

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 1^{er} juin 2004 à 19 h
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 1 ^{ER} JUIN 2004	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
LES AMIÈS DE LA TERRE	4
M. Patrick Bacon	
Mme Suzie Cloutier	
Mme Émilie Dufour	
M. Simon Thibeault	
COALITION PRO DU VALLON	13
M. Pierre Laterrière	
Mme Claudine Martineau	
M. Claude Perron	
M. Jean Cloutier	
ACADÉMIE SAINT-LOUIS	19
M. Jocelyn Lee	
COMITÉ DU VALLON	23
Mme Claudine Martineau	
REPRISE DE LA SÉANCE	
ACCÈS TRANSPORTS VIABLES.....	28
M. Christian Savard	
CONSEIL DE QUARTIER DE NEUFCHÂTEL OUEST	37
Mme Lynn Lejeune	
DIRECTION RÉGIONALE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA CAPITALE NATIONALE	39
M. Henri Prud'homme	
GROUPE DE CITOYENS (NES) ENVIRONNEMENTALISTE DE QUÉBEC	46
M. Jean Cloutier	
M. Claude Perron	
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. GILLES GILBERT	58
M. ROBERT MARTEL	62
M. SIMON THIBEAULT	66
REGROUPEMENT DE CITOYENS DE LORETTEVILLE/PRO DU VALLON.....	75
M. Robert Martel	
M. CLAUDE BELLEY	79
DROIT DE RECTIFICATION	
DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PULIQUE CAPITALE NATIONALE	83
M. Philippe Guerrier	

SÉANCE DU 1^{ER} JUIN 2004

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir mesdames et messieurs, bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique qui porte sur le projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et de la Ville de Québec.

10

Mon nom est Joseph Zayed, je préside cette commission d'enquête et d'audience publique. Je suis accompagné, à ma gauche, par madame Judy Gold, et à ma droite, par madame Fadila Bouguettaya, toutes les deux (2) commissaires ad hoc.

15

Le mandat de notre Commission se trouve en arrière de la salle, à la table d'accueil, vous pouvez le lire si cela vous intéresse. C'est le mandat qui a été confié par le ministre de l'Environnement, monsieur Thomas Mulcair, au président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, appelé BAPE, le président donc monsieur André Harvey.

20

Le projet que nous avons examiné ensemble en premier partie, soit du 4 au 6 mai dernier, est assujéti à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. En vertu des règles de procédure, le rapport sera remis au ministre au plus tard le 26 août 2004, et celui-ci aura soixante (60) jours pour le rendre public. En pratique, ces dernières années, les rapports ont été rendus publics dans un délai de trois (3) à quatre (4)

25

semaines.

30

Permettez-moi de vous présenter l'équipe de la Commission, outre les commissaires, vous avez à la table de l'accueil, la coordonnatrice du secrétariat de la Commission, madame Monique Gélinas; vous avez aussi, à la table à ma gauche, les deux (2) analystes associés au dossier, madame Julie Milot et monsieur Jean Roberge.

35

Vous avez probablement aussi rencontré, en arrière de la salle, la conseillère en communication, madame Rosemary Al-Hayek, qui est également responsable du registre; j'y reviendrai tout à l'heure, sur cette notion de registre. Il y a enfin madame Kathleen Martineau qui assiste le personnel de la Commission, qui est une agente de secrétariat.

40

La logistique de l'audience est assurée par le Service des commandites et événements, secteur audio-visuel, du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration, représenté ici par messieurs Richard Grenier et Daniel Moisan.

J'en profite aussi pour vous mentionner que tout ce qui est dit en audience est enregistré et que des transcriptions seront disponibles, tout comme elles l'ont été pour la première partie de l'audience publique, dans les centres de consultation et sur le site Internet. D'ailleurs, vous avez

45 peut-être pu le remarquer, les transcriptions de la première partie de l'audience publique existent déjà sur le site Internet.

La liste des centres et leurs coordonnées ainsi que l'adresse du site Internet sont disponibles à la table d'accueil à l'entrée.

50 Autant je me suis forcé de vous informer lors de la première partie de l'audience publique que cette première partie était réservée uniquement à poser des questions, autant maintenant, à votre grande joie probablement, l'objectif de la deuxième partie, c'est justement de vous exprimer, de nous donner votre avis.

55 Je tiens à vous dire que vous nous avez occupés passablement cette fin de semaine, nous avons reçu une quantité impressionnante de mémoires. Il y avait quelques mémoires, je vous dirais, qui étaient relativement longs et il serait invraisemblable de lire ces mémoires, je pense qu'il y avait des mémoires de trente (30) et de cinquante-cinq (55) pages, simple interligne, alors donc je demanderai bien sûr tout à l'heure, aux personnes qui ont déposé des mémoires de
60 cette envergure de faire tout simplement un résumé, et soyez assurés que nous, au niveau de la Commission, nous avons tout lu, du premier au dernier mot; et nous préférierions que vous fassiez un résumé pour que nous ayons le temps de vous poser quelques questions.

65 Alors tous les mémoires seront rendus publics à la fin de la deuxième partie de l'audience publique et seront aussi sur le site Internet.

Je tiens à préciser que la Commission ne fait pas le compte de ceux qui sont pour et de ceux qui sont contre, mais surtout elle s'intéresse aux raisons qui motivent ceux qui sont pour et ceux qui sont contre.

70 Je tiens aussi à dire que vous allez voir qu'il y a des mémoires que vous allez pouvoir lire sur le site Internet et qui n'auront pas été présentés lors de cette audience publique, alors c'est possible, il y a des personnes qui nous acheminent des mémoires en spécifiant de ne pas vouloir les présenter publiquement. Mais on en tient compte bien sûr dans notre analyse.

75 Alors le déroulement de la séance, vous avez probablement remarqué, pour ceux et celles d'entre vous qui étaient ici lors de la première partie de l'audience publique, il n'y a plus de table de promoteur à ma droite, ni celle des personnes-ressources à ma gauche, bien que certains d'entre eux soient présents en salle.

80 Les participants déjà inscrits au registre tel que requis seront donc invités à venir présenter leur mémoire ou leur opinion verbale. Si le mémoire donc, il est de quelques pages, vous pouvez le lire, bien sûr, mais s'il est plus volumineux, il s'agirait tout simplement d'en faire un résumé ou encore d'attirer notre attention sur les points majeurs.

85

100 Un délai d'environ quinze (15) minutes sera fixé; et pour permettre à ceux et celles qui
sont prévus à la toute fin de la soirée, parce que bien sûr, il y en a qui sont prévus à sept heures
(7 h), mais il y en a d'autres qui sont prévus à la fin de la soirée, je vais essayer d'être
relativement rigoureux. Je sais que ma coordonnatrice a eu des pressions de plusieurs
105 personnes d'entre vous pour essayer de gagner une minute ou deux (2), j'espère qu'elle vous a
dit non, pour me permettre à moi de vous dire oui à trente (30) secondes, et de paraître bien
généreux!

110 Mais je tiens quand même à vous dire, sans blague, que le quinze (15) minutes, je
115 compte quand même le respecter, pour favoriser plutôt un cinq (5) minutes de période d'échange
avec la Commission.

120 Toute personne, que ce soit le promoteur, des personnes-ressources ou comme citoyen,
vous pouvez vous prévaloir, à la toute fin de la soirée, de votre droit de rectification qui doit porter
uniquement sur des faits invoqués dans des mémoires, et non pas sur des opinions exprimées.
125 Si vous désirez vous en prévaloir, il faudra vous inscrire au registre, auprès de madame Al-
Hayek.

130 Enfin, je termine avec les règles de procédure. Pour s'assurer d'un bon exercice, comme
135 vous l'avez fait lors de la première partie d'audience publique, et d'ailleurs je vous en remercie, je
vous demande de poursuivre votre travail et de maintenir un climat de respect mutuel et de
courtoisie.

140 Je vous avoue qu'il y a des mémoires qui sont quand même assez corsés, de part et
145 d'autre, dépendamment de où on se situe, là, et je vous demande de les respecter sans
manifeste ni votre joie ni votre désaccord. D'éviter de tenir des propos inutilement blessants,
d'ailleurs la Commission ne sera pas du tout impressionnée par de tels propos. Et je signale
qu'exprimer son opinion exige d'accepter que les autres puissent en exprimer une différente.

150 Je vous rappelle enfin qu'il y a, à la table d'accueil, encore les fameux questionnaires de
sondage, si jamais il y a des éléments que vous aimeriez porter à notre connaissance, on vous
demande de compléter ces formulaires.

155 Nous allons siéger cinq (5) séances, ce soir, demain après-midi, demain soir, jeudi après-
160 midi et jeudi soir. Pour ceux et celles que ça intéresse, demain après-midi, et demain et jeudi, ce
sera à une heure trente (1 h 30) l'après-midi et à six heures trente (6 h 30) en soirée.

165

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
LES AMIÈS DE LA TERRE

130

PAR LE PRÉSIDENT:

135

Alors sans plus tarder, nous débiterons avec Les AmiEs de la terre, et j'appelle donc monsieur Patrick Bacon, madame Suzie Cloutier, madame Émilie Dufour et monsieur Simon Thibeault.

PAR Mme ÉMILIE DUFOUR:

140

Alors bonsoir monsieur et mesdames les Commissaires, bonsoir à tous et à toutes. Alors je me présente, je m'appelle Émilie Dufour, je suis organisatrice communautaire aux AmiEs de la terre de Québec. À ma gauche, Patrick Bacon qui est étudiant à la maîtrise en relations internationales et aussi membre des AmiEs de la terre de Québec; à ma droite, Suzie Cloutier, qui elle est étudiante à la maîtrise en service social; et Simon Thibeault, biologiste voisin de la forêt de l'Escarpement.

145

150

Alors Les AmiEs de la terre de Québec, c'est un groupe de quatre cents (400) membres qui travaillent depuis vingt-six (26) ans à l'émergence d'une société plus écologiste. Comment, bien, c'est par le biais de l'éducation populaire et de la défense de droits que les comités mettent en application les principes de la démocratie participative.

155

Je vous présente maintenant brièvement les grandes questions sur lesquelles est fondé notre mémoire. D'abord, Simon nous présentera un peu qu'est-ce qu'on entend par forêt urbaine, pourquoi on dit que c'est pas un parc et que ce n'est pas un boisé urbain non plus, et pourquoi dit-on que son écosystème est menacé par le projet.

160

Moi et Patrick tenterons de vous expliquer pourquoi ce projet sera inefficace, pourquoi il contribuera à l'étalement urbain et quels sont les coûts externes actuellement non considérés dans la facture. Pourquoi aussi dit-on que les objectifs des divers paliers gouvernementaux sont nobles mais de plus en plus incohérents avec leurs actions et les objectifs du Protocole de Kyoto. Pourquoi dit-on aussi que c'est le modèle de développement urbain de la Ville qui devrait être revu et corrigé. Et finalement, quelles sont les alternatives qu'on propose.

165

Mais d'abord, Suzie nous présente les principaux intérêts et acteurs en cause dans ce projet, et je vais avoir besoin du projet pour mettre deux (2) petits acétates, s'il vous plaît.

PAR Mme SUZIE CLOUTIER:

170 La présentation que je vais faire ce soir constitue un bref aperçu d'une recherche effectuée pour le cours "Pratiques d'action sociale" réalisé dans le cadre d'une maîtrise en service social à l'Université Laval.

175 Dans le cadre de cette recherche, j'ai analysé la lutte entourant le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon pour la période de janvier 2001 à janvier 2004, afin d'en faire ressortir les caractéristiques, les éléments marquants, de même que les leçons à tirer de cette lutte urbaine et citoyenne.

180 Comme vous avez pu le constater à la lecture de notre mémoire, les origines de la lutte qui divise les opposants du prolongement de l'autoroute du Vallon à ses partisans remontent déjà à plusieurs années. Les AmiEs de la terre de Québec, qui sont engagés depuis les débuts, mais plus particulièrement depuis l'année 2001, année où le projet a été mis de l'avant par la Ville de Québec et le ministère des Transports, ils ont ainsi fait circuler une pétition, fait paraître plusieurs lettres dans les journaux, participé à des séances du Conseil de ville de Québec, et également organisé des activités d'information, notamment une journée d'occupation de la forêt de 185 l'Escarpement, en mai 2003, et une assemblée publique d'information cet hiver, dans le quartier Neufchâtel.

190 Comme vous le savez aussi probablement, Les AmiEs de la terre ne sont pas les seuls à s'opposer au prolongement de l'autoroute du Vallon. Dans le cadre de ma recherche, j'ai recensé plusieurs groupes et individus qui ont manifesté leur opposition au projet, et parmi ces opposants, on remarque plusieurs groupes environnementaux et écologistes, dont le Conseil régional en environnement de la Capitale nationale, la Commission environnement et écologie sociale du forum social Québec-Chaudière-Appalaches, l'Union québécoise de conservation de la nature, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, Vivre en ville, le 195 Comité de protection de l'ouest de Québec, l'Association forestière Québec Métro.

200 On retrouve aussi différentes associations et regroupements de citoyens, dont Accès Transports viables, des associations étudiantes des cégeps François-Xavier-Garneau et Lévis-Lauzon, le Centre des femmes de la basse-ville de Québec, l'Association des femmes de carrière du Québec Métro, le Conseil des monuments et sites du Québec, le journal Droit de parole.

205 On retrouve également au moins une conseillère municipale du Rassemblement populaire, le Parti vert du Québec. Enfin, différentes personnalités que je nommerai pas ici, dont des géographes, des professeurs en foresterie, des journalistes des quotidiens de la ville. Une liste plus complète se trouve dans notre mémoire, que vous pourrez consulter.

Je n'ai pas le temps non plus ce soir de présenter l'ensemble des éléments qui ont jalonné la lutte, j'imagine que la majorité des gens ici présents les connaissent de toute façon

210 mieux que moi. J'aimerais seulement porter à votre attention les questions que cette histoire pose aux AmiEs de la terre, qui sont également dans notre mémoire.

Elles se lisent comme suit!

215 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 7, point 1.2.1**

FIN DE LA PAGE 7

220 Et enfin, bien que nous reconnaissons le professionnalisme et la valeur du rapport que la firme d'urbanistes HBA a produit, nous critiquons le fait que la firme n'ait pas eu à se prononcer sur des alternatives au prolongement mais seulement sur le prolongement en tant que tel.

225 Enfin, ce que vous voyez au tableau, j'ai pas le temps non plus d'en parler, c'est les différents intérêts qui nous motivent, les différents acteurs en présence. Ça l'a un intérêt peut-être plutôt universitaire, mais ça peut être intéressant quand même.

230 Donc on voit que c'est une lutte qui englobe des intérêts économiques, politiques, idéologiques et – oui, je les sais pas trop par coeur.

235 Et puis pour finir ma présentation rapidement, juste attirer votre attention qu'au-delà d'une route en asphalte, un projet comme celui qui est étudié ce soir fait ressortir plusieurs enjeux qui ont des impacts pour les résidents du secteur, bien sûr, mais également sur l'ensemble de la population de la Communauté métropolitaine de Québec.

240 Mes collègues vont vous présenter plus longuement la position des AmiEs de la terre face à ces enjeux. Pour ma part, j'aimerais terminer ma présentation en attirant votre attention sur ces derniers, ces enjeux sont donc: le mode de développement urbain de la ville de Québec en général, la disponibilité des espaces verts en milieu urbain et leur accessibilité pour tous, le mode de vie individuel et le mode de transport individuel et collectif que l'on souhaite s'offrir.

245 PAR M. SIMON THIBEAULT:

Bonjour. De mon côté, comme Émilie vous l'a présenté, on va beaucoup plus s'attarder sur qu'est-ce qu'une forêt urbaine, comment bien la définir, comment bien comprendre qu'est-ce que c'est que ce concept-là, et surtout les menaces qui pèsent sur cet écosystème.

250 D'une part, bien en fin de compte, c'est l'importance de préserver nos forêts urbaines à Québec, et je vais vous expliquer pourquoi! Premièrement, une forêt urbaine, c'est pas un boisé, c'est pas un parc non plus, et pourquoi c'est pas ça, c'est surtout parce que ça l'habite des espèces animales et végétales qui proviennent d'un écosystème intact, non perturbé. C'est pas quelque chose qui a été reboisé, c'est pas quelque chose qui a été travaillé par l'homme, c'est un

écosystème qui est là, qui a subi son influence et qui a su se développer en fonction des variations que l'homme a emmenées sur son développement.

255 La forêt de l'Escarpement est aussi la dernière forêt urbaine à Québec, sinon au Québec, et le projet, son gros problème, c'est la menace de fragmentation qui pèse sur cet écosystème-là. Cette menace-là vient du fait que ce projet va scinder plusieurs types de milieux environnementaux, un déboisement qui va affecter l'équilibre de l'écosystème.

260 Et juste pour vous donner un exemple, bon, je sais qu'il y a bien des gens qui y croient pas, là, mais il y a bel et bien une population, exemple, de cerfs de Virginie, OK. Cette population a un ravage l'hiver, dans un certain secteur, mais c'est une espèce qui est très connue pour préférer les grands espaces de friche, où c'est que la végétation est abondante, la végétation de strates plutôt basses.

265 Si on enlève les grands espaces de friche, comme ce qui va être affecté par la route, eh bien, on affecte aussi son habitat et justement, cette espèce pourrait disparaître. Les friches sont aussi très riches en petits mammifères et en amphibiens, qui sont donc un terrain de chasse très très important pour les oiseaux de proie qui se retrouvent dans cette forêt-là.

270 Il y a aussi la pie grièche migratrice, qui est une espèce menacée, et qui évolue dans ce type d'habitat que sont les friches agricoles.

275 Il est donc nécessaire de comprendre, avec les impacts que ce projet va amener, l'importance de la diversité comme processus de maintien de la vie. Les variétés et les différences assurent la stabilité du vivant; c'est autant vrai dans la vie que c'est vrai dans l'économie, que c'est vrai dans plein de choses. Une ville qui est mono-industrielle, quand l'industrie s'écroule, on mène à rien, je pense qu'on l'a bien vu avec Murdochville dernièrement, c'est la même chose pour la vie, la biologie en général.

280 Le monde vivant peut donc être considéré comme une suite de niveaux de complexité croissante. On a les molécules, pour ensuite mener aux écosystèmes, aux biomes, à toute une planète en bout de ligne.

285 La diversité biologique est donc très importante à chacun de ses niveaux. Et la notion de biodiversité recouvre donc un très grand nombre de concepts à des échelles et à des niveaux différents, et c'est pourquoi il est impossible de la réduire à une seule unité de mesure.

290 Bien qu'il soit impossible de la réduire à une seule unité de mesure, il est très important de bien comprendre toute son importance. Les espèces constituent, d'une certaine manière, l'étalon de mesure de cette biodiversité. C'est d'ailleurs sur elles que se concentrent la plupart des études menées par les écologistes ou les biologistes de la conservation.

295 Mais malgré l'importance du terme "espèces", il n'existe pas de définition univoque de ce mot. On n'utilise que les classifications que l'on dit taxinomiques, avec un genre et une espèce.

300 Le nombre d'espèces déterminées est donc la richesse spécifique ou la diversité spécifique. La richesse spécifique est donc la mesure de biodiversité la plus directe et certainement la plus utile dans la nature. Les espèces ont donc une grande importance écologique, certaines d'entre elles sont même des espèces clés. On a qu'à penser aux grands arbres qui supportent d'une part des épiphytes, du genre les lichens, les champignons, qui vont aussi fournir la nourriture aux consommateurs secondaires, aux consommateurs, ceux qui mangent les herbivores et les herbivores qui vont manger justement ces grands arbres là, les fruitivores, les parasites, les oiseaux nicheurs. Il y a donc des espèces qui maintiennent toute la base de l'écosystème sur leurs épaules.

305 En éliminant ces espèces, c'est bien sûr qu'on affecte l'écosystème.

310 Une fragmentation des habitats est donc très lourde de conséquence, en ce qui concerne la biodiversité, et est surtout inhérente à la construction d'une route en milieu forestier. Cette route constitue une barrière physique qui représente un danger sans équivoque pour les populations animales, tant l'avifaune que la faune terrestre. Elle brise les corridors de déplacement des petits mammifères, sans oublier la forte pollution sonore et atmosphérique qu'elle entraîne et qui perturbera les populations tant animales que végétales.

315 De nombreuses études, on a qu'à penser à toutes les études qui ont été faites par le docteur Louis Bélanger, de la Faculté de foresterie à l'Université Laval, qui a démontré que même la construction d'un simple chemin forestier en milieu forestier, et c'est pas une autoroute ni un boulevard urbain, c'était simplement un chemin forestier, perturbe et diminue grandement la diversité, autant au niveau des petits oiseaux, des insectes.

320 Dans le cas des insectes, ce qui est surtout très très dommageable, c'est qu'on ne connaît que cinquante pour cent (50 %) de leur diversité et déjà, sur ce cinquante pour cent (50 %) là, elle est très affectée. Alors imaginez ce qu'elle est réellement. Notre état de connaissance ne peut même pas l'évaluer, mais on peut quand même le deviner.

325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez encore trois (3) minutes, sentez-vous à l'aise.

330 **PAR M. SIMON THIBEAULT:**

Trois (3) minutes pour tout finir?

PAR LE PRÉSIDENT:

335

Oui.

PAR M. SIMON THIBEAULT:

340

C'est bon, bien moi, je laisse ça là de même.

Ce qu'il est important, c'est de comprendre que la forêt de l'Escarpement représente un dernier vestige d'un écosystème et que cet écosystème assure la stabilité du vivant par lui-même.

