

**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 3**

---

Séance tenue le 2 juin 2004 à 18 h 30  
Centre communautaire Lebourgneuf  
1650, de la Morille  
Québec

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 2 JUIN 2004	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
CONSEIL DE QUARTIER DE NEUFCHÂTEL-EST/LEBOURGNEUF .....	1
M. Jean-François Parent	
VIVRE EN VILLE .....	8
M. Pascal Laliberté	
M. Jérôme Vaillancourt	
RÉSIDENTS DU SECTEUR CARRÉ CLUSEAU, DU SUPERBE, DE BOULOGNE .....	20
M. Simon Lépine	
M. Marc Pelletier	
Mme CLAUDINE MARTINEAU .....	26
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. JEAN-MARC LESSARD .....	33
CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT .....	43
M. Louis Lesage	
M. CLAUDE CANTIN.....	50
M. FRANÇOIS PICARD.....	55
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. RICHARD L'HEUREUX ET M. CLAUDE PERRON.....	64
Mme CHANTAL BEAULIEU ET Mme MANON HOULE .....	67
M. JEAN-MARTIN VEILLEUX .....	71
Mme COLETTE THIBEAULT .....	79
Mme Thérèse Fournier	
Mme MARTINE PELLERIN .....	80
M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON .....	84

---

**SÉANCE DU 2 JUIN 2004**  
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**  
**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**  
**CONSEIL DE QUARTIER DE NEUFCHÂTEL-EST/LEBOURGNEUF**

5

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames, messieurs, si vous voulez prendre place.

10

J'invite monsieur Jean-François Parent.

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Alors bonsoir.

15

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Parent.

20

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Alors mesdames, messieurs,

**LECTURE DU MÉMOIRE**

25

**Page 2, premier paragraphe, (... les effets négatifs appréhendés)**

30

Par certains organismes. La présente section traitera des avantages du prolongement de l'axe du Vallon, donc ce dont je vais parler, et par la suite, je présenterai quelques suggestions et commentaires pour améliorer le projet.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

35

**Page 3, deuxième paragraphe, (... nous l'avons déjà exprimé)**

40

Alors ce qu'il faut comprendre, c'est que sur un plan géographique, ce secteur-ci se situe dans le centre géographique de l'agglomération et assez étonnamment, il a été le seul, pour des raisons de réserve foncière, à ne pas être développé, alors que tout le tour, il y a une trame urbaine qui est relativement continue.

Alors pour nous, l'étalement, s'il y en a eu, s'est fait autour de nous, dans les années ou les deux (2) décennies précédentes, alors que notre secteur, lui, n'a pas été développé.

45 Alors il s'agit de la consolidation pour nous. Et, au surplus, ce secteur qui est en développement sera desservi par des services d'aqueducs municipaux d'aqueducs et d'égouts qui sont déjà installés en périphérie, donc il n'y aura que des prolongements.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, point 4.**

50 **Page 4, deuxième paragraphe, ( ... en souterrain du boulevard)**

Alors on a parlé de caisson, un peu plus tôt le mois dernier.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

55

**Page 4, deuxième paragraphe, fin**

Là c'est quand même du ciment, on en est bien conscient.

60 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 4, point 4.3**

**Page 4, point 4.4, dernier paragraphe de la page, (... rue St-Charles)**

65 Et peut-être Saint-Jacques mais principalement Saint-Jacques pour se rendre à destination, principalement Saint-Charles, je dis bien.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

70

Voilà.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

75 Merci monsieur Parent. Monsieur Parent, dans le cadre du mémoire, vous avez indiqué un certain nombre de conditions qui devraient accompagner le prolongement. Vous me corrigerez si je vous interprète mal.

Parmi ces conditions, il en existe une qui touche le transport en commun et vous précisez à cet effet que les corridors réservés sur toute la longueur de l'axe lors des heures de pointe, sont essentiels.

80

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Oui.

85 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors d'abord, pour clarifier, sur tout l'axe incluant ce qui est déjà construit actuellement, l'autoroute?

90 **PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

On s'est pas penché sur cette question-là comme telle. Pour nous, la circulation sur l'autoroute du Vallon, puis c'est un commentaire qui est plutôt spontané, là, ce que je vous mentionne, ne semble pas être problématique, présentement. Ça semble assez bien circuler sur du Vallon, sur l'autoroute, j'entends.

95 Mais sur un boulevard de type urbain, il faudra voir comment ça circule. Et je sais que dans le projet, il y a des corridors qui sont réservés. Alors moi, ce que j'essaie de faire, parce que je comprends qu'il y a des intérêts qui sont divergents, c'est de dire aux citoyens de notre secteur, mais également du secteur nord-ouest, dire oui, ça va favoriser la fluidité de la circulation, mais on a également pensé au transport en commun.

100 Et le transport en commun, les gens qui voudront l'utiliser et ne plus utiliser leur véhicule, pourront le faire parce que le temps va être beaucoup plus court pour faire Neufchâtel, par exemple, Lebourgneuf et Sainte-Foy.

105 Sainte-Foy, c'est quand même le deuxième pôle d'emplois de notre agglomération et moi, je fais le pari que les gens qui utilisent leur véhicule pour se rendre à Sainte-Foy maintenant pourraient être tentés d'aller vers le transport en commun sur les heures de pointe, si ça prenait quinze (15) minutes, par exemple.

110 Alors d'où l'importance de réserver, je pense, certains corridors sur la partie nord de du Vallon. Par la suite, c'est peut-être un peu difficile parce que c'est une autoroute puis l'autoroute n'a pas toujours - son nombre de voies change à certains endroits, là, ça passe de deux (2) à trois (3) et spontanément, je pourrais vous dire que ça poserait peut-être des problèmes.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

120 Donc pour le projet qui nous concerne, vous diriez oui s'il y avait des voies réservées sur l'ensemble de l'axe et non pas sur le tronçon sud seulement, tel que c'est prévu à l'heure actuelle.

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

125 C'est exact, c'est exact..

130

Parce que les gens qui sont cloisonnés sur le plan du transport en commun dans notre quartier, oui, il y a les gens de Lebourgneuf mais il y a beaucoup les gens de Neufchâtel est. Et c'est ces gens-là, je pense, qu'il faut attirer au niveau du transport en commun, vers Sainte-Foy, c'est un secteur qui a toujours été très difficile.

135

C'est des gens, moi je le sais, je suis originaire de Neufchâtel est et j'étais étudiant, j'allais au Cégep Sainte-Foy puis j'allais à l'université, et ça me prenait une heure-une heure et quart (1-1 ¼) pour me rendre à Loretteville, par la suite descendre par le boulevard l'Ormière, par le boulevard Père-Lelièvre et l'autobus ne prenait du Vallon qu'à l'intersection Père-Lelièvre-du Vallon. De sorte que c'était relativement pénible.

140

Et moi je pense que ça va avoir un pouvoir attractif sur ce secteur-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Gold.

145

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Monsieur Parent, pouvez-vous préciser ce que vous suggérez en déplaçant le tracé de cinquante mètres (50 m)...

150

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Oui.

155

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

... vers l'ouest. Comment voyez-vous l'espace entre les maisons existantes et le boulevard projeté?

160

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Lors de la présentation du projet, un certain nombre de citoyens ont souligné une problématique éventuelle de bruit, quant à leurs résidences. Si mon souvenir est bon, il y a eu des gens du secteur le Mesnil, ici, pas très loin, mais il y a eu principalement des gens au nord de Chauveau, là, les rue de Boulogne, Sultane, Savard...

165

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Carré Cluseau.

170 **PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Oui. Alors moi, je pense qu'il pourrait être intéressant pour ces gens-là de déplacer de cinquante mètres (50 m), je n'ai pas le tronçon avec moi, je peux pas vous préciser, comme on vous dit dans le mémoire, c'est un mémoire plus de principe et de portée générale, qu'un  
175 mémoire d'expertise et de précision.

Mais nous, on serait pas contre ces déplacements ponctuels là pour permettre aux gens qui sont déjà là d'avoir l'assurance d'une absence de bruit de ce boulevard-là.

180 Alors ce à quoi j'ai à l'esprit, c'est ce secteur-ci, le secteur Mesnil, ici, pas très loin, et le secteur au nord de Chauveau, plus particulièrement le secteur Savard, en montant jusqu'à Bastien. C'est un secteur qui est plus sujet, je pense, à avoir certains impacts négatifs du bruit. Alors c'est ce qu'on a à l'esprit, madame.

185 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Oui, et sur le secteur nord de Chauveau, est-ce que vous prévoyez des logements neufs?

190 **PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Le long du boulevard?

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

195 Des buttes, des plantations entre le nord de l'avenue Chauveau...

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

200 Oui.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

205 ... entre les maisons existantes et le boulevard déplacé de cinquante mètres (50 m) vers l'ouest, est-ce que vous verrez des logements?

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

210 Bien pour nous, comme on l'a un peu mentionné dans notre mémoire, on préfère des monticules et de la verdure. Un boulevard, c'est un boulevard, et c'est encore plus joli lorsqu'en bordure de ce boulevard, il y a des arbres, il y a des monticules.

215

Vous avez probablement tous un peu voyagé, et lorsqu'on va aux États-Unis, et je dois bien l'admettre, aussi au Canada anglais, Colombie-Britannique ou en Ontario, le long des autoroutes ou des grands boulevards, on voit beaucoup d'arbres matures, de monticules, etc. Et je trouve qu'au Québec, on a encore beaucoup à apprendre, beaucoup à faire.

220

Et pour mon quartier, ce qu'on souhaite, ce sont des monticules avec des arbres de grande qualité qui vont, bien sûr, passer à travers nos hivers puis les embruns salins, là, mais c'est ce qu'on voudrait.

225

On pense que, oui, un boulevard ça peut être désagréable, puis on comprend pour les gens qui demeurent pas très loin, mais pour ces gens-là, moi je pense que, qu'on leur bloque pas la vue mais qu'on mette des arbres, des monticules. C'est plus intéressant.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

230

Juste pour que je comprenne, cette zone tampon de cinquante mètres (50 m), vous la voyez en arrière des blocs à haute densité?

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

235

Moi, je n'ai pas parlé de zone tampon. Je m'excuse, j'ai parlé d'un déplacement de cinquante mètres (50 m) à certains endroits, comme vous l'avez mentionné.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

240

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

245

Mais ce que je dis, ce que la Ville de Québec a mentionné, c'est qu'une des hypothèses qui a été retenue, c'est de construire des immeubles à logement près du boulevard, de façon à atténuer les impacts sonores pour les résidences qui sont déjà construites plus à l'est, d'accord, dans le secteur de Neufchâtel.

250

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et donc pas du tout de logements à plus forte densité.



**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

255

Tout à fait.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

260

Ah d'accord.

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

265

Tout à fait. On trouve que des logements de haute densité en bordure de boulevard, sur le plan du paysage urbain, c'est souvent moins agréable. C'est souvent moins beau.

C'est malheureux, mais c'est le cas puis je pense qu'au Québec, c'est la tendance qu'on a eue, de construire le long des autoroutes ce genre d'immeubles là.

270

Mais je pense que si on en construit, il faudrait au préalable mettre une zone avec monticules et végétaux, après ça, il pourra y avoir des logements. Ces gens-là aussi ont le droit à de la verdure puis ont le droit à avoir un son, moins de bruit.

275

Alors c'est sûr qu'ils iront s'installer après, mais ils auront au moins ces aspects-là le long du boulevard, une certaine largeur de monticules, de végétaux. Moi, je pense que c'est essentiel maintenant.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

280

Merci.

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

285

Ça fait plaisir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

290

**PAR M. JEAN-FRANÇOIS PARENT:**

Au revoir.

295

## VIVRE EN VILLE

### PAR LE PRÉSIDENT:

300

Messieurs Pascal Laliberté et Jérôme Vaillancourt de Vivre en Ville.

### PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

305

Oui, alors bonsoir. Merci à vous de nous entendre.

310

Alors la façon qu'on va présenter ça, c'est que je vais seulement faire une petite entrée en matière pour présenter Vivre en Ville et c'est Pascal Laliberté qui va ensuite enchaîner avec l'ensemble du mémoire, dont la problématique des alternatives, parce que nous, on a surtout évalué des pistes de solution, et la période de conclusion aux questions.

315

Alors Vivre en Ville, qui on est au juste, c'est pas compliqué, nous, notre mission à la base, Vivre en Ville, c'est de sensibiliser puis essayer d'agir pour intégrer le développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire, autant pour nos quartiers, nos villes, nos villages, que les grandes agglomérations.

320

On essaie donc, par toutes sortes de façon, que ce soit des recherches ou des outils éducatifs, des outils de formation, par exemple la trousse éducative qu'on vient de terminer sur les collectivités viables, où on est allé voir les meilleurs cas, les meilleurs exemples à travers le monde, où on essaie de montrer comment on peut appliquer le développement durable dans les agglomérations. Et tout ça, on le fait dans le but de démontrer aux gens, par des solutions concrètes, que c'est possible de le faire, c'est payant de le faire, c'est un choix sensé puis que c'est aussi une innovation.

325

Donc on veut susciter l'innovation dans les collectivités au Québec pour créer l'émergence du mouvement collectivités viables, et c'est-ce qu'on fait partout au Québec.

330

La raison pour laquelle on le fait, autant pour du Vallon que d'autres projets autoroutiers, c'est que, vous le savez, les villes vont avoir beaucoup plus d'impact, étant donné que la majeure partie de la population vit dans les villes, sur la planète. Donc, peu importe ce qu'on veut protéger, des marécages ou des petites grenouilles, si on fait rien pour les villes puis les transports qui sont relatifs à nos déplacements en ville, bien, on va bousiller le reste de la planète.

335

Donc c'est pour ça qu'on est actif un peu comme des groupes de Smart Growth aux États-Unis ou des Sustainable Communities à travers le monde.

340

Et on est un organisme national à but non lucratif, on est à Québec depuis 94, avec des antennes à travers le Québec et trois cent cinquante (350) membres répartis sur le territoire, autant corporatifs qu'individuels.

345

On essaie aussi de financer tous nos projets, des projets de recherche ou des projets concrets de développement, de façon ponctuelle et non pas par fonctionnement, par budget de fonctionnement régulier. Donc on a six (6) employés.

350

Et tantôt j'entendais ce qui faisait l'étalement urbain, étalement urbain! Il faut faire attention, nous, on dit oui à l'étalement urbain dans la vie, mais on défend aussi la notion que le plus gros problème que les agglomérations vivent au Québec, c'est le développement irrationnel. On se développe de façon complètement erratique sur le territoire et ça sera coûteux pour l'avenir des sociétés puis pas juste pour le portefeuille des gens dans les municipalités, mais aussi à l'échelle de la province.

355

Alors on serait passé, c'est un élément éditorial, on pourrait passer à la partie problématique.

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

360

Alors donc, comme vous l'avez lu dans notre mémoire, j'élaborerai pas sur les impacts, seulement les mentionner.

365

Donc on pense que le prolongement de du Vallon tel que proposé entraînerait de l'étalement urbain, surtout parce qu'on n'a pas la garantie que les zones qui sont ciblées en jaune et en rouge dans le plan de lotissement vont être, je dirais, où il y aura pas de développement dans ces zones-là. On n'a pas cette garantie-là, donc peut-être que, puis on va revenir plus tard, en expliquant la demande induite, c'est qu'en augmentant la fluidité, on va augmenter la fluidité également sur les axes Henri-IV et Laurentien, donc il y a des possibilités que les gens aillent s'installer plus au nord dans les secteurs en rouge qui ont été ciblés.

370

Donc corollairement à ça, pollution atmosphérique, donc évidemment monoxyde de carbone, composés organiques volatiles, particules en suspension qui causent le smog, les gaz à effet de serre et là, on parle de réchauffement et de changement climatique, j'insiste là-dessus, le réchauffement entraînant le changement.

375

Pollution sonore et visuelle, bon, évidemment, un boulevard urbain, nous on a des craintes concernant l'aspect visuel d'un boulevard, on a qu'à constater, par exemple à Montréal, le très beau boulevard Taschereau – c'est un sarcasme – ou le boulevard Hamel à Québec, ou le boulevard Sainte-Anne, ou bon, la plupart des boulevards urbains entre autres.

