf et Chauveau, de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h).

On sait, les gens du ministère nous l'ont dit, que la vitesse impacte sur le climat sonore. Sur le boulevard du Vallon qui existe déjà...

2625 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais vous arrêter, je vais prendre votre première question, parce que votre deuxième question est détachée de la première.

2630 Si vos permettez, je comprends qu'elles sont toutes les deux reliées au bruit, on va répondre à la première.

Monsieur des Rivières, est-ce que vous avez songé à la possibilité de déplacer le tracé d'une centaine de mètres vers l'ouest.

2635

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

La réponse à la question, c'est non. Pourquoi, si vous vous rappelez la présentation principale que nous avons faite mardi, à l'ouest du tracé proposé, il y a ce qui avait été identifié par l'analyse du ministère des Ressources naturelles, des peuplements écologiques d'intérêt, dont entre autres les noyers cendrés.

2640

Alors en se déplaçant vers l'ouest, on risquerait de se rapprocher et peut-être même, il faudrait les mesurer, devoir abattre tout ce secteur-là qui présente, sur le plan de la forêt, quelque chose qui est plus dense que le secteur où la route doit passer, actuelle.

2645

Et l'autre élément, si vous me permettez, l'autre problématique, c'est la traversée de la rivière. Si on se déplace de cent mètres (100 m), lorsqu'on va arriver à la rivière, on va presque être parallèle à la rivière.

2650

Si on avait un plan, on pourrait peut-être l'illustrer. Alors pour montrer, pour répondre à la question de monsieur, évidemment si on devait – je vais illustrer les peuplements d'intérêt écologique – si on devait déplacer la route vers l'ouest, évidemment on se rapprocherait très très près des peuplements d'intérêt écologique, on devrait peut-être même empiéter sur les peuplements écologiques.

2655

PAR LE PRÉSIDENT:

Quelle est la distance qui sépare justement l'extrémité du boulevard prévu, projeté, au tout début des peuplements d'intérêt écologique?

2660

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2665 L'emprise a cinquante mètres (50 m), donc on peut penser qu'il y a à peu près, en gros, cent mètres (100 m).

PAR LE PRÉSIDENT:

2670 D'accord.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2675 Et évidemment, alors si on déplace la route, évidemment, ça peut être un peu plus difficile de venir traverser la rivière, et on va peut-être avoir un angle et devoir empiéter un peu davantage dans la partie boisée de la forêt, dans le secteur ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

2680 Si vous voulez bien avoir la gentillesse de conserver la figure, je m'adresse au porte-parole du ministère des Ressources naturelles, est-ce que vous voyez la planche?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

2685 Oui, je la vois.

PAR LE PRÉSIDENT:

2690 Alors si l'autoroute était effectivement déplacée, alors si on déplace le boulevard et qu'on l'accotait aux peuplements d'intérêt écologique, est-ce qu'on pourrait porter atteinte aux peuplements?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

2695 Bien, de toute évidence, oui. On accroît à ce moment-là l'effet de lisière à proximité des peuplements d'intérêt, l'impact en quelque sorte serait plus grand. Et je pense que de tous les scénarios, ce serait celui sur lequel on se serait prononcé le plus en défaveur.

2700 Un scénario comme celui-là, évidemment, toucherait ce qu'il y a de plus précieux dans le parc de l'Escarpement, c'est-à-dire cette portion nord-sud qui correspondait davantage à ce qu'on appelle le parc de la rivière du Berger.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et si on le déplaçait de cinquante mètres (50 m)?

2705 **PAR M. NORMAND VILLENEUVE:**

La réponse est à peu près la même, on accroît l'effet de lisière.

2710 Un effet de lisière, j'ai pas mentionné les journées précédentes jusqu'à quelle distance ça se manifeste, cela dépend évidemment de quelle influence on parle, mais les plus grandes influences se font porter, à notre connaissance, en milieu forestier, jusqu'à cent cinquante mètres (150 m) environ. On sait par exemple que les communautés d'oiseaux sont affectées sur des distances qui sont passablement considérables, à l'intérieur des forêts.

2715 De sorte que cent cinquante mètres (150 m), il y a des impacts de lisière, des effets de lisière, la majorité des effets, tels que par exemple l'augmentation de la température, la pénétration des mauvaises herbes en forêt, la pénétration des prédateurs à l'intérieur des forêts se font sentir peut-être davantage sur des distances allant de cinquante mètres (50 m) à cent mètres (100 m). Mais il y a quelques impacts, effectivement, qui se rendent jusqu'à cent
2720 cinquante mètres (150 m).

De façon générale, dans la plupart des aires protégées, ce que le ministère de l'Environnement a adopté comme zone tampon pour protéger les forêts et les milieux naturels des aires protégées, c'est un peu ce qu'on a utilisé également, ce sont des bandes tampons qui
2725 excèdent soixante mètres (60 m) de distance et qui vont, dans certains cas, jusqu'à plusieurs centaines de mètres.

PAR LE PRÉSIDENT:

2730 Madame Bernier, est-ce que vous avez un avis à exprimer là-dessus?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2735 Par rapport au déplacement, bien en fait, une des solutions aussi, c'est toujours la diminution de la vitesse, je pense qu'on l'avait souligné aussi dans nos questions et commentaires, justement à l'effet qu'il y avait une augmentation, je pense qu'on passe de quarante-sept décibels (47 dB) jusqu'à cinquante-deux (52 dB), pour le secteur du Mesnil.

2740 Malgré que c'est en deçà du cinquante-cinq (55 dB), pour nous, ça demeure un impact, il y a un impact qui va être créé, parce que le climat sonore va être modifié.

Alors c'est sûr que dans notre analyse du projet, il va falloir le considérer. Il y a la réduction de la capacité routière, le déplacement du tracé, comme on le voit, ça amène d'autres enjeux. Et évidemment, la diminution de la vitesse, qui peut être envisagée.

2745 Mais je souligne que le développement, le futur développement prévoit, le plan de développement prévoit qu'il devrait y avoir d'autres résidences qui s'ajouteront devant les

2750 résidences; je pense que ce qu'on voit, c'est la phase II du Mesnil. Alors ces résidences-là, peut-être, devront être protégées du bruit, peut-être qu'il devra y avoir une butte à ce moment-là, si le cinquante-cinq décibels (55 dB), à la limite des secteurs qu'on considère sensibles, c'est-à-dire les secteurs résidentiels, n'est pas respecté. Normalement, on demande à ce qu'il y ait des mesures d'atténuation.

PAR LE PRÉSIDENT:

2755
Merci, madame Bernier.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2760 Monsieur le Président, les promoteurs sont prêts à envisager l'aménagement d'une butte à l'est du boulevard, de façon à protéger davantage les résidences du secteur Le Mesnil II.

PAR LE PRÉSIDENT:

2765 Excellent. Voici une ouverture pour vous.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

2770 Je vous remercie.

Cependant, je veux faire remarquer qu'on parle de cent mètres (100 m), je comprends et j'entends le cent cinquante mètres (150 m) ou le cent mètres (100 m), ne serait-ce que pour vingt-cinq (25 m), j'ai pu comprendre qu'il y avait une différence au point de vue du son, au point de vue d'aménagement de butte, et j'apprécierais, si ce ne serait qu'une question de vingt-cinq mètres (25 m), sans toucher à l'aménagement au niveau forestier, que ce soit entendu et de voir la possibilité de le faire.

2780 Du même côté, je veux simplement faire le point, on a parlé de vitesse et effectivement, ce que je veux vous mentionner, c'est que le boulevard du Vallon, je l'emploie à tous les matins et tous les soirs, et que le soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), il est à partir de l'aréna Duberger, soit à peu près cinq cents mètres (500 m) avant l'axe de la Capitale. Ce soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) est plus ou moins respecté jusqu'aux limites de Lebourgneuf.

2785 La crainte que j'ai, c'est qu'à partir où on a une lumière verte, que le soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) n'est pas respecté cinq cents mètres (500 m) avant le boulevard de la Capitale en direction nord, et qu'on a une montée, que la nature humaine va faire que les gens vont circuler autour de cent kilomètres-heure (100 km/h), comme ils le font présentement, et que tous les estimés du gouvernement sur le bruit, qui étaient faits à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), ne seront pas vrais.

2790

2795 Donc ce que je demande tout simplement, c'est qu'étant donné qu'à partir de l'axe Lebourgneuf où nous avons un cinquante kilomètres-heure (50 km/h) à Chauveau, pourquoi ne pas faire un cinquante kilomètres-heure (50 km/h) dès le départ, pour le prolongement de l'option 1, ce qui pourrait éliminer plusieurs climats sonores. On parle de bruit, mais on parle aussi d'accident, de sécurité.

Je demande tout simplement de voir si on peut considérer cet aspect-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2800 Alors le message est lancé. Ce que je vous demanderais, monsieur des Rivières, la Commission vous avait demandé il y a quelques jours de faire une estimation du bruit associé à des vitesses, au nord de Chauveau, associé à des vitesses de cinquante-soixante-soixante-dix (50 km/h-60 km/h-70 km/h) et soixante-quinze (75 km/h), alors que vous ne l'aviez fait que pour cinquante (50 km/h).