345

PAR M. PATRICK BACON:

350

Bonsoir. Le mandat du BAPE est assez clair, informer et consulter pour favoriser le développement durable. Mais d'entrée de jeu, j'aimerais souligner que le prolongement de du Vallon ne favorisera pas le développement durable mais plutôt le contraire.

355

De un, il va favoriser l'étalement urbain associé au développement routier et à la question de l'automobile. Aujourd'hui, on est confronté à un grave problème de pollution atmosphérique, et construire des routes, c'est inciter les gens, les personnes à se déplacer en automobile. Et ça, la ville de Québec, actuellement, connaît déjà un grave problème au niveau de la croissance du parc automobiles.

360

En fait, la croissance du parc automobiles dans la ville de Québec est plus élevée que la croissance démographique, ce qui est, d'une certaine façon, illogique. Dans le nord de la ville, la plupart des ménages possèdent déjà plus d'une voiture, il y a des ménages qui possèdent déjà deux (2) voitures, et prolonger du Vallon ne renversera pas cette tendance-là.

365

La Ville de Québec, depuis quelques années, est confrontée au problème du smog urbain, et aller de l'avant avec le projet du Vallon, bien, ça va simplement accroître cette problématique-là.

370

Le problème de la pollution atmosphérique entraîne un autre, soit celui des effets néfastes sur la santé humaine qui est occasionné par les hydrocarbures qui sont de plus en plus présents dans l'atmosphère.

375

PAR Mme ÉMILIE DUFOUR:

Je m'excuse, je vais essayer de faire ça bref, en fait c'était la partie, à notre avis, assez importante, soit les alternatives que j'ai à vous présenter, notre conclusion.

Donc oui, les alternatives à l'équation, route, autoroute, banlieue, en trois (3) mots, existent, nous, l'alternative qu'on propose évidemment, c'est d'effectuer un véritable virage vert, le transport en commun.

380 Toutefois, ce qu'on voit présentement, c'est qu'il y a pas de volonté politique de changement, il y a pas de sous d'investis dans le transport en commun et des réseaux structurants, parce qu'on continue de faire des routes et des stationnements. Donc c'est des mesures incitatives à l'utilisation de l'automobile et désincitatives à l'utilisation du transport en commun.

385 Comment on pourrait financer le transport en commun, il y en a beaucoup des façons, dont la création d'un fonds Kyoto, j'aborderai pas cet aspect-là tout de suite, mais je vous invite à nous poser des questions là-dessus parce qu'il faut faire vite, donc je peux simplement vous donner quelques exemples en donnant, par exemple en imposant les taxes supplémentaires aux automobilistes, ajuster les droits d'immatriculation à la consommation en carburant, etc. Donc je vous invite à nous poser des questions là-dessus si vous voulez.

390 Qui a un rôle principalement à jouer, selon nous, c'est le gouvernement fédéral, puisqu'il perçoit annuellement quatre milliards de dollars (4 G\$) avec les taxes sur l'essence, ça, c'est un élément aussi à considérer.

400 Il y a des grandes villes, comme Seattle et San Diego qui ont pris de sérieuses mesures pour réduire l'emprise des automobiles en zone urbaine, comme fermer des routes, interdire la circulation automobile en ville, en améliorant toujours la desserte du transport en commun. Donc on remarque que même aux États-Unis, des gouvernements locaux ont pris les moyens nécessaires pour renverser la tendance et s'attaquer de front au problème de pollution atmosphérique et de l'étalement urbain.

405 Donc il est grand temps de remettre en question les limites de l'équation, route, auto, banlieue, considérée comme une source de prospérité économique pour une ville, et une solution au problème actuel de pénurie de logements et de congestion routière.

410 En guise de conclusion, le projet de développement dans Lebourgneuf, associé du prolongement de l'autoroute du Vallon, ne règlera pas les problèmes de congestion mais les aggravera. À Québec, la population est vieillissante et on assistera bientôt à une baisse démographique, et le fardeau fiscal est déjà lourd à porter.

415 La question qu'on devrait se poser tous ensemble, c'est est-ce que les jeunes de notre ville et d'ailleurs ont les moyens et le désir d'hypothéquer davantage leur avenir. D'autant plus que ce projet s'assoit sur rien d'autre qu'une manipulation électorale des plus évidentes, où le bien commun est loin d'être la première des préoccupations.

420 Troisièmement, le ministre de l'Environnement Mulcair a récemment annoncé l'octroi
d'une aide financière de deux cent mille dollars (200 000 \$) pour la protection des milieux
naturels boisés, humides, sur les territoires de la ville de Québec, dans le cadre de la Stratégie
québécoise sur les aires protégées.

425 L'un des objectifs de cette stratégie est d'accroître la superficie des sites naturels
protégés à Québec, en encourageant la participation des communautés locales. La première
partie de notre mémoire tente de dresser le portrait d'une mobilisation de groupes, d'associations,
d'individus qui s'organisent depuis longtemps afin de s'opposer au prolongement destructeur de
l'autoroute du Vallon pour plusieurs raisons, dont celle de protéger une des dernières forêts
urbaines de leur tissu urbanisé.

430 Dans la première ébauche de son plan directeur, la Ville de Québec dit vouloir protéger
trente pour cent (30 %) des espaces verts, mais elle recense le territoire jusqu'à sa partie, et ça
c'est assez important, sa partie privée, non urbanisée, agricole, hors de portée du milieu de vie
de la plupart des citoyennes et citoyens de la ville.

435 Derrière ce trente pour cent (30 %), seul un pour cent (1 %) de nos véritables domaines
forestiers urbains font partie de ce plan et l'Escarpement n'y figure pas. C'est pourquoi nous
voulons absolument qu'elle y soit intégrée.

440 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame, une conclusion de trente (30) secondes, des conclusions.

PAR Mme ÉMILIE DUFOUR:

445 Bien peut-être ce que je pourrais dire, en terminant, c'est que quand on parle de valeur
éducative aussi au niveau de la forêt de l'Escarpement, le 15 juin prochain, on a été appelé à
animer, cent vingt (120) jeunes en fait des écoles vertes Bründtland, qui vont venir dans la forêt
de l'Escarpement pour découvrir cet écosystème-là, et puis ça, c'est la deuxième année que ça
se fait⁵, et ça s'est sûrement fait antérieurement.

450 Donc la valeur éducative, elle est là, et puis ça peut avoir une influence considérable sur
des choix de vie, comme par exemple celui de Simon, biologiste, qui a fréquenté cette forêt-là
tout jeune. Donc voilà!

455 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci beaucoup à vous quatre (4).

460 Permettez-moi de vous poser la question que vous sollicitiez, mais qu'on allait vous
poser, évidemment, c'est pas seulement votre mémoire, mais plusieurs plusieurs mémoires, que

ce soit des gens qui s'affichent pour ou qui s'affichent contre, évoquent la qualité, la piètre qualité du transport en commun.

465 Et vous, vous dites, bien écoutez, il faut faire quelque chose au niveau du transport en commun, ce n'est pas le seul moyen de transport viable, mais c'est un transport viable important.

Donc vous avez commencé à proposer un scénario de financement, j'aimerais ça que vous le bonifiez?

470 **PAR Mme ÉMILIE DUFOUR:**

OK, je pense que Pat, tu vas pouvoir compléter, mais moi ce que je sais, c'est que justement, le gouvernement fédéral, actuellement, perçoit quatre milliards de dollars (4 G\$) sur la taxe sur l'essence et ce qu'on remarque, c'est qu'il y a quelques millions là-dessus qui sont investis pour les routes, qui sont d'après nous une dépense, il faut faire attention aux mots, mais 475 c'est une dépense, et puis il y a pratiquement que des miettes qui sont investies au niveau du transport en commun.

C'est vraiment pas une priorité. Malgré tous les objectifs louables de la plupart des 480 paliers gouvernementaux qui disent qu'il faut absolument cadrer dans les objectifs du Protocole de Kyoto et atteindre ces objectifs-là, on continue de faire des routes et d'aller dans le sens contraire de ces grands objectifs nobles là.

Des moyens concrets pour financer justement le transport en commun, il y en a plusieurs, 485 comme justement d'imposer aux automobilistes, et c'est pas négatif, et c'est pas parce qu'on les aime pas, on se sert de voiture nous aussi, mais d'imposer aux automobilistes le vrai coût de leur choix.

Parce que les coûts, c'est pas seulement économique, il y a des coûts environnementaux, 490 il y a des coûts sur la santé humaine, il y a des coûts reliés à l'étalement urbain, c'est ce qu'on avait mis un petit peu plus élaboré, mais tout est dans notre mémoire, on invite les gens à consulter.

Est-ce que tu as autre chose?

495

PAR UN INTERVENANT:

J'aimerais ajouter, en fait depuis la révolution industrielle, on a vu apparaître un complexe 500 industriel relativement important, un complexe qui aujourd'hui domine la scène internationale, qui est le complexe de l'industrie pétrochimique.

Ces entreprises génèrent des profits astronomiques, c'est probablement parmi les entreprises les plus lucratives au monde. Pourquoi, nos gouvernements, les états n'ont pas la

505 capacité d'aller chercher une part de ces profits-là pour les réinvestir dans les technologies
alternatives, alors que ces technologies-là alternatives existent depuis plusieurs années dans
différents laboratoires d'université.

510 Pourquoi nos gouvernements continuent de donner des subventions astronomiques à ces
entreprises-là, alors qu'ils pourraient investir ces sommes-là justement dans des projets durables,
dans des technologies durables, que ce soit des moteurs électriques, des systèmes comme on
retrouve en Europe, des systèmes de train léger sur rail, etc., etc.

515 Il y a plusieurs alternatives à l'automobile et à la route, mais en Amérique du Nord, et
c'est là le problème, c'est que nos gouvernements sont très liés d'une certaine façon aux intérêts
des industriels, et à mon avis, c'est là que se situe le problème.

Tant que nos gouvernements décideront pas de dire, l'argent est là, il faut juste la prendre
et en fait la changer le place, la réinvestir dans un autre domaine.

520 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup à vous quatre.

525

COALITION PRO DU VALLON

PAR LE PRÉSIDENT:

530 J'inviterais maintenant monsieur Pierre Laterrière et monsieur Claude Perron, de la
Coalition Pro du Vallon.

Alors bonsoir messieurs-dames. La parole est à vous.

535 **PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:**

Alors bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires, je vous présente
madame Claudine Martineau, porte-parole, monsieur Claude Perron, coordonnateur, et monsieur
Jean Cloutier affecté à notre Comité.

540

C'est difficile d'exprimer, dans quinze (45) minutes, les frustrations de quarante (40) ans,
mais on va essayer!

Alors qui sommes-nous!

545

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 6, début...

PAR LE PRÉSIDENT:

550

Monsieur Laterrière, si vous permettez, peut-être vous pourriez faire une synthèse pour les cinq-six (5-6) prochaines minutes, parce que si vous lisez tout le reste du mémoire, vous n'aurez pas le temps de le faire en cinq (5) minutes.

555

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

OK, d'accord.

PAR LE PRÉSIDENT:

560

Mais je peux vous assurer que nous l'avons lu.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

565

Mon quinze (15) minutes est pas fini.

PAR LE PRÉSIDENT:

570

Non.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Alors on va à un moment donné aborder la question des chevreuils.

575

LECTURE DU MÉMOIRE, page 6, dernier paragraphe

PAR LE PRÉSIDENT:

580

S'il vous plaît, s'il vous plaît. Alors merci beaucoup, monsieur Laterrière.

Monsieur Laterrière, j'ai vu, au cours de la première partie de l'audience, madame Martineau aussi, monsieur Perron et monsieur Cloutier, vous êtes quand même des personnes très militantes, et la première question qui me vient à l'esprit, qu'est-ce qui a fait que pendant ces trente-quarante (30-40) ans, vous n'avez pas décidé de déménager?

585

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Pardon, est-ce que vous pourriez repréciser?

590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui. Qu'est-ce qui a fait que pendant ces trente-quarante (30-40) ans, vous avez décidé de rester sur place, malgré les inconvénients, au lieu de déménager?

595 **PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:**

C'est qu'à tous les ans, on nous promettait le boulevard, c'était pour se réaliser.

600 Moi, quand je suis arrivé en 64, on m'a dit, ça se fait. Là, en 1967 est arrivée l'Expo universelle, là les budgets ont été gelés et ils ont dit, bien là, ça va retarder.

605 Alors on a retardé un peu, on a payé les dettes de l'Expo, d'ailleurs il y en a qui en paient encore, mais là, on est arrivé avec les Jeux Olympiques. Alors on n'avait plus encore de budget. Mais on nous promettait toujours du Vallon.

Après ça est arrivée la crise économique de 80, après ça est arrivé un ministre des Transports qui nous a dit qu'on restait dans une colonie, qu'on n'avait pas besoin de ça, etc., etc.

610 Après ça est arrivée la chicane, bien la chicane, en tout cas la divergence de vue entre la Ville de Québec et le gouvernement, à savoir autoroute ou boulevard urbain.

Alors on a toujours eu espoir. On dit, ça s'en vient, ça s'en vient. Comme là, j'ai encore espoir, j'espère pas être ici dans dix (10) ans encore.

615 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça me fera toujours plaisir de vous revoir, monsieur Laterrière!

620 Alors à votre connaissance, est-ce qu'il y a eu des membres qui n'ont pas eu votre patience et votre espoir, et qui ont décidé de déménager pour cette raison-là de congestion de trafic automobile?

PAR M. CLAUDE PERREON:

625 Oui, il y en a.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très peu?

630

PAR M. CLAUDE PERRON:

Très rarement, parce qu'on aime notre coin.

635 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très peu nombreux mais...

PAR M. CLAUDE PERRON:

640

Oui, on aime notre coin. Un quartier, là, on est un quartier, on vit quotidiennement avec des gens, c'est un bon voisinage, et on a quand même une infrastructure sociocommunautaire très bonne, et pourquoi qu'on partirait, on croit en du Vallon.

645

Et moi, je travaille quand même dans le comité du Vallon, j'ai commencé au début de tout, en 89, j'ai formé le premier comité, pour m'apercevoir qu'il y en avait un autre parallèlement, trois (3) mois avant. Je suis revenu.

650

Et ce qui est plaisant, c'est que tout le monde qui est revenu. Tous les anciens sont revenus.

PAR LE PRÉSIDENT:

655

Très bien. Merci infiniment.

Excusez-moi, ma collègue voudrait vous poser une question.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

660

Vous avez la seule et unique recommandation dans laquelle vous dites qu'il faut faire vite pour qu'on puisse en bénéficier dès l'année 2006.

665

Et vous mentionnez: car c'est un besoin urgent pour la qualité de vie de quatre-vingt mille (80 000) citoyens. Pourquoi urgent?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Pourquoi urgent?

670

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Oui, aujourd'hui, après quarante (40) ans.

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

675

Bien écoutez, c'est urgent depuis quarante (40) ans.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

680

Oui, après quarante (40) années de patience...

PAR M. CLAUDE PERRON:

685

Mais il y a plus maintenant.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

690

... on est en 2004, il reste deux (2) années, et vous dites, il est urgent. J'aimerais savoir, est-ce que le mot, vous l'avez mis ici comme ça ou est-ce qu'il est basé sur des raisons, sur des arguments?

PAR M. CLAUDE PERRON:

695

Premièrement, il y a un développement domiciliaire très fort actuellement dans Les Méandres, à Neufchâtel, et même au Village huron qui se développe.

700

Mais il y a plus que ça. C'est parce que pour une fois, on est mobilisé tout le monde ensemble, tous les organismes. Écoutez, là, tous les organismes du milieu, que ce soit des caisses populaires, tout le monde le veulent, ils le savent.

705

Alors on a une mobilisation unique, qu'on n'a jamais vue. Ça fait que vous savez que politiquement, pour avoir l'argent, il faut être ensemble. Ça veut dire que c'est urgent. Si on laisse passer, si on est tolérant, et on le sera plus, c'est fini. Alors nous autres, les promesses, c'est fini.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

D'accord, je vous remercie.

710

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Martineau.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

715

Oui, peut-être rajouter, comme j'ai déjà précisé, quand j'ai acheté, moi, sur Saint-Jacques, il y avait quatre mille (4000) voitures. Aujourd'hui, je subis en moyenne dix (10 000) à douze mille (12 000) voitures par jour.

720

Et ça, c'est pas seulement parce que Les Méandres se sont faits, parce que moi, je suis beaucoup plus haute que ça. J'ai subi tout le développement du Village huron, Lac-Saint-Charles, Saint-Émile, Neufchâtel, Lebourgneuf.

725

Ils ont pas de voie de sortie, ces gens-là, il faut qu'ils passent par chez nous, il y en a pas d'autres. Alors automatiquement, et puis eux autres, ça les a pas empêchés de continuer à se développer, il y avait des terrains, ils ont vendu, les gens aiment la qualité de vie du secteur, parce qu'on a deux (2) catégories, on a l'accès qui est quand même propice, comme il disait tout à l'heure, on est un petit quartier, quand on se promène dans notre quartier, on a l'impression d'être dans un petit village.

730

Mais par contre, on a aussi que ça continue à se développer et puis on n'a plus de contrôle là-dessus, et puis là, la partie du bas se développe en plus, alors c'est sûr et certain que l'autre partie va subir des augmentations de transport. Mais par contre, il va y avoir les axes nécessaires.

735

Moi, la route que j'ai devant moi, ils appellent ça un boulevard, mais c'est une voie pour aller et puis une voie pour partir, c'est loin d'être un boulevard. Elle a cinquante pieds (50 pi) de large. Alors c'est problématique, et puis c'est pour ça.

740

Et puis même si Saint-Émile sont saturés présentement en construction, le développement devient saturé pour pas construire, Village huron, il y a encore de la place, Lebourgneuf, il y a encore de la place, Lac-Saint-Charles, il y a encore de la place, et puis ça, ce progrès-là, on l'empêchera pas parce que la natalité se fait et puis c'est un hors contrôle. Mais là, on n'a pas de voie de transport.

745

C'est pour ça que ça devient de plus en plus urgent, parce que la quantité de population, elle, elle continue à faire, mais on n'a plus d'équilibre routier, c'est tout simplement.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

750

Juste sur l'urgence, j'aurais un bref commentaire, je citerai mes meilleurs ennemis et mes amiEs de la terre! Ils mentionnaient eux, à cause de l'intoxication due aux hydrocarbures, il y a eu treize (13) décès, je sais pas si c'est annuel, j'aurais aimé qu'on soit plus précis dans leur source, mais on parle de treize (13) décès, et je vais citer donc un de mes professeurs que j'ai eu à l'ÉNAP qui me disait: je le sais pourquoi moi du Vallon n'est pas encore fait depuis quarante

755

(40) ans, parce qu'il y avait eu beaucoup de décès sur le boulevard Sainte-Anne, qu'on appelait ici à Québec le boulevard de la mort, on a mis en priorité le boulevard Sainte-Anne.

760 Il y a eu plusieurs morts sur le boulevard de la Laurentienne, l'autoroute Laurentienne, on a mis en priorité l'autoroute de la Laurentienne, et on le voit d'ailleurs, il y a des grandes missions qui sont prises par les premiers ministres provinciaux et fédéraux, s'il y a beaucoup de morts dans le Parc des Laurentides ça presse là, s'il y a beaucoup de morts dans le Nouveau-Brunswick, ça presse là.

765 Malheureusement, on a juste, dans toutes nos recherches, on a juste trouvé des blessés, il y a pas encore eu de morts dans Le Mesnil et puis dans Le Méandre. Mais moi, j'en veux pas.

770 Ça c'est urgent, il faut, pour la sécurité de nos enfants, il y avait Diane Barbeau ici, qui était une de nos membres, ancien député, qui est venue avec son enfant, pour ma fille de quatre mois et demi (4 ½), j'aimerais ça avoir du Vallon. Ça, c'est une urgence.

775 Quand elle va se promener en bicyclette dans le quartier, j'aimerais ça qu'il y ait une piste cyclable pour l'amener justement dans le parc de l'Escarpement, réaménager le parc, le mettre encore plus beau qu'il est, avec de beaux accès, sécuritaires.

780 C'est urgent, pour la sécurité de nos enfants, et je pense à Richard Marceau, mon prof à l'Énap qui fait de grandes études dans le domaine de l'éducation, mais il nous a proposé d'ailleurs de faire quelques travaux, mais j'ai pas trouvé le budget pour prouver que c'est à cause justement qu'il y a pas eu de morts qu'on n'a pas encore du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci infiniment à vous quatre!

785 J'aimerais faire un rappel, et j'espère que ce sera la dernière fois que je le ferai, s'il vous plaît, ne pas manifester ni votre enthousiasme ni votre colère. Merci beaucoup de votre compréhension.

790

ACADÉMIE SAINT-LOUIS

PAR LE PRÉSIDENT:

795 Et j'appelle monsieur Jocelyn Lee, de l'Académie Saint-Louis.

PAR M. JOCELYN LEE:

800 Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs. Je tiens à préciser tout d'abord que le mémoire que je livre ce soir a été bien entendu entériné par le conseil d'administration de l'Académie Saint-Louis mais aussi par le comité de parents.

805 Donc après une brève présentation de notre collège, j'aborderai la position de l'Académie Saint-Louis face au prolongement de du Vallon selon l'option 1; dans un deuxième temps, selon l'option 2; dans un troisième temps, la position de l'Académie Saint-Louis face au statu quo, c'est-à-dire le non-prolongement de l'autoroute du Vallon; et enfin, une brève conclusion.

LECTURE DU MÉMOIRE

810 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

815 Merci à vous, monsieur Lee. Une question de précision, ensuite je passerai la parole à ma collègue, madame Gold, qu'elle poursuive avec deux-trois (2-3) petites questions.

Quand vous faites référence au fait que l'école secondaire, elle serait la seule du quartier Lebourgneuf, j'imagine vous sous-entendez privée, la seule privée?