380

Destruction de la forêt de l'Escarpement, même si l'impact peut être au niveau du pourcentage de forêt, imaginez si on vous plante une brochette dans le bras, on vous fait mal,

mais c'est quand même un petit pourcentage qu'on touche dans votre corps, mais votre corps est balancé selon un écosystème en lui-même. Donc si on vient mettre quelque chose, je dirais un corps étranger à l'intérieur, ça peut avoir des impacts.

385            Au niveau des impacts économiques, les coûts individuels et collectifs de la dépendance à l'automobile, étant donné que ça va encourager encore une fois l'utilisation de l'automobile, une automobile, ça coûte environ, selon les chiffres les plus conservateurs, soit le CAA Québec, on parle de huit mille dollars (8000 \$) par année.

390            Collectivement, on fait sortir, parce qu'on produit pas de pétrole, qu'on produit pas d'essence au Québec, et de voitures, c'est vingt-cinq milliards de dollars (25 G\$) par année qui sortent du Québec, donc on a une balance commerciale négative à cause de cette dépendance-là. Ça, c'est collectivement, ça nous coûte très cher de continuer à produire ce type de développement là.

395            Donc l'iniquité sociale et socio-économique et les coûts au niveau d'entretien des infrastructures, concernant celles des nouvelles infrastructures comme telles, les nouvelles routes, les nouveaux trottoirs et les nouveaux services aussi. Donc économiquement, il y a des impacts.

400            Les impacts sociaux, au niveau de la santé, les populations sensibles, surtout les jeunes, les personnes âgées, les personnes qui souffrent d'asthme, on pense qu'étant donné qu'à terme, il risque d'avoir sept mille cinq cents (7500) voitures, même peut-être dix mille (10 000), à dix mille (10 000) voitures dans le secteur, ça risque d'avoir des impacts importants sur la santé.

405            L'effet de coupure entraîné par l'axe, le boulevard Charest à Québec, c'est un excellent exemple d'effet de coupure, on a des appréhensions face à ça. Ça crée du stress, de l'insécurité puis aussi de l'iniquité en terme social.

410            Donc, selon nous, les problèmes de trafic et de congestion qui sont liés à la non-existence, je dirais, de du Vallon, ne seront pas réglés suite à la construction de du Vallon, donc au même problème, on répond par la même solution.

415            Donc pour nous, une augmentation de la capacité routière, c'est pas un projet de développement viable. Pas un boulevard urbain à quatre (4) voies avec accotement, terre-plein et un nombre limité d'accès au quartier, c'est pas, un projet comme ça, pour nous, c'est pas du développement viable. La solution route au problème de congestion, bon, a démontré ses limites ici et ailleurs, comme je le mentionnais.

420            On a des problèmes de congestion qui ont été causés par le développement urbain axé sur l'automobile, on a mis des autoroutes dans des milieux urbains depuis les cinquante (50) dernières années au Québec, en Amérique du nord, ça fait de la congestion, mais là, on a un

425 problème de congestion et on répond encore par une solution autoroute. Il faut se poser des questions en ce sens-là.

430 La demande induite, comme j'ai expliqué tantôt, en créant un nouvel axe routier à haute capacité, ce que ça risque d'entraîner, c'est que bon, premièrement, on vient installer dans le secteur, selon nos chiffres, environ sept mille cinq cents (7500) voitures de plus, mais aussi, parce que la fluidité est augmentée dans le réseau autoroutier dans les secteurs autour de la zone d'étude, c'est qu'on vient réduire la congestion sur par exemple Laurentienne, l'autoroute Laurentienne ou Henri-IV.

435 Donc ça devient avantageux pour les gens du secteur de soit retourner à l'automobile, soit de s'acheter une deuxième voiture parce que le choix automobile devient plus évident, parce qu'il y a moins de congestion. Donc à moyen et long termes, on retourne à l'état initial ou à quelque chose qui ressemble à l'état initial, c'est-à-dire une congestion.

440 Donc selon les études qu'on a déposées entre autres au BAPE, c'est une dépense qui s'avère inutile.

445 Puis pourquoi on dit ça, c'est parce que bon, les taux d'utilisation des transports viables qu'on appelle, le transport en commun et le transport non motorisé, sont quand même assez faibles dans le secteur Lebourgneuf, comparativement à des secteurs haute-ville ouest, c'est-à-dire à peu près le quartier Montcalm à Québec, où le transport viable, les transports viables, pardon, sont utilisés à peu près au tiers ( $\frac{1}{3}$ ) et l'utilisation de l'automobile au deux tiers ( $\frac{2}{3}$ ). Ce qui est quand même, au niveau des impacts environnementaux, c'est très intéressant d'avoir un quartier de type haute-ville ouest plutôt qu'un quartier comme Lebourgneuf.

450 Qu'est-ce qui se passe? Il y a un petit bogue, désolé.

455 Ah, c'est ça. Donc les déplacements, donc on risque de déplacer et d'augmenter le problème. En 2021, on parle de quarante mille (40 000) voitures par jour sur l'axe du Vallon. Comparativement à Henri-IV, où on va être autour de cinquante mille (50 000). Donc en soi, quarante mille (40 000) voitures sur un axe routier, même si on appelle ça un boulevard, c'est quand même très important puis ça, ça va avoir des impacts aussi en termes environnementaux, sociaux et économiques.

460 Le contexte démographique de Québec, bon, on a affaire à une stagnation et à une décroissance de la population, et ça, ça va avoir des impacts sur la demande en logements. Je citerais, ici, une petite citation de l'Institut de la statistique du Québec, dans un document déposé dans l'étude sur le logement social et abordable:

465 "Au cours des vingt-cinq (25) prochaines années, l'augmentation du nombre de ménages nécessitera la construction d'environ trois cent soixante-cinq mille (365 000) logements. De ce nombre, près de cent mille (100 000) logements deviendront graduellement

inoccupés pour de nombreuses années, sinon définitivement. Donc pour l'ensemble des régions – donc on parle à l'échelle du Québec – pour l'ensemble des régions, une grande partie de ce qui se reconstruit d'ici 2021 deviendra excédentaire par la suite."

470

Donc ça aussi, il faut tenir ça en compte.

475

La balance migratoire des arrondissements. Présentement, l'arrondissement des Rivières a une croissance démographique, de 96 à 2001, de zéro virgule huit pour cent (0,8 %), l'arrondissement la Cité, de deux virgule quatre (2,4 %). Donc les arrondissements du centre, il y a une croissance démographique un peu plus importante que certains arrondissements plus périphériques.

480

En termes de fiscalité locale, on se demande qui va payer à long terme, pour l'entretien et les nouvelles infrastructures, d'autant plus que, je dirais, dans un contexte où on sait pas si la Ville de Québec va demeurer telle quelle, ça rend la chose encore plus problématique parce que s'il y a démembrement, il y aura plus, peut-être, les autres villes pour supporter cette infrastructure-là. Bien en tout cas, on peut se poser la question.

485

Aussi "TOD ou COD", du transit qu'on appelle du "Transit oriented development", ou du "Car oriented development", c'est-à-dire développement axé autour du transport en commun ou autour de l'automobile. Selon nous, ce qui est proposé, ça ressemble plus à du COD. Pourquoi? Parce que la proximité d'une autoroute facilite grandement les déplacements en voiture, ça c'est évident.

490

Les développements prévus sont en grande majorité de faible densité avec un stationnement par logis, cinquante pour cent (50 %) des gens autour de la zone d'étude présentement ont deux (2) voitures et plus.

495

Le Métrobus, sur du Vallon, bon, pas avant cinq-dix (5-10) ans, ça c'est une autre chose et la voie réservée, pas avant que les secteurs soient développés. De toute façon, nous, pour le Métrobus, on penche beaucoup plus en faveur de l'option boulevard l'Ornière, parce qu'on pourrait le mettre en place d'ici un an.

500

Donc, à la lumière de ça, comment le type de développement proposé, c'est-à-dire l'autoroute, le boulevard, peu importe comment on le nomme, l'axe, et le développement résidentiel autour, va réduire, va renverser la tendance, c'est-à-dire une automobilisation de plus en plus grande.

505

À Québec, le nombre d'automobiles est plus, on a plus d'automobiles en dix (10) ans que de population. On a augmenté de vingt-sept mille (27 000) automobiles entre 91 et 2001; on a augmenté de dix-huit mille (18 000) personnes. Donc on pense que du Vallon, c'est comme la blague d'Yvon Deschamps, que sa mère est plus vieille qu'elle pèse. On a plus d'automobiles que d'habitants, c'est merveilleux!

510           Donc nous, nos alternatives, on est conscient qu'il y a des gros problèmes dans le secteur, mais nous, ce qu'on dit, c'est les solutions doivent résider dans l'aménagement et le développement des transports viables. Donc on pense qu'il faut déplacer des gens, pas des voitures.

515           En ce sens-là, le quarante-cinq millions (45 M\$) et plus devrait être investi dans les transports collectifs et alternatifs, en permettant, entre autres, je dis bien entre autres, de développer les axes Métrobus sur les parcours 60 et 87, donc l'axe Lebourgneuf entre le terminus Beauport et le terminus les Saules, par le parcours 60, et le parcours 87 entre l'Université Laval et Loretteville, en voies réservées, évidemment; augmenter les express, le nombre d'autobus express; implanter des voies réservées sur du Vallon, sur l'autoroute Laurentienne, sur l'autoroute de la Capitale; mettre en place des stationnements incitatifs et les lier surtout avec des services de proximité. Par exemple avec des CPE, un petit nettoyeur, un petit dépanneur; comme ça les gens, en allant à leur lieu de travail, peuvent laisser les enfants à la garderie, tout de suite se rendre au transport en commun, au lieu, ça diminuerait le virailage, comme on dit en bon français.

520           On pense aussi qu'une voie bus, un petit peu à l'exemple de ce qui est à la photo de droite, qui est le boulevard vert de Hassel en Belgique, qui est un très bon exemple, une voie bus avec une voie multimodale transport en commun, covoiturage, taxis.

530           De mettre en place aussi des plans de gestion de déplacement d'entreprises, ce qu'on appelle des programmes employeurs. Il y en a quelques-uns à Québec, ça commence. À Montréal, il y en a quand même je dirais une dizaine. C'est des plans qui visent à mettre en place des mesures pour que les employés utilisent les modes de transport alternatif à l'auto solo. Dans notre mémoire, on élabore un petit peu plus sur le sujet.

535           De mettre en place des commodités pour les vélos: des douches, des supports à vélos, des vélos en libre-service, des choses comme ça, pour encourager les gens à utiliser le vélo.

540           Puis pour le parc de l'Escarpement, nous, ce qu'on propose, on aimerait qu'il y ait un parc régional qui soit élaboré en agrandissant l'actuel parc de l'Escarpement et en favorisant vraiment ce que vous avez autour, les corridors verts.

545           Par exemple, j'insiste sur là-dessus, nous, ce qu'on aimerait, c'est que les treize mille cinq cents (13 500) logements ou les vingt mille (20 000) logements, selon nos évaluations, soient d'abord construits dans la zone 1 et 2 du périmètre d'urbanisation, c'est-à-dire les quartiers centraux et les zones autour du Métrobus 800, 801.

550           Par contre, ce qu'on propose comme, je dirais, alternative, c'est ce qu'à la lumière du développement durable, ce qu'aurait pu être le développement du secteur à l'étude. Donc c'est pas ce qu'on aimerait que ça soit, en priorité, mais si ça devrait être, ça pourrait être une idée de ce qu'on propose, je vous l'emmène comme ça.

555 Donc en rouge, c'est notre voie autobus, avec bon, évidemment on n'élimine pas les voies de circulation aux automobiles sauf qu'on diminue grandement la capacité automobile et on ajoute la voie réservée sur toute la ligne qui serait en rouge.

Avec ça, dans les étoiles, des pôles de service, avec des commerce de proximité, stationnements incitatifs, dépanneurs, etc., et des gares intermodales.

560 Et lié à ça, du développement résidentiel de haute densité, en orange foncé, le long de la voie bus et plus on s'éloigne, plus on augmente la densité. Et on laisse de la basse densité, mais pour notre proposition, ce qui est dommage, c'est que présentement, les secteurs qui sont en orange sont présentement en train d'être construits en jaune, en basse densité. C'est ça, haute densité le long des axes de transport, c'est ça, en commun, voilà, merci.

565 Donc des petites images, des petites photos pour montrer...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

570 Monsieur Laliberté, est-ce que la planche précédente, nous ne l'avons pas, elle, dans le mémoire?

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

575 Non, on pourrait fournir la présentation.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

580 Est-ce que vous pourriez la déposer, ou fournir la présentation?

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Oui. Elle est pas imprimée couleurs.

585 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ou fournir la présentation.

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

590 On va fournir la présentation.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

595 D'accord, merci.



**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

OK. Donc c'est ça, comme je dis, c'est une idée qu'on avance, qu'est-ce que ça pourrait être.

600

Puis qu'est-ce que les développements autour pourraient être, même dans les quartiers de zone 1 et 2. Ici, on est loin de, je dirais, le petit dessin qu'il y a sur la carte produite par les promoteurs, en haut, où on voit un croquis d'un bloc appartements ceinturé de stationnements automobiles, là, on voit qu'il est ceinturé d'espaces verts.

605

Ça, c'est un développement périphérique à Reisfeld, à Freiburg, en Allemagne, dans le sud de l'Allemagne qui est comparable au secteur à l'étude présentement, Lebourgneuf, où on a vraiment construit, dans une zone semblable, avec une très bonne densité, regardez dans les rues, il y a bon cadre de vie, mais les automobiles sont toujours présentes, mais ça domine pas.

610

Puis le lien principal, pour desservir le quartier, c'est une ligne de tramway qui pourrait très bien être une ligne de Métrobus ou une ligne d'autobus à haute capacité.

Il y a aussi un cas plus américain...

615

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Il faudrait peut-être songer à conclure.

620

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Oui, on achève, oui, un cas plus américain qui a été dessiné par Peter Calthorpe, le fondateur du nouvel urbanisme qui est The Crossings TOD Network, Neighborhood pardon, qui est en Californie, près d'une station de trains.

625

Ici on a, idéalement tendre vers les quartiers sans voiture, dans les quartiers centraux, même dans les quartiers comme Lebourgneuf, avec une bonne desserte en transport en commun, voie cyclable, etc. On rêve mais c'est possible, ça se fait ailleurs dans le monde.

630

Pour les problèmes de circulation de transit, nous on pense, on penche du côté du "traffic calming", des mesures d'apaisement de la circulation, rétrécir certaines rues, revoir les sens uniques, créer des zones trente (30 km/h).

635

Le meilleur exemple ici, qui est intéressant, vous voyez la photo qui est à ma gauche complètement, c'est une rue qui était droite autrefois, qu'on a complètement transformée, puis les côtés, ça sert d'égout, pas d'égout mais de bassin de rétention pour les eaux de pluie. Donc on mélange deux (2) projets ensemble, ça rend la chose très intéressante et une rue est pas

obligée d'être longiligne, droite et à quelque part un peu plate. Ça, ça bouge, c'est le fun, c'est vivant.

640

OK, à l'échelle de la CMQ, en terminant, il faut intégrer le développement du transport en commun avec l'aménagement du territoire, ça c'est inévitable.

645

Il faut mettre en place un plan de gestion des déplacements à l'échelle de la ville, mais aussi à l'échelle de la CMQ qui a comme premier objectif de réduire les déplacements automobiles. Ça c'est essentiel.

650

Et aussi, la dernière phase, de concentrer le développement dans les zones déjà viabilisées, ce que je mentionnais. Et donc qu'est-ce qu'on veut comme ville, qu'est-ce qu'on veut comme banlieue, qu'est-ce qu'on veut comme quartiers centraux, il faut se poser la question.

Voilà! Et des belles petites photos.

655

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, messieurs. Écoutez, vous avez quand même fait un travail assez substantiel.

660

J'aimerais avoir votre avis sur le modèle proposé par le nouvel urbanisme, auquel on fait référence dans l'étude d'impact, qui est utilisé dans plusieurs mémoires, comme étant une solution qui mérite d'être creusée. Et un des aspects, je l'ai un peu soulevé hier, peut-être que vous n'y étiez pas, un des aspects qui revient constamment avec ce nouveau modèle, c'est d'augmenter la densité de la population, ce qui favoriserait en même temps la possibilité d'implanter plus facilement le transport en commun, qui aurait, à ce moment-là, une population plus grande à desservir.