2805 Le ministère de l'Environnement, finalement, a produit des valeurs, vous les avez faites vôtres et donc, nous les avons acceptées.

2810 Je voudrais vous demander de faire ce même exercice pour la portion sud, à tout le moins toute la section qui va longer les zones habitées, pour que nous puissions avoir une idée du bruit aux premières résidences, en fonction d'une vitesse, comme vous l'aviez fait de soixante-dix (70 km/h), nous l'avons, de quatre-vingts-quatre-vingt-dix (80 km/h-90 km/h) et de cent (100 km/h), s'il vous plaît.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je prends note de votre demande.

2820 Je voudrais juste ajouter une petite information. Dans le plan qui est affiché à l'arrière, sur le plan qui est affiché à l'arrière, entre la route et les résidences qui pourraient être construites, il y a une distance approximative de soixante mètres (60 m). Donc à l'intérieur de ce soixante mètres-là (60 m), on a tout l'espace nécessaire pour aménager une butte, si la butte est nécessaire.

2825 Donc dans ce contexte-là, nous verrons ce que les analyses nous donneront, et on pourra s'ajuster.

PAR LE PRÉSIDENT:

2830 D'accord. Donc nous attendons le dépôt du document.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2835 Oui, monsieur Bergeron souhaiterait apporter une précision sur la limite de vitesse.

PAR M. LUC BERGERON:

2840 Bon, on en a discuté hier, l'objectif du ministère des Transports, son intérêt dans le boulevard du Vallon, il y avait plusieurs objectifs, sécurité routière, qualité de vie, desserte, etc., mais il y en a une pour nous qui est très importante, c'était d'assurer une hiérarchisation du réseau routier entre notre réseau autoroutier et le réseau local. Et pour faire ça, on veut absolument introduire un boulevard de transition, donc entre, comme j'ai dit hier, entre le réseau autoroutier, l'autoroute de la Capitale et l'autoroute du Vallon, donc une transition entre ce milieu-
2845 là, pour les automobilistes, et le milieu plus municipal, au nord de Chauveau.

Donc pour nous, il nous apparaît très important que le message lancé par le réseau routier, que ce soit une route de transition, et il nous apparaît fondamental que cette transition-là passe par une limite de vitesse. Donc on passe d'une autoroute à cent kilomètres-heure
2850 (100 km/h) sur un boulevard de transition de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), sans accès. Et après ça, on tombe sur du Vallon, au nord de Chauveau, à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), avec des accès contrôlés.

2855 Donc, c'est une idée de hiérarchisation du réseau où, on l'a vu, ça faisait partie des orientations gouvernementales à la CMQ, de prioriser une hiérarchisation du réseau, et on pense que c'est par ce moyen-là qu'on va sur une meilleure hiérarchisation.

2860 Et on peut sûrement se leurrer en pensant que la limite de vitesse à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), au bout d'une autoroute à cent kilomètres-heure (100 km/h), va sur cette transition-là. On pense que ça doit se faire par une limite de vitesse légèrement supérieure et par une route qui est conçue pour une telle vitesse.

PAR LE PRÉSIDENT:

2865 Je vous remercie.

Alors écoutez, je pense qu'on a très bien compris, monsieur Bergeron, sa réponse est une réponse papier, sur papier, nous savons tous que lorsque la vitesse, je pense même ça a été reconnu, que lorsque c'était possible, les gens dépassaient cette vitesse-là. Moi-même, j'avais
2870 utilisé l'exemple du pont Jacques-Cartier où la limite de vitesse était de cinquante (50 km/h), et jamais, jamais je l'ai traversé en bas de soixante-dix-quatre-vingts (70 km/h-80 km/h).

2875 Mais je comprends aussi, il faut accepter la théorie et l'approche du ministère des Transports.

Mais ceci étant dit, je peux vous assurer que la Commission tient compte de vos commentaires, et c'est la raison pour laquelle nous allons demander les simulations au promoteur.

2880 Je vous remercie.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

2885 C'est moi qui vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous prenons une pause de dix (10) minutes, et nous reviendrons.

2890

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2895

**REPRISE DE LA SÉANCE
FRÉDÉRIC LEWIS**

PAR LE PRÉSIDENT:

2900

Mesdames et messieurs, si vous voulez prendre place!

Alors j'invite monsieur Frédéric Lewis.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

2905

Rebonsoir. Alors l'étude d'impact indique clairement deux (2) zones où on retrouve des terrains contaminés. J'ai été consulter le système d'information hydrogéographique, pour savoir s'il y avait des puits dans la zone d'étude, et il y en a. Maintenant, il s'agit de voir, c'est des données historiques, il s'agissait de voir, est-ce que ces puits-là sont toujours en usage et quels sont leurs usages. J'ai pas trouvé d'information dans l'étude d'impact à cet effet-là.

2910

Je voulais savoir ce qu'en pensaient les promoteurs, et est-ce qu'il y avait quoi que ce soit de prévu à cet effet, pour protéger la qualité des eaux souterraines.

2915

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2920

Monsieur le Président, je vais vous demander peut-être quelques minutes pour qu'on fasse les recherches, parce qu'on est un petit peu surpris sur la notion de terrains contaminés. À moins que monsieur Lewis puisse nous dire exactement où c'est, dans l'étude, immédiatement.

2925

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

Bien sûr! Celui qui est le plus problématique...

PAR LE PRÉSIDENT:

2930

Si vous voulez juste indiquer la page et le document.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

2935

Malheureusement, je n'ai pas la page. C'est exposé sur l'une des cartes qui sont produites dans le tome 3.

PAR LE PRÉSIDENT:

2940 Et quel numéro, la figure?

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

2945 Je ne sais pas.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2950 Si vous nous donnez quelques minutes, on va regarder. On pourrait peut-être, si vous le souhaitez, passer...

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Alors je vais passer quelqu'un d'autre, et si vous permettez, je vous rappellerai.

2955 **PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

2960 Merci à vous.

2965

DENIS TURCOTTE

PAR LE PRÉSIDENT:

2970 Alors monsieur Denis Turcotte.

PAR M. DENIS TURCOTTE:

2975 Bonsoir. La question est, si le projet va de l'avant, qu'est-ce qui va se passer avec les rues actuelles du quartier pour s'assurer que les gens ne vont pas continuer – parce qu'on sait, bien, si on parle de la partie sud, Le Mesnil si vous voulez, la partie sud maintenant développée en projets commerciaux, il y a beaucoup de nouveaux commerces, donc il y a beaucoup de gens qui utilisent ce quartier-là pour aller à ces commerces-là. On a juste vu l'arrivée d'une beignerie dernièrement faire un mouvement extraordinaire dans le quartier.

2980 Alors c'est pour savoir, est-ce que ça va être protégé, si on peut utiliser le terme, s'assurer que les gens vont utiliser vraiment l'autoroute, excusez encore le terme autoroute, le boulevard.

PAR LE PRÉSIDENT:

2985 Monsieur, je peux vous dire, j'ai été traumatisé par monsieur Bergeron!

PAR M. DENIS TURCOTTE:

2990 Je commence à l'être.

PAR LE PRÉSIDENT:

2995 Vous aussi!

PAR M. DENIS TURCOTTE:

3000 Alors c'est ça. Et si vous voulez un exemple, je crois que les gens peuvent vous le confirmer, c'est la rue Thérèse-Casgrain. Les gens, après tant d'années, ne savent pas encore si c'est une voie ou double voie dans une direction.

3005 Ce serait simplement, un exemple, mettre une ligne blanche, comme simuler un stationnement ou un accotement, les gens resteraient au milieu. Mais là, tout le monde s'en va à peu près, et le matin, c'est sûr que c'est deux (2) lignes. Mais on sait pas si c'est légal ou pas. Et ça, je crois que c'est dangereux, parce qu'il y a des piétons, d'un côté il y a un trottoir, il y a des piétons.

3010 Donc c'est juste assurer, comme ils ont fait un peu dans le bas des Méandres, certaines rues, ils disent "pour résidents seulement" ou des choses comme ça; s'assurer que les quartiers soient, entre guillemets, protégés de l'affluence.

PAR LE PRÉSIDENT:

3015 Ça va. Alors monsieur des Rivières, quelles sont les mesures de sécurité prévues pour le quartier.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3020 Est-ce qu'on parle de mesures de sécurité ou plutôt de mesures pour s'assurer qu'il y ait une diminution des débits?

PAR M. DENIS TURCOTTE:

Moi, c'est plus ça, ma question.

3025

PAR LE PRÉSIDENT:

En présence ou en l'absence de l'axe?

3030

PAR M. DENIS TURCOTTE:

Si le projet va de l'avant, oui, avec le boulevard du Vallon qui serait jusqu'en haut.

PAR LE PRÉSIDENT:

3035

Parce que monsieur des Rivières a présenté les données tout à l'heure, mais allez-y.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3040

Ce que je comprends de la question, c'est: Est-ce que les promoteurs vont mettre en place des moyens pour s'assurer, une fois le boulevard du Vallon aménagé, que les gens qui aujourd'hui circulent sur les rues Latreille, Lespérance, Thérèse-Casgrain, se déplacent sur le boulevard du Vallon, de façon à atteindre les objectifs visés.