820 **PAR M. JOCELYN LEE:**

Dans le quartier Lebourgneuf, au niveau secondaire, les autres sont quand même plus éloignées. On est la seule, au niveau des Méandres et du Mesnil.

825 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Incluant...

830 **PAR M. JOCELYN LEE:**

Incluant public et privé.

PAR LE PRÉSIDENT:

835 D'accord, merci. Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

840 Bonjour monsieur Lee. Vous avez mentionné qu'il y avait quelques accidents impliquant les enfants, sur la page 2 du mémoire; vous avez mentionné les enfants happés par les automobilistes.

PAR M. JOCELYN LEE:

845 C'est exact.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Il s'agit de combien de cas?

850 **PAR M. JOCELYN LEE:**

Trois (3).

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

855 Trois (3) cas. Ces enfants étaient en vélo ou à pied?

PAR M. JOCELYN LEE:

860 À pied.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

865 Ils étaient à pied.

PAR M. JOCELYN LEE:

Oui, des élèves de première secondaire, donc d'âge de douze (12) ans.

870 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

D'accord, merci.

Est-ce que vous offrez un service d'autobus scolaire?

875

PAR M. JOCELYN LEE:

Oui.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

880

Est-ce que les autobus scolaires sont pris dans la congestion, est-ce qu'il arrive qu'il y a des retards d'élèves à cause de la congestion?

PAR M. JOCELYN LEE:

885

Oui, bien entendu, c'est un fait; surtout l'hiver, des fois par mauvaise température, des fois simplement s'il y a un accident sur les routes, oui, il y a des congestions.

PAR LE PRÉSIDENT:

890

En fait, madame Gold faisait référence aux congestions régulières dans le quartier.

PAR M. JOCELYN LEE:

895

Non, je peux pas dire que régulièrement, présentement, nos autobus scolaires sont en retard parce qu'il y a beaucoup de congestion. Mais c'est certain qu'il arrive, comme je vous disais, surtout l'hiver, qu'il y a des retards au niveau des autobus scolaires.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

900

D'accord, merci.

Vous recevez actuellement cinq cents (500) élèves, et ces élèves ont accès au parc.

905

PAR M. JOCELYN LEE:

Oui.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

910

Vous avez des projets d'agrandir afin d'accueillir six cent cinquante (650) élèves dans l'année 2005.

Avez-vous des politiques de sensibilisation auprès des enfants qui fréquentent le parc?

915

PAR M. JOCELYN LEE:

Oui, d'ailleurs ça se fait souvent à l'intérieur de nombreux cours, entre autres le cours d'écologie, où à plusieurs reprises, le professeur va se rendre avec les élèves dans le parc.

920

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Monsieur Lee, est-ce que vous avez pensé d'évaluer l'impact de vos activités sur le milieu naturel avoisinant, c'est-à-dire le parc, avec vos projets d'agrandissement?

925

PAR M. JOCELYN LEE:

Pardon, madame?

930

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Est-ce que vous avez pensé d'évaluer les impacts de votre agrandissement sur le parc, sur le milieu naturel avoisinant, avec un plus grand achalandage de vos élèves?

935

PAR M. JOCELYN LEE:

C'est certain que ça demeure quand même un petit collège, avec six cent cinquante (650) élèves, notre agrandissement, c'est quand même un agrandissement qui est limité, qui est pas énorme, loin de là, et notre plus grand problème, présentement, c'est l'espace extérieur pour jouer, qu'on n'a pas vraiment, qui nous manque. On a simplement un terrain de football qu'on utilise, là, à toutes sortes d'activités.

940

Donc on a un très beau terrain à l'arrière, qu'on a besoin nécessairement. Et si c'est l'option 2 qui est retenue, c'est ce terrain-là, qui profiterait énormément aux élèves, qu'on ne pourrait plus utiliser. Donc ça, ça aurait un impact beaucoup plus important sur tout l'environnement.

945

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci, monsieur Lee.

950

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Lee.

955

COMITÉ DU VALLON

960

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors au tour de madame Claudine Martineau, du Comité du Vallon.

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

965

Bonsoir, ça me fait plaisir de vous revoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

970

Arrêtez, vous allez me gêner, madame!

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

975

Merci. Mesdames les Commissaires, monsieur le Président, moi je vais étaler un petit peu l'historique du comité, parce que beaucoup de points ont été touchés, beaucoup de points vont être encore touchés, mais mon importance, c'est vraiment un petit peu l'historique.

Mon introduction!

980

LECTURE DU MÉMOIRE, Introduction, page 2

Page 4, fin du deuxième paragraphe.

Ce qui est maintenant le cas et on a la preuve.

985

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 6, fin de la page

990

Ici, ça a été oublié, mais il y a eu l'intégration aussi de monsieur Gérald Poirier, président du secteur des Rivières, Luc Lafrance, conseiller de Lebourgneuf et Paul Gardon, conseiller de la Ville de Québec qui ont fait une très bonne dynamique aussi dans ce dossier.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 7

995

Page 9, fin du paragraphe "Citoyens (nes)"

Madame Diane Barbeau, qui est toujours active, citoyenne de Vanier.

1000

LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, "membres invités"

Fin de la page 9

Il y en a sûrement qui ont pas été rajoutés, mais je leur dis merci.

1005

Merci de m'avoir écoutée.

PAR LE PRÉSIDENT:

1010 Merci madame Martineau. J'aurais une première question tout à fait factuelle, qui ressort, en fait c'est une question que j'aurais pu adresser à bien d'autres personnes qui le précisent dans leur mémoire respectif, quand vous faites référence à quatre-vingt mille (80 000) résidents, c'est quoi le secteur que vous couvrez?

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1015 En fait, on pourrait dire quasiment cent mille (100 000), parce qu'actuellement, dans le secteur les Méandres, sans les nouvelles constructions, on est soixante-dix mille (70 000) citoyens. Il y a cinquante-neuf mille quelques citoyens dans Lac-Saint-Charles-Saint-Émile, avec la fusion qu'il y a eue déjà, parce que si on aurait séparé les secteurs Lac-Saint-Charles avant et
1020 Saint-Émile, mais là maintenant, on compte à peu près soixante mille (60 000) citoyens, et puis avec le développement de cinq cents (500) unités qui se rajoute, on va atteindre les soixante mille (60 000), Lac-Saint-Charles-Saint-Émile.

1025 Le secteur de Wendake a eu quand même une proportion aussi peut-être de cinq cents (500) unités, je laisse ça sous toutes réserves, et puis ils ont augmenté aussi.

1030 Alors la population, on peut facilement commencer à dire cent mille (100 000) citoyens, et puis ça, c'est sans compter le secteur de Neufchâtel qui continue à progresser, puis le secteur Lebourgneuf, il y a une partie qui est accessible par Saint-Jacques, parce que l'autre partie est accessible par Henri-IV.

1035 Alors tous ces développements-là se continuent, alors on peut facilement évaluer le centre, ou ce qu'on a nommé souvent le beigne de la Ville de Québec, bon bien, on est à peu près cent mille (100 000) citoyens. On a été quand même très très humble à dire quatre-vingt mille (80 000), mais juste les Méandres, c'est soixante-dix mille (70 000) personnes.

PAR LE PRÉSIDENT:

1040 Maintenant, évidemment votre mémoire traite moins de la question, puisque c'est un mémoire finalement qui trace le profil historique, mais j'aurais le goût, au-delà de la démarche ou le cheminement du dossier, je m'adresse à la personne qui l'a fait cheminer, quel a été l'élément moteur qui vous a motivée à ce point pour vous battre pendant toutes ces années?

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1045 Le côté humain.

PAR LE PRÉSIDENT:

1050 C'est-à-dire?

PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:

1055 C'est que je trouve que oui, on a une démocratie, actuellement, puis on doit la respecter, mais cette démocratie-là nous nuit énormément pour des choses qui sont visibles, réelles, puis ça, on dirait que ça passe en deuxième lieu, parce qu'on a une démocratie qui peut dire oui, qui peut dire non.

1060 Mais le fait aussi que ce dossier-là cheminait beaucoup en dehors de mon implication personnelle, quand j'ai vu tous les gens qui ont passé dans plusieurs autres comités, puis qui ont donné leur coeur pour en finir à une démotivation parce qu'ils se rendaient compte, autant du côté municipal ou politique, ils se faisaient mentir, ils se faisaient manipuler, ils se faisaient berner, alors je me suis dit, ça l'a pas de bon sens que des gens de pouvoir, qui ont le pouvoir de réaliser des choses humaines de faire en sorte de promouvoir et d'appuyer ces gens-là dans le besoin, qu'ils ne puissent pas faire quoi que ce soit.

1070 Alors c'est pour ça que mon implication a été radicale. Je me suis dit, bon, j'ai des souches par ma famille, ma mère et mon père, c'était des bâtisseurs, probablement c'est pour ça que j'avais toute cette énergie-là, et puis monsieur Marchand est arrivé dans le décor pour demander aux citoyens de s'impliquer, et le contact a été tellement humain avec cette personne-là puis ça l'a tellement, après ça, cheminé tellement vite que j'ai pas eu le temps de me rendre compte dans quel impact j'étais.

1075 Mais en même temps, quand j'ai été émue tout à l'heure, je me souviens de ce côté-là humain. Ces politiciens-là, ces gens-là qui avaient le pouvoir de faire changer des choses puis que bien souvent, par une hiérarchie beaucoup plus haute qu'eux autres, faisaient stopper leurs ambitions, leur arme face au bien-être des citoyens.

1080 Et puis en fin de compte, à se dire la vérité en pleine face cette journée-là, ça a fait un élément déclencheur tellement humain, ça l'a contaminé tout le monde, autrement dit. Le côté humain a pris le dessus.

1085 Et j'aime à dire, aujourd'hui, il y a rien de pire qu'un politicien, mais il y a rien de mieux qu'un politicien humain.

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame, merci beaucoup.

1090 Sur ce, nous arrêtons une dizaine de minutes, nous reprendrons avec Accès Transports
viables.

Merci.

1095

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1100

**REPRISE DE LA SÉANCE
ACCÈS TRANSPORTS VIABLES**

1105 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors mesdames, messieurs, si vous voulez prendre place.

Alors j'appelle monsieur Christian Savard, Accès Transports viables.

1110

Monsieur Savard, allez-y.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

1115 Bonsoir à tous. Comme vous venez de dire, mon nom est Christian Savard, je suis coordonnateur de l'organisme Accès Transports viables, donc je viens présenter son mémoire.

1120 D'abord, je vais commencer par une petite citation, récemment le journal Les Affaires, qu'on peut difficilement qualifier d'environnementaliste ou de lobby protransport en commun, a fait un numéro spécial sur les coûts de la congestion routière. Je vous cite un des titres d'un des articles: "Construire d'autres routes ne règlera pas le problème, plus on réduit le temps de parcours, plus on incite les gens à prendre l'auto". Journal Les Affaires, 22 mai 2004. Assez actuel!

1125 Donc la présentation que je vais faire, je vais commencer par présenter on est qui, Accès Transports viables; un petit contexte démographique pour la région de Québec. Par la suite, on va faire un état de la situation au niveau des transports viables pour la ville de Québec et pour la zone d'étude. On va passer finalement le projet du Vallon à travers le filtre des grandes orientations gouvernementales et municipales.

1130

Nous allons aussi aborder évidemment les faiblesses du projet, les trucs qu'on trouve moins bons dans ce projet-là ou qu'on trouve pas bons. Finalement, on va finir avec finalement c'est quoi les alternatives à ce projet-là.

1135 Donc Accès Transports viables, c'est le regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain; anciennement, ils nous connaissaient peut-être sous le nom de CRUTEC. On est actif depuis 1991.

1140 Notre mission est double. D'abord prendre la défense des droits des usagers du transport en commun et ensuite, faire la promotion des modes de transports viables. Par modes de transports viables, c'est une expression que je vais utiliser plusieurs fois, on entend tous les modes de transport alternatifs à l'utilisation individuelle de l'auto, c'est-à-dire le transport en commun, la marche, le vélo, l'auto partage, le covoiturage, etc.

1145 Donc le contexte démographique. On trouve ça très important d'établir un projet qui est
quand même assez important, quarante millions (40 M\$), installation de plusieurs ménages dans
la zone, c'est important de mettre ça dans le contexte démographique selon l'étude. On a pris
l'étude "Le choc démographique" qui est parue récemment, qui est une étude qui avait été
demandée par la Commission de la Capitale nationale, si je me souviens bien, produite par
1150 l'Institut de statistiques du Québec.

Les grands points qu'on veut aborder, d'abord l'étude démontre clairement qu'il y a un
vieillissement accéléré de la population, de plus en plus de personnes âgées, de moins en moins
de jeunes, de moins en moins de jeunes familles.

1155 Les prévisions pour 2021, en se servant de l'année 2001 comme année de référence,
démontrent qu'on va avoir seulement treize mille (13 000) nouveaux habitants dans la ville de
Québec, en 2021, ce qui représente trente-trois mille (33 000) nouveaux ménages, en raison des
raisons qu'on connaît, de fractionnement des ménages, des choses comme ça.

1160 Un autre point important de cette étude-là, c'est les tendances entre 1996 et 2001.
Chose intéressante, on a vu un phénomène de retour à la ville; l'arrondissement de la Cité, où
sont situés les quartiers centraux de Québec, a connu une augmentation de deux virgule sept
pour cent (2,7 %) de sa population, ce qui le classe au deuxième rang au niveau des
arrondissements de Québec; il y a juste l'arrondissement Laurentien, à l'ouest de la ville, qui a
1165 mieux fait.

Au niveau des arrondissements de banlieue, il y a une certaine, comment dire, stagnation
de la population. Pour prendre l'exemple de l'arrondissement de la zone d'étude, c'est-à-dire des
1170 Rivières, la population n'a augmenté que de zéro virgule huit pour cent (0,8 %).

Dans ce contexte, est-il opportun d'installer douze mille (12 000) personnes au nord de
l'autoroute de la Capitale. C'est ce que nous allons essayer de voir un peu au travers de notre
présentation.

1175 Donc qu'est-ce qui arrive avec le transport viable dans la région de Québec. Bien, le
constat est assez clair, on le voit, il y a une stagnation de l'achalandage, malgré deux (2) petites
augmentations quand même importantes de l'achalandage dans les deux (2) dernières années.

1180 Il y a une baisse importante de la part modale qui s'est effectuée en dix (10) ans, dix (10)
ans seulement, seize pour cent (16 %) des déplacements étaient effectués en transport en
commun en 1991; en 2001, c'est plus que dix pour cent (10 %).

1185 Il y a une augmentation importante de la circulation automobile, une augmentation
importante de la motorisation.

Il y a surtout un sous-financement chronique du transport en commun depuis la réforme Ryan en 1992.

1190 Récemment, on voyait un article, le 20 février, où le RTC avouait qu'il pouvait plus faire aux hausses d'achalandage aux heures de pointe, donc il cessait de faire de la promotion à ce niveau-là, essayer d'aller chercher la clientèle en dehors de heures de pointe, parce que le tiers de leurs parcours étaient pleins, et puis qu'ils avaient pas les ressources pour l'augmenter. Donc il y a une certaine demande, quand même.

1195 Donc la situation est difficile, c'est vrai, mais il est encore possible de renverser la tendance selon les choix qu'on va faire.

1200 Au niveau de la zone d'étude, les statistiques de l'enquête origine-destination 2001 nous montre qu'il y a une très faible utilisation du transport en commun, malgré la présence de nombreux générateurs d'achalandage, les centres d'achats, il y a quinze mille (15 000) emplois dans le secteur, ainsi de suite.

1205 La marche est quasi inexistante comme moyen de transport dans le secteur. Si on regarde un petit peu dans le tableau, la colonne du milieu, au niveau de Lebourgneuf, le secteur Lebourgneuf, les déplacements qui sont faits de manière non motorisée, on peut imaginer la marche, le vélo, deux virgule six pour cent (2,6 %), ça tourne finalement autour de deux point cinq-deux pour cent (2,5 %-2 %).

1210 Si on compare avec un secteur un peu plus urbain, la haute-ville ouest, qui comprend les quartiers Montcalm et Saint-Sacrement, qui, je le ferais remarquer, ont un profil socioéconomique qu'on peut qualifier semblable à Lebourgneuf, au niveau des revenus des habitants, là, Lebourgneuf est reconnu pour avoir des gens bien nantis qui l'habitent, la haute-ville ouest aussi, c'est pas des quartiers qu'on pourrait qualifier de pauvres, donc on peut voir que dans ce type de
1215 secteur là, la marche, vélo représentent vingt pour cent (20 %) des déplacements.

1220 On peut voir aussi, nous, on a un indicateur qu'on appelle le transport viable, c'est-à-dire le transport en commun plus les déplacements non motorisés. Dans le secteur Neufchâtel est-Lebourgneuf, ça tourne entre treize pour cent (13 %) et cinq pour cent (5 %). Dans un secteur comme la haute-ville ouest, ça va jusqu'à trente-cinq pour cent (35 %).

1225 Donc, ce qui nous amène à dire que le secteur actuel, c'est un véritable royaume de l'automobile. Dans le contexte de Kyoto, on va y revenir, est-ce que c'est vraiment opportun de favoriser ce type de développement!

Maintenant, si on regarde rapidement les planifications stratégiques des promoteurs, des gouvernements, on peut voir qu'au niveau du MTQ, dans son plan de transport paru en 2000, le transport en commun fait bonne figure, c'est plutôt encourageant. Par exemple, au niveau d'une orientation, on peut lire que:

1230 "Assurer la complémentarité entre les modes de transport en favorisant entre autres choses une meilleure harmonisation des réseaux de transport en commun et en privilégiant – j'insiste sur "privilégiant" – les modes de transport autres que l'utilisation individuelle de l'automobile."

1235 Voilà une orientation.

Au niveau des axes d'intervention, on en a retenu une qui nous intéressait le plus:

1240 "Gérer la croissance de la demande en transport, c'est-à-dire consolider et améliorer le transport en commun, une priorité."

Si je souligne "en privilégiant", si je souligne "une priorité", c'est dans un contexte budgétaire où est-ce que les ressources sont restreintes. On se dit que si on n'a pas beaucoup d'argent, qu'est-ce qu'on fait en premier! On investit dans nos priorités.

1245 Bien, malgré ces orientations-là très claires, le MTQ a très peu investi dans le transport en commun depuis quatre (4) ans, c'est-à-dire depuis la parution de son plan de transport.

1250 Au niveau des orientations gouvernementales, c'est-à-dire au niveau des affaires municipales, on insiste beaucoup sur le fait de consolider les quartiers existants, de consolider les quartiers existants avant de développer de nouveaux quartiers. Par exemple, on mentionne, en matière d'urbanisation:

1255 "Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de service et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieues."

De faire des quartiers de banlieue des collectivités viables.

1260 Au niveau des orientations en matière de transport:

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

1265 Une autre orientation:

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

1270 Bref, à la lumière de ces orientations, peut-on encore considérer le prolongement de du Vallon comme un projet prioritaire.

1275 Au niveau de la Ville de Québec, en se fiant sur la planification stratégique qui est actuellement en cours, les orientations à long terme:

"Privilégier l'insertion, la restauration, le recyclage et le renforcement des pôles multifonctionnels comme modes de développement;

1280 "Améliorer l'offre et l'achalandage du transport en commun;

"Améliorer le partage de la voie publique entre les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes."

1285 Au niveau du plan stratégique du Réseau de transport de la Capitale, qui voulait, qui avait comme ambition d'augmenter l'achalandage et la part modale du transport en commun, le Service de l'aménagement du territoire endossait cet objectif.

1290 En favorisant la fluidité automobile avec le projet de du Vallon, et le développement en périphérie, c'est-à-dire au nord de l'autoroute de la Capitale, selon nous, le projet de du Vallon hypothèque l'objectif d'amélioration du transport en commun que la Ville de Québec s'est donné.

1295 Pour revenir aux grandes orientations, je rappellerais les objectifs de Kyoto. Au sujet de du Vallon, je vais citer l'opinion du Bureau sur les changements climatiques du ministère de l'Environnement, je considère que ces citations sont assez intéressantes. Selon eux:

"Tel qu'élaborée, l'étude d'impact ne contient pas – en parlant de l'étude d'impact sur du Vallon – 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 de services de transport en commun de qualité."

1300 On mentionne également que:

1305 "L'étude ne mentionne pas l'impact du projet sur la hausse de véhicules-kilomètres parcourus provoquée par l'établissement de personnes dans des secteurs éloignés des principaux centres d'activités de l'agglomération. La hausse de véhicules-kilomètres parcourus engendre des émissions de polluants urbains générateurs de smog et de gaz à effet de serre."

1310 Passons maintenant aux faiblesses du projet, faiblesses au niveau de la gestion de la circulation. Bon, souvent on s'est trompé dans les termes, c'est quoi du Vallon, un boulevard, une route, une autoroute. Bien pour nous, c'est une quasi-autoroute.

1315 D'abord, c'est définitivement un axe de transit, pas un axe de desserte ni d'accessibilité, ni de services pour les citoyens, c'est fait pour faire passer le plus de véhicules possibles, et puis ça, c'est l'étude d'impact qui le reconnaît.

C'est une géométrie qui favorise justement le fait de faire passer beaucoup de véhicules, par la largeur des voies, par le fait que c'est une fois deux (2) voies avec terre-plein, par les vitesses, celles qui sont affichées et celles qui vont être pratiquées, par les voies de refuge aux intersections, par le nombre limité d'intersections, etc.

1320

Au niveau des débits de circulation, c'est comparable à une autoroute...