665

C'est cohérent, ça se tient, c'est logique, mais en même temps, je me dis, est-ce que vous croyez que des personnes qui seraient rattachées à l'approche classique, traditionnelle, de vivre en banlieue, donc, pourraient être tentées par l'implantation d'un modèle relié au nouvel urbanisme d'aller un peu plus loin.

670

Donc est-ce que ça ne peut pas, finalement, est-ce que le nouvel urbanisme, dans un secteur comme Lebourgneuf, ne pourrait pas, dans ce cas-là précis, favoriser l'étalement urbain.

675

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

Bien là, c'est certain que dans le contexte actuel, Pascal avait quand même bien présenté quand il a expliqué que Vivre en Ville, c'est sûr que la position, que ça soit aussi au

680

plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec, ça a toujours été de prioriser le développement des périmètres 1 et 2. Ça, ça veut dire le périmètre Métrobus actuel, plus les premières couronnes un peu extensives, là, autour de Québec, on parle de Charlesbourg, Beauport.

685

Parce qu'on est conscient que dans ces secteurs-là, actuellement, dans les dernières études, c'est certain qu'il faut raffiner encore les études, mais il y a de la place pour au moins quinze mille (15 000) logements dans ces espaces-là.

690

Donc, puis ça c'est des études préliminaires, on n'est pas encore à l'étude raffinée, c'est-à-dire qu'est-ce que ce serait si on développait au-dessus d'un Provigo, qu'il y a rien au-dessus, qu'il y a un grand stationnement en plein milieu urbain ou tous ces espaces vacants là.

695

Donc c'est certain que pour nous, on est toujours d'accord avec l'idée qu'il faut d'abord prioriser ces secteurs-là. Mais il va toujours y avoir des développements qui vont se faire plus loin. Le but, c'est d'essayer de pas rendre ce développement-là irrationnel, en créant, si on prenait cet exemple-là puis qu'on créait uniquement du basse densité, là ça serait peut-être pas vraiment efficace.

700

Nous, on va plus loin que le nouvel urbanisme, parce qu'on propose collectivité viable, c'est-à-dire la prise en compte de tous les facteurs environnementaux, pas seulement la démocratie participative dans le quartier ou le transport en commun. C'est aussi la gestion des eaux de pluie, la gestion des équipements verts, la gestion des équipements communautaires, la mixité par rapport aux services, mais aussi par rapport à la population.

705

Donc c'est comme recréer des quartiers, des villages urbains en périphérie de la ville et non plus des banlieues dortoirs comme on les connaissait avant. C'est créer des mini-quartiers, presque autonomes, avec leurs rues principales, et non pas un méga entrepôt.

710

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça, je le comprends et je le conçois très bien.

715

Mais ma question c'est: est-ce que justement le fait qu'on n'ait plus ces banlieues dortoirs, auxquelles vous faites référence, ne sera pas justement l'élément déclencheur qui ferait en sorte que des gens qui veulent justement ces banlieues dortoirs décident d'aller plus vers le nord.

720

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

OK. On peut penser aux Américains ou aux Européens qui, eux, se disent, bien on a des secteurs à développer, on n'a pas le choix de les développer parce qu'on a une population qui est en croissance, mais vraiment en croissance, alors qu'ici on n'est pas en croissance.

725 Puis ils se disent, on est mieux de développer ces secteurs-là de façon nouvel urbanisme ou collectivité viable mais directement branchés sur le transport en commun, ce qu'on n'a pas vraiment ici.

730 C'est-à-dire, les gens, ils vont plus loin que le nouvel urbanisme, aux États-Unis, quand ils baissent les taux d'intérêt hypothécaires si on se localise près d'un transport en commun important ou qu'on fait un peu à preuve qu'on n'aura pas une deuxième voiture, donc on n'a pas de mise de fond, on baisse le taux d'intérêt, on a un taux d'intérêt préférentiel.

735 Donc on est loin de ça au Québec, les instruments financiers sont pas encore adaptés mais ils se disent, on va l'orienter le développement, on va l'envoyer vers quelque chose de plus dense, oui.

740 Mais c'est sûr que les Américains, ils vont toujours privilégier de la densité moyenne et basse, comme les Européens le font aussi, il y a pas juste du trois-quatre (3-4) étages, il y a aussi des résidences unifamiliales isolées avec des moins grands terrains qu'on connaissait.

745 Mais je suis d'accord avec vous qu'on va orienter. Mais qu'est-ce qui est le mieux? Est-ce que c'est d'orienter vers un développement qui va avoir beaucoup moins d'impact, comme ce serait le cas avec les collectivités viables au nouvel urbanisme ou d'orienter vers un développement avec plein d'impacts que ça représente par le développement irrationnel ou l'étalement urbain puis un projet autoroutier? Parce qu'en bout de ligne, c'est un projet autoroutier, c'est un prolongement d'autoroute ou d'axe autoroutier.

750 Donc nous, on pense que si c'est à faire, bien, il faut le faire de façon raisonnable, puis c'est une façon raisonnable de le faire. Et ça, ça veut même dire d'aller vers une voie bus, là, c'est quelque chose d'assez novateur parce qu'en Ontario, ils l'ont fait, les voies bus, mais là, ils se sont rendu compte que c'était mieux le tramway.

755 Ça fait que les Européens puis les Américains, ils développent en fonction du tramway et non pas en fonction de l'autoroute pour ces secteurs-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Pourquoi c'était mieux les tramways?

760 **PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

Bien c'est parce que là, on pourrait avoir un équipement beaucoup plus efficace que l'autobus sur les axes Métrobus, entre autres, en milieu urbain.

765 Ça fait que les Américains, ils se disent, tant qu'à faire un tramway, on le fera pas juste dans notre ville, on va le faire aussi en train de banlieue, donc dans ce secteur-là, ça devrait

être comme une cité de banlieue reliée en moins de huit (8) minutes au centre-ville de Québec, en dehors complètement du circuit routier habituel, là, mais qui passe quand même en circuit routier lorsqu'il arrive en ville.

770

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ma collègue Bouguettaya voudrait vous poser une question.

775

**PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

Bonsoir.

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

780

Oui, bonsoir.

**PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

785

J'aime beaucoup votre présentation et votre idée, ce que vous appelez votre rêve, c'est aussi mon rêve, mais la question que je vous pose, et que je me pose moi-même, c'est comment faire pour changer la mentalité des gens qui sont réfractaires à l'utilisation du transport en commun et qui tiennent absolument à leur voiture, parce qu'ils ont toujours utilisé leur voiture, je parle pas de vous, vous allez prendre le transport en commun sans aucun problème. Mais les gens qui, depuis qu'ils ont seize (16) ans, utilisent la voiture et ils veulent rien savoir d'autre chose. C'est ça leur mode de vie, c'est ça leur choix.

790

Si on développait tout ça, imaginons que nous avons tout l'argent qu'il faut et qu'on développe ça, est-ce que vous êtes, je dirais, est-ce que vous êtes capable de changer la mentalité des gens qui utilisent la voiture?

795

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

J'aimerais avoir une baguette magique mais malheureusement!

800

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

Bien, c'est le portefeuille.

805

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Bien c'est l'idée, c'est sûr qu'il y a toujours des gens qui vont vouloir utiliser leur automobile. Ça, je comprends ça.

810 Par contre, il y a des gens, en améliorant l'offre en transport en commun, parce que  
présentement, Québec, les autobus, l'offre, la demande est trop forte pour l'offre. On a un  
problème, les autobus débordent, Métrobus est rempli à pleine capacité à presque toutes les  
heures de la journée. Donc il y aurait moyen d'augmenter l'offre pour encore plus, comme on  
dit, comme la saucisse Hygrade, plus de gens en mangent, plus elle est fraîche, plus elle est  
815 fraîche, plus de gens en mangent.

Bien le transport en commun, c'est un peu ça. Puis tant qu'on n'offrira pas un service de  
vraiment de qualité, en allant chercher une bonne masse critique, en augmentant le niveau de  
desserte, en intégrant l'aménagement du territoire avec les quartiers en développement, en  
820 s'assurant que le transport en commun est déjà présent quand le quartier se développe, ce qui  
semblait être plus ou moins le cas avec ce qui a été présenté, je me dis, bien déjà là, si on avait  
mis l'emphase sur le transport en commun en partant puis qu'on avait développé autour, bien  
là, on se serait assuré d'un bon nombre de personnes, d'un bon nombre d'utilisateurs,  
premièrement.

825 Deuxièmement, comme Jérôme l'a mentionné, le portefeuille, c'est très important.  
D'avoir, puis pas seulement de jouer avec le bâton, mais d'y aller avec la carotte, c'est-à-dire  
des incitatifs fiscaux, des déductions sur les types de transports qui étaient en vigueur, qui ont  
été retirés lors de l'avant-dernier budget, quand les libéraux sont arrivés au pouvoir.

830 Il y avait des incitatifs fiscaux pour les gens qui achetaient des passes de bus. Les  
passes de bus pourraient être fournies par les employeurs et être déductibles d'impôt aussi.  
Les gens qui s'abonnent à Commune auto. Il y a toute une façon de repenser notre mobilité qui  
doit être faite puis, parallèlement à ça, des incitatifs fiscaux qui récompensent, je dirais, à  
835 quelque part, les bons comportements.

Puis si ça touche le portefeuille, puis si la personne, au bout de l'année, sauve cinq  
cents dollars (500 \$), pourquoi pas.

840 Puis déjà, en commençant ça, on va faire tourner la roue dans le bon sens, selon moi,  
selon nous. Mais changer de mentalité, c'est long mais je pense que changer de mentalité, ça  
passe pas en construisant un nouvel axe routier, à quatre (4) voies.

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

845 Ça donne pas un bon signal.

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

850 C'est pas un bon signal qu'on envoie, c'est ça qu'on veut expliquer.

**PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

855 Je voulais aussi, une courte question, est-ce que vous pensez à ce modèle, à ce projet  
juste pour le boulevard, pour ne pas dire l'autoroute, le boulevard du Vallon ou pensez-vous aux  
autres banlieues, aux autres banlieues de Québec?

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

860 Bien oui.

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

865 Oui oui, Jérôme l'a expliqué au début, nous, on s'attarde au développement durable des  
collectivités.

870 Donc là, la zone d'étude, on parle de la zone d'étude, mais on pourrait s'attarder à  
Sainte-Foy, on pourrait s'attarder, il y a des groupes de recherche qui s'attardent aux couronnes  
de première - aux banlieues de première couronne, Sainte-Foy, Charlesbourg, Beauport.

875 Dans vingt-trente-cinquante (20-30-50) ans, il y aura, avec les baby boomers qui vont  
s'en aller vers d'autres cieux, il va y avoir un bon stock de logements qui va être libéré. Qu'est-  
ce qu'on va faire avec ça, il faut se poser des questions.

880 Est-ce qu'on est mieux de développer la banlieue dans le secteur ici ou commencer à  
restructurer les zones qui sont en première couronne, qui sont déjà bien desservies par les  
services, transport en commun, égouts, aqueduc, bibliothèques, écoles, etc.

885 Donc c'est tout de revoir notre façon d'aménager le territoire, puis ça, ça se fait à  
l'échelle de tous les quartiers de Québec, Montréal, à l'échelle des villages, des villes de  
grandeur moyenne. Chacun doit se poser des questions, qu'est-ce qu'on peut faire, qu'est-ce  
qu'on veut faire pour rendre ça plus viable, oui.

**PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

885 Merci.

**PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:**

890 Merci beaucoup.

**PAR M. PASCAL LALIBERTÉ:**

Merci énormément.

895 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci infiniment.

900

---

**RÉSIDENTS DU SECTEUR CARRÉ CLUSEAU, DE SUPERBE, DE BOULOGNE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

905

Messieurs Simon Lépine et Marc Pelletier, résidents du secteur carré Cluseau, de Superbe et de Boulogne.

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

910

Alors bonsoir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

915

Bonsoir monsieur.

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

920

Mon nom est Simon Lépine, Marc Pelletier, mon voisin. Nous représentons un groupe de citoyens résidents des rues carré Cluseau, Superbe et de Boulogne du quartier Neufchâtel à Québec.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

925

Combien de personnes?

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

930

Les personnes qu'on a fait signer la pétition, c'est une centaine de résidences, mais qui sont directement touchées. On aurait pu s'étendre un peu plus large, mais on a été chercher vraiment les personnes directement touchées par le projet.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

935

Très bien.



**PAR M. SIMON LÉPINE:**

**LECTURE DU MÉMOIRE**

940 **Page 1, quatrième paragraphe, fin**

On nous demande si le projet est acceptable dans le milieu. Certains signataires étaient pour, d'autres contre. Tous s'entendaient toutefois pour dire que le tout devait être effectué avec le plus grand respect des résidents riverains.

945

**LECTURE DU MÉMOIRE**

**Page 2, deuxième paragraphe, (... d'au moins 50 mètres)**

950 Curieusement, j'ai pas parlé au monsieur qui est passé en premier tout à l'heure, puis je l'ai jamais vu, puis on parle de la même chose.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

955 **Page 2, septième paragraphe, fin**

Du côté ouest, projet domiciliaire prévu où tout peut être repensé, contrairement à la situation des résidents riverains où rien ne peut être modifié.

960 Un excédent de l'emprise non utilisée d'environ vingt mètres (20 m) est rétrocédé du côté ouest de l'autoroute alors qu'il pourrait facilement être rétrocédé du côté est.

Le nombre de décibels à la limite de l'acceptable et non vérifiable par le promoteur, possiblement pics inacceptables.

965

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, premier paragraphe (Pour les résidents...)**

**Page 3, fin de la quatrième flèche**

970 L'accélération et la décélération dues à la pente et à l'approche d'une intersection laissent présager une augmentation des décibels.

Les lumières de rue affecteront l'éclairage des cours en soirée et nuiront au sommeil des résidents riverains.

975

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, septième flèche**

**Page 3, septième flèche, (... regarde vers le sud)**

980 Si vous regardez le petit dessin, excusez, on n'est pas des experts, si vous regardez le  
petit dessin, lorsqu'on est vis-à-vis la petite maison jaune, la butte est directement vis-à-vis.  
L'auto, lorsqu'elle passe vis-à-vis la maison, le bruit est coupé.

985 La petite maison grise qui est en haut, qui est plus haut, qui est supérieure à la maison  
jaune, lorsqu'on regarde en direction de la maison jaune, il voit directement par-dessus la butte,  
donc le bruit passe par-dessus la butte. Donc nous pensons que la butte n'a aucun effet pour  
les résidences qui sont un petit peu plus en haut.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, deuxième paragraphe de la septième flèche**

990 **Page 4, première flèche, fin**

L'axe routier pourrait arriver légèrement de biais avec le boulevard de la Colline.

995 Ce que vous voyez sur la photo actuellement, ça a été pris environ à cinquante mètres  
(50 m) des résidences. Si vous regardez le boulevard la Colline, où le point rouge, vous pouvez  
remarquer que l'angle est quand même très minime. L'axe routier pourrait facilement arriver  
légèrement de biais avec le boulevard de la Colline.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 4, deuxième flèche**

1000

**Page 4, deuxième flèche, troisième paragraphe, fin**

1005 Autre point à considérer, l'élargissement de la zone tampon à la hauteur du carré  
Cluseau pourrait être récupéré à l'intérieur d'une zone de cent cinquante mètres (150 m). La  
dernière maison du carré Cluseau est située environ cent cinquante mètres (150 m) du  
boulevard Bastien, soit l'équivalent en distance du terrain de stationnement du marché Metro  
sis à cet endroit.

1010 Si vous regardez la photo, on vous met la clôture, la première résidence est juste de  
l'autre côté de la clôture, donc on a toute cette distance-là pour récupérer l'angle qu'on va avoir  
ajouté ici.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1015 Il faudrait songer à conclure.

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

1020 Oui, j'y arrive. Terrain disponible au coin du boulevard de la Colline qui pourrait aider à  
faire la jonction, il y a un terrain à vendre au coin du boulevard de la Colline.

Conclusion!

**LECTURE DU MÉMOIRE**

1025

Merci beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1030

Merci à vous.

Si je vous comprends bien, dans la mesure où le tracé peut être déplacé d'une cinquantaine de mètres de votre résidence, le projet pourrait être acceptable dans la mesure où on implante aussi des mesures visant à la réduction du son.

1035

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

Effectivement.