3045

Il faudra voir, à ce moment-là, si effectivement les moyens sont nécessaires. On a déjà vu ailleurs, quand on construit un axe et que cet axe-là permet de relier deux (2) points plus rapidement que l'ancien axe, automatiquement, très rapidement, les gens se déplacent vers cet axe-là, parce qu'il est plus efficace.

3050

Et dans l'éventualité où on n'atteint pas les résultats escomptés, il faudra envisager certains moyens, peut-être des campagnes d'information.

3055

Par contre, je vous mets en garde, le monsieur fait référence à une intervention qui a été faite dans les années quatre-vingt sur le boulevard Saint-Jacques ainsi que sur le boulevard Lebourgneuf, où on indique, à l'entrée du quartier Les Méandres, que les rues des Brumes, de la Broussaille sont réservées à l'usage exclusif des besoins des résidents, hors, il y a aucun fondement légal et cette réglementation-là, c'est même carrément illégal.

3060

Les panneaux ont été installés et il s'est émis un constat d'infraction, malheureusement, ça a été un avocat, il a contesté le règlement, et le règlement a été invalidé automatiquement.

Donc une municipalité n'a pas le pouvoir de réserver une rue à la circulation de ses résidents.

3065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais monsieur faisait référence aussi à un système de ligne qui permettrait à tout le moins, pour des rues aussi importantes que Thérèse-Casgrain, de limiter le nombre de voitures à une par direction.

3070

Est-ce que ce serait quelque chose d'envisageable?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3075

Ce type d'intervention là a été fait, je vous dirais, sur le boulevard Laurier dans le secteur Sillery, sur la rue Charles-Huot, ça a été fait ailleurs aussi. C'est quelque chose qui pourrait être envisageable, effectivement.

3080

Ça a comme objectif de guider les gens, de s'assurer que les gens circulent un à la suite de l'autre, plutôt que deux (2) véhicules de large.

3085

On va, déjà au cours des prochains mois, on va apporter une correction à la géométrie de l'intersection des Galeries-Thérèse-Casgrain, où il y a un phénomène où souvent, les gens virent en double, pour éviter cette problématique-là et essayer d'enligner les gens vers un bon comportement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3090

Très bien.

PAR M. DENIS TURCOTTE:

Dans le même sujet...

3095

PAR LE PRÉSIDENT:

C'était une question, monsieur.

PAR M. DENIS TURCOTTE:

3100

Juste pour dire qu'avec les commerces en bas, il va rester un flot de circulation quand même assez considérable, parce qu'ils prendront pas du Vallon pour revenir en bas sur Lebourgneuf, ce que vous développez en haut, dans le futur. Donc ils vont passer encore dans le quartier. Ça fait que ça va être bon de prévoir ça, aussi, tout simplement. Merci!

3105

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

3110 **PAR M. ÉRIC THOMASSIN:**

Monsieur le Président, je pourrais juste apporter une précision ou une information, dans le cadre de d'autres projets que nous avons eu à analyser.

3115 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien sûr.

3120 **PAR M. ÉRIC THOMASSIN:**

Où il y avait un peu une problématique aussi de circulation de transit dans les quartiers, et où le projet était présenté comme une façon de diminuer cette circulation de transit là, il y a déjà une condition de décret émise par le gouvernement, demandant qu'un suivi soit fait sur la circulation de transit dans le quartier, pour vérifier si le bénéfice qui était annoncé se réalise, et dans le cas où le bénéfice ne se réalise pas, qu'il y ait des mesures qui soient mises en place pour que, dans le fond, le bénéfice qu'on avance, qu'on vérifie s'il se réalise véritablement.

3125
Donc il y a déjà eu, dans le même genre de problématique un peu, à une autre échelle mais dans le même genre de problématique, une condition qui a été émise.

3130 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci infiniment.

3135 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

3140 On a déjà, dans le passé, fait je dirais des inventaires préalablement à des changements importants, et quelques semaines après les changements, refait de nouveaux inventaires pour voir quelles étaient les modifications qui découlait du changement qu'on avait fait et s'il y avait pas des mesures d'atténuation à mettre en place.

Et c'est évident que dans un projet comme celui-là, on aura à faire ce type de mesures là avant et après, pour s'assurer qu'on rencontre les objectifs mais pour s'assurer aussi qu'il y a pas d'effet de débordement ailleurs.

3145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous prévoyez faire le suivi pendant combien de temps?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3150

Généralement, on va faire des relevés quelques semaines avant le changement et très rapidement, il va se faire de l'observation dans les premiers jours, les premières semaines. Et après quelque temps, lorsqu'on va penser que les patrons de circulation se sont distribués, à ce moment-là on va faire un suivi sur une base régulière, pour s'assurer qu'il y a pas de variation trop grande.

3155

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est à quel rythme, à quelle fréquence?

3160

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Souvent, dans des cas comme ça, on a des exemples ailleurs où aux trois (3) mois, on va chercher des données à des endroits bien particuliers, qui nous permettent de voir s'il y a eu des variations.

3165

Et je dirais, on a aussi, on a un système d'alerte qui est souvent très efficace, c'est le citoyen lui-même qui nous contacte, qui nous dit, écoutez, sur ma rue, il se passe quelque chose qui est pas normal. Et là, on peut aller voir, on peut mesurer, et on peut déterminer effectivement s'il y a pas un plan à mettre en œuvre, pour corriger la situation.

3170

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Merci monsieur.

3175

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur le Président, on serait prêt à répondre à la question concernant les terrains contaminés.

3180

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors si vous permettez, je vais rappeler monsieur Frédéric Lewis.

3185

3190

FRÉDÉRIC LEWIS

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3195

Alors il y a deux (2) terrains contaminés qui sont cités dans l'étude. Le premier, à votre gauche, sur l'écran, il est à l'extérieur du territoire d'étude, il est en bordure du territoire d'étude mais il est à l'extérieur. Donc il ne concerne pas du tout le projet.

3200

Et il y en a un autre en plein centre encore une fois du territoire, qui ne concerne pas non plus le projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

3205

Vous pourriez nous donner quelques informations?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3210

Oui. Est-ce qu'on a de l'information?

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est quel type de contamination?

3215

PAR M. YVES BÉDARD:

De mémoire, ce sont des ateliers mécaniques, où il se faisait de la mécanique automobile.

3220

PAR Mme NANCY BERNIER:

Monsieur le Président, je pense que j'ai sans doute l'information, je sais pas si ça correspond, c'est dans le volume 2, tome 2, volume 2, annexe 2. C'est le répertoire des terrains contaminés, répertoriés par le ministère de l'Environnement.

3225

C'est ça, il y a un poste d'Hydro-Québec, Purolator, Bell Canada, une station-service, et on a l'adresse où c'est situé, la nature des contaminants, alors c'est des hydrocarbures pétroliers, BPC, arsenic, produits pétroliers. Ça fait peur, évidemment.

3230

Et on a aussi un état du dossier. Pour la plupart, c'est des dossiers qui sont fermés, qui ont été réglés. Sans doute qu'il y a eu une procédure de décontamination.

Il en reste quand même deux (2) qui sont ouverts, dont un sur le boulevard Bastien, mais qui doit pas être touché par le projet parce qu'on avait fait les vérifications.

3235 Et on a aussi une caractérisation qui a été faite des niveaux de contamination. Alors c'est ça, l'information est là.

Mais le projet comme tel ne touche pas ces terrains.

3240 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais je vous permettrai quand même de poser la question, puisque vous avez puisé l'information dans l'étude d'impact. Alors allez-y.

3245 **PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:**

Merci. Alors moi, c'est celui qui est sur Bastien qui m'intéresse plus particulièrement.

3250 Alors même si l'axe projeté se termine au coin de Bastien et de la Colline, et que la nappe phréatique dite contaminée par, dans ce cas-là se sont des bétex, donc c'est pas seulement les couches superficielles, c'est vraiment rendu dans les eaux souterraines, vous dites que ça n'entre pas, il n'y a pas d'empiètement entre l'axe projeté et la zone contaminée?

PAR LE PRÉSIDENT:

3255

Monsieur des Rivières, est-ce que oui ou non, ça touche?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3260

Madame Bernier pourrait peut-être répondre à la question de monsieur.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien enfin, c'est votre projet!

3265

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui, mais comme je vous dis, c'est pas nous qui avons caractérisé le site.

3270

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais est-ce que le site touche le secteur?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3275

À notre connaissance, non, le site ne touche pas notre secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

3280 Madame Bernier.

PAR Mme NANCY BERNIER:

3285 Dans le cas où il toucherait le secteur, parce qu'il y a quand même eu un déplacement, qu'on vient d'apprendre, il va falloir avoir un ajustement de cette information-là; dans le cas où il toucherait le secteur, les autorisations sont bien claires là-dessus, il faut que le promoteur procède à une caractérisation d'abord du terrain, et puis qu'il procède à la décontamination, en fonction de différents critères de qualité.