PAR LE PRÉSIDENT:

1325

Je fais juste vous rappeler qu'il faudrait conclure bientôt.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

1330

Bientôt, d'accord.

Si on regarde au niveau des débits, au niveau de Lebourgneuf, entre Lebourgneuf et Chauveau, sur le futur du Vallon, quarante-deux mille (42 000). Au niveau de Henri-IV nord, ça c'est pour les projections 2021 à l'étude d'impact, Henri-IV nord, au nord de la Capitale, cinquante-trois mille (53 000). Donc selon nous, c'est comparable.

1335

Les induits de la création d'un nouvel axe routier, on considère que c'est pas pris en considération, c'est le journal Les Affaires qui le dit, là.

1340

Donc il va y avoir une diminution de la congestion de la pollution à court terme, mais à moyen terme, il va y avoir un retour de la congestion et une augmentation plus grande de la pollution.

Donc selon nous, la construction de nouvelles infrastructures routières pour combattre la congestion est une solution qui a à maintes reprises montré ses limites.

1345

Au niveau du développement urbain, on peut revenir au contexte démographique, on parle de treize mille (13 000) nouveaux habitants à Québec en 2021, mais on parle d'installer douze mille (12 000) nouveaux résidents dans Lebourgneuf. Est-ce qu'on veut installer toute cette nouvelle population là dans Lebourgneuf, ou on veut vider un petit peu les autres arrondissements pour mettre du monde dans Lebourgneuf?

1350

La population vieillissante désire se rapprocher du centre et des services. À terme, on peut s'attendre à une augmentation de la disponibilité des maisons unifamiliales. Qu'est-ce qu'on va construire autour de du Vallon, dans les premières couronnes de banlieue. Ce serait peut-être, il faudrait peut-être revitaliser ces secteurs-là, les premières banlieues, Beauport, Charlesbourg, Sainte-Foy, pour installer des nouvelles familles, au lieu de les installer à Lebourgneuf.

1355

1360 Donc selon nous, Lebourgneuf aurait pu à l'époque, et puis pourrait être encore un véritable laboratoire de la banlieue durable. Malheureusement, ce sera pas le cas, par les développements qui sont là.

1365 Point plus important, je vais passer l'exemple du petit Simon, malheureusement, pour montrer que le boulevard du Vallon était pas convivial, mais on va continuer...

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être allez-y vers la conclusion.

1370 **PAR M. CHRISTIAN SAVARD:**

Oui, il me reste deux (2) petits acétates.

1375 Donc nous, ce qui est le plus décevant pour nous, c'est que la manière qu'ont été traités les transports collectifs et alternatifs dans ce projet-là, c'est une solution qui a jamais été considérée. L'étude d'impact contient aucun scénario évaluant les effets d'une amélioration de service de transport en commun.

1380 Au contraire, la détérioration de la situation du transport en commun est prise pour acquise, malgré la volonté des promoteurs d'améliorer la situation. Il y a une absence de planification intégrée, l'avis du RCT n'a été demandé qu'après le dépôt de l'étude, et les études pour voir qu'est-ce qu'on peut faire avec du Vallon, bien là, elles sont en cours maintenant, une fois qu'on est rendu au BAPE.

1385 Donc selon nous, le prolongement de l'autoroute du Vallon est un projet de quarante millions (40 M\$) qui amènera la création d'un nouveau quartier de plus de dix mille (10 000) habitants. Il est regrettable que le réflexe d'aménager en fonction du transport en commun est pratiquement absent de sa planification.

1390 Encore une fois, on va demander au transport en commun de s'adapter au projet au lieu d'adapter le projet au transport en commun.

1395 Pour conclure, pour nous, dans le contexte démographique qu'on a décrit, ce projet est-il une dépense judicieuse dans ce contexte?

1400 La solution viable au problème de congestion, selon nous, c'est le développement du transport en commun. Dans le secteur ici, je vous dirais, c'est probablement au niveau des heures de pointe, développement de navettes rapides entre les principaux pôles d'emploi et les quartiers.

Pour d'autres solutions, je vous réfèrerais à l'annexe de mon mémoire qui est le mémoire qu'on avait déposé dans le cadre des consultations de la ville de Québec.

1405 Est-ce que c'est possible d'améliorer l'aménagement de Lebourgneuf pour en faire une collectivité viable. Malheureusement, c'est plus possible selon nous. Les projets comme les Méandres ou le Faubourg Raphaël sont en cours actuellement, et puis c'est des projets qui insistent sur la construction de maison unifamiliale, qui a montré ses limites au niveau du développement durable.

1410 Donc pour conclure pour vrai, en définitive, à l'ère de Kyoto, nous croyons que le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon constitue une solution d'une autre époque, qui favorise encore l'utilisation individuelle de l'automobile au détriment des transports viables, et c'est pourquoi nous sommes contre.

1415 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1420 Merci à vous.

Je voudrais vous poser une question par rapport à un concept relativement récent, qu'on pourrait associer au nouvel urbanisme.

1425 Plusieurs mémoires, dont le vôtre, ils font des fois explicitement référence ou implicitement référence en disant qu'une des stratégies réside dans la mixité des fonctions, d'une part, et d'autre part, dans une plus grande densification des secteurs, ce qui permettrait donc d'accroître le potentiel qui pourrait, à ce moment-là, être attirant pour l'amélioration du transport en commun.

1430 J'aimerais d'abord avoir votre avis là-dessus. Est-ce que selon vous, c'est quelque chose de vraiment solide, qui devrait être examiné, et si – dépendamment de votre réponse, je vous relancerai avec une autre question!

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

1435 Je vous dirais que oui, c'est quelque chose qu'il faut examiner. La mixité des fonctions et la densité fait en sorte que tout se rapproche. On fait un noyau. Finalement, c'est un peu, on parle souvent de "Transit Oriented Development", finalement c'est des villages où est-ce qu'autour souvent d'un arrêt de transport en commun, avec un transport rapide, on installe les services, et puis on met beaucoup de population. Ça fait en sorte que tout se trouve plus proche.

1440

Les gens peuvent marcher pour la plupart de leurs services, donc à ce moment-là, ils ont pas besoin d'auto, et pour leurs autres déplacements, bien, ça vaut peut-être pas la peine de

1445 s'acheter une auto parce que la plupart des choses, tu peux les faire à pied et puis pour les autres déplacements, bien là, tu utilises le transport en commun. C'est le principal avantage.

1450 Je vais vous avouer que j'ai essayé, j'ai regardé la carte et je me suis dit, bien, pourquoi pas essayer de faire une belle banlieue, développement durable, une banlieue verte avec Lebourgneuf. J'aurais aimé ça arriver avec une alternative, j'étais prêt à essayer, et puis j'ai pas été capable.

1455 J'ai pas été capable parce que le secteur est ainsi fait que de, un, il y a des emprises d'Hydro-Québec partout, c'est très difficile de faire un quartier compact avec ça; de deux, il y a déjà des projets qui sont en cours.

À des endroits, bon moi, j'aurais proposé des choses, mais là, non, c'est vrai, on est en train de construire des bungalows là, ah non, c'est vrai, on est en train de construire des bungalows là. Pour le secteur, malheureusement, c'est plus possible, selon moi.

1460 Donc est-ce qu'il faut vraiment développer Lebourgneuf, est-ce que c'est un secteur à développer, la Ville l'identifie comme un secteur prioritaire, selon nous, ça devrait pas l'être, c'est pas un vrai pôle structurant.

PAR LE PRÉSIDENT:

1465 Donc l'hypothèse d'aménager dans la section nord, le tronçon nord, des logements à plus forte densité, pour vous, ça ne représente pas un plus?

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

1470 Bien, quand on regarde le projet, ce que ça donne l'impression, quand on regarde les logements haute densité, c'est qu'ils vont servir de mur antibruit pour les bungalows qui sont à quelques mètres plus loin. Et puis ça, ça a été dit ouvertement.

1475 Le secteur nord avait un beau potentiel. Dans l'étude d'impact, la firme HBA a déposé un plan, qu'est-ce que ça aurait pu être; et puis ce plan-là était intéressant. Moi, je l'avais regardé, j'avais dit, wow, ça serait le fun un quartier comme ça dans ce secteur-là. Mais ce sera pas le cas, le plan directeur de Lebourgneuf de la Ville, c'est pas ça, et puis si vous allez voir le site internet du Faubourg le Raphaël, le lotissement qui est fait, ce sera pas un vrai quartier mixte, dense, qui favoriserait les transports viables.

PAR LE PRÉSIDENT:

1485 Merci infiniment.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Merci.

1490

CONSEIL DE QUARTIER DE NEUFCHÂTEL OUEST

PAR LE PRÉSIDENT:

1495

Madame Lynn Lejeune, du Conseil de quartier de Neufchâtel ouest.

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

1500

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

1505

Bonsoir madame.

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

C'est ça, moi je représente mon conseil de quartier de Neufchâtel ouest.

1510

LECTURE DU MÉMOIRE

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1515

Merci à vous. Juste une question de clarification. Pour vous, pour votre association, le principal enjeu, c'est un enjeu de sécurité?

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

1520

C'est un enjeu de sécurité mais aussi de circulation problématique aux heures de pointe. L'Ormière est très très congestionné, étant donné que les résidents du secteur de Méandres, boulevard Saint-Jacques aussi, une partie aussi de Neufchâtel est qui descend, pour aller rejoindre l'autoroute, leur seul lien, c'est le boulevard Chauveau-l'Ormière, pour pouvoir aller prendre ensuite de l'Auvergne. Donc c'est très congestionné et ça prend énormément de temps.

1525

Donc l'émission de gaz polluants, les voitures qui sont en ralenti, je vous dirais même que des soirs, ça peut prendre presque facilement quarante-cinq (45) minutes, des fois, partir, si on

1530 part de les Saules, dans les grosses heures de pointe, ça peut prendre quarante-cinq (45) minutes, souvent, avant de pouvoir arriver.

PAR LE PRÉSIDENT:

1535 Mais votre secteur est beaucoup plus proche de...

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

L'Ormière-Henri-IV.

1540 **PAR LE PRÉSIDENT:**

De Henri-IV, vous l'empruntez?

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

1545 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1550 En présence d'un prolongement, est-ce que vous continuerez à emprunter Henri-IV?

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

1555 Nous, moi où je demeure, oui. Mais c'est sûr que les personnes probablement du secteur des Méandres et de Neufchâtel est, eux emprunteraient le lien, donc ça diminuerait le débit de circulation sur le boulevard l'Ormière.

PAR LE PRÉSIDENT:

1560 En Henri-IV?

PAR Mme LYNN LEJEUNE:

1565 Et Henri-IV, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1570 Merci beaucoup, madame.

DIRECTION RÉGIONALE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA CAPITALE NATIONALE

PAR LE PRÉSIDENT:

1575

Alors monsieur Philippe Guerrier, de la Direction régionale de la santé publique de la Capitale nationale.

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1580

Oui, je suis le docteur Prud'homme, coordonnateur de l'équipe santé environnement, à la Direction régionale de la santé publique de la Capitale nationale.

PAR LE PRÉSIDENT:

1585

Docteur Prud'homme?

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1590

Henri.

PAR LE PRÉSIDENT:

1595

Donc je comprends que c'est vous qui allez faire la présentation?

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1600

Une partie de la présentation, étant donné le temps qui nous est alloué, on va aller vite, mais je pense que vous avez eu le temps de prendre connaissance du document.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

1605

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

Je vais commencer en vous citant que l'OMS Europe, en 2004, stipulait qu'une politique de transport soucieuse de la santé décourage le recours à l'automobile et favorise la marche à pied et le vélo, tout en améliorant le transport en commun.

1610

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 2, troisième flèche, milieu du paragraphe

1615 Parce qu'on s'aperçoit que les épisodes de smog vont en augmentant ces dernières années, et ils sont souvent couplés à des épisodes de chaleur accablante.

LECTURE DU MÉMOIRE

1620 **Page 2, fin de la quatrième flèche**

 C'est les variations de bruit sonore qui arrivent subitement ou de façon impromptue.

LECTURE DU MÉMOIRE

1625 **Fin de la page 3**

 On va vous épargner tout le reste, les effets à la santé, on va aller aux recommandations. Les recommandations de la Direction de la santé publique sont les suivantes!

1630 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 21**

Page 22, milieu du dernier paragraphe

1635 Parce qu'on sait que même à soixante-dix kilomètres (70 km/h), les gens, une bonne partie des gens vont aller plus vite.

LECTURE DU MÉMOIRE

1640 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Docteur Prud'homme, il faudrait conclure.

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1645 Oui. Bon, en tout cas, il y a des recommandations en termes de qualité d'air qui reprennent les solutions innovatrices concernant le service de transport en commun, des modes de transport alternatifs, et réduire de manière significative la congestion aux heures de pointe.

1650 On rappelle que le bruit est un problème politique autant que scientifique, et puis que des choix politiques et des compromis, ils doivent être faits avec des compromis de choix politiques et des compromis d'aspect économique et sanitaire.

1655 Il faut veiller à réduire au maximum le bruit communautaire en se basant non pas sur les critères du MTQ, mais sur les recommandations de l'OMS, et la DSP appuie la construction de buttes aux extrémités du boulevard Chauveau et Bastien.

1660

Également, la Ville de Québec et le comité de suivi proposé, on recommande qu'ils effectuent un suivi au niveau du bruit routier réel atteint lorsque le projet sera en place, au niveau des niveaux sonores moyens, que le climat sonore pendant la nuit, et il faudra faire des dénombrements d'événements sonores, de niveau sonore maximum la nuit, aussi.

1665

En matière d'aménagement, d'environnement pour les activités physiques, la DSP recommande de prendre les mesures nécessaires pour que le parc de l'Escarpement demeure une zone récréative de qualité pour la population de l'environnement et qu'on puisse avoir accès à un parc à proximité.

1670

À ce sujet-là, la DSP rappelle que même la ville de Québec a élaboré une politique en ce sens-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, docteur Prud'homme.

1675

J'aimerais tout de suite vous demander votre avis sur les effets cumulatifs de nuisance. Il a été longuement question, lors de la première partie de l'audience publique, et votre collègue, monsieur Guerrier, nous en a longuement parlé, des nuisances associées au bruit, mais qu'est-ce que vous entendez dans...

1680

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

Bien en fait, les nuisances ont des effets sur la qualité de vie, sur le bien-être physique et psychologique, et par conséquent, à moyen et à long termes, peuvent avoir des répercussions sur la santé.

1685

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout à fait. Ça, ça a été bien expliqué lors de la première partie, c'est bien expliqué aussi dans votre mémoire.

1690

Mais qu'est-ce que vous entendez par les effets cumulatifs des nuisances?

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1695

Bien, l'effet cumulatif des nuisances, c'est tout ce qui entoure le bruit communautaire, en particulier, tout ce qui peut entraîner des problématiques santé en termes de qualité de vie, en termes de confort et puis en termes d'effet, je dirais, au début non spécifique au niveau de la santé, mais étant donné qu'on peut avoir une exposition sur le long cours, à ce moment-là, ça fait un effet cumulatif. Un peu comme l'exposition...

1700

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc je comprends que la nuisance, c'est uniquement le bruit, c'est ça?

1705 **PAR M. HENRI PRUD'HOMME:**

Bien, une des nuisances, c'est le bruit. D'autres nuisances de l'effet cumulatif, c'est que si j'ai des polluants dans l'air ambiant, que j'ai des populations qui vieillissent, que je sais que sur mon territoire, il y a de plus en plus de personnes qui ont des problèmes respiratoires, des problèmes d'allergie, à ce moment-là, l'effet cumulatif...

1710

PAR LE PRÉSIDENT:

La pollution de l'air ne serait pas une nuisance, quand même?

1715

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

Pardon?

1720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous n'associez pas la pollution de l'air à une nuisance?

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1725

Bien, c'est une nuisance pour la santé, si je respire des particules dans l'air, si je respire des gaz qui sont néfastes à la santé, ça va avoir des effets de nuisance en fonction des concentrations que j'ai dans l'air ambiant.

1730 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Comment vous définissez une nuisance?

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1735

Bien, une nuisance, c'est quelque chose qui entraîne un effet soit sur le confort de l'individu ou sur la santé d'un individu. Que ce soit sur le plan mental, psychologique ou physique.

1740 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Parce que vous définissiez "nuisance" d'une façon autre que celle que j'interprétais, mais dans ce sens-là, ça va.

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1745

En termes de santé, la notion de nuisance peut être différente que sur d'autres aspects, si on regarde ingénierie ou autre chose, sur des aspects économiques ou sociaux.

PAR LE PRÉSIDENT:

1750

D'accord.

Une petite question pointue sur la sécurité des usagers, vous indiquez que le carrefour de l'autoroute du Vallon-boulevard Lebourgneuf apparaît, pour la DSP, comme le site le plus problématique du projet. Alors je vous demanderais...

1755

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

C'est parce qu'on passe d'un lieu qu'on qualifie d'autoroute qui va devenir un boulevard urbain, et on est à un carrefour où déjà, il y a des pistes cyclables, il y a une intersection achalandée à Lebourgneuf qui est là.

1760

On a également des centres commerciaux qui sont à proximité, donc il y a beaucoup de piétons qui peuvent être appelés à se déplacer d'un centre à l'autre, parce qu'il y a eu une explosion à ce niveau-là.

1765

En ce sens-là, on qualifie que c'est problématique parce que je m'en viens vite sur l'autoroute, et puis "woups", il faut que je prévois une zone de transition pour être capable de faire la transition, et puis je suis pas sûr que le conducteur, même s'il y a un feu de circulation à cet endroit-là, le réflexe va être acquis pour le reste du parcours nécessairement.

1770

PAR LE PRÉSIDENT:

Et qu'est-ce qui pourrait être fait, alors?

1775

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

Bon, c'est pour ça qu'on allait même jusqu'à penser peut-être qu'il pourrait être considéré d'avoir une passerelle à tout le moins, mais ça prend des feux de signalisation pour piétons et puis pour cyclistes, à signalisation numérique, ce qu'on vous a recommandé tantôt.

1780

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Ma collègue voudrait vous poser une question.

1785

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

Bonjour. Vous avez parlé de la loi, l'article de loi 373.

1790 **PAR M. HENRI PRUD'HOMME:**

Oui.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1795

Comment intervenez-vous avec l'article de loi, au niveau des évaluations environnementales, au ministère de l'Environnement, lorsque la Direction est en préparation d'une autorisation ou d'un certificat d'autorisation ou bien d'une recommandation négative, est-ce que vous intervenez avec l'article de loi 373?

1800

Est-ce que vous dites, c'est conforme, c'est pas conforme. Comment est pris en considération, est-ce que vous, vous allez travailler avec les gens qui préparent les certificats d'autorisation pour la recommandation, au niveau de la recommandation?

1805

Parce que là, vous dites, ça contrevient, le projet, par exemple ce projet-là contrevient.

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1810

Oui, c'est-à-dire à des principes fondamentaux de développement durable. Le directeur de santé publique a comme responsabilité d'essayer de prévoir les effets à la santé; et quand il prévoit, dans n'importe que type de projet, qu'il peut y avoir des effets à la santé, il a le devoir de le dénoncer.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1815

Oui, je suis d'accord, oui.

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1820

Et lorsqu'il y a un danger immédiat, il peut intercéder et puis prendre les mesures nécessaires pour que le danger appréhendé, qu'on mette les solutions le plus rapidement pour éliminer le risque appréhendé qui peut entraîner un danger.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1825

C'est ça. Mais est-ce que le chargé de projet qui prépare le certificat d'autorisation demande votre recommandation, votre évaluation?

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1830

Oui, de façon systématique, le ministère de la Santé et des Services sociaux, pour tout projet sur notre territoire, nous envoie une demande d'analyse des projets, pour vérifier les différents impacts à la santé, pour vérifier si le projet a tenu compte aussi de certains aspects qui ont été oubliés, qui pourraient avoir entraîné des problèmes de santé.

1835

Et on rappelle à ces gens-là qu'il y a certains éléments qui doivent être tenus en compte lors de la révision du projet.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1840

Aussi, j'allais parler du comité, mais vous l'avez bien spécifié, que le comité est composé de telle et telle personne, donc il y a quelqu'un de chez vous aussi qui est membre du comité.

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

1845

Oui. Généralement, le rôle de la santé publique, en même temps, c'est le chien de garde, il a le rôle de protection de la santé publique partout où il y a des projets qui sont susceptibles, de par les décisions qui vont être prises, d'avoir des répercussions à court terme, à moyen terme ou à long terme sur la santé, mais généralement, on désire y participer.

1850

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

Et ce comité, est-ce que c'est le comité après les travaux ou durant?

1855

PAR M. HENRI PRUD'HOMME:

Bien généralement, on essaie de suivre les travaux, au moins d'avoir accès à certaines informations sur le développement des travaux, et le directeur de la santé publique, lorsqu'on l'informe qu'il peut y avoir un risque, dans telle ou telle situation, ou il y a eu des modifications du devis, on intervient généralement pour faire des recommandations.

1860

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

D'accord, merci.

1865

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors merci beaucoup, docteur Prud'homme.

1870

GROUPE DE CITOYENS (NES) ENVIRONNEMENTALISTE DE QUÉBEC

PAR LE PRÉSIDENT:

1875

J'appelle maintenant monsieur Jean Cloutier et monsieur Claude Perron, du Groupe de citoyens environnementaliste de Québec.

1880

Il faut préciser que nous venons tout juste de recevoir le mémoire, il est même chaud, donc nous allons en prendre connaissance pendant que vous en faites la lecture. Monsieur Perron, il faudrait que ce document soit aussi déposé auprès de madame Gélinas.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1885

C'est déjà fait, elle l'a reçu avant vous, je m'en excuse de pas avoir suivi le protocole.