1040

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Si c'était pas possible, si le promoteur arrivait demain matin en vous disant, écoutez, on va vous proposer un dédommagement, qu'est-ce que vous feriez?

1045

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

Je serais pas intéressé. Est-ce que vous seriez intéressé d'avoir une autoroute à quinze mètres (15 m) de votre résidence. Moi, en tout cas, je serais pas intéressé, personnellement.

1050

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est pas mon dossier, là, mais c'est le vôtre. C'est pas ma situation, mais je vous demande.

1055

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

Parce que nous, nous croyons que c'est faisable, que c'est possible d'arriver avec un léger angle avec le boulevard de la Colline, c'est quelque chose de réalisable, de pensable, les gens sont déjà installés là, puis on croit qu'en élargissant un petit peu la zone tampon, avec une bonne quantité d'arbres entre les deux (2), pour couper le son, ça serait acceptable.

1060

Puis les gens, on le cache pas, pour sortir du secteur, c'est pas évident, là.

1065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Gold aurait une (1) ou deux (2) questions.

1070 **PAR M. SIMON LÉPINE:**

Pas de problème.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

1075 Vous suggérez l'achat de terrain au coin nord-ouest de la Colline et Bastien, est-ce que c'est pour faciliter la jonction entre du Vallon et de la Colline. Est-ce que c'est bien ça?

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

1080 Effectivement, parce que même présentement, on se demande un petit peu comment vous allez faire la jonction en arrivant à quatre (4) voies avec seulement deux (2) voies, ça va déjà être difficile.

1085 Donc le terrain qui est là, qui m'appartient pas en passant, je sais pas à qui il appartient, je pense qu'il pourrait faciliter la jonction entre les deux (2) axes.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

1090 Et d'après vous, est-ce que votre suggestion résoudrait les problèmes de lumières de rue, ainsi que les problèmes de la pente?

**PAR M. SIMON LÉPINE:**

1095 S'il y a une forêt assez dense, avec des conifères puis quelque chose qui peut être assez élevé, je pense qu'en bonne partie, les problèmes seraient résolus.

1100 Actuellement, on a quand même plusieurs arbres, c'est des feuillus principalement qu'il y a en arrière de chez nous. C'est certain que des feuillus, ça fera pas la job autant, mais s'il y avait des arbres quand même assez matures, je pense que ça réglerait la situation.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Lumières et bruit.

1105 **PAR M. SIMON LÉPINE:**

Oui.



**Page 4, premier sous-titre**

1155 Mes pertinences personnelles. Bien j'occupe trois (3) emplois. Je suis éducatrice en service de garde, je suis agent de sécurité puis je suis représentante en cosmétiques. Alors automatiquement, j'ai besoin de véhiculer, je peux faire un "shift" en service de garde à Val-Bélair, être prise pour rentrer à un autre "shift" à Sainte-Foy, dans un magasin ou vice et versa dans la sécurité.

1160 Alors automatiquement, ça me donne beaucoup de points de repère pour circuler puis en même temps, ça répond un petit peu, par ma compétence, c'est qu'on parle beaucoup, tout à l'heure on disait, bien écoutez, le transport en commun parlez-en, tout ça, mais dans le fond, on a une démographie pas juste physique, mais on a un principe social qui existe plus.

1165 Moi j'avais mes parents. Mais les enfants que je garde, quatre-vingts pour cent (80 %) n'ont plus de structure familiale. Le père, la mère sont séparés, ces enfants-là, la mère est obligée d'aller porter son petit bonhomme aux poupons puis elle est obligée d'aller porter l'autre au service de garde scolaire parce que les services scolaires ont coupé, ils ont enlevé des circuits d'autobus; maintenant les enfants sont obligés de marcher deux milles (2 mi) au lieu d'avoir accès à un service scolaire. Alors ces parents-là ont été obligatoirement, par des situations, se mettre ce problème-là sur le dos. Alors automatiquement, tous ces parents-là, ils peuvent pas utiliser le transport en commun, puis moi aussi. C'est une parenthèse.

1170

**LECTURE DU MÉMOIRE**

1175 **Page 4, fin du premier paragraphe de "Pur du Vallon et pourquoi"**

1180 Cet après-midi, je vais vous faire une parenthèse encore, parce que je trouve ça important, j'ai écouté le docteur qui a passé ici puis qui appréhendait l'oxyde et les allergies si on ouvrait du Vallon.

Mais est-ce qu'il s'est inquiété de la qualité de santé que nous on vit depuis quand même dix (10) ans passés. Je pense que si c'est bon d'un bord, c'est bon de l'autre bord. C'est une parenthèse.

1185 **LECTURE DU MÉMOIRE, deuxième paragraphe de "Pour du Vallon et pourquoi)**

**Page 4, fin**

1190 Puis je peux ouvrir une parenthèse, d'essayer d'argumenter ce que je vis, moi, personnellement, puis que je viens de déclarer ici. C'est un témoignage vivant, ça. Puis je pense que c'est la meilleure preuve qu'on peut avoir d'un résultat d'impact. J'en suis un impact.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 5**

**Page 5, "Le parc de l'Escarpeement" premier paragraphe, (... pour notre communauté)**

1195

Là, je vais ouvrir une parenthèse là-dessus. Je suis éducatrice en service de garde, puis on n'a jamais eu une organisation pour aller dans le parc de l'Escarpeement. Puis on prône l'écologie avec les enfants, on va au domaine Maizerets, on va à plusieurs places qui sont écologiques, on fait des excursions dans des boisés, mais on n'a jamais été intéressé d'aller dans le parc de l'Escarpeement. Alors ça veut dire qu'il manque...

1200

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Pourquoi?

1205

**PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

C'est parce qu'on n'a pas de structures, on a rien. On n'a pas -n prône cette qualité-là, que moi je considère, pour ma part, à visiter le domaine Maizerets, j'aime mieux prendre le domaine Maizerets que d'aller dans ce parc-là.

1210

Parce que Maizerets, il y a de la culture qui a été faite par l'être humain qui a été aménagé par des êtres humains à la base de ce qu'il y avait déjà de réel. Alors quand on initie l'enfant à ce que l'être humain est capable d'accomplir et de concrétiser, ça met un impact d'imagination à l'enfant, qu'on n'a pas dans le parc de l'Escarpeement.

1215

Un oiseau, pour eux autres, c'est un oiseau. Mais amenez-lui de l'histoire, regarde, ça là, c'est des messieurs qui ont apporté ça ici, là. Puis là, ils en prennent soin comme des petits bébés. Vous voyez leurs yeux s'ébahir, là, puis ils restent avec une marque. Ils restent avec une construction visuelle de l'être humain. Puis c'est ça l'impact dans mon milieu.

1220

Le parc de l'Escarpeement, oui, mais moi, je suis pour qu'on l'aménage aussi pour qu'il y ait une culture humaine! Pas seulement de dire, on défait ci, on défait ça. Moi, il y en a pas d'attrait à ce que j'y aille. Puis je suis sur Saint-Jacques. C'est une parenthèse, merci.

1225

Alors et le futur boulevard. Je constate aussi que c'est vrai, c'est de la friche, on est là à parler de boisé, on est en venu, par nos termes, à parler de la friche parce que c'était des terres cultivées alors c'est sûr et certain que c'est pas des boisés, c'est pas des forêts, c'était des terres agricoles anciennement, alors c'est de la friche.

1230

Mais aujourd'hui nos opposants se servent de notre friche pour en faire de l'écosystème. On n'arrête pas de tourner en rond, ça nous prendrait encore deux (2) ans de BAPE pour essayer de tout démantibuler ça.

1235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça sera avec plaisir, madame.

1240 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Ah, j'espère que non!

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 5, (Ce qui me chagrine...)**

1245 **Page 6, premier paragraphe, (... dès qu'ils le pourront)**

N'empêche que moi, par mes plaques d'immatriculation, je paie trente dollars (30 \$) pour que les citoyens qui utilisent le service en commun aient accès à ce service-là.

1250 Alors je pense que je fais plus que ma part, pour les encourager à prendre le circuit d'autobus, mais d'un autre côté, on me respecte pas quand je prends mon véhicule. Pourtant c'est moi qui leur permets aussi de véhiculer.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 6, deuxième paragraphe**

1255 **Page 6, deuxième paragraphe, fin**

1260 Puis si vous voulez me poser la question, non, je prendrai pas l'autobus, ça c'est sûr et certain, parce que mes emplois me permettent pas. Personnellement, parce que j'occupe trois (3) emplois, c'est effectivement le cas.

1265 Alors j'aime mieux, moi, en tant que sensibilisation, quand je peux m'en exempter, c'est pas toujours le cas, mais quand je peux m'en exempter, partir beaucoup plus tôt, une heure à l'avance, pour être à temps que d'être prise pour prendre l'autobus.

1270 Puis j'ai un traumatisme, toute petite, moi, je restais à Valcartier, puis il fallait que je marche deux milles (2 mi) pour avoir accès à un autobus, c'est soit le matin puis le soir, alors les circuits d'autobus étaient déficients même quand j'étais petite bote, puis quand ma mère a déménagé à Saint-Émile, les circuits d'autobus étaient pas encore accessibles, je revenais à minuit le soir, quand je finissais dans les magasins à neuf heures (9 h).

Ça vous donne une idée que les temps ont pas changé, on est en 2004, là. Ceux et celles qui optent pour utiliser ça, c'est parfait, mais pas moi.

1275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Martineau, il faudrait songer à conclure.



**PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

1280 Oui. Alors dans les problèmes de l'environnement, bien, on en a parlé sur qu'est-ce que je peux inhaler par jour.

1285 Alors je veux aussi conclure par l'historique qui ressort de toutes les époques, les difficultés de circulation furent laborieuses et n'ont cessé d'augmenter. C'est pas d'aujourd'hui, qu'on en parle, là.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 7. "Conclusion", deuxième phrase**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1290 Merci beaucoup madame Martineau, merci aussi pour l'historique du début, c'était bien intéressant.

1295 Puisque que vous avez soumis ce mémoire à titre personnel, mais la seule question que j'aimerais vous adresser n'est qu'à titre personnel.

Pour vous, comme personne, qu'est-ce que le prolongement va vous apporter dans votre vie?

1300 **PAR Mme CLAUDINE MARTINEAU:**

Bien, ce qu'il va apporter, c'est que le fait que le transport va être diffusé, il va être beaucoup plus harmonieux, automatiquement ça va probablement me permettre d'ouvrir mes fenêtres de façade de ma maison au lieu d'oxyder constamment ma maison.

1305 Alors moi, je suis obligée de laisser mes fenêtres de façade constamment fermées à cause de l'oxyde de carbone parce que je vous l'ai expliqué, j'ai trois (3) heures de voitures le matin et trois (3) heures de voitures le soir, puis si les magasins sont ouverts jusqu'à neuf heures (9 h), bien, ça va de neuf heures (9 h) à onze heure (11 h) le soir. Alors j'ai trois (3)  
1310 périodes. Je peux pas les ouvrir.

Alors c'est sûr et certain que ça met une harmonie.

1315 Ensuite ça fait une qualité de vie parce que moi, je peux pas m'asseoir non plus, c'est très rare que j'ai la possibilité d'être chez moi, avec trois (3) emplois, je suis seule, alors je dois gagner ma vie de cette façon-là, puis aussi, ça m'importe que quand je rentre chez moi, d'avoir quand même une certaine sérénité. Puis quand on est "bumper à bumper" devant chez moi, je l'ai pas cette sérénité-là.

1320           Pourtant j'ai une belle rivière en avant de chez moi. Si je m'assoies sur le balcon en avant, j'ai la rivière, je l'entends couler. C'est pour ça que mon quartier est important. Je suis en plein centre-ville mais j'ai toute la nature du lac Beauport. Ça fait que c'est pour ça que je veux pas quitter.

1325           On a des désagréments, on vient les dénoncer, parce qu'on sait qu'il y a une solution puis on sait très bien que tout ça va harmoniser.

                  J'entends les discours des gens que ça régleras pas la problématique à cause des constructions et tout ça, mais toutes nos voies routières au Québec, la circulation a augmenté.  
1330 Puis qu'est-ce qui a augmenté ça, c'est les séparations familiales.

                  Avant, mon père, c'est le seul qui travaillait chez moi, ma mère restait à la maison. Mais aujourd'hui la femme, ça lui prend deux (2) emplois pour arriver. Le mari aussi, parce qu'il a des pensions alimentaires. À un moment donné, leurs heures de travail ne coïncident pas avec  
1335 le transport en commun, alors ils se voient dans l'obligation sociale.

                  On nous impose des affaires, puis on est obligé de vivre avec. Mais s'il faudrait commencer à dire toutes nos petites affaires, comme moi, rien qu'un exemple! J'ai sacrifié un poste à Trois-Rivières parce que j'aurais dû avoir un entraînement le 25, mais pour du Vallon, pour mon secteur, pour mon bien personnel, parce que j'ai choisi Québec de vivre, j'ai refusé cet emploi-là qui m'aurait permis probablement de vivre juste un emploi au lieu de trois (3).  
1340

                  Ça fait que si j'ai sacrifié mon plan de carrière, pour du Vallon, ça vous donne l'identité que j'ai.  
1345

**PAR LE PRÉSIDENT:**

                  Alors madame Martineau, merci infiniment. Je vous souhaite une bonne fin de soirée.

1350           Et on va prendre une pause, nous reviendrons dans une dizaine de minutes.

                  \_\_\_\_\_  
                  SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES  
                  \_\_\_\_\_

1355

**REPRISE DE LA SÉANCE  
JEAN-MARC LESSARD**

1360 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames, messieurs, si vous voulez bien prendre place.

Alors monsieur Jean-Marc Lessard. Bonsoir monsieur.

1365

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Bonsoir.

1370 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous vous écoutons.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1375

Alors monsieur le Président, mesdames les Commissaires, bonjour, bonsoir. Mon nom est Jean-Marc Lessard et je demeure dans le quartier Neufchâtel depuis 1997. Je suis père de famille de deux (2) enfants âgés de onze (11) et seize (16) ans. Auparavant notre famille s'était établie à Loretteville de 89 à 97. Donc on demeure dans le secteur depuis quand même de nombreuses années.

1380

Je vous dirai tout de suite que lorsqu'on a déménagé de Loretteville à Neufchâtel, on le faisait dans un but de se rapprocher de la ville. Et je vous dis tout de suite qu'on s'est éloigné dans un sens, parce que c'est maintenant plus long qu'à l'époque où on était à Loretteville pour se rendre à nos destinations. Ça a été quand même une surprise pour nous.

1385

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Plus long en auto ou?

1390

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Oui, plus long en auto, compte tenu de la congestion; c'est sûr qu'en distance brute, en distance nette, il y a aucun problème. D'ailleurs en vélo, c'est souvent plus rapide mais on en reparlera.

1395

Alors moi, je travaille dans le domaine de la mise en marché. Par ailleurs, je m'implique activement dans ma communauté. Ainsi, ces six (6) dernières années, j'ai été impliqué bénévolement au sein du conseil des loisirs de mon quartier, c'est-à-dire Loisirs et sports

1400 Neufchâtel. Et depuis deux (2) ans, au sein de la Chambre de commerce des entrepreneurs de Québec. Finalement, je suis entraîneur d'une équipe de soccer.

1405 Par mon travail et mon implication dans divers comités, je rencontre beaucoup de gens et j'ai à me déplacer très souvent à la fois dans mon quartier et un peu partout dans la région de Québec.

Alors je suis pour le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain et selon le tracé initial.

1410 Ma présentation se fera de manière à vous démontrer que, d'une part, les irritants de la situation pour nous, résidents du secteur, et d'autre part, je vais vous présenter aussi les avantages qui seraient liés avec le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain.

1415 Alors la question du transport dans tout le secteur nord. Dans nos quartiers du nord de l'arrondissement des Rivières, l'utilisation de l'automobile est une nécessité pour atteindre les services gouvernementaux, tels que la bibliothèque - municipaux plutôt – tels que la bibliothèque, piscine, terrain de soccer, etc.

1420 Dans le quartier Saint-André, où je demeure, parce qu'on a choisi de demeurer dans un quartier où il y avait quand même beaucoup de services, on accède à la bibliothèque. Par contre, à la minute où on veut faire autre chose, ça nous prend l'automobile, le transport en commun n'est pas du tout une solution.