3290 Si c'est pour la route, même si c'est pour le développement résidentiel, si c'était touché par le développement résidentiel, on a une politique à cet effet-là, qui fait un encadrement de qu'est-ce qu'on peut construire sur tel type de sol. Alors on demande d'extraire la contamination.

PAR LE PRÉSIDENT:

3295 Monsieur des Rivières, est-ce qu'avec le nouveau tracé, vous êtes certain que le tracé ne touchera pas à ce sol contaminé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3300 À l'approche du boulevard Bastien, on reste dans le tracé original. Si vous vous rappelez, je vais me permettre...

PAR LE PRÉSIDENT:

3305 Oui, oui, je me souviens très bien.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3310 Un peu droit, là, de mémoire, d'environ cent soixante-quinze (175 m) ou deux cents mètres (200 m), donc ça ne change rien.

PAR LE PRÉSIDENT:

3315 Vous seriez à quelle distance de ce site?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3320 Bien, il est de l'autre côté de la rue, de notre projet. Le projet arrête sur le côté sud de Bastien et l'ancienne station-service est sur le côté nord de la rue. Donc il y a la largeur du boulevard Bastien qui sépare le projet du secteur contaminé.

PAR LE PRÉSIDENT:

3325 Très bien.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

3330 La nappe phréatique, elle, ne s'arrête pas à la rue. Et ça, c'est le site de contamination, de source ponctuelle d'émission.

PAR LE PRÉSIDENT:

3335 Madame Bernier, qui serait responsable de la décontamination?

PAR Mme NANCY BERNIER:

3340 Bien en fait, c'est ça, comme je vous dis, c'est un dossier qui a été répertorié par le ministère de l'Environnement, donc il y a sans doute, je connais pas le détail évidemment de ce dossier-là en particulier, mais c'est un dossier qui est existant, alors il y a sûrement des procédures soit pour le décontaminer, au ministère.

3345 Je connais pas les détails, mais on voit bien que c'est une pétrolière, la contamination est à des niveaux B et C, ce qui veut dire moyennement contaminée. Et puis le dossier est encore actif.

Alors est-ce qu'il y a des procédures actuellement avec le propriétaire pour le décontaminer, ça, je le sais pas.

3350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous croyez que c'est possible de faire le suivi et de nous envoyer un document qui dit où est rendu le dossier de décontamination?

3355 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

Oui. On parle bien de celui du 305, boulevard Bastien?

PAR LE PRÉSIDENT:

3360

C'est bien ça.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3365

Monsieur le Président, monsieur Guy Germain, qui représente notre consultant, aurait une information additionnelle à communiquer.

PAR LE PRÉSIDENT:

3370

Je vous en prie.

PAR M. GUY GERMAIN:

3375

Juste pour ajouter un peu d'information à ce qui a été dit, effectivement, le site, normalement il y a eu des travaux de réhabilitation qui ont été faits en 98 sur ce site-là, par le propriétaire. Donc il faut bien penser que la responsabilité, la contamination de l'ancien garage, relève du propriétaire qui était là, donc l'ancien garage.

3380

Et le ministère de l'Environnement a demandé, suite à ces travaux-là, des mesures supplémentaires pour la caractérisation de l'eau souterraine au propriétaire. Donc ça a été mentionné dans l'étude.

3385

Et je suis pas sûr que le propriétaire a donné suite à ça, donc c'est un suivi qui se fait au niveau du ministère de l'Environnement, et c'est sûr que si le ministère a demandé ces informations-là au propriétaire, c'est en vue effectivement de régler la situation directement, de façon convenable et conforme aux normes.

PAR LE PRÉSIDENT:

3390

Je vous remercie.

Merci monsieur.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

3395

Mais ma question portait sur le potentiel de contamination des puits. Est-ce qu'il va y avoir un suivi à ce niveau-là?

3400

Est-ce que ça va être le propriétaire qui va être responsable de ça, est-ce que ça va être le promoteur, est-ce que ça va être le ministère de l'Environnement, personne?

Est-ce qu'il va y avoir une vérification, simplement savoir l'usage des puits répertoriés.

PAR LE PRÉSIDENT:

3405

Je pense que j'ai demandé tout à l'heure à madame Bernier de nous donner les étapes, de nous fournir les étapes à suivre. Il m'est difficile de lui demander plus de détails, mais je vais tenter la chose.

3410

PAR Mme NANCY BERNIER:

J'essaie de comprendre, en lien avec le projet routier ou la façon dont on gère les problématiques d'eaux souterraines contaminées ou des puits?

3415

Premièrement, il faudrait voir s'il y a des puits, ça me surprend qu'il y ait des puits, c'est l'aqueduc dans ce coin-là.

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

3420

C'est des données qui proviennent de votre site Internet.

PAR Mme NANCY BERNIER:

3425

Qu'il y a des puits dans le secteur?

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

Oui. Il y en a pas loin de ça.

3430

PAR LE PRÉSIDENT:

Écoutez, je crois que j'ai accepté jusqu'à un certain point, même si c'était en marge du projet, j'ai accepté la question parce que l'information, vous l'aviez trouvée, mais je crois que là, on déborde un peu de notre dossier.

3435

Ce que je vous demanderais, c'est de communiquer directement avec madame Bernier, au ministère, toute personne a le droit de communiquer avec les gens du ministère, pour obtenir plus d'information sur le sujet de cette contamination. D'accord?

3440

PAR M. FRÉDÉRIC LEWIS:

Merci bien.

3445

CHRISTINE TROTTIER

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Christine Trottier.

3450

PAR Mme CHRISTINE TROTTIER:

3455

Je voudrais savoir, advenant que l'autoroute se construise, ou le boulevard urbain comme on peut l'appeler, s'il est possible de garantir la protection du site qui est la forêt de l'Escarpement, advenant que les terrains prennent de la valeur pour des promoteurs immobiliers, à long terme.

PAR LE PRÉSIDENT:

3460

Très bien.

Monsieur des Rivières, est-ce que la Ville de Québec a l'intention d'adopter une politique ou un règlement visant la protection du parc de l'Escarpement?

3465

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais inviter monsieur Pronovost, peut-être, à répéter la réponse qu'il a formulée dans la session d'avant-midi sur cette question-là.

3470

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

3475

Déjà dans la zone du parc de l'Escarpement ainsi qu'aux abords des berges de la rivière du Berger, c'est déjà zoné récréatif, donc il y a un règlement municipal qui stipule que ces terrains-là sont zonés espace récréatif. Donc ils ne seront pas voués à du développement domiciliaire futur.

Donc la Ville, automatiquement, si elle doit dézoner, doit aller en consultation publique pour permettre ce dézoning-là. Mais ce n'est pas dans les intentions de la Ville, c'est de protéger les abords de la rivière du Berger et le parc de l'Escarpement.

3480

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Bernier, qu'est-ce qu'on devrait faire si on voulait éviter un dézoning possible dans le futur?

3485

PAR Mme NANCY BERNIER:

3490 Bien, comme je l'ai déjà dit, il faudrait donner un statut de protection plus légal qu'un zonage municipal, je l'ai mentionné, via la Loi sur la protection du patrimoine naturel, qui est une loi qui est gérée par le ministère de l'Environnement.

3495 Il existe la possibilité pour une ville de consacrer un espace vert comme étant une réserve naturelle, alors ça lui donne vraiment un statut de protection. Et à ce moment-là, il y a une entente entre le ministère de l'Environnement et le propriétaire du boisé, un plan de conservation en fait qui est établi.

3500 Et puis ça, quand on a une aire protégée, bien là, on définit qu'est-ce qu'on permet et qu'est-ce qui est interdit comme activité. Alors c'est vers ça qu'il faudrait aller, si on voulait vraiment une protection.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci madame Bernier.

3505 **PAR Mme CHRISTINE TROTTIER:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

3510 Merci à vous.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3515 Monsieur le Président, est-ce que vous me permettez un complément d'information?

PAR LE PRÉSIDENT:

3520 Absolument.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3525 Ce que dit madame Bernier concernant la protection du boisé de l'Escarpement rejoint un peu ce qu'on a abordé au cours des derniers jours, à savoir qu'il serait nécessaire de s'assurer qu'une superficie suffisante soit prévue à l'intérieur de ce futur parc, puisque c'est un statut en devenir, et à ce niveau-là, on ne peut qu'applaudir les intentions du promoteur d'élargir des espaces récréatifs vers l'est.

3530 Cependant, ce que je constate, je sais pas si on pourrait pas voir la carte du zonage du
secteur, ça m'aiderait peut-être à poursuivre, dans les faits, il y a la préoccupation à savoir si on
veut assurer une superficie suffisante au parc de l'Escarpement pour qu'il puisse se remettre de
l'assaut de plusieurs décennies de perturbation de toutes sortes, il y a deux (2) secteurs qui
semblent problématiques et qui ont attiré notre attention lors de l'analyse, c'est celui qui est situé
à proximité du développement des Méandres, vers l'ouest, qui est de l'autre côté de la rivière,
3535 c'est-à-dire vers l'ouest de la rivière, on le voit maintenant sur la carte, c'est cette portion du parc
de l'Escarpement qui se poursuit vers le sud-ouest.