PAR LE PRÉSIDENT:

1890

Elle a tous les privilèges dans notre Commission.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1895

Oui, vous avez une équipe formidable, puisqu'effectivement, vous avez accepté ce retard, et nous en sommes très très reconnaissants. Mais en fait, on le serait encore plus le 28 août ou avant, suivant vos recommandations.

1900

Moi, je suis Jean Cloutier, porte-parole du Groupe environnementaliste, Groupe de citoyens-citoyennes environnementaliste de Québec, je suis accompagné de Claude Perron, notre grand coordonnateur pour la coalition, que vous avez entendu tout à l'heure, et grand stratège de notre groupe. C'est avec Claude que nous avons fondé le groupe.

1905

Et j'aimerais tout simplement vous lire le communiqué, qui est une sorte de résumé de notre mémoire, et après ça, j'attaquerai le mémoire en reprenant les points culminants, pour vous laisser la chance de me poser des questions.

LECTURE DU COMMUNIQUÉ

Fin du premier paragraphe

1910

Lors des séances d'information, devrais-je dire.

LECTURE DU COMMUNIQUÉ

Milieu du deuxième paragraphe, (... firme HBA)

1915 Avec laquelle nous sommes entièrement d'accord, et nous ne suggérons pas d'autres études, nous trouvons qu'elles sont suffisantes pour que vous puissiez prendre votre décision finale. Nous proposons donc, comme HBA, la ligne droite.

1920 **LECTURE DU COMMUNIQUÉ**

Début du troisième paragraphe, (... d'une pétition)

1925 D'ailleurs, il y a des choses qu'on n'a pas pu mettre dans notre mémoire parce qu'on n'en avait pas parlé avec une majorité de nos signataires, donc vous avez l'essentiel de ce que les gens ont signé. Quand ils signaient la pétition chez nous, il y avait un texte, on demandait aux gens de lire, il y a plus de cinq cents (500) personnes qui ont signé un contrat que vous retrouvez dans notre mémoire.

1930 **LECTURE DU COMMUNIQUÉ**

Troisième paragraphe, (... Les Saules à Charlesbourg)

1935 Vous verrez, on aime bien nommer les choses par leur nom, on a même une proposition pour le nom du boulevard. Nous voulons aussi bonifier les espaces verts du projet actuel après les audiences, pas juste pendant les audiences, c'est pas une cause pour le BAPE, c'est une cause pour le parc. Alors après les audiences, on veut être capable de répondre aux besoins et de continuer à améliorer la qualité de vie de nos citoyens des secteurs avoisinants l'axe du Vallon.

1940 Si le tracé n'agrandirait pas le parc de l'Escarpement, probablement que Claude et moi, on serait pas ici pour supporter le tracé numéro 1. On le supporte sans condition, mais nous sommes pour l'agrandissement du parc, finalement, et on se sert de l'autoroute, nous, et de l'axe en fait, en boulevard urbain, pour agrandir notre parc qu'on aime tant.

1945 **LECTURE DU COMMUNIQUÉ, dernier paragraphe**

Milieu du dernier paragraphe, (... leurs bacs bleus)

1950 Et je ferai une remarque personnelle ici, Claude la connaît, quand je suis arrivé dans l'appartement que j'ai déménagé justement cette semaine, mais quand je suis arrivé il y a deux (2) ans à mon appartement, je me suis aperçu que personne avait de bac bleu, et c'est un bloc où il y a dix-huit (18) appartements, et puis ceux qui connaissent l'avenue Banville, à Les Saules, derrière le Maxi, il y a une trentaine de blocs appartements comme le mien, personne n'utilise de bac bleu, mais les maisons unifamiliales juste en face des blocs appartements sont obligées d'avoir leur bac bleu.

1955

1960 Alors je me suis plaint à mon conseiller municipal, Gérald Poirier qui était ici tout à l'heure, qui est maintenant président d'arrondissement, et puis ensemble, on a des projets pour essayer de convaincre les gens d'utiliser le bac bleu. Mais j'ai commencé dans mon bac, je me suis fait voler mon bac bleu. Je suis rendu à trois (3) bacs bleus, mais finalement, j'ai déménagé, j'ai acheté la maison de mon père et là, je vais pouvoir utiliser mon bac bleu comme je le veux. On est ce genre d'environnementaliste là, monsieur Zayed, monsieur le Président.

1965 **LECTURE DU COMMUNIQUÉ, milieu du dernier paragraphe**

Fin du communiqué

1970 On veut pas de résidences, nous, on veut de l'espace vert tout le long. Quand on va arriver, quand on va sortir de l'autoroute pour rentrer dans notre boulevard, on n'aura que du vert de chaque côté, jusqu'au pont. Après ça, bien, il faut bien financer la route avec les développements résidentiels.

1975 Donc pour répondre aux AmiEs de la terre, oui, route, auto, banlieue, j'ajouterais pour notre qualité de vie, pour le bien commun de notre environnement communautaire. Nous sommes des verts de la banlieue – je vais laisser le commentaire que j'avais écrit, puisque c'est pas à propos – mais nous sommes des verts de banlieue, et je veux pas entrer en conflit avec les verts du Vieux-Québec, nous sommes des environnementalistes, oui. Et j'aurai la chance de le décrire dans mon mémoire personnel jeudi, quel type d'environnementaliste je suis.

1980 Donc d'entrée de jeu, il n'y a pas de forêt urbaine dans le tracé prévu depuis quarante (40) ans, mais une aire à occuper pour le bien des citoyens, une aire qui était une friche agricole.

LECTURE DU MÉMOIRE

1985 **Fin du premier paragraphe**

Une route, ça va dans les deux (2) sens!

LECTURE DU MÉMOIRE

1990 **Fin de la page 3**

1995 Et c'est un endroit où on aime bien aller faire du ski de fond l'hiver et aller taquiner la truite quand on enensemence, et c'est ces temps-ci qu'on enensemence la truite. Je connais de beaux endroits aussi pour camper ma tente.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 5

Milieu du quatrième paragraphe, (... nous sommes déjà en ville)

2000 Et on en a déjà parlé pendant les séances d'information, nous sommes exactement dans le centre-ville.

LECTURE DU MÉMOIRE

2005 **Fin de la page 5**

L'étalement urbain, c'est la Côte-de-Beaupré, Portneuf, Stoneham et puis au-delà des rivières.

2010 Les jeunes, vous savez, délaissent le transport en commun contre leur volonté et s'endettent pour acheter une voiture. Moi-même, quand je suis venu aux séances d'information, il y a un mois, je suis venu en autobus; ça a été un peu décourageant, je peux vous le dire, puisque je suis parti dans le centre-ville et j'ai été mal indiqué. Je me suis acheté une voiture depuis, une voiture sport!

2015 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 6, dernier paragraphe**

Fin de la page 6

2020 Pour les jeunes travailleurs, c'est la même chose, aux Galeries de la Capitale. On est allé à la Commission de transport présenter un mémoire, avec le directeur général même des Galeries de la Capitale qui nous disait qu'ils ont des difficultés de recrutement pour des gens qui demeurent dans le coin de Neufchâtel et Loretteville, parce que ça prend tellement de temps en autobus, deux (2) autobus, des fois il faut passer par Charlesbourg ou par le terminus Les Saules pour se rendre à la ligne droite, à vol d'oiseau, qui est l'axe du Vallon. Alors c'est pour les travailleurs, pas juste pour les étudiants, là. Quand on travaille au salaire minimum, on n'a pas les moyens d'acheter une voiture sport.

2025 Des services à domicile moins efficaces. On parlera pas des pompiers ici, on n'a pas de preuve, les études sont pas encore terminées.

2030 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 7, point 3.2**

Milieu du premier paragraphe

2035 C'est quoi, toi, la rue qui va être le raccourci pour aller chez vous? Non, mais ce sera facile pour les gens d'expliquer, tout simplement, pour les ambulanciers aussi, évidemment.

2040 Donc c'est incroyable le nombre de livreurs, des gens, des camionneurs, des automobiles à qui on doit expliquer les détours qu'il faut prendre, et n'oubliez pas, nous sommes les amis de l'air, et chaque détour, on sait que c'est de l'émanation de gaz carbonique, monoxyde de

carbone, et nos AmiEs de la terre nous ont dit tout à l'heure que c'était même treize (13) décès, on sait pas en combien d'années mais en tout cas, ça crée des maux.

2045 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 8, deuxième paragraphe**

Page 8, point 3.3, fin du premier paragraphe

2050 Surtout quand ils viennent de l'extérieur, bonne chance! Quoique le cellulaire, c'est très pratique maintenant, avec le cellulaire, on peut indiquer, où est-ce que vous êtes rendus, vous tournez à droite. Ça nous aide un peu, quand même, la technologie. On est progressiste!

LECTURE DU MÉMOIRE, page 8, dernier paragraphe

2055 **Fin de la page 8**

La ligne droite, dans un milieu de trou de beigne, il y a rien de mieux!

2060 Une crainte constante pour la sécurité de nos enfants! Je vais éviter, j'ai parlé de ça tout à l'heure avec beaucoup d'émotion, mais j'ai entendu, par le directeur de l'Académie, c'est malheureusement trois (3) blessés à son école seulement. Il y en a peut-être d'autres qui ont pas été rapportés, mais on souhaite pas ces choses-là.

2065 Une indisposition constante pour la santé. Un degré de pollution plus élevé par la lenteur de la circulation et un coût économique qui y est attaché, évidemment. L'étude, et tout ce qu'on a entendu aux séances d'information nous porte à croire qu'effectivement, il y a un impact environnemental, un impact sur l'air, et il y a plein de contraintes environnementales qui nous portent, nous, en tant qu'environnementalistes, à aller se positionner, à venir devant vous vous dire qu'on ne veut pas déménager, en fait, on veut rester ici.

2070 Alors vous n'êtes pas sans connaître le flux et la densité de circulation entre le cul-de-sac actuel à Lebourgneuf et le boulevard Bastien, ça a été quand même assez bien dit. Je vais...

PAR LE PRÉSIDENT:

2075 Oui, j'allais vous demander si vous pouvez conclure.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

2080 Alors je vais conclure en laissant tomber notre aspect économique mais en me concentrant sur le parc de l'Escarpement qui est le nerf de la guerre, si j'entends bien. Une partie seulement à conserver; bien voyons donc!

LECTURE DU MÉMOIRE, page 11

2085 **Page 11, troisième paragraphe, (... pour deux champignons)**

Et moi j'ai un arbre que j'aime beaucoup, l'aubépine, et à ce temps-ci, on peut ramasser les fleurs et en faire des tisanes, et ça a des effets bénéfiques pour le coeur. C'est une de mes amis environnementaliste avec qui, on a fait un disque d'ailleurs sur l'environnement, qui me parlait de ces avantages-là.

2090 Alors en conclusion, nous croyons que le tracé du boulevard des Deux Rivières permet de concilier les deux (2) points de vue. Nous voulons également que le boulevard intègre le concept de vie communautaire interquartier respectueux de l'environnement.

2095 Je tiendrais en conclusion donc à vous dire que l'humain, dans son environnement immédiat, doit être considéré avant toute autre considération. On vous dit ici que les humains sont plus importants que les animaux, même si nous en sommes. Notre intelligence nous permet de construire des routes.

2100 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 12, Conclusion**

Page 12, dernier paragraphe, (... de surveiller ensemble)

2105 D'ailleurs j'ai offert à Simon, le biologiste, d'aller marcher dans le parc avec lui cet été et il semble avoir accepté, donc j'ai bien hâte d'aller marcher avec lui, voir la qualité du parc et comment on va pouvoir ensemble l'agrandir et que la population du Vieux-Québec, du coin ici, tous les environnementalistes en sortent gagnants pour l'ensemble de la population de Québec.

2110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci beaucoup monsieur Cloutier, monsieur Perron, mais j'aurai une (1) ou deux (2) questions quand même.

2115 Tout d'abord une précision. Quand vous dites, dans le titre de votre communiqué, que vous êtes favorable au tracé initial, qu'est-ce que vous entendez par "initial"?

PAR M. JEAN CLOUTIER:

2120 Celui d'il y a quarante (40) ans.

PAR LE PRÉSIDENT:

2125 C'est pas un jeu de mots, là.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

L'option 1.

2130 **PAR LE PRÉSIDENT:**

L'option 1 telle que modifiée le premier soir?

PAR M. JEAN CLOUTIER:

2135

Oui, oui, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2140

Donc "initial" réfère à ça?

PAR M. JEAN CLOUTIER:

2145

Oui, merci de le préciser.

PAR LE PRÉSIDENT:

2150

D'accord.

Ensuite, le boulevard urbain écologique, j'ai presque souri quand j'ai lu le terme, parce qu'en fait, il y a un des mémoires, un expert en aménagement, en architecture, qui disait que boulevard urbain, c'est un pléonasme parce qu'un boulevard ne peut être qu'urbain.

2155

Alors là, vous dites, boulevard urbain écologique mais je vous demanderai juste de le définir un peu.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

2160

C'est le mixte. Comme je vous disais tout à l'heure, entre le boulevard Lebourgneuf et le pont de la rivière du Berger, il n'y a aucune construction résidentielle, il y a l'espace du parc de l'Escarpement, mais il y a un espace qu'il faut zoner vert, c'est pas encore fait, ça. Il faut qu'on aille au fond de vos recommandations pour que la Ville statue et fasse un règlement pour zoner vert cette partie-là.

2165

Donc c'est une façon d'améliorer l'espace vert. On parle ici en termes d'hectares, on coupe deux hectares (2 ha), on agrandit de neuf hectares (9 ha). Donc on a sept hectares (7 ha) de plus; ce sept hectares (7 ha) de plus là, si on l'aménage, on y plante nos emblèmes nationaux, le bouleau jaune, qu'on y fasse l'aménagement paysager qui encourage la visite du

2170 parc et la régénérescence et la vie végétale et animale dans le parc, eh bien, on aura une partie écologique.

2175 L'autre partie où on a une certaine discussion, peut-être que Claude pourrait ajouter, c'est que entre Chauveau et Bastien, il est prévu une zone résidentielle à haute densité, alors nous, on a déjà commencé à discuter avec les gens mais on veut pas retarder les décisions pour ça, mais nous, on sait qu'après les audiences du BAPE, on continuera notre combat pour améliorer les espaces verts.

2180 Donc on pourrait peut-être suggérer que tout le long, entre Chauveau et Bastien, il y ait plus d'espace vert de prévu, dans la zone prévue haute densité. À la limite, Claude...

PAR M. CLAUDE PERRON:

2185 En fait, on sait qu'entre Chauveau et Bastien, il y a deux (2) bandes, là, à peu près de trente (30) mètres de chaque côté, on veut les garder, on veut pas qu'il y ait de l'habitation, tu sais, à quatre-cinq (4-5) étages, là.

2190 On veut tout simplement – nous autres, ce qu'on veut, tu sais, c'est une vision qu'on a. Et puis je pense qu'on partage la même vision, tous les citoyens des différents secteurs veulent que ce soit une rue où on va se fréquenter, où ça va être animé, où on va voir des arbres. On verra pas des blocs, là, c'est pas ça qu'on veut.

On veut être pas dans le bois, là, mais on veut sauvegarder la nature, on veut faire des petits parcs, des aires de détente.

2195 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc vous êtes d'accord avec le tracé initial, mais pas avec ce qu'il comporte.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2200 Non. S'ils veulent faire du développement tous azimuts, là, ça on est contre.

PAR LE PRÉSIDENT:

2205 Juste une dernière question, si vous me permettez, qui me vient à l'esprit à cause de votre titre "Des citoyens environnementalistes progressistes". Je me dis, votre combat, si je peux me permettre le terme, pour la réalisation du prolongement de du Vallon, il est visible, et je me demandais quel effort vous avez consacré pour votre autre volet d'environnementaliste quand vous avez dit: nous réclavons l'amélioration du transport en commun par la création des futurs métrobus, etc., etc.

2210

Est-ce que vous avez fait des démarches qui sont à peu près semblables aux démarches que vous avez faites dans le dossier présent, des présentations?

2215 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Oui, oui, nous sommes allés à la Commission de transport, au Centre Lucien-Borne, présenter un mémoire oralement, et on a déposé une liste de recommandations, comment la qualité de vie des citoyens de notre quartier dépendait de la construction de l'axe du Vallon pour améliorer le service du transport en commun.

Mais un de nos plus grands argumentaires, et monsieur Claude Cantin, il est supposé vous présenter un mémoire là-dessus.

2225 **PAR M. CLAUDE PERRON:**

Mais ce mémoire-là va vous être présenté par un citoyen environnementaliste au cours des deux (2) prochains jours. C'est à l'intérieur de son propre mémoire.

2230 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais au-delà de cette activité ponctuelle, est-ce qu'il y a d'autres démarches, plus structurées, pour promouvoir le transport?

2235 **PAR M. CLAUDE PERRON:**

Le premier comité de du Vallon, on avait fait une démarche, et on n'avait même pas de métrobus, et suite à cette démarche-là, on en a eu un.

2240 Et c'est sûr que nous autres, on est quand même jeune comme organisme, là. La coalition, ça fait seulement deux (2) mois, les comités, c'est quand même six-sept (6-7) mois, et maintenant, on sait où on va, et on va faire – on va aller dans ce sens-là.

2245 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Mais pour le transport en commun, vous savez, c'est parce qu'il est pas élaboré là-dedans, mais on est pour la création de parcobus, au bout du boulevard Bastien, ça a été discuté avec d'autres comités.

2250 Il y a des choses qu'on avait dans notre mémoire qu'on a laissées à d'autres pour la coalition. Mais effectivement, c'est un argument important pour nous, les parcobus, d'avoir un terminus tout près du Wal-Mart, Lebourgneuf, sans entacher le terminus de Les Saules, parce que celui de Les Saules est quand même une extrémité ouest importante. Il y a le terminus

2255 ouest de Charlesbourg, mais on verrait à Lebourgneuf une plaque tournante, à la fin de l'autoroute et au boulevard Lebourgneuf, pour avoir un terminus et donc une amélioration.

2260 On ne peut pas avoir l'amélioration du transport en commun sans l'axe du Vallon, puis on ne peut pas avoir l'augmentation de la population sans l'axe du Vallon non plus, pour justifier les transports en commun. Ça, on se l'ai fait dire, c'est pour ça que nous, on veut avoir des résidences quand même en assez grand nombre pour justifier le nombre et d'avoir enfin notre métrobus.

PAR LE PRÉSIDENT:

2265 Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2270 Monsieur Cloutier, justement, sur le transport collectif, vous suggérez la création du futur métrobus, ainsi que certains incitatifs que vous venez de mentionner.

Est-ce que ça suffit? D'après vous, est-ce que les résidents du secteur seront aptes à utiliser le transport collectif?

2275 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

2280 Oui, bien il y a des gens, on a un citoyen qui, par cause de maladie, a pas pu présenter son mémoire, monsieur Yvon Bertrand, qui s'est joint à nous parce qu'effectivement, lui, il a décidé de vendre sa maison parce qu'il ne pouvait pas aller travailler en autobus. Ça existe, des gens comme ça.

2285 Et puis il y a un autre citoyen, aussi, monsieur Alain, j'oublie son nom de famille, qui effectivement, il y a une dizaine d'années, a dit, j'avais acheté une maison parce qu'on avait promis du Vallon, quand j'ai vu que ça avançait pas puis ça se ferait pas, j'ai vendu ma maison.

2290 Et même en vélo, l'été les gens veulent aller travailler en vélo, mais ils peuvent pas le faire, parce qu'il faut tellement faire de détour, il y a pas de piste cyclable à propos, donc si on pouvait avoir au moins une piste cyclable et puis une allée pour les autobus, ce serait intéressant.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2295 Je vous certifie qu'avec du Vallon, ça va tout changer. Les gens, actuellement, prennent pas cet autobus-là parce que c'est inefficace. C'est pas parce qu'ils veulent pas le prendre, cet autobus-là, c'est parce qu'il est pas efficace. Ils attendent seulement que du Vallon, et puis pensez-vous qu'ils sont intéressés à s'acheter une voiture. Ça coûte cher.

Ils sont au niveau de leurs études, ils commencent à travailler.

PAR LE PRÉSIDENT:

2300

Prenons la question autrement, je pense que la question est très importante. Dans les secteurs à très forte densité de population, la part modale du transport en commun a baissé de seize pour cent (16 %) à dix pour cent (10 %) en dix (10) années. La part modale du transport en commun dans votre secteur, elle est de cinq pour cent (5 %).

2305

Alors la question de ma collègue, en admettant qu'il y ait uniquement, ce qui n'est pas négligeable, mais uniquement du transport en commun qui favorise son utilisation par une plus grande efficacité, est-ce que vous croyez vraiment que pour les gens de votre communauté, de votre secteur, ce serait suffisant pour les inciter à laisser leur auto pour prendre l'autobus et augmenter la part modale de façon un peu significative?

2310

PAR M. JEAN CLOUTIER:

2315

Vous savez, j'ai travaillé comme fonctionnaire pendant deux (2) ans au ministère des Affaires municipales, j'étais porte-parole là-bas, et il y a un an, on a proposé de déduire la passe d'autobus directement dans notre paie. Et je peux vous dire, dans mon environnement immédiat, à la Direction des communications, on a doublé l'utilisation de l'autobus.

2320

Et puis quand on signait, c'était pour un an, on pouvait pas dire, je vais prendre la passe juste pour un mois. Vous savez, quand on doit déduire sur la paie, il y a les ressources humaines et puis les grandes fonctions administratives qui ont fait en sorte qu'il fallait prévenir deux (2) mois à l'avance si on arrêtaient l'entente, il fallait signer au moins pour un an.