1425 Alors c'est ça, le Centre Michel-Labadie où est-ce qu'il y a la piscine, l'aréna, le soccer, se trouve complètement à l'ouest, sur le boulevard Chauveau, non loin du boulevard de l'Ornière.

1430 Ainsi, si on demeure à proximité d'un service, alors on est loin de tous les autres services. Il y a d'ailleurs des gens qui se trouvent comme loin de tout. Dans notre cas, on est quand même près, là, d'un certain nombre de services.

1435 Il en est de même quand il s'agit de se déplacer dans l'axe nord-sud, lors des heures de pointe sur semaine, ou la fin de semaine, pour se rendre dans le secteur des Galeries de la Capitale, qui est pourtant si près.

1440 Alors nos secteurs se situent pourtant quelque part au centre de la nouvelle ville et pourtant, on a l'impression qu'on est en même temps loin, ou enfin, coupé de tout. Là-dessus, j'ai demandé qu'on distribue, je ne crois pas que vous les avez, mais j'ai apporté ça comme document parce que je voulais illustrer l'idée qu'on se trouve ici au cœur, au centre géographique de la ville de Québec, et j'ai pas pu avoir de carte qui pouvait le représenter.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous les avons reçus, je peux vous informer.

1445

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Vous avez eu ça ici?

1450

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a à peine quelques minutes.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1455

D'accord.

C'est la carte du réseau cyclable de la ville de Québec et quand on l'ouvre, on va regarder où est-ce qu'on se situe. On se situe carrément au centre, c'est-à-dire direct ici.

1460

Ça fait que je pense, lorsqu'on parlera d'étalement urbain avec le prolongement de l'autoroute du Vallon, je crois qu'il faudra considérer la question géographique et il s'agit pas ici de prolonger un boulevard à une extrémité, comme à Saint-Augustin, à Beauport, ou encore Val-Bélair. On est réellement au centre de la ville.

1465

Alors cela dit, je poursuis. Je veux vous parler des activités de loisirs.

Pendant mes années de bénévolat au sein de Loisirs et sports Neufchâtel, il a toujours été clair pour moi que la participation des résidents du quartier des Méandres, c'est-à-dire le quartier qui est le plus au sud, parce que Loisirs et sports Neufchâtel, il faut le mentionner, est responsable de l'animation au niveau du loisir sportif et culturel pour le secteur Saint-André, le secteur du parc Apprentissage, et le secteur des Méandres. Alors si on pouvait faire un périmètre de - oui, peut-être qu'on pourrait avoir l'image, au niveau du tracé initial de du Vallon, nous, on est à partir du boulevard Bastien, même un petit peu plus haut.

1475

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez un pointeur sur la table, si vous voulez l'utiliser, ça va être plus facile.

1480

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

D'accord. Alors je vais prendre ma carte, ça va être plus facile, en regardant ici. OK.

1485 Alors Loisirs et sports Neufchâtel, le Centre de services Saint-André est environ à ce niveau et on suit le boulevard Saint-Jacques, on va jusqu'au boulevard Lebourgneuf et on remonte avec la rivière du Berger. Ça se trouve à être le secteur que Loisirs et sports Neufchâtel s'occupe pour le loisir communautaire.

1490 Alors les principaux quartiers sont le quartier Saint-André, qui est dans le haut, le quartier Apprentissage, qui est tout juste au nord du boulevard Chauveau, et le quartier des Méandres qui, je crois, est dans - j'essaie de voir, il est beaucoup plus au sud, excusez-moi, c'est là, ici, là, il est là, c'est ça. OK.

1495 Alors vous voyez, on est vraiment dans le secteur qu'on parle.

1500 Alors nous, on a constaté pendant plusieurs, en fait pendant des années, puis je vous parle à titre personnel évidemment, puis c'est mon impression à moi, que les gens du secteur des Méandres participent beaucoup moins aux activités que nous organisons parce que souvent, elles sont tenues au parc Saint-André, donc c'est plus au nord. Par contre, on constate...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1505 Au sud.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Pardon?

1510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Au sud.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1515 Le parc Saint-André se trouve à l'extrême nord de la zone.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1520 Ah d'accord, je pensais...

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1525 Mais les gens des Méandres, eux, sont au sud évidemment.

Alors lorsqu'on organise des activités, par contre, au niveau du parc des Brumes, bien là c'est l'inverse qui se présente, c'est que les gens du nord ne descendent pas et les activités sont essentiellement, je dirais, chose des gens du quartier des Méandres.

1530 Je vais vous parler du soccer parce qu'avec le soccer, ça implique des déplacements parce que les terrains de soccer, il y en a pas, évidemment, à tous les coins de rue puis je pense, on le comprend, et c'est tout à fait normal.

1535 Alors mes deux (2) filles sont adeptes de soccer, nous sillonnons donc le quartier et la ville à chaque semaine. La position des terrains de soccer du secteur Lebourgneuf, Neufchâtel, Duberger, Les Saules, comme c'est le cas pour les terrains de jeu et les centres communautaires, oblige les parents, c'est-à-dire les usagers, à transiter via des quartiers résidentiels ou carrément à emprunter des détours importants.

1540 Alors là-dessus, je veux vous donner quelques exemples, parce que moi, je me suis dit, il y a quand même mille (1000) enfants qui, dans notre quartier, sont inscrits au soccer, donc ça touche beaucoup de famille quand même. Alors je vous donne mon cas, vous pouvez le multiplier probablement par quatre (400) ou cinq cents (500) si c'est pas six cents (600), parce qu'on peut dire qu'il y a beaucoup de familles qu'il y a peut-être deux (2) enfants qui jouent.  
1545 Alors je veux pas exagérer non plus.

Je vous donne un exemple, ma fille, Camille, qui cette année, ça a été choisi comme ça, le parc où est-ce qu'elle va jouer le plus souvent, c'est-à-dire à neuf (9) reprises sur peut-être dix-huit (18) matches, va être au parc de l'Accueil, dans le secteur Duberger.

1550 Si on prend l'axe du Vallon, malheureusement avec l'autre carte, on aurait pu le voir au complet, nous, nous demeurons environ dans ce secteur-là, nous demeurons tout près du boulevard Bastien. Alors s'il y avait le boulevard du Vallon complété selon le tracé initial, on descend ici, on va sortir un petit peu plus loin que le boulevard de la Capitale et le parc de l'Accueil est tout juste là. Le parc de l'Accueil est là.

J'en profite pour vous signaler que c'est dans le même arrondissement, là, c'est le même quartier, l'arrondissement des Rivières.

1560 Alors je chemin que je dois emprunter pour accéder à ce terrain, j'emprunte la rue Saint-Charles, je tourne boulevard Chauveau, je vais prendre le boulevard Saint-Joseph, de là je vais accéder au boulevard Pierre-Bertrand jusqu'à la rue Marais, qui est dans le parc industriel de Vanier.

1565 Et là, il y a un petit tracé un peu incongru, là, qui longe le boulevard du Vallon, malheureusement on ne le voit pas, parce que là, ça se trouve à être plus bas ici, là, mais finalement j'arrive à mon but, et il y a une sortie de l'autoroute du Vallon qui est la sortie Duberger, qui est là.

1570 Alors ce trajet-là, je vais le faire à chaque fois que ma fille va jouer à Duberger, je suis  
obligé de prendre à peu près un dix (10) minutes, en fait partir plus tôt d'environ dix (10)  
minutes que si j'avais le tracé standard. Je vais avoir évidemment...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1575 Excusez-moi. J'imagine que cette distance-là, vous la parcourez en dehors des heures  
de pointe, j'imagine.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1580 Oui oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1585 Et combien de temps ça vous prend?

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

En dehors des heures de pointe?

1590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, quand vous amenez votre fille au parc?

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1595 Je vous dirais que j'ai besoin d'environ dix-sept (17) à vingt (20) minutes à peu près,  
pour me rendre, là, mais je l'ai pas, je l'ai pas compté parce que d'ailleurs je tiens à souligner,  
c'est pas tellement pour le gain de temps, moi, que je suis pour le boulevard du Vallon, c'est sûr  
que ça va faciliter les déplacements.

1600 Mais moi, où j'en ai, c'est vraiment au niveau d'être obligé ou contraint de passer par  
des quartiers résidentiels. Dans ce cas-ci, je prends des boulevards presque tout au long, mais  
on va parler, plus tard, là, de d'autres situations.

1605 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, il faudrait pratiquement conclure.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1610 Oui.



1615 Alors pour le travail, pour le travail, deux (2) options s'offrent à moi, encore une fois, je vais passer par le boulevard Saint-Joseph, boulevard Pierre-Bertrand, ou encore je pourrais choisir de passer par le côté ouest, c'est-à-dire le boulevard Saint-Jacques. Dans ce cas-ci, je veux parler de la circulation en heure de pointe, monsieur.

1620 C'est au retour qu'on constate surtout les problèmes d'engorgement sur le boulevard Pierre-Bertrand, sur le boulevard Saint-Joseph qui ne suffisent pas. Lorsqu'on revient par Saint-Jacques, je constate que la situation ne s'est pas améliorée non plus, depuis le temps où je demeurais à Loretteville.

1625 Ce qu'il est important de mentionner ici, parce qu'on parle des heures de pointe, c'est vraiment problématique depuis des années dans le secteur et ça devient carrément chaotique à partir du moment où il y a le moindre travail de voirie sur soit une des artères que je vous parle.

1630 Matin et soir, lorsqu'il y a environ deux (2) ans, le boulevard Saint-Jacques a été refait en neuf, il a dû y avoir des agents de circulation matin et soir pendant toute la durée des travaux, et ça, ça s'est échelonné sur deux (2) années, simplement pour vous dire qu'il y avait, à ce moment-là, des prolongements de trajets d'environ une trentaine de minutes. Ce qui est tout à fait anormal.

1635 Je voudrais parler évidemment des emplettes parce qu'on a les loisirs, on a le travail, mais on a aussi ce qu'on appelle les commissions du samedi ou de fin de semaine. Alors moi, je plains beaucoup, à ce chapitre, les résidents du quartier Lebourgneuf et des Méandres, comment se rendre au point A, c'est-à-dire chez moi, au point B qui est le pôle principal dans le secteur, qui sont les Galeries de la Capitale, sans devoir passer ou transiter par un quartier résidentiel.

1640 Je donne ici un exemple, si je vais aux Galeries de la Capitale et que je vais passer par le boulevard Lebourgneuf, pas le boulevard mais le quartier Lebourgneuf, je vais emprunter un circuit où il va y avoir dix-sept (17) arrêts et cinq (5) feux de circulation.

1645 Encore une fois, c'est pas tellement le temps, c'est plutôt arrêt-départ, arrêt-départ, on parle de consommation accrue de carburant, on parle de bruit et on parle évidemment de l'aspect de sécurité pour les jeunes qui sont aux abords de ces endroits-là.

1650 Finalement, le développement du secteur nord de l'arrondissement des Rivières. Il existe un trou de beigne, comme on dit, tout à fait immense au niveau de notre quartier et qui s'explique, selon moi, par le simple fait que l'autoroute du Vallon n'a pas été complétée depuis tant d'années. Cette zone, pourtant, se trouve en plein cœur de la ville et depuis les trente (30) dernières années, la ville s'est développée par ses extrémités. Et ce secteur-là, pourtant, qui pourrait accueillir quelque trois mille (3000) nouvelles résidences, à ce qu'on dit, ne s'est pas développé.

1655            Alors on dit que prolonger du Vallon aurait pour effet de favoriser l'étalement urbain, moi  
je dis que c'est tout à fait le contraire. C'est-à-dire ça permettrait de développer un secteur  
laissé pour compte depuis de nombreuses années, faciliter les déplacements interquartiers et  
permettre au réseau de transport d'améliorer son service car, une fois que le secteur aura fait le  
1660 plein de nouvelles habitations et de résidents, eh bien à ce moment-là, la densité de population  
permettra de rentabiliser la mise en service de circuits du réseau de transport RTC qui pourront,  
à ce moment-là, emprunter le boulevard Chauveau d'est en ouest et le nouveau boulevard  
urbain du Vallon. Les quartiers est, ouest et nord seront ainsi reliés.

1665            La progression de la densité de population, et avec le développement actuel du quartier  
des Méandres, je suis très préoccupé aussi par l'augmentation de la circulation présentement.

Alors l'environnement...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1670            Monsieur Lessard, nous avons lu le mémoire, ce que je vous demanderais, peut-être  
pour clore, c'est qu'est-ce que vous voulez que la Commission retienne comme point fort de  
votre mémoire.

1675            **PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1680            Ce que je veux qu'on retienne, c'est que présentement, de la manière que c'est organisé  
au niveau du transport dans notre secteur, ça empêche le développement du quartier, ça  
empêche, je dirais, de compléter l'infrastructure routière, qui va permettre au réseau de  
transport public d'être plus efficace. Le prolongement de l'autoroute du Vallon va permettre de  
réduire énormément la circulation dans les quartiers où est-ce qu'il se fait une circulation de  
transit.

1685            Et finalement, je considère que c'est pas du tout vrai qu'on va favoriser l'étalement  
urbain, compte tenu qu'on est au centre de la ville, en fin de compte.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'aurais juste une petite question.

1690            L'avoir su, est-ce que vous auriez déménagé de Loretteville?

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

1695            Je suis content que vous me posiez cette question-là parce que j'étais là hier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a une dame qui m'a dit, j'aimerais que vous me posiez une question...

1700

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Non, je vous dirais qu'effectivement, si le boulevard du Vallon ne se fait pas dans les cinq (5) prochaines années, je ne suis plus là. Ça c'est clair.

1705

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous déménageriez.

1710

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

C'est très clair.

1715

Mais j'ai un point d'information à vous donner parce qu'on déménage dans la mesure où on peut vendre nos maisons, aussi. Je ne crois pas que dans le contexte actuel, j'aie tant de difficulté que ça à vendre ma maison, mais c'est ce qui explique que le quartier ne s'est pas développé. Parce que des nouveaux arrivants, il y en a pas. Pour qu'il y ait des nouveaux arrivants, il faut qu'il y ait des nouveaux développements qui s'ouvrent, un peu comme ce qu'on voit sur le boulevard Chauveau.

1720

Mais moi, c'est très clair qu'avoir su, je serais même resté à Loretteville parce que de Loretteville, c'est beaucoup plus facile de circuler, le boulevard l'Ormière est plus direct, le boulevard Henri-IV est là.

1725

Le problème est que lorsqu'on demeure à Neufchâtel est, comme moi je demeure, et j'ai choisi de déménager dans un quartier établi...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1730

En quelle année?

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

En 97.

1735

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais en 97, vous saviez qu'il y a des gens qui attendaient depuis vingt-cinq (25) ans ou trente (30) ans, là, ça vous a pas découragé?

1740 **PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Non, mais ce que je savais, c'était qu'à cette époque-là, ils prévoyaient d'améliorer le boulevard Saint-Joseph, parce qu'à l'époque, il n'était pas double au complet, maintenant il l'est. Et après même pas cinq (5) ans, il va être à refaire dans deux-trois (2-3) ans, il est tout cassé par plaques de cinquante mètres (50 m). Parce qu'au dégel, ça circule et ça magane.

1745 Mais je ne pensais pas que je vivrais les mêmes problèmes. Puis les dernières années, il y a eu la réfection de Saint-Joseph, ça a causé des tracas, il fallait passer par un autre endroit. Il y a eu la réfection de Saint-Jacques.

1750 Je veux dire, si ça se fait pas, c'est clair que nous - d'ailleurs on a le désir d'aller en ville, éventuellement, mais on s'est dit que c'était...

1755 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais vous y êtes déjà, non?

1760 **PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Non non, mais d'aller en ville, je parle dans la vieille partie de la ville.

1765 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'utilise vos propres mots.

1770 **PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Oui oui oui, je parle de la haute-ville ou enfin des quartiers centraux, là.

1775 Mais pour le moment, avec des enfants, on préfère demeurer où on est. Mais, effectivement, on n'est pas là pour toute la vie, si ça se fait pas.

1780 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci infiniment.

**PAR M. JEAN-MARC LESSARD:**

Merci.

---

**CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT**

1785 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Louis Lesage, du Conseil de la Nation huronne-wendat.

1790 **PAR M. LOUIS LESAGE:**

Alors monsieur Zayed, mesdames, les analystes, membres de la Commission, participants à cette soirée, kueï.