Et dans cette section-là, il y a des friches forestières, friches arbustives, friches
herbacées qui assurent une continuité au milieu naturel.

3540 Il y a aussi, et je le mentionne très rapidement parce qu'on n'en a pas beaucoup parlé, il y
a toute la section qui est située aussi au sud du boulevard Lebourgneuf, et qui constitue en
quelque sorte un prolongement naturel et boisé dans ce cas-là du parc de la rivière du Berger.

3545 Or, il semble, ce que l'on voit sur les cartes au niveau du parc de l'Escarpement, il semble
être envisagé, c'est une réduction du parc aux superficies qui sont actuellement de propriété
municipale, et qui sont déjà zonées espace vert. Et on exclut déjà d'emblée, semble-t-il, la
possibilité d'assurer une meilleure protection au parc, en allant acquérir éventuellement quelques
sites privés qui seraient situés à l'ouest de la rivière, dans le secteur Méandres, et également
3550 possiblement d'envisager le dézonage de certaines portions qui sont actuellement résidentielles
ou commerciales, notamment la portion qui est au sud de Lebourgneuf, qui est zonée service
mixte, commercial et résidentiel, qui est une forêt de grande valeur qui complète très bien la
protection du boisé de la rivière du Berger.

3555 C'est d'ailleurs là que les chevreuils ont été notés, à moins que je me trompe, les traces
de broutage de chevreuils, c'est au sud de Lebourgneuf que ça se trouvait.

PAR LE PRÉSIDENT:

3560 Monsieur des Rivières, est-ce que selon vos projections, ce serait uniquement l'espace
compris entre les pointillés qui serait destiné à être zoné parc?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3565 Monsieur Pronovost répondra à la question.

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

3570 Nous voyons ici la délimitation du parc de l'Escarpement. Ce qu'on voit ici, le long, en
vert un petit peu plus pâle, c'est le zonage récréatif, qu'on assure des bandes de protection au
niveau des berges de la rivière du Berger.

3575 Donc à partir de ce moment-là, nous, au niveau du projet, c'est qu'on s'assure, dans ce secteur-là, d'un élargissement de la bande de protection, on vient rajouter, au niveau du zonage donc qui était, à l'origine, qui était pas zoné espace récréatif dans cette partie-ci, une protection additionnelle au niveau de la berge de la rivière du Berger. Donc on s'assure ici d'augmenter justement le zonage, pour permettre une meilleure protection et même un élargissement de la bande riveraine de la rivière du Berger, sur l'ensemble, ainsi qu'ici qui serait zoné récréatif, pour assurer la protection de l'ensemble des boisés, de part et d'autre de la rivière du Berger.

3580 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Justement, dans la zone récréative, dans cette zone récréative, vous prévoyez quand même un développement résidentiel?

3585 **PAR M. RENÉ PRONOVOST:**

Non, pas du tout. Il y a aucun développement résidentiel qui est situé dans cette zone-ci.

3590 Et ici, il y a une partie, une bonne partie de cette zone qui est en friches herbacées et arbustives, et aux abords de la rivière du Berger, c'est boisé.

3595 Donc tout ce secteur-là est vraiment zoné récréatif, donc restera à l'état naturel. Et ce que l'on voit en bleu, c'est une augmentation des espaces, de part et d'autre, de protection au niveau des berges de la rivière du Berger.

PAR LE PRÉSIDENT:

3600 Qu'en est-il de la section au sud et au nord-ouest de Lebourgneuf, en bas, la partie plus foncée?

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

Cette partie-là?

3605 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

3610 Ça, sur le plan de zonage, c'est zoné, je crois que c'est mixte, commercial, résidentiel et commercial dans ce secteur-ci.

PAR LE PRÉSIDENT:

3615

Et si je comprends votre intervention, l'intervention du porte-parole du MRN, cette zone mériterait une protection spéciale?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3620

Bien, c'est-à-dire qu'elle fait partie de la zone forestière qui, actuellement – en fait, si on laisse tomber le zonage municipal, pour quelqu'un qui connaît pas le zonage et puis qui arrive là, pour lui, le parc du Berger, il commence à cet endroit-là et il se termine en haut, assez loin, vers le nord, et forme un genre de fuseau qui s'étire vers le nord, le long de la rivière.

3625

Là actuellement, ce qu'on semble montrer beaucoup sur les cartes que l'on a vues depuis quelques jours, c'est un parc d'escarpement qui se limite au domaine municipal, zoné espace vert. Est-ce que ça veut dire que l'on envisage d'aucune façon de récupérer sur l'espace commercial, l'espace mixte dont on vient de parler justement, des espaces naturels de bonne valeur, il faut l'avouer, et de compenser d'une certaine façon les pertes que l'on occasionne à l'intégrité du parc, ailleurs, en raison du projet.

3630

Même chose du côté des Méandres, l'autre zone foncée que vous voyez, et qui vient s'accoter sur les derniers développements vers l'ouest du Méandre, les rues qui s'avancent le plus proche de la rivière, bien, il est prévu que ces rues-là se poursuivent également vers la rivière, il va y avoir encore quelques rangées.

3635

Et d'ailleurs, peut-être que – en fait, la carte que vous avez à l'écran est pas tout à fait celle qui nous aiderait davantage, je vous référerais peut-être au plan que l'on voit sur le mur là-bas, si on pouvait voir celle-là, on verrait bien le zonage résidentiel, de même que le zonage commercial.

3640

PAR LE PRÉSIDENT:

3645

C'est la figure PR5.1.1.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

Comme sur celle-là, on voyait bien quand même les futurs développements.

3650

Alors juste pendant la période d'essai, je voudrais juste vous rappeler que dans l'avis déposé hier par le ministère de l'Environnement, la Direction du patrimoine écologique, il était question justement de cette préoccupation-là, que le ministère des Ressources naturelles partage, je dois avouer, à savoir la question de la menace que pourrait faire peser davantage le développement résidentiel du quartier, davantage que l'axe du boulevard urbain lui-même.

3655

3660 Moi, je vois davantage de danger à l'ouest. Dans les zones que vous voyez en vert olive, là, sur lesquelles on voit des prolongements de rues urbaines en jaune ou en blanc, ce sont ces portions-là qui vont s'approcher très près de la rivière, vous voyez, là où c'est marqué "zone récréative", à cet endroit-là, il y a pas plus de cent mètres (100 m) entre la rivière et les futurs développements, on peut même rajouter les arrière-cours là-dessus, et il va y avoir des maisons qui vont être pratiquement sur le bord de la rivière.

3665 Alors je dois dire que s'il y avait un gain à faire au niveau de la protection, c'est peut-être en abandonnant une dernière rangée de développement à cet endroit-là, pour assurer une meilleure protection, et également revoir le zonage que l'on retrouve au sud du parc de l'Escarpement, près du boulevard Lebourgneuf.

3670 La zonation mixte qui est là, je sais pas si l'utilité de ça a été analysée récemment, mais il s'agit de forêts et de milieux naturels qui complètent très bien la protection de l'ensemble du secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

3675 Madame Bernier, quelle devrait être la bande de protection de la rivière du Berger ou de toute autre rivière?

PAR Mme NANCY BERNIER:

3680 Bien, selon la Politique de protection des rives et du littoral et milieu hydrique, je suis pas sûr que j'ai le bon nom, normalement, on parle d'une vingtaine de mètres.

3685 Je pense que dans le schéma d'aménagement du territoire, c'est trente mètres (30 m). C'est dix (10 m) à vingt mètres (20 m) selon la politique, mais je sais, comme pour le ruisseau Beaudin, qui est dans le secteur d'étude, il y avait une bande de protection inscrite dans le schéma d'aménagement de trente mètres (30 m).

3690 Mais selon la politique du ministère de l'Environnement, c'est minimum dix (10 m) à quinze mètres (15 m).

PAR LE PRÉSIDENT:

3695 Monsieur Lord, actuellement, selon le schéma d'aménagement actuel, quelle est la bande de protection?

PAR M. DOMINIQUE LORD:

 Dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine, qui est celui de la Ville de Québec, c'est vingt mètres (20 m), la bande de protection.

3700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières, est-ce que le vingt mètres (20 m), selon ce plan, sera respecté?

3705 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vous dirais, il doit y avoir approximativement cent mètres (100 m) entre la rue et la rivière. Donc il est respecté amplement.

3710 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais je parle de la dernière des maisons riveraines.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3715 Il y a pas, là – je vais me permettre de me lever, ma voix porte – il n'y a pas ici, alors la rue qui est ici, il n'y a pas de bâtiment qui donne sur le côté est de la rue. Donc c'est la rue, c'est l'espace récréatif ou le parc qui, déjà, est contigu à la rue.

Sur l'autre côté, il y a des bâtiments, mais sur ce côté-là, il y en a pas.

3720

Et c'est un petit peu le même principe qui existe ici, là, et ailleurs un petit peu partout, où on a des bâtiments sur un côté et sur l'autre côté, c'est le parc.

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

3725

J'aimerais apporter un élément d'information complémentaire. Dans le cadre du schéma d'aménagement, la bande de protection qui est inscrite est de vingt mètres (20 m), et dans notre règlement de zonage, au niveau de la Ville, est de vingt-cinq mètres (25 m) sur la bande minimale de protection, de part et d'autre des berges et des cours d'eau.