2325

Bien, je peux vous dire que moi, effectivement, dès ce moment-là – bon, on avait aussi un crédit, ça nous coûtait moins cher que si on l'achetait nous-même, et en plus, il était déposé sur notre bureau quelques jours avant. Souvent, quand on l'achète nous-même, on l'oublie. C'est un incitatif que nous avons recommandé dans la Commission de transport qu'on a participé.

2330

Avoir su que vous aviez des questions là-dessus, on aurait rajouté en annexe, et puis on pourrait peut-être vous le livrer, en annexe, notre mémoire qu'on a déposé à la Commission de transport, où il y a un groupe qu'on aime beaucoup, d'environnementalistes, qui avait présenté un mémoire avec une liste, en fait les leaders, j'oublie le nom mais les gens je suis certain de ce côté-là connaissent le nom, il y avait une série d'une dizaine d'incitatifs dont déduire, avoir la passe déduction d'impôt, il y avait une dizaine de recommandations qu'on avait tous acceptées, qu'on a rajoutées à notre mémoire.

2335

Mais celle que moi je trouvais efficace, je l'ai vécu, on peut au moins doubler, si les fonctionnaires, aussi, il y a pas seulement que le ministère des Affaires municipales comme ministère, il y a des ministères beaucoup plus importants, comme celui du Transport justement, je

2340 sais pas, peut-être qu'eux aussi ont cette technique-là ou cet incitatif-là, mais ça, ç'en est un que je recommanderais fortement pour l'avoir vécu, on pourrait certainement doubler l'utilisation avec ça.

2345 Et on parlait aussi d'avoir des parcobus gratuits, qui coûteraient rien à la Ville, les propositions que j'ai entendues, c'est sur les terrains des centres commerciaux qui existent déjà, comme le Metro Gagnon, il y a des possibilités d'utiliser une partie du stationnement privé des centres d'achats actuels pour encourager les gens à parquer leur auto là, dans les parcobus.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2350 Juste pour terminer, personnellement, je peux pas dire que j'étais un environnementaliste. Tu sais, les "babyboomers", on n'a pas eu cette éducation de base. Moi, j'ai pris l'autobus parce qu'on a décidé, à un moment donné, de deux (2) voitures, de prendre une voiture. Ça a pas été facile, mais je l'ai fait pendant sept (7) ans, jusqu'à ma retraite.

2355 Et c'est des petits gestes comme ça qui m'ont amené, j'ai commencé à faire mon compost, j'ai commencé, et c'est comme ça que j'ai découvert, finalement, que je pouvais apporter. Et puis c'est dans ce sens-là que du Vallon, pour moi, ce n'était plus une construction de route comme avant, et c'est pour ça qu'on a eu une vision, et on tient à cette vision-là.

2360 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci beaucoup, messieurs.

2365 Nous prenons une pause de dix (10) minutes et nous reviendrons

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2370

REPRISE DE LA SÉANCE
GILLES GILBERT

2375

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appelle monsieur Gilles Gilbert.

2380

PAR M. GILLES GILBERT:

Alors bonsoir, mon nom est Gilles Gilbert, et j'habite la rue Marie-Parent depuis 1976, soit vingt-huit (28) ans. Et peut-être que vous allez me demander pourquoi j'ai choisi Marie-Parent, pourquoi j'ai choisi le quartier, bien sûr, on m'avait promis du Vallon dans deux (2) ans.

2385

Bon, je vais parler en mon nom, mais je suis certain que ça représente l'opinion de bien des citoyens et citoyennes du coin, parce que, bon, j'ai été conseiller municipal pendant neuf (9) ans, pendant huit (8) ans, de 81 à 89, et je représentais précisément le quartier où nous sommes présentement, qui s'appelait Charlesbourg ouest à ce moment-là. Et bien sûr que c'était un dossier que je devais traiter.

2390

Alors je suis pour le prolongement de du Vallon pour les deux (2) raisons suivantes!

2395

Premièrement, empêcher l'étalement urbain en fermant le trou de beigne. Moi, il m'apparaît que c'est logique que la Ville de Québec, dans son expansion, commence par fermer ce trou de beigne avant d'ouvrir des secteurs plus au nord. Je pense que le secteur d'ici est prêt pour le développement, alors ça limite l'étalement urbain parce que je pense qu'on est plus près de la ville de Québec d'ici que d'aller se construire à Stoneham.

2400

Et deuxièmement, limiter les déplacements automobiles en créant un lien nord-sud. Moi, je vois pas la logique écologique de passer par Charlesbourg pour aller à Sainte-Foy. Je pense qu'il y en a qui l'ont dit tantôt, on veut la ligne droite, le plus court chemin entre deux (2) points, c'est la ligne droite, alors à ce moment-là, ça limite les déplacements.

2405

Bon, je suis un ami de la terre aussi, moi je pratique l'agriculture écologique depuis de longues années, je fais mon jardin, je fais mon compost, etc. Et aussi, je veux vivre en ville. J'habite la ville de Québec par choix.

2410

En 1974, quand je suis venu m'installer ici à Québec, j'arrivais d'un stage en Afrique et je suis venu m'établir à Québec au lieu de retourner au Saguenay dont je suis originaire. Donc j'avais fait le choix de vivre en ville, et ce qui m'amène au coeur du présent débat.

2415

Ici, il ne faut pas oublier qu'on discute d'une ouverture d'une rue, en plein centre d'une ville. Et là, je suis heureux d'en parler, parce qu'après le 20 juin, peut-être que ce sera plus vrai, mais ici, à l'endroit où nous sommes, nous sommes au centre géographique de la ville de

Québec. Mettez un compas, la pointe sèche ici, ouvrez-le de dix kilomètres (10 km), et vous allez tout couvrir, toute la ville de Québec habitée. Alors donc, on parle de l'ouverture d'une rue dans un centre urbain.

2420 Mais ça fait tellement longtemps qu'on parle de ce projet, on a fait des expropriations, que les terres repoussent, même qu'une forêt réapparaît, mais c'est une friche, il faut pas oublier, c'est une friche. Et pour bien comprendre ce qu'est une friche, je vais vous donner un exemple. Enlevons l'asphalte du boulevard Charest, passons la charrue, attendons trente (30) ans, eh bien, on va avoir ce qu'on a présentement ici, sur ce qui a été exproprié pour du Vallon.
2425 Attendons quatre cents (400) ans, puis on va retrouver la forêt de Champlain! La nature est comme ça!

Bon! Alors qu'est-ce qu'on veut faire de la ville de Québec, est-ce qu'on veut en faire un zoo ou si on veut un développement urbain. Et ici, si vous permettez, je vais me prendre un peu
2430 d'eau, je vais vous raconter une petite anecdote, qui date des années trente, ça se passait dans une petite paroisse de Charlevoix, et là, les paroissiens payaient des messes pour que les ours arrêtent de dévorer les moutons. Alors un bon dimanche, le curé monte en chaire, alors il dit à ses ouailles, il dit, écoutez là, arrêtez de payer des messes pour que les ours ne dévorent pas les moutons, les ours sont à leur place, c'est vous autres qui êtes pas à votre place.

2435 Bon ici, c'est un peu l'inverse. Qu'on arrête de nous casser les oreilles avec la faune, avec les animaux sauvages qui se sont installés sur notre territoire, ce sont eux qui sont pas à leur place. On parle d'une ville, ici, on parle d'un aménagement urbain. Alors il me semble que c'est place aux citoyens, place aux citoyennes qui veulent habiter ce coin-là.

2440 Alors comme je disais au début, bien, j'ai choisi Québec pour vivre en ville. Si j'avais voulu vivre dans un village forestier, je serais retourné dans mon village natal. Mais c'est pas le choix que j'ai fait.

2445 Et voyez-vous, je viens vous parler de du Vallon ce soir, de cet axe nord-sud qui n'existait pas dans mon temps, quant à moi, c'est sûr que je suis rendu à la retraite, les pires inconvénients sont passés. Quand j'ai affaire à aller à Sainte-Foy, je peux attendre que l'heure de pointe soit passée. Mais je parle pour la génération future, et je dois dire que dans la rue où j'habite, les
2450 rues autour, il y a un changement de la garde. Vous avez des jeunes ménages qui s'installent, je vois passer des jeunes adolescents-adolescentes dans la rue, alors je ne voudrais pas que ces jeunes-là aient à vivre les mêmes inconvénients que moi.

Bon, la prospection sur le transport nous projette environ dans vingt-cinq (25) ans. Que
2455 seront nos autos dans vingt-cinq (25) ans, aussi, comment sera organisé le transport en commun. J'en suis un, je suis favorable au transport en commun, ça me fait plaisir de le défendre. Mais on peut pas répondre aujourd'hui, la technique évolue tellement vite, on peut pas répondre comment seront faites les automobiles, comment seront faits les autobus, etc.

2460 Mais une chose qu'on sait par exemple, qu'on peut affirmer, les autos et les autobus
rouleront sur une route et le plus court chemin entre deux (2) points restera toujours la ligne
droite. Alors ce qu'on décide aujourd'hui, de faire un lien nord-sud, c'est sûr qu'on se trompe pas.
La technologie du futur certainement va l'utiliser.

2465 Alors tant qu'à moi, que cette route soit construite selon les normes du ministère de
l'Environnement, en protégeant la faune et la flore, et je serai satisfait.

2470 En terminant, j'aimerais faire une mise au point concernant ce projet. Certains groupes
s'opposent au nom de grands principes écologiques. Je dois dire que je n'aime pas les prêchi-
prêcha ni ceux qui n'appliquent pas leurs grands principes à leur propre conduite.

En novembre dernier, en passant sur le boulevard Lebourgneuf, j'ai vu traîner ce que je
croyais être un chiffon blanc. Alors je l'ai ramassé, par souci d'écologie, et j'ai trouvé, voilà ce
que c'était, c'était une banderole qui prônait un SOS, qui disait...

2475 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous demande de parler au micro, si possible.

2480 **PAR M. GILLES GILBERT:**

Oui. Alors voyez-vous, c'est un groupe qui venait nous dire quoi faire dans notre coin,
mais qui ont pas eu, qui ont pas adapté leurs actes à leur discours et sont venus polluer notre
environnement en laissant traîner leur banderole.

2485 Alors voilà un peu le témoignage que je voulais faire. J'ai pas fait de rapport écrit, je suis
certain que vous m'en voudrez pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

2490 Pas du tout. Non ça va, de toute façon, je précise pour tout le monde qu'un mémoire oral
est tout aussi valable qu'un mémoire écrit, donc il y a aucun problème.

Je voudrais vous poser une question. Si vous aviez su, vous avez dit il y a vingt (20) ans
que vous avez acheté?

2495

PAR M. GILLES GILBERT:

Vingt-huit (28) ans.

2500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vingt-huit (28) ans. Si vous aviez su qu'il n'y aurait pas de prolongement de l'axe du Vallon, est-ce que vous auriez acheté là?

2505 **PAR M. GILLES GILBERT:**

Bon, ça aurait été une interrogation sûrement, parce que n'ayant pas d'axe du Vallon, ça limite les transports. Alors à ce moment-là, évidemment avec du Vallon, c'était un attrait, parce que j'avais de jeunes enfants, en tout cas, je voulais qu'ils étudient jusqu'à l'université, et à ce moment-là, bien, avec du Vallon, le chemin était plus direct pour l'université. J'aurais hésité.

2510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et qu'est-ce que vous recherchez, en allant là-bas?

2515

PAR M. GILLES GILBERT:

Je recherchais, c'est un beau coin ici, on est près de la nature, il y a beaucoup de milieux naturels, comme la rivière du Berger, la rivière Saint-Charles. Et ce n'est pas tellement loin non plus du centre-ville, ça voyage bien. Ça, tant qu'à moi, aller dans le Vieux-Québec, ça voyage bien; d'ailleurs, le système d'autobus est fait comme une roue, des axes qui s'en vont dans le Vieux-Québec.

2520 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2525

Est-ce que vous craignez que la présence du prolongement, avec la densification de la population, entraîne une modification de la qualité de vie que vous recherchez, finalement, quand vous aviez décidé d'y aller vivre, il y a vingt-huit (28) ans?

2530 **PAR M. GILLES GILBERT:**

Bien écoutez, oui, un peu. Certainement, parce que moi, je fais de la raquette l'hiver, bon, je vais faire de la raquette dans le coin de la rivière du Berger, dans les champs, alors je suis seul, là. Et je suis comme en forêt, là. Mais je suis dans une ville, je trouve normal que – non, je trouve plutôt anormal que tout ce terrain-là soit développé.

2535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais remettons-nous il y a vingt-huit (28) ans, ce que vous recherchez, c'était ce qu'on appelle de façon un peu classique le modèle banlieue?

2540

PAR M. GILLES GILBERT:

Oui, oui, effectivement, oui.

2545

PAR LE PRÉSIDENT:

Ma question, c'est ceci: avec une route, un boulevard urbain, écologique ou autre, alors avec une route, le prolongement, évidemment il est porteur aussi de modifications importantes au niveau du modèle que vous aviez en tête lorsque vous avez aménagé là.

2550

Est-ce que ça pourrait entraîner un changement qui vous pousse à décider d'aller un peu plus haut, pour retrouver la banlieue que vous aviez il y a vingt-huit (28) ans, sachant que vous alliez faire juste un trois (3) minutes de plus en auto pour aller rejoindre le boulevard du Vallon?

2555

PAR M. GILLES GILBERT:

Non, non. C'est sûr qu'avec le temps, aussi, on évolue, je suis prêt à accepter que la ville, ce n'est pas un champ de marguerites! C'est-à-dire que dans une ville, il va y avoir une certaine densité. Alors je suis prêt à accepter qu'ici – parce que la densité amènera des avantages, aussi, amènera justement un meilleur transport en commun.

2560

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais vous aviez été vivre là-bas à cause de cette faible densité?

2565

PAR M. GILLES GILBERT:

Oui, oui, oui. Mais remarquez qu'où j'habite, sur la rue Marie-Parent, ça m'affectera pas directement, non plus.

2570

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

2575

ROBERT MARTEL

2580

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Robert Martel.

PAR M. ROBERT MARTEL:

2585

Monsieur Zayed, madame Bouguettaya, madame Gold, bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2590

Bonsoir à vous.

PAR M. ROBERT MARTEL:

2595

Mon nom est Robert Martel, j'ai cinquante-six (56) ans. Je demeure à Loretteville depuis ma naissance. Alors là, je n'ai pas déménagé depuis quelque temps, ne me posez pas la question, est-ce que je vais déménager si jamais, non, mes racines sont trop profondes, je demeure à Loretteville encore.

PAR LE PRÉSIDENT:

2600

Je peux vous assurer que mes questions sont en général, à quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99 %), très adaptées.

PAR M. ROBERT MARTEL:

2605

J'en doute pas. Vous m'avez déjà répondu que vos neurones étaient très aiguisés.

PAR LE PRÉSIDENT:

2610

J'espère que vous en avez eu la preuve; sinon, ne me le dites pas!

PAR M. ROBERT MARTEL:

LECTURE DU MÉMOIRE

2615

Fin de la page 3

Alors si on peut avoir une belle vue sur le centre-ville de Québec, il y a pas beaucoup d'arbres dans le coin.

2620

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 4, fin du deuxième paragraphe

2625

Là, il y a une petite annotation, je vais revenir plus tard avec un texte d'une de mes élèves.

LECTURE DU MÉMOIRE

2630 Et avant de vous dire merci de votre attention, j'aurais ici, je vous disais que j'enseignais à des élèves de PÉI, et j'ai un texte qui est très court, je vais prendre quelques secondes à peine pour le lire, qui s'appelle "L'eau", tout simplement "L'eau", écrit par une fille de treize (13) ans. Je lui ai demandé la permission bien sûr, parce qu'elle a droit à ses droits d'auteur, elle m'a dit, mets-moi seulement dix pour cent (10 %) de plus à l'examen et ça va bien aller!

2635 Alors elle s'appelle Maude Lalancette, elle demeure à Loretteville, c'est écrit bien sûr avec des mots de treize (13) ans, il faut la comprendre, mais c'est quand même la version textuelle et intégrale de son travail. Alors "L'eau".

LECTURE DE L'ANNEXE 1

2640 Alors c'était le texte de Maude Lalancette. Et je peux vous dire que cette semaine également, est-ce par subconscient, je leur ai montré un film que vous avez sûrement déjà vu, qui s'appelle "L'homme qui plantait les arbres", de Frédéric Bach.

2645 Tout à l'heure on disait que le parc de l'Escarpement également était côtoyé, était visité par certains élèves, nous, à Loretteville, c'est le parc Chauveau; Chauveau est beaucoup plus grand, plus vaste, ainsi de suite, mais on pourrait quand même dire – je sais qu'à Neufchâtel également, les élèves de PÉI, on a des cours qui sont donnés par les professeurs attirés en ce sens-là, et il y a une faune et une flore qui est exploitée dans nos cours là-dedans.

2650 Alors merci de votre attention.

PAR LE PRÉSIDENT:

2655 Monsieur Martel, je peux vous dire une chose, c'est qu'une pensée aussi touchante de la part d'une jeune finit par nous donner espoir dans les générations futures.

Alors madame Gold, ma collègue, aurait quelques questions à vous poser.

2660 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Monsieur Martel, vous suggérez une bande d'au moins cinquante mètres (50 m) de chaque côté du boulevard projeté. Je vous demande le pourquoi de ces bandes, est-ce pour des raisons esthétiques, est-ce que ce sont pour des raisons de climat sonore?

2665 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

Même pas climat sonore. Je dirais qu'à Loretteville, nous avons l'avantage d'avoir un corridor, une piste cyclable qui s'appelle le Corridor des cheminots, et le Corridor des cheminots

2670 étant une ancienne voie ferrée, les wagons des voies ferrées n'avaient pas accès, il y a personne qui pouvait voir les gens de chaque côté, maintenant quand nous circulons à bicyclette ou à pied, ou encore en patin à roulettes, on a malheureusement trop de facilité à voir ce qui se passe chez l'un et chez l'autre.

2675 Mais le Corridor des cheminots ne peut pas passer ailleurs que sur l'ancienne voie ferrée. Alors que là, on est en train de planifier l'infrastructure de du Vallon, alors il me semble que là, on pourrait prévoir une certaine bande au point de vue intimité, strictement par respect humain des personnes qui sont à côté, qui eux-mêmes vont peut-être se planter des arbres, bien sûr, mais il n'en demeure pas moins que leur résidence, c'est leur résidence, je n'ai pas accès à ça.

2680 Si je veux déambuler, si je veux aller dans une piste cyclable, c'est mon droit, je vais là pour voir ça, et non pas pour aller, excusez l'expression québécoise, aller mémérer, voir ce qui se passe dans la cour du voisin. Alors c'est la seule raison.

2685 Alors on bénéficierait encore d'un cinquante mètres (50 m) de végétation, OK, de chaque côté, et les résidents, malgré ce que les promoteurs voudraient, les promoteurs, eux autres, vont toujours vouloir construire, construire et construire, mais quelque part, s'il y a une volonté politique et intelligente à la fois, on pourrait facilement réserver ce corridor-là de chaque côté.

2690 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Est-ce que ça veut dire alors que vous proposez d'éliminer la construction de logements de haute densité? Est-ce que c'est implicite dans votre suggestion?

2695 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

2700 Du tout. Moi, je ne suis pas architecte, je ne suis pas urbaniste non plus, il y a des gens beaucoup plus compétents que moi. Mais je me dis que comme être humain, si les logements de haute densité sont de cinquante mètres (50 m) plus loin, quelque part, et de réserver cette zone-là, j'y tiens mordicus à cette zone-là, on peut quand même construire quelque chose de basse densité, moyenne densité et haute densité, plus on va vers le nord plus la haute densité va arriver là, mais je tiens à ne pas voir ce qui se passe.

2705 Je suis d'accord, c'est une voie routière, mais on n'est pas là pour faire du tourisme chez les citoyens à gauche et à droite. On est là pour profiter de l'air, il va y avoir de l'air pur, même si ça va être un boulevard urbain, alors c'est strictement au point de vue d'intimité, OK, et non pas au point de vue écologie et ainsi de suite, là, par respect.

2710 Je n'aimerais pas, moi, être construit et voir – peut-être vous jouez au golf parfois, il y a certains, malheureusement il y a certains clubs de golf qui ont construit en pleine forêt, quelque part, et là, on a construit carrément à l'endroit où on va frapper nos balles, on voit les gens qui

mangent sur leur barbecue, j'ai pas d'affaire à voir ça, moi là. Pourquoi vous avez pas, je sais pas moi, tassé ça un petit peu de quelque cinquante mètres (50 m).

2715 Je me sens mal à l'aise, des fois, c'est vrai que je joue mal, eux autres peuvent me voir aussi, là, mais c'est une question d'intimité, tout simplement.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2720 Est-ce que vous suggérez que ces cinquante mètres (50 m) soient laissés dans leur état existant ou vous suggérez qu'ils soient aménagés?

PAR M. ROBERT MARTEL:

2725 Bien, qu'ils soient aménagés, parce que si ça reste dans l'état existant, ça va être de la friche. Alors moi, j'aimerais qu'il y ait des plantations, un peu de la même façon qu'ils vont augmenter la végétation entre le parc de l'Escarpement jusqu'au pont, c'est ce qui est prévu dans le neuf pour cent (9 %), alors les mêmes architectes paysagers prévoient aménager différentes végétations dans ce coin-là. Et puis ça coûterait pas cher, c'est de la végétation, puis ça grossirait, on parlait d'années, à court terme et à long terme, ça va se développer.

2730 Parce que si on le laisse à l'état actuel, ce n'est pas beau, ce n'est pas beau. Dans mon deuxième mémoire qui arrive tout à l'heure, il y a des personnes qui ont témoigné, des personnes de calibre qui ont témoigné qu'il y a pas grand-chose là, c'est de la friche; de la friche, c'est de la hauteur de la table, c'est pas ça que je veux, moi. Je veux de la belle végétation, des arbres.