1795 Au nom du Conseil de la Nation huronne-wendat, je tiens à vous remercier d'offrir à notre nation cette occasion de vous faire connaître nos préoccupations au sujet du prolongement de l'axe du Vallon.

1800 Dans un premier temps, je vous demande de bien vouloir m'accorder deux (2) minutes supplémentaires de préambule afin de rectifier des propos tenus hier soir, lors d'une présentation d'un mémoire. Cette présentation sous-entendait...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1805 Excusez-moi, j'aimerais juste ajouter une chose, vous pouvez le faire bien sûr, mais pas à cette occasion-ci.

1810 J'aimerais que vous vous inscriviez au registre et à la fin de la soirée, il y a toujours un moment que nous accordons pour les personnes qui veulent se prévaloir du droit de rectification. Et à ce moment-là, il nous fera un devoir de vous écouter là-dessus.

**PAR M. LOUIS LESAGE:**

Très bien. Merci.

1815 Alors tout ça pour dire qu'il y a une lettre qui vous est adressée pour une modification dans un mémoire qui a été déposé hier soir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1820 Très bien. Et de toute façon, cette lettre sera accessible sur le site Internet et dans les centres.

**PAR M. LOUIS LESAGE:**

1825 Oui, exact.

Alors je vous présente maintenant les principales préoccupations qui nous ont conduits à suivre de près ce dossier, participer aux audiences publiques et finalement, déposer un mémoire. Alors le contexte.

1830 **LECTURE DU MÉMOIRE**

**Page 2, premier paragraphe, (... prévus au projet)**

Et la multiplication des promesses de prolongement qui ont suivi.

1835

**LECTURE DU MÉMOIRE**

**Page 2, troisième paragraphe, fin**

1840

Une brève mise en situation. Tel que décrit dans notre mémoire, les Hurons se sont installés à Wendake en 1697. Ce village représentait le lieu de colonisation le plus au nord de la ville de Québec. À l'époque, les villes de Val-Bélair, Lac-Saint-Charles, Charlesbourg, Neufchâtel, n'étaient même pas dans l'imaginaire des gens.

1845

Ce qui est clair, c'est qu'en 1697, il existait la ville de Québec, Wendake au nord et quelques bourgades isolées les unes des autres. Entre elles, de la forêt, des friches, des champs.

1850

L'étalement urbain, nous l'avons vécu. Les anciennes villes se sont développées et se sont dotées de liens routiers efficaces peut-être au rythme de pressions politiques locales. Les Hurons-Wendat sont généralement des citoyens conciliants et dociles et se sont tenus loin de ces requêtes politiques avec le résultat que nous connaissons aujourd'hui.

1855

Le boulevard Saint-Jacques est très congestionné aux heures de pointe actuellement. Près de trente (30) minutes lors des heures de pointe, contrairement à un trajet d'environ dix (10) minutes en dehors des heures de pointe.

1860

Utiliser le transport en commun pour aller au centre-ville ou à Sainte-Foy est peu prisé par les Hurons-Wendat, en raison de son inefficacité. Vous avez un tableau d'ailleurs dans le mémoire; pour le bénéfice de l'auditoire, Wendake-centre-ville, une heure trente (1:30), Wendake-Sainte-Foy, cinquante (50) minutes, Wendake-Les Galeries de la Capitale, quarante-cinq (45) minutes, des trajets qui prennent en moyenne entre dix (10) et trente (30) minutes.

1865

Les commerces du parc industriel au nord de Wendake reçoivent quotidiennement de nombreux véhicules lourds qui doivent utiliser un détour de plusieurs kilomètres pour circuler dans les quartiers résidentiels où le risque de provoquer des accidents avec les résidents est élevé.

1870 Pour le touriste qui arrive par le pont Pierre-Laporte et qui désire venir à Wendake pour voir des Indiens, visiter nos commerces, nos résidences et nos bureaux administratifs pour la première fois, il doit se référer à de nombreux repères tout au long de son chemin s'il veut retourner chez lui sans se perdre.

1875 Je sais pas si vous avez déjà visité Wendake, alors je vous invite à partir du pont Pierre-Laporte, et venir nous rejoindre, sans nous appeler avec votre cellulaire, bonne chance!

1880 La rue Racine à Loretteville et le boulevard Bastien à Wendake ne sont plus que l'ombre de ce qu'ils étaient autrefois en termes d'axes commerciaux, un phénomène criant dans la plupart des vieilles villes en région, en raison du développement des pôles commerciaux à grande surface.

Bref, nous vivons des problèmes de circulation qui ne font que s'amplifier et rien ne laisse croire à une amélioration de la situation.

1885 Notre analyse du projet de prolongement de du Vallon tel que proposé par les promoteurs.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 6, deuxième paragraphe plein**

1890 **Page 6, deuxième paragraphe, fin**

Justement, le futur.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 12, début**

1895 **Page 12, fin du premier paragraphe**

1900 Nous avons posé des questions, lors des audiences sur notamment la densité de circulation actuelle sur Saint-Jacques et du Vallon dans le futur; les laps de temps entre l'église de Wendake et l'intersection Lebourgneuf et du Vallon, actuellement et dans le futur, on parle d'onze (11) feux et arrêts, onze (11) feux de circulation et arrêts présentement et dans le futur aussi. On a aussi posé une question sur une garantie que le bouchon quotidien rencontré sur Saint-Jacques ne se retrouvera pas sur Bastien ou sur de la Rivière dans le futur.

1905 Nous avons appris qu'une fois le projet terminé, et le plein développement réalisé, les niveaux du service actuel sur Saint-Jacques et du Vallon seront similaires soit un niveau D. Le ministère des Transports n'a pas d'outils pour mesurer le temps de parcours futur et, par conséquent, ne peut prédire s'il y aura un gain significatif en temps.

1910 Une recommandation à ce chapitre!

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 14, début****Page 14, premier paragraphe, fin**

1915

Étalement urbain et planification des nouveaux lotissements résidentiels. Selon l'orientation 1 de la CMQ du document intitulé "Des orientations claires pour assurer une planification optimale du territoire", il a été rédigé par la Communauté métropolitaine de Québec, donc l'orientation 1 dit: offrir un milieu de vie diversifié et de qualité. On veut consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation donc étalement urbain zéro.

1920

1925

Malheureusement, aucune définition précise de ce qu'est l'étalement urbain n'a pu être retenue lors des audiences. Cependant il est clair, selon nous, que l'étalement urbain n'est pas seulement une expansion qui se produit au pourtour d'une ville, mais aussi la perte de milieux plus centraux d'une ville. L'étalement urbain, c'est le remplacement de milieu naturel par l'urbanisation, un point, c'est tout.

1930

Le projet tel que proposé va justement à l'encontre de ce principe d'étalement urbain puisqu'il prévoit la construction d'environ cinq mille huit cents (5800) logements à proximité de du Vallon dans des milieux naturels, sans services, en régénération et caractérisés par des friches et des jeunes arbres.

1935

Exemple éloquent, pensons aux conséquences malheureuses qu'aurait eu la perte des Plaines d'Abraham si elles avaient été remplacées au profit de stationnements, commerces, immeubles à bureaux ou résidences à la première occasion venue. Aujourd'hui, les Plaines sont un joyau pour la ville et ses résidents.

1940

Selon le document intitulé "Planification des nouveaux lotissements résidentiels" de la Ville de Québec, un total de soixante mille (60 000) logements résidentiels potentiels ont été identifiés sur l'ensemble du territoire, ce qui dépasse largement la demande pour la croissance démographique prévue pour 2021. Rappelons que le besoin est de trente mille (30 000) nouveaux logements d'ici 2021.

1945

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 8, premier paragraphe plein****Page 8, deuxième paragraphe plein, (... pour la ville de Québec)**

1950

Pour les raisons suivantes: construction dans des secteurs naturels dépourvus de tout service; construction de nouveaux lotissements uniquement, aucun terrain déjà desservi en recyclage ou en redéveloppement; coût de plus de trente millions (30 M\$) pour se brancher au réseau existant; de nouveaux circuits de transport en commun seront à créer, les anciens seront à revoir; le projet se situe dans la zone 3, soit une zone non priorisée par la Ville et



1955 finalement ne cadre pas avec l'orientation 4, de la CMQ, soit d'accélérer la mise en valeur des potentiels naturels.

1960 Finalement nous avons été très surpris d'apprendre en audiences publiques que le développement de nouveaux axes routiers répondait à des préoccupations politiques plutôt que de répondre à une démarche réfléchie, planifiée et en corroborant les orientations élaborées par un ensemble de professionnels compétents en urbanisme moderne.

La recommandation est la suivante:

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, première recommandation**

1965

**Page 9, deuxième recommandation, fin**

Un petit exemple avec la piste cyclable.

1970 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, point C**

**Page 9, paragraphe C, fin**

Rappelons aussi que les pistes cyclables sont utilisées quelques mois par année.

1975

Alors recommandation.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, point C, recommandation**

1980 **Page 9, paragraphe D, ( entre Chauveau et Bastien)**

La densité de population est pourtant très élevée dans cette partie et mérite donc que des circuits d'autobus efficaces y soient planifiés pour ainsi diminuer l'utilisation de l'automobile.

1985 Comme vous le savez déjà, le territoire de Wendake est très mal desservi en transport en commun. Seule la partie sud est desservie en autobus, c'est-à-dire le Vieux-Wendake. Le Vieux-Wendake est environ deux cent cinquante mètres (250 m) de long.

1990 Pourtant plus de soixante-dix pour cent (70 %) des Hurons demeurent dans la partie nord de la réserve. Le nord de la réserve est caractérisé par des jeunes familles alors que la partie sud est plutôt caractérisée par des personnes plus âgées, soit une clientèle qui utilise très peu le transport en commun.

1995 De plus, tel que présenté dans notre mémoire, les temps de déplacement en autobus entre Wendake et Sainte-Foy ou Québec sont peu efficaces, voire inefficaces pour desservir la

population de Wendake. Nous recommandons donc de prévoir, dès la construction de la partie nord du boulevard du Vallon, des voies réservées aux autobus.

2000 Autre recommandation, revoir les circuits du transport en commun de la région nord-ouest de la ville de Québec, notamment à Wendake pour augmenter leur efficacité. On n'a pas fait de vérifications vraiment exhaustives, mais on croit que les circuits sont les mêmes depuis environ presque vingt (20) ans.

2005 Les milieux naturels touchés. Plusieurs autres groupes discuteront de manière plus particulière cette partie, alors nous nous limiterons ce soir à la lecture des recommandations. Donc première recommandation!

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 11, recommandation**

2010 **Page 11, dernière recommandation, (... à ce que le coeur de la ville)**

Parce qu'on parle vraiment du centre géographique de la ville, de manière à ce que le cœur de la ville soit le symbole d'un cœur en santé.

2015 Conclusion.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 14, conclusion**

2020 **Page 14, fin**

Et finalement mettre en valeur les espaces verts de ce secteur, soit le parc de l'Escarpement et les zones naturelles en recolonisation de manière à ce que le cœur de la ville de Québec soit le symbole d'un cœur en santé.

2025 Sachez que comme vous, membres de cette Commission, les Hurons ont toujours et demeurent encore aujourd'hui les protecteurs de notre environnement et les gardiens de la terre de nos enfants.

2030 Je vous remercie de votre attention et de l'intérêt que vous porterez à nos préoccupations. Kueï.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2035 Merci beaucoup, monsieur Lesage. J'aurais une question, elle est un peu embêtante parce que je trouve qu'il y a une dimension de votre rapport qui, me semble-t-il du moins, il se contredit, et peut-être que vous pourriez clarifier cet aspect-là pour que ce soit plus clair.

2040 Vous dites, d'une part, nous sommes pour le projet, vous dites, d'autre part, qu'il faudrait que le développement routier se fasse dans le respect des orientations gouvernementales, etc., et vous dites après ça, à la fin, à la conclusion, que le projet n'est pas conforme, ne respecte pas les orientations gouvernementales.

2045 Alors comment est-ce que vous pouvez, en avançant ces trois (3) aspects-là, persister à dire, bien donc on est pour le projet. Parce que normalement, si je dis, il faut aller dans le respect des orientations, le projet ne respecte pas les orientations, donc on est contre. La logique, là.

**PAR M. LOUIS LESAGE:**

2050 Très bien, oui. Mais sauf qu'il faut régler le problème de désengorgement. Donc il faut absolument que les gens qui habitent Wendake notamment, et donc les autres secteurs autour, il faut trouver une solution à ce problème-là.

2055 Bon, du Vallon semble, je l'ai dit au tout début, semble la solution. Si on m'en propose une autre, ça va me faire plaisir de m'asseoir et de l'analyser. Celle qui est présentée ici, désengorge, donc répond au problème de circulation routière qu'on vit quotidiennement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2060 Donc vous seriez prêt à l'accepter, en dépit du fait que vous reconnaissez qu'elle ne répond pas aux orientations.

**PAR M. LOUIS LESAGE:**

2065 Tout à fait, exactement. Je trouve que l'image que j'ai en tête, je sais pas si vous connaissez la banlieue de Vancouver, la région de Delta.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2070 Bien, j'ai été une fois là-bas, là, mais je connais pas assez.

**PAR M. LOUIS LESAGE:**

2075 Bon, la région de Delta est une région très très, une grosse banlieue qui est reliée par Vancouver par une autoroute mais qui passe en pleine forêt, qui passe en milieu, mais il y a aucune maison de chaque côté. Puis c'est utilisé par des milliers de personnes chaque matin.

Donc c'est un peu l'image qu'on a, nous, de désengorgement, pour se rendre d'un pôle à l'autre, de manière à – parce le problème, c'est que si on amène des gens tout autour, on

2080 règle pas le problème. On le sait très bien puis ça a été clairement démontré. Donc ce qu'on veut, c'est une solution à long terme à un problème actuel.

Malheureusement, c'est le seul projet qui semble le plus efficace pour désengorger les problèmes de circulation et, effectivement, je pense qu'on doit se piler sur un pied puis dire, bon, à défaut d'avoir mieux, on va accepter ce projet-là. Mais on veut pas le projet en entier, parce qu'on veut qu'il soit viable à long terme.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2090 Monsieur Lesage, merci beaucoup.

**PAR M. LOUIS LESAGE:**

2095 Ça fait plaisir.

---

**CLAUDE CANTIN**

2100 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Claude Cantin.

**PAR M. CLAUDE CANTIN:**

2105 Monsieur le Président, mesdames les Commissaires, représentants des experts de la Commission, mais je pense que je suis venu à la présentation où il y en avait beaucoup, ce soir il y a en a moins. C'est tout à fait normal.

2110 J'habite au carré Rougemont donc depuis 1978, dans la partie nord du territoire concerné, ce que beaucoup appellent encore la paroisse Saint-André. On a entendu madame Martineau en parler tout à l'heure.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

2115 **Page 1, troisième paragraphe, fin**

2120 Mon mémoire va se diviser en gros en trois (3) parties, la première, une partie historique, si vous voulez, où je vais parler un peu des modifications du projet depuis son origine jusqu'à aujourd'hui, ainsi que des demandes et de la patience de la population dans ce dossier. La deuxième partie concernera le transport en commun. Et finalement l'étalement urbain. Sujets qui ont été discutés en long et en large devant vous, sous tous leurs aspects, je

voudrais apporter un peu mon grain de sable, pour faire glisser le traîneau ou mon grain qui va aider de toute façon au mécanisme à se comporter davantage.

2125

Mon premier vrai contact avec le projet du Vallon a été la préparation du programme électoral de 1985, donc la première fois où je me suis présenté. Parce que moi, j'étais assez nouveau dans le secteur, d'autant plus que j'avais vécu deux (2) années à la baie James, donc j'étais dans Saint-André, mais j'étais occupé à d'autres travaux à l'extérieur et du Vallon, je le connaissais, mais ça ne me préoccupait pas plus que ça, parce que j'en avais pas personnellement un besoin très grand.

2130

Mais partout où j'allais, les gens ne me parlaient que de ça en disant que c'est un projet qu'ils avaient connu, même certains étaient venus s'installer dans le secteur parce que cette route-là était annoncée et que ça leur permettrait de se déplacer assez rapidement.

2135

#### **LECTURE DU MÉMOIRE, début de la page 2**

#### **Page 3, premier paragraphe, (... qui était chez lui)**

2140

Puisqu'il avait exproprié l'emprise.