3730

PAR LE PRÉSIDENT:

Et qu'est-ce que ça signifie, une bande de protection? Ça veut dire qu'il faut pas du tout, du tout, lors de l'aménagement, du développement, toucher à cette bande-là?

3735

Je vous dis ça en passant, malheureusement, quand on a visité, on a fait la visite ensemble, il était clair que dans les secteurs qui étaient en train d'être développés, cette bande-là n'était pas du tout respectée. Je vous le dis en passant, et ça vaudrait la peine d'y voir.

3740 **PAR M. RENÉ PRONOVOST:**

Oui, lorsqu'on a passé sur le site mercredi matin, je constatais la même chose. J'ai fait des démarches, et effectivement, le promoteur contrevient à la réglementation, et des démarches sont déjà entreprises pour vérifier le tout auprès du ministère de l'Environnement, ainsi qu'au
3745 niveau du promoteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

3750

CHRISTIAN SAVARD

3755 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Christian Savard.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

3760

Bonsoir une dernière fois! En venant à ces audiences publiques là, un de mes objectifs était de savoir, finalement, ça va être quoi du Vallon, d'où les débats sémantiques sur autoroute, boulevard, artère, route. J'ai décidé d'utiliser route, c'est plus générique.

3765 Donc lors de la présentation, la première journée, le promoteur l'a comparée au boulevard Lebourgneuf. J'aurais trois (3) petites questions, juste pour voir...

PAR LE PRÉSIDENT:

3770 Trois (3)?

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Trois (3) toutes petites!

3775

La vitesse sur Lebourgneuf, actuellement?

PAR LE PRÉSIDENT:

3780 Pardon?

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

La vitesse sur Lebourgneuf, la vitesse maximum.

3785

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

La vitesse affichée est de cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

3790

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

OK. Au niveau des intersections, est-ce que les distances entre chacune des intersections est comparable au secteur sud, au tronçon Lebourgneuf à Chauveau, ou est-ce que c'est plus rapproché sur Lebourgneuf? C'est mon impression, mais je me trompe peut-être.

3795

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans le tronçon qui est entre l'autoroute du Vallon et disons le boulevard des Galeries, le boulevard des Galeries, c'est où on retrouve le B de Lebourgneuf sur l'image, les intersections sont beaucoup plus rapprochées, parce qu'il y a beaucoup d'entrées.

3800

À partir de ce point-là, on doit parcourir je dirais peut-être un demi-kilomètre pour rencontrer – je vous dirais, c'est à peu près la répartition des intersections qu'on devrait avoir sur le boulevard projeté.

3805

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Est-ce qu'on peut dire que du Vallon, entre justement Lebourgneuf et Chauveau, a une plus grande capacité que le boulevard Lebourgneuf?

3810

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y a effectivement une plus grande capacité, parce qu'entre Lebourgneuf et la Morille, entre autres, on ne rencontre pas d'intersection, et sur l'ensemble de cet axe-là, il y a pas d'accès aux propriétés privées qui se font directement par le boulevard. Contrairement au tronçon nord où là, il y a des accès privés.

3815

PAR LE PRÉSIDENT:

La vitesse sur l'autoroute du Vallon – ne me corrigeai pas, parce que c'est bel et bien une autoroute, monsieur Bergeron – la vitesse sur l'autoroute du Vallon, juste avant d'arriver à Lebourgneuf, elle serait de?

3820

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3825

Elle est actuellement affichée à cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

PAR LE PRÉSIDENT:

3830

Cinquante (50 km/h)?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3835

Oui. Parce qu'il faut comprendre qu'on finit en cul-de-sac, donc pour des raisons de sécurité, il faut amener les gens à réduire de vitesse progressivement de cent (100 km/h) à soixante-dix (70 km/h), à cinquante (50 km/h).

PAR LE PRÉSIDENT:

3840

Et quelle sera sa vitesse s'il y avait le prolongement?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3845

J'imagine que dans la zone en amont de l'intersection, elle devrait être à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h).

PAR LE PRÉSIDENT:

3850

Autre chose?

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

3855

C'était tout. Merci beaucoup!

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci à vous.

3860

PASCAL LALIBERTÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

3865

Monsieur Pascal Laliberté.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Dans mon cas, ce sera également ma dernière question.

3870

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que vous n'avez pas le choix!

3875

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

Et c'était mon premier BAPE, et vous êtes sans doute le meilleur président de BAPE que j'ai vu de ma vie.

3880

Donc ma question est la suivante! Considérant que le développement urbain à Québec a été intimement lié à la construction d'autoroutes dans les années soixante-soixante-dix et quatre-vingt, considérant que la capacité et la fluidité vont être augmentées entre autres sur l'autoroute Laurentienne et l'autoroute Henri-IV entre autres à cause de la construction de la route du Vallon, considérant aussi que présentement, il y a des pressions politiques pour développer les secteurs

3885

qui sont plus au nord et qu'il y en aura sûrement, donc qu'est-ce qui nous garantit que le développement ne se fera pas dans les zones qui ont été zonées rouge, dans le plan présenté par les promoteurs cet après-midi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3890

C'est une très bonne question, et je vous le dis pas parce que vous m'avez complimenté!

En fait, ça rejoint un peu la notion d'étalement urbain évidemment, maintenant que l'étalement urbain est rendu à la zone 4 et évidemment, c'est bien tentant de monter, et on pourrait trouver toutes sortes de prétextes pour dire, bon, on est tout à fait proche de changer les critères que nous avez présentés et y aller petit à petit vers finalement ce qu'on appelle de l'étalement urbain, est-ce que vous avez une politique ou vous avez pris des engagements quelconques, qu'est-ce qui pourrait assurer à monsieur qu'il n'y aurait pas de développement dans les secteurs justement que vous nous avez présentés ce matin.

3895

3900

Peut-être vous pourriez présenter la planche de nouveau, pour les personnes qui n'y étaient pas.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3905

Oui, oui.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

3910 J'ajouterais aussi, dans les villes de la CMQ qui figurent pas sur la carte, par exemple Stoneham, Shannon, peut-être même Lac-Delage. Elles sont pas là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3915 Mais ça, j'imagine, il faudrait que j'adresse une partie de la question à la Communauté métropolitaine de Québec.

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

3920 Oui.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3925 Alors je pense, sans vouloir faire le grand débat de la fusion, un des objectifs même de la création de la nouvelle ville, c'était de permettre un meilleur encadrement du développement, et dans ce contexte-là, une des premières priorités que la Ville s'est donné, c'est de faire cette réflexion-là sur les développements résidentiels, et qui je pense, à moins que je me trompe, on n'a pas vu souvent ce type de réflexion pour aider à mieux définir ou à redéfinir les périmètres.

3930 Cette réflexion-là a amené le conseil municipal à adopter une résolution, c'est donc devenu la politique de la Ville. Nous sommes à préparer le PDAD, et c'est certain que toute cette question-là va être intégrée au plan d'aménagement et de développement de la Ville, et le plan d'aménagement et de développement va être approuvé par le conseil municipal, ça va devenir l'orientation municipale en matière de développement.

3935 Alors je vous dirais, c'est dans notre intérêt collectif de contrôler ou de diriger le développement, pour des raisons économiques, pour des raisons de qualité de vie, pour mille et une (1001) raisons qu'on a déjà discutées.

3940 Alors je pense que la garantie, il y a jamais de garantie à cent pour cent (100 %), mais il y a une décision du conseil municipal, et je pense que c'est déjà là un bon geste de l'avant et une garantie tout au moins à court terme qu'on a un outil de contrôle qu'on n'avait pas avant.

3945 Évidemment, la Ville de Québec, c'est une chose, et vous avez mentionné tout à l'heure la Communauté métropolitaine, il y a d'autres partenaires dans ça aussi qui vont devoir, si on veut encadrer le développement à l'échelle de la région, ces gens-là vont aussi devoir définir des paramètres pour pouvoir soutenir ça aussi.

3950 Ce serait je dirais malheureux que les efforts faits par la Ville de Québec, pour diriger le développement sur son territoire, soient annulés par des décisions chez nos voisins qui viendraient, eux, encourager le développement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3955 Est-ce que vous pourriez nous déposer la politique à laquelle vous faites référence?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3960 Le plan d'aménagement et de développement ou la politique?

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez dit la politique.

3965 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

La politique, c'est ça ici, la Politique sur les nouveaux lotissements résidentiels.

PAR LE PRÉSIDENT:

3970 Mais il y a un texte qui l'accompagne, j'imagine?

PAR M. YVES BÉDARD:

3975 Oui, vous avez en main la résolution qui a été adoptée par le Conseil de Ville.

PAR LE PRÉSIDENT:

3980 Vous nous l'avez déposée?

PAR M. YVES BÉDARD:

Oui, en treize (13) copies, avec le mémoire également.

3985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous comprenez, vous avez déposé tellement de documents, et on a siégé pratiquement tout le temps, donc on n'a pas vraiment pris le temps...

3990 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

On veut occuper vos vacances d'été!