2735

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci, monsieur Martel.

2740

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Martel, merci beaucoup.

2745

SIMON THIBEAULT

PAR LE PRÉSIDENT:

2750

Monsieur Simon Thibeault.

PAR M. SIMON THIBEAULT:

2755 Bonjour. Bien tout d'abord, je vais me présenter, comme ça a déjà été fait, étudiant à la maîtrise en écologie végétale et biologiste, Simon Thibeault.

J'ai été très heureux d'apprendre, dans l'avant-dernière présentation, que la ville est là depuis plus longtemps que la forêt, vraiment, ça m'a impressionné, mais je vais commencer avec la description de mon mémoire.

2760 Bien, c'est quelque chose qui est trop long, je pense, à expliquer ici, je vais juste en faire un petit résumé, je pense que ça va être pas mal mieux!

2765 Le phénomène de l'étalement urbain a déjà provoqué des conséquences néfastes pour l'environnement dans le secteur; je le sais, j'ai que vingt (20) ans, et j'ai déjà vu les différences. Tout ce qui s'appelle le Méandre, autrefois était la forêt, et puis je me souviens, j'allais me promener là, je faisais plein de choses là-bas, et puis maintenant, je peux plus, parce que c'est tout rendu des maisons et puis que ma forêt est maintenant limitée à à peu près quatre cents hectares (400 ha).

2770 Aussi, bien, il y a de nombreuses infrastructures commerciales érigées en bordure de la forêt, je pense qu'elles sont très évidentes sur le boulevard Lebourgneuf, et puis la voie d'accès qui conduit à cet écosystème menace déjà l'écosystème forestier par une pollution sonore et atmosphérique qui est grandissante.

2775 Ce que je demande, c'est que cette forêt soit conservée intacte dans sa taille et son état actuel. Pourquoi, c'est parce que je considère que le prolongement de l'autoroute du Vallon conduira à la destruction à long terme de cet écosystème, et mes principaux arguments sont les suivants!

2780 Sa dimension est comparable à celle des plaines d'Abraham et ce, selon l'étude Poulin et Thériault, 96, c'est pas moi qui invente ça, là, c'est en quelque part.

2785 Il s'agit d'une érablière à noyer et à tilleul qui est à la limite nordique de son aire de répartition, ce qui veut dire qu'on est vraiment au maximum de son aire de répartition et qu'elle se diminue en densité et surtout en distribution, je sais pas si on peut vraiment dire ça, parce que dans le fond, elle est vraiment pas fréquente dans le secteur, on est au maximum de sa répartition.

2790 C'est une forêt qui date de l'époque coloniale, je l'ai moi-même datée par dendrochronologie avec des souches qui étaient environ à dix mètres (10 m) de profondeur et aussi des souches en surface, j'ai eu des dates, environ 1608, ce qui date vraiment de l'époque coloniale. Parce que c'est important de noter que souvent, dans une forêt, c'est pas l'arbre vivant

2795 qui est le plus important mais souvent l'arbre mort, principalement par décomposition et plein de cycles, mais je pense que ça vaut pas la peine de s'attarder là-dessus.

2800 Le noyer est un indicateur de sols riches et profonds, ce qui veut dire un humus forestier riche en matières organiques, plus de trente pour cent (30 %), et qui est très épais. Il y a des friches, des arbres bicentenaires, des arbres fruitiers, de l'ail des bois qui est une espèce protégée que j'ai moi-même observée, et deux (2) espèces de champignons observés nulle part ailleurs au Québec, qui ont été observés par le docteur Yves Piché, mycologiste du Centre de recherche de biologie forestière de l'Université Laval, et par Bruno Boulet, qui est auteur du dernier livre qui vient de sortir, Les Champignons de l'Est du Canada. C'est eux-mêmes qui me
2805 l'ont confirmé.

2810 Des oiseaux de proie, des renards, des chevreuils fréquentent le site, on dénombre plus de quatre-vingts (80) espèces d'oiseaux, quatorze (14) espèces d'amphibiens et de reptiles, et plusieurs autres espèces d'animaux et de poissons, tout ça selon l'étude d'impact sur laquelle reposent ces audiences publiques.

2815 Cette forêt vit donc aussi en équilibre avec le système aquatique de la rivière du Berger, qu'elle abrite et protège. Un réseau de sentiers sillonne déjà le site et présente un intérêt inestimable pour les ornithologues et mycologistes.

Cette forêt constitue donc un des derniers vestiges d'écosystème forestier complet et intact en milieu urbain québécois, et ce milieu urbain unique, tant par la richesse de sa faune et de sa flore que par ses paysages et son accessibilité, qui est très simple, en automobile, en autobus, à bicyclette, est intimement lié à la qualité de vie des citoyens.

2820 Maintenant, on va plus rentrer vraiment dans le mémoire, je vais vous sauter la partie "Identification des composantes par volet" qui, je crois, ne mérite aucune présentation, pour passer à l'analyse critique du milieu humain.

2825 Suite à une analyse des composantes du milieu humain, j'ai regardé la description et l'évaluation des impacts considérés par l'étude d'impact. D'une part, la traversée de la forêt de l'Escarpe représente un impact négatif fort, même sans tenir compte des impacts de la fragmentation sur la diversité, ce que je vous ai expliqué plus tôt dans la journée, donc sur ce que l'homme peut observer dans cette forêt, en donnant vraiment un usage anthropomorphique à
2830 cette forêt.

Même aussi, on parle de passage supérieur qui favoriserait la faune, sauf qu'il y a plusieurs travaux qui ont été faits dans le parc de Banff, dans l'ouest du Canada, qui prouvent que ces passages supérieurs là ne font que nuire principalement surtout aux petits mammifères, parce qu'ils se trouvent à avoir à passer dans des corridors où les prédateurs sont capables de deviner ça. Bien c'est sûr, dans l'ouest, on n'a pas les mêmes prédateurs qu'ici, mais on le voit quand même, ce phénomène-là, on le vit aussi dans le secteur de la ZEC Onatchiway, environ
2835

2840 une heure et demie (1 ½) au nord de Chicoutimi, il y a des études qui ont été faites là aussi, sur lesquelles on voyait que les passages supérieurs ne faisaient que nuire et même, affectaient les populations de petits mammifères.

2845 Il y a des perturbations des résidents lors des travaux, et puis ces perturbations-là, eh bien, on les a jugées de faible à moyen avec un impact résiduel. Or, étant moi-même un résident, je sais très bien que les perturbations que je vais subir lors de ces travaux-là vont être beaucoup plus grandes que de faible à moyen, comme on le dit ici, et puis même pour le climat sonore, dans cette étude, on considère que c'est un impact jugé moyen.

2850 Si je me souviens du 4 mai dernier, du 1^{er} mai, 1^{er} ou 4 mai, je me souviens plus trop, la première partie qu'on a eue, le gros des commentaires, le gros des questions étaient sur le climat sonore et les gens n'arrivaient vraiment pas à comprendre quelle était la nature de cet impact-là. C'était vraiment un problème qu'on a eu, je m'en souviens.

2855 Si on passe maintenant à l'analyse critique du milieu nature, où c'est qu'on a fait encore une analyse des composantes pour finalement tomber à la description et l'évaluation des impacts considérés, on voit que le déboisement initial est inhérent à la construction d'une route et jugé comme étant un impact moyen.

2860 Dans ce projet, il constitue l'impact majeur. C'est vraiment de ce déboisement-là que vont découler la plupart des problèmes, que ce soit l'érosion des berges en bordure de la rivière au niveau de la construction du pont, que ce soit lorsqu'on arrive avec les problèmes de fragmentation dont j'ai parlé, les diminutions d'espèces, tout découle de ce déboisement-là et on ne juge cet impact-là comme étant que moyen.

2865 Surtout aussi, le gros du problème, plusieurs espèces menacées ou vulnérables non prises en compte par l'étude, mais pourtant mentionnées par les listes du Centre de données sur le patrimoine naturel de Québec, ne sont pas prises en compte dans cette étude. J'en ai plusieurs exemples, je sais pas, juste pour vous en nommer quelques-unes, bien, l'ail des bois dont je vous ai parlé tout à l'heure, la pie-grièche migratrice, le cyripède royal, le cyripède tête-de-bélier, en tout cas, plein d'autres espèces qui sont jugées comme étant menacées ou protégées, et puis bien, elles sont pas tenues en compte dans cette étude d'impact.

2870 Donc bref, au niveau de l'habitat faunique, on peut noter un impact très fort que sera la perte d'habitat pour les différents mammifères, oiseaux, amphibiens et reptiles.

2875 De plus, il est fort probable que plusieurs espèces présentes en ce moment, et qui ne sont pas jugées menacées ou quoi que ce soit, ne peuvent pas s'adapter à ces nouveaux changements-là, les nouveaux changements que vont apporter la construction de cette route qui va menacer, par le fait même, l'équilibre de l'écosystème.

2880 Un autre impact, la construction riveraine et l'infrastructure de traversée, bien, le pont qui traverse la rivière du Berger, le bouleau jaune est un arbre d'intérêt très présent sur les rives de la rivière du Berger risque d'être fort perturbé par la construction du pont, puisque la plus grande densité de bouleau jaune se trouve au secteur. Il y a une prucheraie, je crois qu'on dit, ou pruchaie, en tout cas, de la pruche du Canada, il y en a pas mal dans ce secteur-là, et le bouleau
2885 jaune se trouve juste de l'autre côté. Il faudrait le voir, mais il va être totalement affecté par la construction du pont. Et encore ici, ça, c'est un impact qui n'a pas été tenu compte dans l'étude d'impact.

2890 Cette construction va également remettre en suspension des sédiments dans l'eau de la rivière qui nuiront à la fosse à poisson présente et aux frayères si les travaux sont effectués en période de fraie. Autres choses qui ont difficilement été tenues en compte.

2895 Un ruisseau tributaire de la rivière sera également touché, une traverse étant construite par-dessus. Or, dans cette étude, je sais pas à quel temps on l'a faite, on l'a peut-être faite en plein milieu de l'été où c'est que c'était sec, mais on ne parle même pas de ce ruisseau-là.

2900 Donc en conclusion, la forêt urbaine qui sera morcelée dans ce projet est la dernière forêt de ce type au Québec. La dénaturaison causée par le passage et la pérennité de l'autoroute ne pourra être atténuée ou compensée totalement.

2905 L'affluence des citoyens par l'augmentation de l'accessibilité au parc, et même par le fait qu'on veut faire des sentiers avec un agrandissement du parc dans ce projet-là, va entraîner – risque d'augmenter et d'altérer l'écosystème en entier. On le sait, l'humain n'est pas le plus grand collaborateur de la nature lorsqu'il s'y retrouve.

2910 Il y a des alternatives pourtant qui existent, c'est d'investir dans des solutions durables et non des problèmes durables. Le renforcement des axes métrobus express, toutes des idées qui ont été développées aux dernières audiences publiques sur le transport en commun, je pense qu'on vous en a beaucoup parlé, ici je pense pas que ce soit nécessaire que je vous en rappelle, il y a beaucoup d'alternatives qui existent.

2915 Une, malheureusement, n'a pas encore été tenue en compte – avant ça, je voulais juste vous rappeler quelque chose! Il y a des choses qui m'ont tracassé un peu dans ce qu'on a dit tout à l'heure, en offrant une voie qui permet un délai diminué pour se rendre à un même endroit, je ne crois pas que l'on peut envisager que les gens vont plus prendre l'autobus si c'est plus rapide de prendre l'automobile pour se rendre au même endroit.

2920 Et puis il y a même plusieurs études qui le prouvent, la construction d'une route diminue la part modale pour justement l'utilisation du transport en commun.

Pour en revenir justement à une alternative qui n'a pas encore été envisagée mais que je vous ai présentée dans mon mémoire, elle découle de la comparaison avec un autre projet

semblable, le prolongement de l'autoroute 73 de Charlesbourg à Stoneham. Dans ce cas-ci, on avait encore une fois à faire passer une autoroute en zone urbaine; bon, moins urbaine, en zone forestière, pardon, forestière mais différemment de ce qu'on a actuellement parce que, bien, c'est la sapinière à bouleau blanc qu'on a jusqu'à à peu près, bien, peut-être pas au cinquante-deuxième parallèle mais en tout cas à peu près dans ces limites-là, disons le quarante-neuvième.

Il y a toujours pas eu de développement urbain en bordure de la route. Pourquoi, c'est parce qu'on a fait un zonage qui ne permet pas ce développement-là. Donc on peut comprendre qu'il y a une certaine pression sociale, je pense qu'on l'a bien vu ce soir, pour avoir cette route-là. Mais est-ce que le développement urbain est vraiment nécessaire en bordure de cette route-là.

Ce qui peut être envisageable, c'est de ne pas développer toute la forêt qui se trouve à être alentour de la route que l'on va faire passer, ce qui minimiserait les impacts du développement justement ultérieur, parce que ce développement fait partie des objectifs de l'étude d'impact; l'objectif numéro 3, "Consolider la trame urbaine et le développement du secteur Lebourgneuf", va complètement à l'encontre de l'objectif numéro 4, qui est de respecter l'environnement et le développement durable, que je vois affiché là.

C'est donc dans ce sens-ci qu'il pourrait être fortement envisageable de s'inspirer de ce projet en empêchant le développement résidentiel subséquent par un zonage approprié.

De plus, puisque les friches constituent des milieux extrêmement riches, au contraire de ce que bien des gens croient, ayant été engraisées par des engrais agricoles pendant de nombreuses années, il serait possible d'y planter de nombreux arbres et arbustes afin de satisfaire la demande pour un beau paysage de certaines personnes, et ainsi d'agrandir la superficie boisée, d'améliorer le paysage autour de cette route.

De cette façon, l'écosystème de l'Escarpement pourrait se maintenir dans une certaine mesure, peut-être pas au même état qu'il est là mais tout de même se maintenir contrairement à se limiter à une bande riveraine de quatre-vingt-dix mètres (90 m) d'ici 2021.

Donc pour finir ça un petit peu plus rapidement!

2955

LECTURE DU MÉMOIRE, page 25, point 7.2

Page 25, fin du deuxième paragraphe

Comment évaluer, dans notre société moderne et de développement, une perte, si elle ne peut se chiffrer en argent.

LECTURE DU MÉMOIRE

2965 **Page 26, première phrase (... Si la première priorité...)**

PAR LE PRÉSIDENT:

Il faudrait vraiment conclure.

2970 **PAR M. SIMON THIBEAULT:**

Oui. Si la première priorité est la santé, pourquoi s'entêter à vouloir polluer la région et diminuer la qualité de vie de toutes et de tous.

2975 Je pense que ça, je vous l'ai déjà dit, le reste, de toute manière. Ce qu'il est important de comprendre, je crois, c'est que les objectifs manquent totalement de cohérence entre eux, de vouloir respecter l'environnement et de vouloir par la suite, autour d'une route, développer un secteur urbain, c'est de réduire justement la forêt à des bandes riveraines.

2980 Des bandes riveraines, on en voit, on peut aller à l'Île René-Levasseur, actuellement ils en laissent des supers de belles bandes riveraines. Sauf que ça a l'air d'être un grand désert avec des petites bandes sur le long des routes pour respecter des normes, c'est vraiment ça, des normes qui sont tirées d'un manuel de foresterie.

2985 Et puis c'est la même chose ce sur quoi on s'inspire là-dedans. Donc il est clair que la solution de rechange présentée dans ce mémoire, l'amélioration du réseau du transport en commun, constitue la solution la plus écologique et la plus responsable en vertu du Protocole de Kyoto et des conclusions du rapport Bruntland sur le développement durable. La solution aussi de zoner anti-urbain, si on peut dire ainsi, autour de la route, constitue aussi une alternative très
2990 facilement envisageable.

Mais comme je vous le dis, la solution la plus idéale serait le transport en commun, mais elle exige un changement vers le transport en commun, un changement possible mais très exigeant pour la Ville de Québec.

2995

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Thibeault.

3000 Juste avant de vous poser des questions sur le projet, une question d'intérêt, de curiosité scientifique, je dirais, la dendrochronologie à laquelle vous avez fait référence, c'est une technique qui permet de mesurer l'âge de l'arbre dans des racines d'arbres morts?

PAR M. SIMON THIBEAULT:

3005

Non, au collet, je sais pas si vous savez c'est quoi le collet, c'est le bois de tige, le bois de racine. Le transfert entre les deux (2), il y a comme des différences dans la porosité du bois

qu'on voit, et puis aussi si on est chez les résineux, les canaux résinifères sont différents, on peut facilement le voir, ce collet-là.

3010

Quand on arrive au collet, ce qu'on prend, on fait une carotte si c'est un arbre vivant ou sinon, on le coupe pour sortir une galette; vous avez sûrement déjà vu des galettes avec tous les beaux cernes, là. Là, on est capable de dater l'âge avec le nombre de cernes. Sauf que parmi ces cernes-là, il y a ce qu'on appelle des cernes pâles. Des cernes pâles, pour chaque région, on a une chronologie de ces cernes pâles là.

3015

Donc on sait, exemple, un très connu, c'est en 1816-1817, on a un cerne pâle; on sait qu'on en a un aussi en 1874. Qui sont liés à des périodes climatiques très facilement reconnaissables.

3020

En prenant ces cernes pâles là et puis en les rentrant dans notre chronologie que nous, on a établie avec nos cernes sur notre échantillon, on peut être capable non seulement de dire l'âge mais dire à quelle période il a vécu. Ça, c'est la dendrochronologie.

3025

Et puis avec l'épaisseur des cernes, on peut même dire le climat et puis plein d'autres choses.

PAR LE PRÉSIDENT:

3030

Merci. Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3035

Monsieur Thibeault, vous faites mention de restreindre ou même d'empêcher le développement résidentiel par le zonage approprié. Alors les trente mille (30 000) nouveaux logements requis d'ici 2021, où suggérez-vous qu'ils soient localisés?

PAR M. SIMON THIBEAULT:

3040

J'ai pas nécessairement les compétences pour voir bien où placer ça, mais je pense que dans les présentations qu'on a vues avec Accès Transports viables, on nous a bien expliqué qu'il était possible de faire ce développement-là en ville actuellement, et puis aussi, qu'il y avait des secteurs qu'il était encore possible de développer sans même pousser au nord, là, sans même tomber dans la sapinière à bouleau blanc dont je vous parle, et puis de pousser encore les limites de la ville toujours plus grandes pour favoriser l'étalement urbain.

3045

Il y a encore des secteurs en ville qui permettent un développement sans nuire à l'environnement, et tout simplement par des fois l'augmentation des résidences à haute densité au lieu d'avoir juste des maisons unifamiliales un peu partout.

3050

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

3055 Monsieur Thibeault, vous suggérez des nouvelles lignes de transport public ainsi que certains incitatifs. Je vous pose la même question que j'ai posée à monsieur Cloutier et monsieur Perron plus tôt ce soir, est-ce que ça suffit?

3060 D'après vous, est-ce que les résidents du secteur seront prêts à laisser leur auto à la maison? Parce que selon le MAM, quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des déplacements dans la ville de Québec se font par l'automobile, et c'est une tendance qui est en croissance.

Alors est-ce qu'il y a de l'espoir?

PAR M. SIMON THIBEAULT:

3065 Il y en a peut-être au fond de moi, mais en réalité, j'ai comme un peu de misère à croire au fait que pour de vrai, les gens vont utiliser l'autobus. Pour plusieurs raisons: le prix est constamment en croissance, ça coûte de plus en cher pour avoir le même service et puis même, je vous dirais, le service diminue, et puis ça nous coûte plus cher.

3070 Ça fait que là, essayer de trouver le lien, ça, ça m'encourage déjà, même pas moi, que ça me prend juste quinze (15) minutes en autobus me rendre à l'université, à la prendre. Mais je la prends quand même.

3075 Et puis ce qui arrive après ça, aussi, comme vous disiez, le service en tout cas, je sais pas si vous avez déjà pris la 60, mais c'est un autobus qui fait des zigzags comme ça, c'est vraiment mal fait. Ce que ça prendrait, je sais pas comment dire ça, totalement remodeler le service de transport en commun, et puis en faisant ça, je pense qu'on serait capable, oui, d'atteindre les objectifs, permettre ça.

3080 Mais c'est je pense pourquoi, dans mon mémoire, je vous ai présenté une autre alternative que le transport en commun. Parce que même un peu, je pense que je le vois bien, que la population de la ville de Québec est pas une population qui va utiliser le transport en commun et puis qui tient vraiment à sa petite auto pour se déplacer, on a juste à le juger au nombre d'autoroutes qu'on a à Québec, je pense que ça le fait voir très bien qu'on aime bien gros les automobiles pour se promener.

3085 Je veux dire, essayez de vous rendre en quelque part à Québec sans prendre une autoroute, là, à moins d'aller chez votre voisin ou quelque chose du genre, là, c'est bien difficile.

3090 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Merci, monsieur Thibeault.

PAR LE PRÉSIDENT:

3095

Je peux vous dire que nous sommes arrivés du centre-ville à ici sans aller sur l'autoroute, je peux vous rassurer.

PAR M. SIMON THIBEAULT:

3100

Vous avez dû virer pas mal!

PAR LE PRÉSIDENT:

3105

Je sais pas par où on a passé! C'est notre secrétaire qui nous a amenés.

PAR M. SIMON THIBEAULT:

3110

C'est bon, je veux savoir ce chemin-là!

PAR LE PRÉSIDENT:

3115

Alors merci beaucoup, monsieur Thibeault.