#### **LECTURE DU MÉMOIRE**

2145

#### **Page 3, deuxième paragraphe, sixième ligne**

Parce que la partie au nord de Chauveau n'est pas financée par le ministère des Transports mais seulement par la Ville.

2150

#### **LECTURE DU MÉMOIRE**

#### **Page 3, fin du troisième paragraphe**

Pourquoi alors le projet de prolongement de du Vallon a si tardé! Rapidement, le gouvernement libéral, quand on leur en a parlé, ont dit, nous, bien écoutez, on a des morts sur Stoneham, sur le boulevard qui va à Chicoutimi et donc il faut faire le boulevard qui va à Chicoutimi avant de faire le boulevard du Vallon. Ce à quoi le comité exécutif n'avait pas beaucoup d'arguments pour s'opposer, donc on a accepté cette proposition-là.

2155

Ensuite on a changé de gouvernement. Le nouveau gouvernement nous a dit, mais là, il y a des morts sur le boulevard Sainte-Anne, en allant vers le mont Sainte-Anne ou en allant vers Charlevoix; le comité exécutif a été obligé de reconnaître qu'effectivement, il y avait aussi des morts sur ce boulevard-là, donc on a dit au gouvernement, bien alors si vous avez pas beaucoup d'argent, faites ce boulevard-là et on fera du Vallon après.

2160

2165

On est rendu à du Vallon maintenant. C'est enfin le tour de du Vallon.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 4, deuxième paragraphe**

2170 **Page 4, troisième paragraphe, (... des conseils de quartier)**

Dont certains vous ont déjà présenté un mémoire et d'autres le feront.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

2175

**Page 4, fin**

Alors c'était des hécatombes, c'était la première objection, c'est qu'on ne peut pas arrêter une autoroute avec un feu de signalisation, ça va être la catastrophe. On l'a fait tout de même depuis vingt (20) ans, au boulevard Lebourgneuf.

2180

**LECTURE DU MÉMOIRE, début page 5**

**Page 5, quatrième paragraphe, (... au centre communautaire)**

2185

Dans lequel nous nous trouvons maintenant, plutôt que juste un centre de livres. Allons-nous devoir ouvrir une nouvelle caserne de pompiers? Non. Et je pense qu'hier, les gens de la Santé publique l'ont admis.

2190

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 5, dernier paragraphe**

**Page 7, troisième paragraphe, (... dans le secteur)**

2195

Dans le grand secteur, pas dans celui concerné par le projet, ils sont dispersés sur un territoire immense, traversé d'obstacles à la densification.

Et j'ai ici une carte du réseau routier de la Société de transport de Québec, de 1997, ça date un peu mais en gros, ça a pas changé.

2200

Et comme sur cette carte-là, les zones urbanisées sont en gris, on voit facilement que si vous prenez le secteur entre le boulevard Henri-Bourassa où passe maintenant le Métrobus et le boulevard Henri-IV, vous avez des zones très construites, le Métrobus passe dans une zone construite, mais après ça, vous avez un grand espace qui est inhabité, qui est celui de Lebourgneuf, vous avez la rivière, vous avez un autre espace habité, vous avez un autre espace et ensuite de ça, Henri-IV.

2205

De sorte qu'il n'y a pas de continuité dans le réseau habité et donc, il n'y a pas de densification.

2210 Et si vous demandez à n'importe quel planificateur du réseau de transport, et vous pouvez le faire, je l'ai fait moi-même, ils vont vous dire, le problème, c'est qu'on ne sait pas où le mettre le réseau, parce que de chaque côté, de toute façon, il y a des zones libres.

**LECTURE DU MÉMOIRE, début de la page 8**

2215 **Page 8 premier paragraphe, (... autour de du Vallon)**

Alors évidemment, vous comprenez que je suis pas en accord avec la position précédente.

2220 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 8, premier paragraphe, (Ainsi du moins...)**

**Page 8, quatrième paragraphe, (... ou 800 M\$)**

2225 Que tous les gouvernements et l'entreprise privée devaient investir pour combattre la pauvreté, pour avoir des meilleures écoles, avoir de meilleurs réseaux de transport en commun, etc.

Les jeux de Québec n'ont pas eu lieu, aucun sou n'est allé à la lutte à la pauvreté et l'argent sera investi à Vancouver qui auront les Jeux Olympiques de 2010.

2230

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 8, quatrième paragraphe, (En vérité...)**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2235

Merci à vous.

Monsieur Cantin, je voudrais un peu bénéficier et faire bénéficier la Commission de votre expérience et de votre pragmatisme sociopolitique surtout à titre de président de la Société de transport, là.

2240

Nous avons eu des données quand même assez intéressantes par rapport à la diminution ou à la fluctuation de la part modale du transport en commun par rapport au transport automobile. Et manifestement, au cours des dernières années, il y a une diminution sans cesse croissante de la part modale du trafic par transport en commun.

2245

Alors à quoi vous l'attribuez?

**PAR M. CLAUDE CANTIN:**

2250

Trois (3) choses! D'abord, la qualité du service, je pense qu'on peut convenir que depuis l'introduction du Métrobus et des express qui ont eu lieu dans les années 92-95, il y a

pas eu d'amélioration sensible du transport en commun, et comme je le disais tout à l'heure dans mon papier, de 1990 à 1998, le budget de la STCUQ n'a pas augmenté alors que les coûts ont augmenté. Donc ce qu'on a fait, on a rogné. On a rogné sur tout. En 1998, on a  
2255 éliminé cent trois (103) parcours journaliers, pas des parcours qui se répétaient, mais cent trois (103) parcours et quand je suis parti, en 2001, on ne les avait pas tous réinstallés.

Comme on n'avait pas d'argent, on a acheté des vieux autobus américains qui avaient l'air beaux mais qui venaient du sud des États-Unis et qui souffraient de d'autres problèmes que  
2260 les nôtres, en particulier les aspects techniques étaient pas nécessairement très bons.

Donc on s'est ramassé avec un parc d'autobus très vieux, un syndicat dans le garage pas très coopératif, et on avait diminué l'encadrement parce qu'on n'avait pas d'argent. On a eu le résultat qu'on devait avoir, c'est-à-dire qu'on a eu de gros problèmes dans le garage avec  
2265 des crises de 1998 et les suivantes. Ça c'est la première question.

La deuxième question, le deuxième problème, comme le système n'est pas très bon et qu'il ne dessert pas beaucoup la population sauf aux heures de pointe et pour des secteurs de population qui vont au centre-ville ou à Sainte-Foy, à l'université, et que le mode de travail a  
2270 beaucoup changé, les gens ne travaillent pas nécessairement, madame Martineau l'a expliqué tout à l'heure, à des heures fixes, donc il y a une dispersion du groupe de ceux qui prennent le travail.

Et le troisième, je pense, qu'il y a une très grande facilité, même pour des jeunes d'aujourd'hui, de se louer une voiture, ils ont même plus besoin de l'acheter, ils la louent tant  
2275 par mois; d'ailleurs, si vous regardez la publicité de l'automobile, c'est très très ciblé sur les jeunes. Aussitôt qu'ils commencent à travailler, on leur offre d'avoir une automobile.

Donc je pense que ces trois (3) éléments-là, ensemble, font que la part du transport en  
2280 commun va diminuer.

Est-ce que ça va s'améliorer, j'ai le regret de dire que je ne vois pas beaucoup comment on va réussir à mettre plus d'argent dans le transport en commun. La part des villes est à quarante-cinq pour cent (45 %) maintenant du coût. Elle était, il y a quatre-cinq (4-5) ans, à  
2285 quarante pour cent (40 %).

On a fait faire, quand j'étais président de la STCUQ, moi, on a fait augmenter considérablement d'à peu près, la première année d'à peu près dix-neuf pour cent (19 %) la quote-part des municipalités. Et vous savez, c'est pas toujours évident pour des élus, surtout  
2290 lorsqu'on était à la Communauté urbaine, c'était encore pire, d'augmenter leur quote-part pour un transport en commun que beaucoup, que la plupart, que la majorité de leurs citoyens ne prennent pas.



2295 Là, on a une seule ville, je pense que c'est plus facile de prendre ces décisions-là, surtout que l'équipe du maire actuel, même s'ils sont légèrement majoritaires, c'est une équipe qui favorise le transport en commun, mais quand même les possibilités du budget de la Ville ne sont pas élastiques.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2300 Monsieur Cantin, merci infiniment.

**PAR M. CLAUDE CANTIN:**

2305 Merci beaucoup.

---

**FRANÇOIS PICARD**

2310 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur François Picard, s'il vous plaît.

2315 **PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

Bonsoir à tous.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2320 Bonsoir monsieur Picard.

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2325 Alors moi, ma présentation s'intitule "Oui à du Vallon...en autant que...", vous allez voir un petit peu pourquoi tout à l'heure.

2330 Alors j'ai trois (3) points principaux que je vais traiter: en autant que la sécurité de la population soit assurée; en autant que des mesures d'atténuation soient appliquées; et dernier point, en autant que cela permette une amélioration du transport en commun. C'est un sujet dont on a beaucoup parlé avec monsieur Cantin.

2335 On parle beaucoup d'étalement urbain, je pense qu'on en a beaucoup entendu parler ce soir. J'ai fait l'exercice sur Soft Map d'aller chercher les distances, ici du centre communautaire, jusqu'au centre-ville, au Parlement, en prenant les voies rapides, soit du Vallon, boulevard de la Capitale, Laurentienne ou d'autres voies de circulation.

2340 Ce qu'on remarque, c'est un constat que les gens tout à l'heure vous ont dit, le centre communautaire, ici, onze kilomètres (11 km) et je pense qu'on ne fait pas de l'étalement urbain comparativement à Saint-Augustin, Val-Bélair, ou Sainte-Pétronille, par exemple. Je veux pas rentrer dans ces détails-là, je pense qu'on est tous très au fait de ce qui se passe.

2345 Boulevard l'Ormière, on a dit souvent, par le passé, ne faisons pas du Vallon, empruntons l'Ormière, réaménageons Saint-Jacques. C'est ce que le boulevard l'Ormière présente comme aspect ces temps-ci, présentement; c'est pas fluide, ça va pas bien, c'est pas fait pour les piétons, il y a toujours des autos qui sortent de partout comme ça.

2350 Je pense que pour le transport en commun, j'ai des gens au bureau qui habitent au nord de Neufchâtel, qui prennent - moi, je travaille sur la Colline parlementaire - et ça leur prend quarante-cinq (45) minutes à cinquante-cinq (55) minutes à partir de l'Ormière, en autobus, pour venir au boulot. C'est un gros irritant pour ces personnes-là.

2355 On a beaucoup entendu parler aussi de réaménageons Saint-Jacques au lieu de prendre du Vallon. Donc sur Saint-Jacques, c'est le constat qu'on fait actuellement, une voie de chaque côté, érigée à partir d'un rang, je pense qu'on vous a fait la démonstration ce soir, avec des résidents souvent de chaque côté, beaucoup d'enfants; ça c'est pris dans le secteur des Méandres, beaucoup d'enfants qui empruntent la nouvelle piste cyclable qui a été construite l'an dernier.

2360 Donc je pense pas, moi non plus, que ça se prête à du développement très intensif sur le boulevard Saint-Jacques.

2365 Donc en autant que la sécurité soit assurée, quelques constats. Ça, ça a été véhiculé par le ministère des Transports dans l'étude, donc du Vallon, quarante-deux mille (42 000) véhicules par jour, Lebourgneuf, autour de vingt mille (20 000) près de l'axe du Vallon. À cela on ajoute les piétons, à cela on ajoute les cyclistes.

2370 Le carrefour du Vallon-Lebourgneuf, c'est le premier carrefour à la fin d'une autoroute, à la fin de du Vallon. Je veux qu'on prenne un petit peu l'exemple de Charest-Saint-Sacrement, je pense que tout le monde à Québec connaît cette intersection-là, où Charest, c'est la deuxième intersection, Saint-Sacrement est la deuxième intersection sur Charest. Et on voit tous les problèmes que ça apporte sur les heures de pointe, cette intersection-là. Et de nombreux accidents.

2375 Je pense que les experts de la Ville et du MTQ pourraient faire l'exercice, si ça n'est pas déjà fait, de vous donner les chiffres qui sont là, c'est vraiment effarant.

Donc quelques constats aussi. Le projet est muet sur la transition d'autoroute à boulevard. Je vais en parler un petit peu tout à l'heure, et la limite de vitesse sur du Vallon, à un kilomètre (1 km) du carrefour, est de cinquante kilomètres-heure (50 km/h). À quelle vitesse

2380 les automobilistes roulent-ils? À cela, je réfère à la séance du 6 mai 2004, où madame Desrosiers parlait et disait que la limite de cinquante kilomètres-heure (50 km/h) n'est jamais respectée à l'arrivée des feux, c'est la course à la lumière verte.

2385 Et, monsieur le Président, vous avez répondu: je peux vous dire une chose, on s'en doutait bien.

Alors oui, effectivement, sur du Vallon, ça roule beaucoup plus que le cinquante kilomètres-heure (50 km/h). J'ai mis un petit peu une diapo ici, pour exprimer de quoi ça a l'air du Vallon à cinq cents mètres (500 m) du carrefour avec Lebourgneuf.

2390 Donc ça ne roule pas à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), et monsieur des Rivières, dans la séance de l'après-midi du 10 mai, disait que par expérience, on parle de vitesse depuis plusieurs jours, que le conducteur, au-delà de la limite de vitesse affichée, ajuste son comportement à la scène visuelle qu'il a devant lui.

2395 Qu'est-ce qu'on a devant nous, c'est deux (2) champs de chaque côté, c'est pas beaucoup de barrières visuelles, donc on est porté à aller plus vite, c'est une démonstration que monsieur des Rivières a faite.

2400 Donc, moi, je me dis, on ne peut penser au prolongement de du Vallon sans penser également à la zone de transition qui précède du Vallon également. Là-dessus, ce que je vous dirais, il faut sûrement diminuer le champ visuel, il faut également s'arranger - présentement on sait, on arrive à du Vallon, c'est une barrière, on peut aller soit vers notre gauche ou vers notre droite et les gens circulent déjà très vite.

2405 Imaginons lorsque du Vallon va être prolongé, qu'est-ce qui va se passer, en plus les gens vont avoir la perception qu'il y a une lumière là-bas, je peux la prendre verte, je vais essayer de la prendre en allant le plus rapidement possible, donc un danger au carrefour, le premier carrefour, à l'arrivée sur du Vallon.

2410 Donc cette intersection ne peut être sécuritaire qu'avec un carrefour dénivelé, demandez l'avis des experts du MTQ. Quarante mille (40 000) véhicules sur du Vallon, vingt mille (20 000) sur Lebourgneuf, les autorités du ministère des Transports sont unanimes par rapport à cette densité d'automobiles là sur un carrefour, ce n'est pas viable à une intersection en T, en additionnant des cyclistes et des piétons.

2415 Il faut beaucoup faire attention à cet aspect-là qui a été, selon moi, négligé dans les études jusqu'à présent.

2420 Donc la mission du MTQ dans son plan stratégique, la sécurité d'abord, alors je parle d'étagement. On pourrait peut-être, je suis pas un expert dans le domaine, mais on pourrait peut-être revenir avec le carrefour giratoire, donc ça serait peut-être à revoir. Il faut prévoir une

réduction de la vitesse sur du Vallon, à l'arrivée du carrefour, donc prévoir une zone de transition pour le passage d'une autoroute à boulevard urbain.

2425

Un autre aspect pour que la sécurité soit assurée, c'est concernant les cyclistes et les piétons. Depuis la construction du Wal-Mart, depuis la construction de Krispy Kreme et tous ces commerces-là, on a cette piste-là, oui c'est vrai qu'on a des pitons, comme on dit, pour assurer des passages prioritaires pour les piétons et les cyclistes. Il y a des feux verts, il y a des flèches vertes souvent. On peut virer à droite sur une de ces intersections-là. Et présentement, du Vallon n'est pas encore fait.

2430

Moi, j'ai beaucoup d'appréhension pour les cyclistes, si du Vallon est construit. Alors on a dit que, la Ville de Québec a dit que ce carrefour-là pouvait être traité comme les autres carrefours, ailleurs dans la région de Québec, moi je suis désolé, là, mais avec quarante mille (40 000) véhicules d'un bord puis vingt mille (20 000) de l'autre, là, les cyclistes, c'est pas viable sécuritairement pour les cyclistes, à cette intersection-là.