3995 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, trop généreux.

4000 Maintenant, j'aimerais savoir, du côté du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, est-ce que vous avez un droit de regard pour vous assurer que vos orientations en matière d'aménagement du territoire soient respectées dans les schémas d'aménagement qui seront présentés?

PAR M. PATRICK TAVAN:

4005 Oui. Ce qui se passe, c'est que la Ville de Québec a succédé aux droits et obligations de la Communauté métropolitaine, qui a déjà un schéma en vigueur, en 2001 nous a présenté un projet de schéma d'aménagement révisé.

4010 On l'a critiqué, regardé, mais ce document-là n'a aucune valeur à date, c'est une première version. Et ils ont l'obligation de nous déposer un schéma d'aménagement qui, lui, sera intégré avec les autres schémas d'aménagement autour, pour permettre à la communauté urbaine de faire son grand schéma métropolitain.

4015 Ce qui se passe, c'est que les interventions du gouvernement se limitent toujours à un palier supramunicipal, parce qu'on va pas jusqu'au règlement municipal. Le règlement municipal est opposable aux citoyens, le gouvernement, lui, regarde un peu, est-ce que ses orientations sont retenues au niveau de l'ensemble supramunicipal, donc maintenant aujourd'hui, c'est la Ville de Québec.

4020 C'est pour ça qu'on l'appelle Ville-MRC, tant et aussi longtemps que son schéma d'aménagement sera pas refait. Et donc à ce moment-là, on a un certain droit de regard, au moment où elle nous déposera son schéma d'aménagement et le plan révisé.

4025 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'aimerais vous poser une question, peut-être que vous n'avez pas de réponse, mais comment vous faites l'arbitrage entre les orientations?

4030 Vous étiez avec nous cet après-midi, vous avez vu, il y avait un participant qui est venu questionner le promoteur pour savoir si son projet respectait les orientations que vous avez formulées pour la Capital nationale, et le promoteur s'est prévalu d'une des orientations pour dire, voilà, ça s'inscrit dans cette orientation.

4035 Si une autre personne, je pense que le participant plutôt s'inspirait de l'orientation
étalement zéro, si on considère cette orientation étalement zéro, peut-être que le projet
deviendrait moins acceptable.

Comment vous faites l'arbitrage entre des orientations qui, en apparence, peuvent
converger mais en pratique, finalement, ne convergent pas nécessairement.

4040 **PAR M. PATRICK TAVAN:**

4045 C'est qu'il y a deux (2) processus là-dedans, il y a premièrement le schéma
d'aménagement qui est un document d'orientation, où on trace un peu ce qu'on veut faire à
l'avenir, à peu près, la vie d'un schéma, c'est dix-quinze (10-15) ans, mais en réalité, on les étire
longtemps, en moyenne ils datent de 85 et plus, et il y a aussi les avis de projets, OK, un peu
comme on va soumettre ce projet-là.

4050 C'est-à-dire que ce projet-là, on va devoir se prononcer dessus, et on se prononce sur
son insertion, sa correspondance à l'intérieur du schéma. Donc, il y a toujours un "check and
balance", comme on dit.

PAR LE PRÉSIDENT:

4055 Je me doutais bien d'une réponse de cette nature-là.

Est-ce que ça répond, monsieur?

PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:

4060 Bien, la seule chose que j'aimerais savoir, si la CMQ est en pourparlers avec les autres
municipalités qui sont situées au nord de la zone, s'ils sont en pourparlers justement pour, je
dirais, venir appuyer justement le règlement de la Ville à ce niveau-là, comme l'a mentionné
monsieur des Rivières.

4065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Lord, où sont rendus vos travaux à ce niveau?

PAR M. DOMINIQUE LORD:

4070 Peut-être pour vous informer, on est, à la CMQ, à établir notre premier énoncé de vision
stratégique pour l'ensemble du territoire, je sais pas si on peut appeler ça des pourparlers ou des
discussions intenses, mais je dirais que la Ville de Québec a déposé à la Commission
d'aménagement, qui est responsable de la coordination si on veut de tous les travaux qui se font
4075 pour le futur schéma métropolitain d'aménagement et de développement, et dans le cadre de ces

travaux-là, bien évidemment, les orientations gouvernementales qui ont été déposées à la CMQ sont la base des discussions des représentants municipaux qui siègent à différentes tables de travail.

4080 Les élus de la CMQ se sont rencontrés lors d'un forum métropolitain, en novembre 2003, où il y a eu des grandes questions qui ont été discutées, dont les questions de la gestion de l'urbanisation, et en même temps, toutes ces questions-là de développement ou de gestion d'urbanisation.

4085 Alors comme tel, pour l'instant, on est encore à établir finalement les critères ou les orientations, peut-être les défis qui se présentent à la CMQ, mais soyez assurés que c'est tout le temps et encore sur un fond d'orientations gouvernementales à respecter qui visent la réduction de la consommation inutile de l'espace urbain.

4090 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Laliberté, merci.

4095

CLAUDE TAPIN

PAR LE PRÉSIDENT:

4100 Et enfin, monsieur ou madame Claude Tapin. Monsieur, je m'excuse, mais c'est un des rares prénoms où on ne sait pas.

PAR M. CLAUDE TAPIN:

4105 Bonsoir. C'est ma première question, ça va être la seule aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la dernière!

4110

PAR M. CLAUDE TAPIN:

4115 Ma question s'adresse aux deux (2) promoteurs, j'aimerais savoir comment les promoteurs peuvent me convaincre d'investir cinquante millions (50 M\$) ou trente-sept millions (37 M\$) mais, je veux dire, qui va déborder à un moment donné, pour le prolongement d'un boulevard, lorsque les artères et les rues actuelles que nous avons, sur lesquelles je roule et que vous roulez, sont dans un état lamentable, pour ne pas dire en décrépitude.

4120 Et puis j'aimerais qu'on me convainque de ça, qu'on puisse investir cinquante millions (50 M\$), par rapport à ce que je vois actuellement comme routes qu'on n'est pas capable d'entretenir.

PAR LE PRÉSIDENT:

4125 Et votre question, c'est?

PAR M. CLAUDE TAPIN:

4130 C'est d'essayer de me convaincre de ça!

Vous pouvez reformuler ma question si vous voulez!

PAR LE PRÉSIDENT:

4135 Allez-y vous-même, reformulez! Allez-y!

PAR M. CLAUDE TAPIN:

4140 Je vas vous faire un parallèle. C'est comme si je vous disais que je vais agrandir ma maison avec un beau solarium, quand ma maison est en décrépitude. Donc on me demande de mettre cinquante millions (50 M\$)...

PAR LE PRÉSIDENT:

4145 Je vais la traduire autrement.

Monsieur des Rivières, est-ce que le budget consacré à la construction et à l'amélioration des routes permet le maintien, l'amélioration des routes actuelles et le développement de nouvelles routes?

4150

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4155 Je vous dirais, c'est deux (2) poches différentes. La Ville consacre, j'y vais un peu de mémoire, ce serait à vérifier si vous le souhaitez, une vingtaine de millions de dollars par année, même un peu plus, à la réfection de son réseau routier. Comme tous les organismes publics, on devrait effectivement consacrer plus d'argent à la réfection du réseau.

4160 Ceci étant dit, que l'aménagement du boulevard du Vallon se fasse ou se fasse pas, la Ville va devoir consacrer, à un certain moment donné, de l'argent dans le réaménagement des voies dont les structures, dont les pavages sont endommagés.

4165 Dans le secteur, il y a beaucoup d'argent, il y a eu des travaux importants qui se sont faits au cours des dernières années sur le boulevard Saint-Jacques, donc le boulevard à peu près à sa longueur, sauf un tronçon, a été refait. Le boulevard l'Ormière a été refait. L'avenue Chauveau a été refaite. Le boulevard Saint-Joseph a été refait, il y a même une section additionnelle qui va être faite cet été.

4170 Le secteur de Lebourgneuf, c'est un quartier relativement neuf, le réseau routier est dans un assez bon état. Donc dans ce secteur-là, on a un réseau routier, globalement, qui est dans un bon état.

4175 Cependant, on doit admettre qu'ailleurs, il peut y avoir des déficiences, et c'est certain qu'il va devoir y avoir des investissements. Mais là encore, si on ne fait pas l'investissement du boulevard du Vallon, bien, la croissance du nombre de véhicules sur les autres axes va amener d'autres inconvénients, d'autres dépenses, et une détérioration plus rapide des infrastructures existantes.

Je répons à la question...

4180 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est à peu près la même approche, monsieur Bergeron, pour le ministère des Transports?

4185 **PAR M. LUC BERGERON:**

Je vas essayer de convaincre monsieur.

4190 J'ai dit hier que le développement du réseau routier, dans le vocabulaire du ministère des Transports, c'est un nouvel axe, donc une nouvelle autoroute, donc on a ici un nouvel axe.