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE LORETTEVILLE/PRO DU VALLON

PAR LE PRÉSIDENT:

3120

J'appelle maintenant monsieur Robert Martel, du Regroupement des citoyens de Loretteville/Pro du Vallon.

PAR M. ROBERT MARTEL:

3125

Alors monsieur le Président, mesdames les Commissaires!

LECTURE DU MÉMOIRE

3130

Page 7, fin de l'avant-dernier paragraphe

Alors côté socioéconomique, bravo pour ça encore.

LECTURE DU MÉMOIRE

3135

Page 8, fin du troisième paragraphe, (... selon le tracé initial)

Ou encore le premier tracé qui prolonge directement du Vallon et non pas par l'hypothèse numéro 2.

3140 Et je voudrais rajouter la recommandation, la même que tout à l'heure, qu'on réserve des bandes de cinquante mètres (50 m), les fameuses bandes pour l'intimité des résidents de chaque côté de du Vallon.

3145 Alors je vous remercie de votre attention.

PAR LE PRÉSIDENT:

3150 Merci à vous. J'aimerais vérifier une chose immédiatement avec vous, avez-vous modifié le texte de votre mémoire vers la fin?

PAR M. ROBERT MARTEL:

Non.

3155 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En tout cas, mon texte n'est pas conforme, vers la fin. J'aimerais tantôt...

PAR M. ROBERT MARTEL:

3160 Je peux vous donner celui-ci.

PAR LE PRÉSIDENT:

3165 Bien, si vous pouvez aller voir la coordonnatrice, vous assurer que le texte que nous avons est complet.

PAR M. ROBERT MARTEL:

3170 Est-ce que je pourrais savoir, est-ce que j'ai dit des faussetés ou quelque chose?

PAR LE PRÉSIDENT:

3175 Non, non, non. Vous avez ajouté des éléments que je n'avais pas. Mais j'aimerais juste que vous vous assuriez auprès de la coordonnatrice parce que votre mémoire, il va être rendu public, le promoteur l'a, les personnes-ressources des différents ministères l'ont aussi, donc...

PAR M. ROBERT MARTEL:

3180 Mais dans mon mémoire, moi je n'ai pas la recommandation mais je la fais verbalement, la recommandation d'avoir deux (2) corridors...

PAR LE PRÉSIDENT:

3185 Vos derniers paragraphes, je les ai pas, en tout cas. En tout cas, je vous demande juste de vérifier ça avec la coordonnatrice, ce serait bien aimable à vous.

3190 Je voudrais aussi profiter, vous qui vivez ce trajet-là, d'après ce que je comprends, depuis plus d'une cinquantaine d'années, à tout le moins plus d'une quarantaine en auto ou quelque chose de ce genre, quelle a été la fluctuation dans la durée des congestions sur Saint-Jacques?

PAR M. ROBERT MARTEL:

3195 Bien plus, je dirais, plus la volonté politique de la Ville de Québec, qui était de revitaliser son centre-ville, plus cette volonté politique était présente, plus l'achalandage s'est fait sur le boulevard Saint-Jacques.

3200 Veux veux pas, quand les institutions déménagent dans le centre-ville de Québec et non pas en périphérie – tout le monde aurait préféré que ces établissements-là qui sont rendus, l'informatique ou peu importe ce qui se construit avec subventions de la Ville de Québec, ça oblige, ça autorise nécessairement les gens à se diriger dans le centre-ville de Québec ou en périphérie, Sainte-Foy, ainsi de suite.

3205 Alors ce qui aurait été idéal pour moi, c'est que les villes en banlieue puissent bénéficier de succursales, n'importe quoi, pour dégager. Les gens, c'est pas par plaisir, le matin, qu'ils doivent prendre leur véhicule; je suis sûr que les gens préféreraient aller en bicyclette, en passant, bientôt c'est le mois de la bicyclette...

PAR LE PRÉSIDENT:

3210 Mais la durée de la congestion moyenne, pour vous, vous qui souffrez de ça, c'est quoi la durée, quand vous êtes là, cinq (5) minutes, dix (10) minutes, quinze (15) minutes, vingt (20) minutes?

3215 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

3220 La congestion, ça dépend. Moi, je pourrais ne pas avoir aucune congestion. Si je partais à six heures (6 h) du matin, OK, je n'aurais aucune congestion. La congestion va vous être confirmée par tous ceux qui le prennent, ça peut être parfois une demi-heure sur le boulevard Saint-Jacques, comme ça peut être parfois trois quarts d'heure.

Il suffit d'un simple accident...

PAR LE PRÉSIDENT:

3225 Non, non, mais en dehors des accidents, c'est quoi la fourchette, là, des congestions, ça peut être de combien de minutes à combien de minutes?

PAR M. ROBERT MARTEL:

3230 De combien de minutes! Ça ne peut pas être inférieur à – je parle seulement du boulevard Saint-Jacques...

PAR LE PRÉSIDENT:

3235 Oui, oui.

PAR M. ROBERT MARTEL:

3240 ... ça ne peut pas être inférieur à trente (30) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

De congestion à tous les jours?

3245 **PAR M. ROBERT MARTEL:**

À tous les jours, matin et soir. Je dis pas ce soir, quand je vais repartir, là, il y aura pas de congestion, c'est sûr et certain. Mais quand on parle d'heures de congestion, c'est ça, c'est routinier.

3250 C'est sûr et certain qu'en période, comment dirais-je, estivale où les gens sont en congé, les étudiants ne vont plus à l'université, au cégep, ainsi de suite, c'est plus fluide. Mais dix (10) mois sur douze (12), c'est pour ça que je vous dis – et là, la Ville de Québec a décidé de construire et veux veux pas, et c'est normal aussi, quand on est une administration municipale et politique, non seulement on a le devoir, on a le droit mais on a le devoir également de voir à ce que nos citoyens paient le moins de taxes possibles, OK, là.

3260 Et ce ne sont pas les batraciens et les chevreuils qui vont payer les taxes, OK, quelque part. Alors on a un trou de beigne quelque part, et ce trou de beigne là, malheureusement, depuis quelques années, n'a pas été développé. Et là, la Ville de Québec, je pense qu'elle est en droit de le développer.

PAR LE PRÉSIDENT:

3265 Monsieur Martel, merci infiniment.

CLAUDE BELLEY

3270

PAR LE PRÉSIDENT:

Une dernière personne vient de s'ajouter à notre liste qui était déjà assez longue, c'est monsieur Claude Belley, qui aimerait faire un mémoire oral. Bonsoir monsieur.

3275

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Alors moi, j'utilise le transport en commun pour aller au travail. Disons que ça part du Lac-Saint-Charles, la 382, on a un bon service, sauf par exemple la liaison avec la 7, la liaison est pas toujours bonne. Alors le Réseau de transport de la Capitale, il aurait à améliorer l'affluence des 7, pour drainer un peu plus de population qui utilise les autobus. Alors il y aurait des choses à faire de ce côté-là.

3280

PAR LE PRÉSIDENT:

3285

Et vous travaillez au centre-ville, c'est ça?

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Non, moi je travaille à la Pointe de Sainte-Foy, près de Cap-Rouge. Ça fait que c'est un bon trajet. C'est sûr que si je prendrais l'auto, ça me prendrait à peu près quinze-vingt (15-20) minutes, là ça me prend quarante-cinq (45) minutes.

3290

Mais je suis prêt à le prendre, de toute façon on rencontre des amis.

3295

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça vous prendrait quinze (15) minutes pendant les heures de trafic?

3300

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Oui, vingt (20) minutes, peut-être.

PAR LE PRÉSIDENT:

3305

Pendant les heures de trafic?

PAR M. CLAUDE BELLEY:

3310

Oui, oui, c'est ça. D'ailleurs, je l'ai déjà testé, c'est ça.

3315

Alors disons que je voudrais parler aussi, une personne qui se disait environnementaliste, j'ai de la misère à concilier son idée, qui disait qu'il a acheté une auto sport, qu'il respecte l'environnement. Et souvent, l'auto sport a des bruits parce qu'il y a des silencieux modifiés, souvent, alors c'est très bruyant.

3320

Alors c'est pour ça qu'avec l'autoroute du Vallon, si ces personnes-là utilisent l'autoroute du Vallon, ça va être très bruyant. Et puis disons que vous avez des ambulances, aussi, qui utilisent les autoroutes, vous avez les pompiers aussi. Vous avez aussi, l'hiver, les camions de déblaiement. Alors donc, c'est sûrement bruyant.

3325

Parce que moi, je pense, j'avais déjà fait une intervention dernièrement, et je demeurais près de l'autoroute Laurentien, alors j'ai eu deux (2) maisons, alors première maison, disons vu qu'il y avait trop d'affluence, j'ai monté plus haut, parce que j'étais plus près de la sortie Jean-Talon, alors c'était très tranquille, et puis au cours des années, ça l'a accentué.

3330

Alors je présume que du Vallon va aller pareil, parce qu'on parlait à un certain moment d'un bassin de quatre mille (4000) personnes qui pourraient l'utiliser, après ça on est tombé à dix mille (10 000), là on parle de soixante-dix mille (70 000). Alors d'année en année, ça va avoir une affluence croissante.

3335

Donc le bruit va aller en s'accroissant et donc, ça va affecter notre sommeil. Parce que moi, je demeure ici, dans le secteur. Alors moi, j'ai déménagé justement pour venir ici parce que je trouvais que c'était très tranquille.

3340

À part ça, disons au point de vue santé, ma femme disons avec des problèmes de respiration nasale, alors donc, on a fait faire des tests d'allergie, ils ont rien trouvé comme tests d'allergie. Alors elle avait de la misère à respirer et puis disons qu'elle dormait mal la nuit, plus le bruit aussi, parce que moi, j'aime ça, l'été et au printemps, ouvrir les châssis, respirer l'air extérieur, alors donc il y avait toujours les bruits et les émanations de bioxyde de carbone.

3345

Alors donc, disons que le médecin, qui était mon cousin, pouvait pas trouver le trouble. Ça fait que lui a quitté la pratique de la médecine, il était oto-rhino-laryngologiste, il y a à peu près trois (3) ans, alors on a fait le suivi avec la personne qui l'a remplacé et puis lui aussi était pas capable de trouver la raison de ça.

Mais entre temps, nous autres, on a déménagé, et puis sa situation s'est améliorée je dirais de quatre-vingt-dix pour cent (90 %). Là, elle en a plus de problème de respiration...

3350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Où est-ce que vous avez déménagé?

3355 **PAR M. CLAUDE BELLEY:**

Ici, dans le quartier, ici, tout près.

PAR LE PRÉSIDENT:

3360 Et auparavant, vous étiez où, exactement?

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Le long du boulevard Laurentien.

3365

PAR LE PRÉSIDENT:

OK.

3370 **PAR M. CLAUDE BELLEY:**

Et puis il y a beaucoup de circulation. Au début, il y en avait pas, ça faisait quand même au-dessus de trente (30) ans qu'on avait une maison, on a eu deux (2) maisons là, alors la circulation a haussé tout le temps, alors les troubles respiratoires ont apparu suite à ça.

3375

Alors donc depuis, comme je vous dis, depuis le déménagement, là, ça va très très bien, on ouvre les châssis, on dort bien.

3380 Et puis vu que disons, il y avait beaucoup de bruit, disons au point de vue, disons on faisait répéter souvent, on s'apercevait qu'on faisait répéter souvent les gens, parce qu'on a toujours du bruit, on est porté à dire, on comprend pas, parle doucement. Et puis là, ici, c'est rare qu'on fait répéter quelqu'un. Alors donc, on voit une évolution de ce côté-là.

Alors disons que côté santé, côté bruit, c'est une nette amélioration.

3385

Ah oui, tantôt, disons qu'on disait, aussi je parlais, c'est ça, au point de vue du vent, le vent prédominant est toujours de l'ouest; alors disons ici à Québec, c'est plus de l'ouest, le vent est plus prédominant, donc l'autoroute du Vallon, à ce moment-là, va se diriger plus vers ici que vers l'ouest, vers l'est que vers l'ouest.

3390 Tantôt, le directeur, je sais pas si c'est le directeur mais en tout cas, qui parlait de l'école
Saint-Louis, lui disait qu'il faisait la promotion de la préservation de la nature. Je trouve que ça
se concilie mal avec son idée, que lui dit qu'à ce moment-là, il veut développer le développement
de la nature pour les enfants et puis qu'il est prêt à avoir une autoroute pas très loin. Et puis ça,
je me demande, moi, c'est plutôt un problème financier, il veut plutôt développer son chiffre
3395 d'affaires que disons la préservation de la nature.

Parce que ça, l'école Saint-Louis, moi je sais, mes enfant sont allés à l'école Bellevue, au
Séminaire de Québec, alors ce sont des écoles disons dans la région de Québec même, au
centre-ville. Alors ces écoles, Bellevue a fermé ses portes, les Ursulines aussi ont fermé leurs
3400 portes, alors eux autres ont drainé disons un bassin de clientèle d'école, il dit qu'ils vont
augmenter.

Mais par contre, si on regarde les chiffres de la clientèle des écoles, elle est à la baisse
parce qu'il y a moins d'enfants. Alors donc, est-ce que vraiment il va augmenter son chiffre
3405 d'affaires, on peut se poser la question.

Ah oui, il a parlé aussi de cinq cents (500) à six cent cinquante (650) élèves. Il peut
développer, lui, un service d'autobus scolaire connexe, pour aller chercher la clientèle, au lieu de
passer par l'autoroute. D'abord, c'est plus sécuritaire que par l'autoroute.

3410 Après ça, il parlait de l'espace pour jouer. Si à ce moment-là, on rétrécit le parc de
l'Escarpement, pour lui, disons, il va avoir probablement moins d'espace aussi pour – disons, je
sais pas s'ils font des travaux de recherche pour la nature dans ce coin-là, si on diminue l'espace
du parc, donc il va avoir moins de travail pour ses élèves de recherche.

3415 Alors donc, c'est à peu près ça que j'avais à dire.

Ah oui, moi, c'est vrai, on parlait de déménagement, moi, j'ai déménagé, tantôt il y en a
qui disaient qu'ils déménageaient pas, moi, ça fait mon troisième déménagement pour améliorer
3420 ma situation, alors ici, je suis vraiment heureux parce que c'est très tranquille, on peut être
dehors, on entend rien.

Ma femme, des fois on se réveille la nuit, elle dit, c'est pas possible, on entend rien.
Avant, là-bas, on entendait toujours quelque chose. Alors plus ça va aller, au cours des années,
3425 le bruit va être de plus en plus important, du secteur de l'autoroute du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie, monsieur.

3430 J'aimerais savoir, si jamais le projet devait se réaliser, est-ce que vous avez l'intention de
déménager?

PAR M. CLAUDE BELLEY:

3435 Bien là, c'est ma troisième maison, et puis là, je pense pas, rendu à un certain point, là, que je vais déménager, là. Mais...

PAR LE PRÉSIDENT:

3440 Est-ce que vous seriez situé relativement loin du tracé?

PAR M. CLAUDE BELLEY:

3445 Bien disons, je sais pas en termes de distance exacte, là. Mais je sais qu'où c'est que j'étais, le long du boulevard Laurentien, il y avait des rues qui étaient plus loin, on allait faire des tests, mettons quatre (4) rues plus loin que moi, et par le vent de l'ouest, on entendait aussi bien que où c'est que j'étais.

3450 Alors moi, je présume que ça va se réaliser, parce que le vent vient de l'ouest, on le sent venir vers l'ouest; donc le bruit – ou si je regarde même ce qui s'est fait de travaux de Wal-Mart, et puis maintenant Déco Découverte, ils ont abattu beaucoup d'arbres, avant on entendait vraiment rien. Mais là, des fois, par la direction du vent, on entend un bruit provenant de l'autoroute de la Capitale, parce qu'ils ont mis à terre des arbres.

3455 Alors donc – pourtant, c'est pas si loin que ça. Et puis la distance sera pas plus éloignée, de l'autoroute de la Capitale, où on est, de du Vallon. Alors si on entend l'autoroute de la Capitale, on l'entend des fois quand le vent est assez fort, un bruit continu, donc on va l'entendre aussi pour du Vallon.

3460 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci infiniment pour votre mémoire.

3465

DROIT DE RECTIFICATION

DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE CAPITALE NATIONALE

PAR LE PRÉSIDENT:

3470

Avant de clôturer le premier soir, il y a une personne qui a demandé de se prévaloir du droit de rectification, et c'est monsieur Philippe Guerrier.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

3475

Alors bonsoir monsieur le Président, bonsoir mesdames les Commissaires. Ce sera très court.

3480 Ce soir, quand je me présente, c'est au nom de la Direction de la santé publique de Québec, et non pas au nom du ministère de la Santé, comme la première partie. Très court!

3485 Dans un premier temps – j'ai trois (3) points – dans un premier temps, le groupe Les AmiEs de la terre a parlé en termes de pollution atmosphérique de quatre-vingts (80) intoxications graves au CO₂, donc ce que j'interprète par dioxyde de carbone. Alors on rectifie immédiatement pour dire que un, les intoxications au Québec et ailleurs, c'est un problème purement de toxicologie que notre président connaît très bien, ne sont absolument pas liées au dioxyde de carbone ou au monoxyde de carbone. Ça, c'est important.

3490 Et deux, en pollution atmosphérique, à ma connaissance, en santé publique, les problèmes de monoxyde de carbone ne sont pas préoccupants, en termes de pollution atmosphérique. Ils le sont en termes d'intoxication, exemple, avec une automobile dans un garage ou autres, mais c'est pas du tout une préoccupation en termes de pollution atmosphérique.

3495 Et on a même mentionné dans notre mémoire, je l'ai pas relu, mais à ma connaissance, même les concentrations de monoxyde de carbone baissent au Québec d'année en année.

3500 On a également parlé, dans ce mémoire-là, de pesticides et d'hydrocarbures qui sont là encore pas des préoccupations de pollution atmosphérique régulière. Ça peut être des préoccupations d'urgence environnementale, mais c'est pas le genre de contaminants que nous, dans la zone Québec, on se préoccupe dans le quotidien.

3505 Nos préoccupations sont clairement explicitées dans notre mémoire, et pour être rapide, ça touche beaucoup les oxydes d'azote, les composés organiques volatiles et les particules fines, et toute la problématique ozone-particules fines et smog.

3510 Deuxième point, dans la présentation de mon coordonnateur, le docteur Henri Prud'homme, madame Gold je pense ou madame Bouguettaya parlait de comment on intervenait au niveau des certificats d'autorisation des études d'impact. Je veux être bien clair là-dessus.

3515 Dans le cas des certificats d'autorisation, on n'est pas forcément systématiquement consulté, à ma connaissance, il y a pas une exigence pour le ministère de l'Environnement de nous consulter sur toutes les demandes de certificat d'autorisation. À l'inverse, spécifiquement dans la région de Québec, on a une entente avec nos collègues de la Direction régionale à l'effet que l'on reçoit systématiquement, et c'est moi qui m'en occupe, les certificats d'autorisation qui sont délivrés mois par mois.

3520 Donc la réalité, c'est qu'on reçoit une liste de certificats d'autorisation sur laquelle on pourrait éventuellement poser des questions, mais on n'est pas consulté sur les certificats d'autorisation qui sont établis, à ma connaissance, pour l'article 21 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

3525 Par contre, pour être bien clair, dans le cas des projets assujettis aux études d'impact et à un processus d'évaluation environnementale, nous sommes interpellés, comme dans le cas présent, au nom du ministère de la Santé, sur le processus d'évaluation environnementale, comme on le voit là encore ce soir, et on a la latitude, comme Direction de santé publique, d'émettre un avis sur le projet.

3530 Donc c'est important qu'on distingue un c.a. et une étude d'impact.

3535 Troisième point, à la demande de mon collègue, le docteur Michel Lavoie, pour être là encore bien clair, dans les questions que vous avez posées sur le carrefour entre l'autoroute du Vallon et le boulevard Lebourgneuf, on est préoccupé par ce carrefour-là, et ce que l'on demande, et ça, c'est à la lumière des recherches que le docteur Lavoie a faites sur les méthodes reconnues comme efficaces dans le domaine de la sécurité, on a suggéré à la fois la signalisation mais surtout, et on pourra le vérifier avec le docteur Lavoie, un aménagement urbain reconnu comme efficace dans le domaine des carrefours.

3540 Et de ce que le docteur Michel Lavoie a amené, c'est le rétrécissement de la voie, la scarification dans certains cas, qui est pas forcément le bon dans ce cas-ci, etc., etc.

Ça finit à ce niveau-là. Je pense pas qu'il y ait autre chose comme points à préciser dans ce domaine-là.

3545 Et pour en revenir au carrefour, encore pour être bien précis, notre préoccupation est surtout d'assurer une transition sécuritaire entre la partie qui est officiellement, actuellement, à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), et dans mon expérience personnelle qui le prend tous les jours, où les gens roulent allègrement à cent kilomètres-heure (100 km/h) tous les jours, je le prends à tous les jours pour aller à mon travail, et de passer donc d'un secteur officiellement à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) à, comme vous l'avez compris, après le carrefour, à une vitesse qui serait immédiatement dans le boulevard à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), et que ce soit fait de façon sécuritaire et progressive.

3555 Voilà!

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

3560 Alors ceci met un terme à la première soirée d'audience. Je vous remercie d'avoir
résisté, éveillés, et je vous invite à poursuivre votre participation demain. Nous commencerons
demain à une heure trente (1 h 30), treize heures trente (13 h 30) l'après-midi.

Merci et bonne nuit!

3565

SÉANCE AJOURNÉE AU 2 JUIN 2004 À TREIZE HEURES TRENTÉ (13 H 30)

3570

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment
3575 d'office que le texte qui précède est la transcription de l'enregistrement mécanique.

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

3580