4195 J'ai dit hier que les projets de développement, au ministère des Transports, ils étaient de nature politique, c'est-à-dire que les projets de développement, il y a une décision qui va venir du gouvernement un jour, de dire, je suis prêt à investir trente-sept millions (37 M\$), dix (10 M\$) et huit millions (8 M\$) dans notre cas, parce que la part du ministère des Transports, la portion du boulevard du Vallon entre Lebourgneuf et Chauveau est de dix-huit millions (18 M\$), donc il y a un acte politique qui va se poser en disant, je suis prêt ou je ne suis pas prêt, ou je ne suis pas prêt immédiatement à investir dix-huit millions (18 M\$), donc c'est de nature politique. Et cet arbitrage-là, il se fait au niveau provincial.

4200 Ce n'est pas la région de Québec qui décide de dire, l'enveloppe de développement, la portion gouvernement, donc c'est le gouvernement.

4205 Alors dans ce cas précis ici, je répondrais un peu la même chose que Marc, c'est que
l'entretien du réseau routier, c'est une enveloppe qui est régionalisée, donc qui nous est confiée,
au ministère des Transports, pour la région de Québec, alors qu'une enveloppe de
développement, c'est une enveloppe gouvernementale, et donc un choix gouvernemental, un
choix politique qui est fait de dire, je préfère cette année investir cent millions (100 M\$) en
4210 Outaouais sur tel axe, cinquante millions (50 M\$) dans telle région sur tel axe, donc c'est un
choix politique, et dans le cadre du boulevard du Vallon, il y a déjà eu des annonces politiques, il
y a déjà eu des engagements politiques, et lorsque le dossier sera soumis au gouvernement, il va
y avoir des gestes politiques qui vont être posés.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4215 À titre de complément, faisons le parallèle pour la Ville sur la même réflexion, la Ville a un
budget d'immobilisation approximatif de cent vingt millions de dollars (120 M\$) par année, il y a
des rubriques qui relèvent du Service de l'ingénierie, la réfection des chaussées, il y a des
rubriques qui relèvent du Service de l'aménagement du territoire, qui est l'aménagement.

4220 Alors on a une cagnotte et selon les années, on décide de privilégier un projet plutôt
qu'un autre. Alors il y aura, à un moment donné, une décision politique, et dans la cagnotte
"aménagement du territoire", on décidera de privilégier l'aménagement du boulevard du Vallon
plutôt qu'un autre projet ailleurs.

4225 **PAR M. CLAUDE TAPIN:**

Mais vous comprenez ma préoccupation, que c'est la même chose poche qui paie. Que
ce soit des taxes ou des impôts, moi, j'en ai rien qu'une poche, je paie partout.

4230 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais ça, c'est un commentaire.

4235 **PAR M. CLAUDE TAPIN:**

Que ce soit du prolongement ou de la réfection, c'est la même poche.

4240 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

4245

ALEXANDRE TURGEON

PAR LE PRÉSIDENT:

4250

Écoutez, tout à l'heure, j'avais indiqué, à la blague évidemment, que nous poursuivrions jusqu'à épuisement du promoteur, il y a quelqu'un qui m'a pris au mot, il dit, il restera jusqu'à mon épuisement, alors il demande d'être entendu pour une question très simple. Je pense que je vais accepter, monsieur Alexandre Turgeon.

4255

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Alors monsieur le Président, nos questions, on va les acheminer par écrit lundi.

4260

Il y a des citoyens qui nous ont accrochés avant qu'on rentre ce soir, ils nous ont demandé d'essayer d'intégrer à nos questions, parce qu'ils voulaient pas le faire eux-mêmes, ils étaient intimidés par le processus, poser des questions simples, qui ont plus rapport à si le projet se réalise, est-ce qu'il y a moyen d'intégrer la protection de certains arbres matures et boisés existants, ils nous citaient en exemple celui qui est juste ici au nord de l'école, qui est dans le projet présenté par le promoteur, on voit un développement résidentiel sur ce site-là.

4265

Et l'autre question qu'ils soulevaient, c'était comment ces cinq mille (5000) nouvelles résidences-là vont pouvoir être alimentées en eau potable, alors que le Service d'ingénierie de la Ville a déjà de la misère à répondre à demande des rares petits développements qu'on voit actuellement sur le territoire.

4270

Merci, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4275

Je vous en prie.

La première petite question, est-ce que le projet, il pourrait permettre d'agrandir ou de protéger certains espaces verts qui ne le sont pas à l'heure actuelle prévus, au niveau de la protection.

4280

La deuxième question, est-ce que les services d'aqueduc permettent de recevoir un développement tel que vous le proposez.

4285

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y a, on l'a affiché à plusieurs reprises aujourd'hui, un plan de développement qui existe pour ce secteur-là. C'est une proposition, une proposition qui est sujet à ajustement.

4290 Donc à la question de monsieur Turgeon, c'est possible qu'il y ait d'autres espaces qui pourraient être protégés, c'est un élément qui pourrait être envisagé. Lesquels, à quelle condition, je pense qu'il est trop tôt pour en parler.

PAR LE PRÉSIDENT:

4295 Je pense qu'à ce niveau-là, monsieur Turgeon, vous pourriez nous faire des suggestions dans le cadre de vos mémoires.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4300 En ce qui a trait à la problématique de l'approvisionnement en eau potable, dans la présentation de monsieur Bédard cet après-midi, le Service de l'ingénierie nous a assuré que l'approvisionnement en eau potable n'était pas problématique dans ce secteur-là de la ville.

4305 Il peut l'être ailleurs, pensons entre autres dans le secteur de Val-Bélair, mais dans ce secteur-là, il y a pas de problème.

PAR LE PRÉSIDENT:

4310 Alors merci.

MOT DE LA FIN

PAR LE PRÉSIDENT:

4315 Donc ceci termine la cinquième soirée et ça termine aussi la première partie de l'audience publique, je vous remercie infiniment.

4320 Maintenant, pour toutes les personnes qui auraient des questions à adresser au promoteur ou aux personnes-ressources, vous pouvez le faire maintenant par écrit, comme nous allons le faire nous-mêmes, et nous vous donnons jusqu'à vendredi de la semaine prochaine pour nous acheminer vos questions. En fait, vos questions devraient être acheminées à madame Monique Gélinas, à l'adresse que vous avez probablement prise en note, du Bureau d'audiences publiques sur la rue Saint-Amable.

4325 Il y aura aussi un certain nombre de documents qui devront être déposés, et je vous demande, tant aux personnes-ressources qu'au promoteur, de faire diligence et de les déposer le plus rapidement possible.

4330

Je vous rappelle que la deuxième partie de l'audience publique débutera le 1^{er} juin, et là, on attend impatiemment, ce que vous n'avez pas arrêté de faire pendant toute la première partie de l'audience, vos commentaires, vos suggestions et vos avis.

4335

Pour les personnes qui ne savent pas comment faire le mémoire, je vous informe qu'en arrière de la salle, il y a un guide que vous pourriez certainement utiliser.

4340

Lors de la deuxième partie, la formule sera passablement différente, le promoteur ne sera pas présent à ma droite, mais il pourrait toutefois être présent en arrière, dans la salle, tout comme les personnes-ressources. Il n'y aura donc que les commissaires et les analystes.

4345

Je vous demande de le signaler aussi à vos amis et vos collègues, l'utilité de nous aviser de l'intention de déposer un mémoire pour la deuxième partie. Alors ceci devrait être fait pour le 18 mai 2004, soit à peu près deux (2) semaines avant le début de la deuxième partie des audiences publiques.

4350

Vous pouvez aussi, je vous le rappelle, parce que des fois, les gens pensent que des mémoires, c'est quelque chose de substantiel, de colossal, de compliqué, un avis sur une page, sur une demi-page, nous le considérons comme un mémoire, et pour les personnes qui ne désirent pas écrire, vous pouvez tout simplement faire une communication orale qui sera considérée au même titre qu'un mémoire écrit.

4355

Si vous rédigez des mémoires écrits, nous vous demandons de le faire parvenir à madame Gélinas, Monique Gélinas, avant le 28 mai s'il vous plaît, pour nous permettre d'en prendre connaissance, de les lire, et de vous questionner de façon intelligente lorsque vous allez venir nous les présenter.

4360

Les transcriptions des séances que nous avons eues au cours des derniers jours seront déposées dans les centres de documentation et seront aussi disponibles sur le site Internet d'ici environ une semaine.

4365

Alors tout ce qu'il me reste à faire, et non le moindre, je voudrais remercier très sincèrement toutes les personnes-ressources qui ont bien accepté de participer, de si bonne façon, je tiens à le souligner, de si bonne façon aux travaux de cette Commission, et je tiens à souligner et à remercier aussi le promoteur, je crois, je tiens vraiment à vous remercier, parce que je trouve que vous avez fait un excellent travail, vous avez répondu de façon qui m'apparaissait très sincère et enfin, vous avez donné toute l'information je crois que vous pouviez donner. Alors je vous remercie pour l'excellence de votre travail.

4370

Et je vous remercie à vous, participants, qui avez assisté à toutes sortes d'émotions ici, et qui avez accepté, avec gentillesse, les procédures que j'avais présentées au début pour faciliter le travail de la Commission.

4375 Merci infiniment, nous espérons vous revoir d'ici quelques semaines. Au plaisir de vous
recevoir!

4380

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

4385

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

4390