2435

Alors je vois deux (2) solutions. La Ville de Québec a déjà installé des tunnels à l'intersection Chauveau-Saint-Jacques, alors il y a deux (2) tunnels d'aménagés à cette intersection-là. Alors ça, ça peut être une des solutions apportée.

2440

La deuxième solution, concernant la piste cyclable sur Lebourgneuf, ici c'est une diapo qui montre le Wal-Mart et du Vallon est à notre gauche, pas du Vallon, Lebourgneuf, je m'excuse. Et la voie qu'on voit là, c'est le pied de l'Escarpeement. Il y a énormément de piétons et de vélos de montagne, jusqu'à présent, qui circulent sur cette voie-là, qui est totalement sécuritaire parce qu'il y a jamais d'intersection, il y a jamais de voie de circulation qui traverse, depuis le secteur du Mesnil, qui traverse le pied du parc de l'Escarpeement.

2445

Alors ma solution proposée, c'est d'aménager, parallèlement au boulevard Lebourgneuf, la piste cyclo-piétonne à cet endroit-là, au pied de l'Escarpeement et à l'endroit où sera du Vallon, prévoir un tunnel comme on l'a vu sur la diapo précédente.

2450

J'essaie de passer rapidement. J'ai trois (3) points à voir. Mon deuxième point, c'est que des mesures d'atténuation soient appliquées.

2455

Évidemment, on a beaucoup parlé du parc de l'Escarpeement, où il y avait une perte pour les usagers. Moi-même, j'habite près d'ici et je suis, je vais souvent dans le parc de l'Escarpeement. On nourrit les oiseaux, les mésanges, dans nos mains. J'amène les enfants avec moi, et c'est beaucoup, le parc de l'Escarpeement, je l'avoue, est beaucoup apprécié par les gens du secteur.

2460

Comme il a été dit par ailleurs, il y a des avantages à faire du Vallon et des inconvénients. À mon avis, comme monsieur Lesage l'a dit pour la Nation huronne-wendat,

2465 peut-être le prolongement de du Vallon, les avantages supplantent les inconvénients par rapport au parc de l'Escarpement.

2470 Cependant, il y a, dans un (1 km) à trois (3 km) ou quatre (4 km), même pas trois kilomètres (3 km), deux kilomètres (2 km) autour du parc de l'Escarpement, il existe d'autres parcs qui devraient être beaucoup plus aménagés et dont la promotion devrait se faire beaucoup plus pour que les gens s'approprient ce secteur-là.

2475 Donc le parc Chauveau, quels sont les accès au parc Chauveau présentement? Ça c'est l'accès du parc Chauveau sur Saint-Jacques. Alors c'est une clôture et il n'y a rien qui annonce à cet endroit-là le parc Chauveau qui, soit dit en passant, vous devez le savoir, est de la superficie des Plaines d'Abraham.

2480 Alors le parc Chauveau, dans le coin de la rue Arsenault dans les Méandres, alors j'amène souvent mes enfants se promener dans ce coin-là. C'est un coin, la photo du parc Chauveau, tout à l'heure, qui surplombait la rivière Saint-Charles a été prise à quelques mètres de ce chemin-là. Donc une mise en valeur du parc Chauveau pourrait facilement compenser la perte, la petite perte du parc de l'Escarpement qu'on a vue par le prolongement de du Vallon.

2485 Un deuxième aspect, c'est la mise en valeur du parc linéaire de la rivière du Berger. Alors le parc du Berger, ça c'est une diapo qui est prise sur le boulevard Lebourgneuf, à l'ouest de du Vallon, donc c'est un autre coin méconnu du public, c'est un coin d'une richesse incroyable, du point de vue faune, flore.

2490 Et la Ville de Québec prévoit aménager un parc linéaire en bordure de la rivière du Berger. On attend, on attend, ça fait des années que nous le prônons. Malheureusement, monsieur Cantin vous a exprimé qu'on doit faire des choix souvent et qu'il y a des priorités à respecter.

2495 Mais je crois que, comme mesure compensatoire, l'aménagement du parc linéaire sur la rivière du Berger est vraiment une mesure compensatoire très positive, par rapport à la perte du parc de l'Escarpement. Alors une autre photo du parc linéaire de la rivière du Berger.

2500 Troisièmement, une mise en valeur du parc de l'Escarpement non encore aménagé. Alors nous nous situons, j'ai pris cette diapo-là dans le secteur du Mesnil, la rue du Mesnil. Alors à cet endroit-là, c'est la rue du Mesnil qui passe là. Du Vallon est ici. Bon, le prolongement est censé se faire ici.

2505 Tout le parc de l'Escarpement à l'est de la rue le Mesnil et en particulier dans le secteur de Pierre-Bertrand, le parc de l'Escarpement est annoncé mais n'est pas aménagé.

Alors moi, ma proposition, alors ça c'est la fin du parc de l'Escarpement vers l'est et c'est à la hauteur de Pierre-Bertrand, de quoi a l'air le parc de l'Escarpement en ce moment.

2510 Alors ces deux (2) diapos-là ont été prises sur Pierre-Bertrand. Ma proposition, c'est la continuation du parc de l'Escarpement vers l'est, comme mesure compensatoire à la perte d'habitat et à la perte de circulation du deux hectares (2 ha) de boisé sur le parc de l'Escarpement à la hauteur de du Vallon.

2515 Troisièmement, en autant que cela permette une amélioration du transport en commun. Moi, je vois le prolongement de du Vallon comme les Fêtes du quatre centième de la Ville de Québec. On profite du quatre centième pour développer et aménager des choses qu'on n'aurait pas eues autrement.

Alors moi, comment je vois ça, pourquoi on profiterait pas de la venue...

2520 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous pourriez accélérer un petit peu?

2525 **PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

Oui, il me reste trois (3) diapos.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2530 Merci.

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2535 Pourquoi on profite pas de l'aménagement de du Vallon pour aménager un terminal d'autobus dans le secteur soit des Galeries de la Capitale ou du boulevard Bastien.

2540 Le secteur a un potentiel immense de treize mille (13 000) personnes supplémentaires, il va y avoir dans le secteur de nombreuses jeunes familles. Qui dit nombreuses jeunes familles dit potentiellement des jeunes qui vont aller au cégep et qui dit cégep, maintenant, dit Cégep de Sainte-Foy, Cégep François-Xavier-Garneau et évidemment, l'Université Laval

2545 Alors pourquoi on n'aménage pas un parcobus dans le secteur des Galeries de la Capitale, voyez cette photo-là a été prise à dix heures (10 h) un vendredi matin, alors que le stationnement des Galeries de la Capitale est carrément vide. Si les gens disent, on a besoin d'une auto pour se transporter, amenons les autos dans un parcobus, soit aux Galeries de la Capitale ou dans un secteur comme ça. Et aménageons également un terminal d'autobus comme celui des Saules dans ce secteur-là.

2550 Et ma dernière diapo, c'est par l'ajout d'une voie réservée de du Vallon jusqu'à l'Université Laval, moi, je trouve que ça serait un projet englobant, pas seulement prendre le

prolongement de du Vallon puis pas penser à l'intégration de tous les avantages qu'on pourrait y avoir avec ce prolongement-là.

2555 Alors oui, de Bastien et non pas à partir du boulevard Chauveau, mais une voie réservée à partir de Bastien, comme monsieur Lesage l'a dit tout à l'heure, et non pas arrêter au boulevard Lebourgneuf, mais si on a une vision à long terme, demandons, faisons équipe avec le ministère des Transports, aménageons, sur le boulevard du Vallon, une voie réservée jusqu'à l'Université Laval.

2560 Et je vous garantis, les familles qui s'installent là, elles vont s'installer là pourquoi? Le transport en commun va être amélioré, les enfants vont pouvoir aller au cégep, à l'université, en toute sécurité et non pas jusqu'à cinq heures et demie (5 h ½) le soir. Mais moi, ma proposition, c'est que la voie réservée aux autobus, et qu'il y ait des express qui serpentent du Vallon du matin six heures (6 h) jusqu'à trois heures (3 h) du matin, et sans arrêt, aux quinze  
2565 (15) minutes.

Alors voici mes conclusions. Le projet est bien démarré, il y a des aspects qui doivent être améliorés, puis c'est l'occasion de développer le transport en commun dans l'axe nord-sud.

2570 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup monsieur Picard.

2575 Monsieur Picard, à quel titre vous êtes ici? Vous êtes ici comme conseiller municipal, non?

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

Vous voyez que j'étais conseiller municipal jusqu'en 2001.

2580

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Excusez, d'accord.

2585 **PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

J'ai été conseiller municipal de 97 à 2001, donc c'est ma vision des choses que j'avais déjà quand j'étais conseiller municipal, mais je suis ici à titre personnel tout simplement.

2590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ah d'accord. Donc ce sont des propositions que vous soulevez pour le profit de la Commission?

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2595

Exactement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2600

Mais jamais vous n'avez fait de telles propositions directement à la Ville?

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2605

Lorsque je siégeais à la Ville de Québec, souvent je suis arrivé avec des propositions comme ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2610

Et comment étaient-elles accueillies?

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2615

Assez bien. Assez bien.

Tant qu'on est dans l'opposition, ces propositions-là peuvent être un petit peu étouffées, mais on propose une voie réservée sur le prolongement de du Vallon aujourd'hui, bon, j'étais une des premières personnes à en parler de façon assidue et...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2620

Et cette voie réservée, elle serait où exactement. Elle serait sur le prolongement?

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2625

Sur le prolongement de du Vallon, il est déjà prévu d'avoir une voie réservée pour l'autobus.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2630

Uniquement pour la partie sud, pour la section sud, et pas pour la section nord.

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2635

C'est ça. Mais moi, je veux qu'elle se prolonge du côté nord et je veux qu'elle se prolonge également jusqu'à l'Université Laval.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

Jusqu'à l'Université Laval.

2640

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

Exact.

2645

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

**PAR M. FRANÇOIS PICARD:**

2650

Je vous remercie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2655

Nous prenons une dizaine de minutes et nous poursuivrons avec une soirée relativement longue avec six (6) autres mémoires.

À tout de suite.

2660

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

2665

**REPRISE DE LA SÉANCE  
RICHARD L'HEUREUX ET CLAUDE PERRON**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2670

Mesdames, messieurs, nous allons reprendre.

Alors nous poursuivons avec monsieur Richard L'Heureux. Monsieur Richard L'Heureux, 2! Monsieur Richard L'Heureux, 3!

2675

Bonsoir monsieur L'Heureux.

**PAR M. RICHARD L'HEUREUX:**

2680

Bonsoir monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous vous écoutons.

2685

**PAR M. RICHARD L'HEUREUX:**

Mesdames les Commissaires. Moi, je suis originaire de la ville de Neufchâtel. Présentement, je réside à Charlesbourg depuis deux (2) ans.

2690

Depuis plus de vingt (20) ans, je suis propriétaire et exploitant d'une compagnie de transport de personnes, Autobus L'Heureux dont le siège social est à Neufchâtel. Plusieurs années, j'ai œuvré au sein du conseil des loisirs de Neufchâtel, Lebourgneuf, les Méandres.

2695

Ensuite de ça, j'ai également été bénévole dans le comité des citoyens du prolongement de du Vallon. J'ai manqué un petit peu de temps, j'ai laissé ma place à d'autres bénévoles, puis j'ai toujours assuré mon soutien indéfectible.

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 2, deuxième paragraphe**

2700

**PAR M. CLAUDE PERRON:**

Alors c'est le mémoire, j'étais présent. Alors...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2705

Pourriez-vous indiquer votre nom pour les transcriptions?

**PAR M. CLAUDE PERRON:**

2710 Oui, alors Claude Perron.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2715 Merci.

**PAR M. CLAUDE PERRON:**

2720 Alors je l'ai présenté avec monsieur Jean Cloutier. Alors le transport en commun, la tortue ou la maudite autobus!

Nous tenons à témoigner ce soir pour que vous réalisiez que sans lien routier nord-sud pour le secteur des Rivières, il est impensable de penser que nous pourrions améliorer notre qualité de vie et notre développement socio-économique.

2725 Ce qui caractérise particulièrement le grand secteur des Rivières, bien qu'il se situe au centre géographique de la CUQ, c'est le peu de liens de communication fonctionnels tout autant au sud-nord que est-ouest.

2730 Notre service de transport en commun est fortement inadéquat et non bonifiable en fonction de nos besoins, sans l'axe du Vallon. Celui-ci porte également en soi une solution à long terme pour résoudre certains problèmes dans l'organisation globale du transport en commun dans le secteur des Rivières.

2735 La population de jeunes du secteur des Rivières est plus importante qu'ailleurs, dans la région de Québec. Une grande proportion de nos jeunes travaillent ou étudient dans la région de Québec sans bénéficier d'un accès à un service de transport de qualité. Les heures de cours coïncident peu avec les heures de service Métrobus au parcours rapide.

2740 Même si le transport en commun interdistrict dans nos secteurs est déficient, rien n'est prévu pour leur permettre de circuler rapidement en raison du trou de beigne qui existe autour de l'axe du Vallon.

2745 Savez-vous qu'en dehors des heures de pointe, le temps aller-retour pour se rendre au Cégep Sainte-Foy ou Limoilou, ou à l'Université Laval, varie approximativement d'une heure et demie (1 ½) à deux (2) heures et à la condition de ne pas manquer le transfert d'autobus. On doit obligatoirement passer par le centre-ville de Québec et prendre un (1) ou deux (2) transferts à Québec ou à Charlesbourg ou Loretteville.

2750 Lorsque les étudiants arrivent à la maison, après leur journée d'étude, ils sont fatigués ou épuisés et ont perdu des heures précieuses. C'est pourquoi ils sont nombreux à s'endetter

davantage pour acheter une voiture et ne leur parlez plus de transport en commun qu'ils qualifient de grenouille ou de maudit pour être poli.

2755 Je peux me permettre de citer un exemple de parent – là c'est Jean qui parlait à ce moment-là – qui a dû investir pour le bien de son jeune, comme de nombreux parents que nous connaissons, a participé à l'achat d'une voiture pour son fils afin qu'il puisse investir dans ses études les trois (3) heures quotidiennes de transport inutiles. Seulement quarante-cinq (45) minutes lui suffisaient pour se rendre à l'université en voiture.

2760 Et pour les jeunes travailleurs, afin de rencontrer certaines exigences, la ponctualité par exemple, l'achat d'une voiture est aussi indispensable. À eux également, comme à un bon nombre de jeunes travailleurs, ne parlez surtout pas de transport en commun.

2765 Plusieurs citoyens ne postulent plus un emploi dans des zones mal desservies comme le secteur Lebourgneuf, les Galeries de la Capitale, Wal-Mart, etc., ou démissionnent à cause d'un transport déficient ou tortueux qui les pénalise.

Et c'est signé: le Groupe de citoyens environnementaliste de Québec.

2770 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci beaucoup. Ça va?

2775 **PAR M. RICHARD L'HEUREUX:**

En conclusion...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2780 D'accord.

**PAR M. RICHARD L'HEUREUX:**

2785 ... le dilemme autobus-voiture ne se pose pratiquement pas dans nos secteurs car c'est impossible pour le RTC d'améliorer ses trajets en fonction de nos besoins. Les préoccupations des jeunes étudiants et travailleurs sont plutôt d'ordre financier. Comment trouver l'argent et l'équilibre de nos budgets?

Merci.

2790

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous.

2795 Je voudrais vous poser juste une question, votre compagnie d'autobus, vous dites l'axe du Vallon pourrait lui être profitable, est-ce que c'est uniquement dans le sens des économies d'énergie qui vous escomptez faire? Ou il y a d'autres aspects?

**PAR M. RICHARD L'HEUREUX:**

2800 Elle me serait profitable à moi et d'autres compagnies autant que le RTC en économie de carburant et aussi en pollution pour l'environnement.

2805 Parce que quand on passe par le Mesnil, là, tous les stops qu'on a à faire puis suivre le trafic, on a beaucoup arrête-repairs, arrête-repairs, on a beaucoup, à chaque fois qu'on décolle, bien ça fait, veu veu pas, de la pollution. L'environnement est là, le monoxyde de carbone et tout là, des véhicules, qui s'échappe, là.

C'est pour l'environnement surtout et l'économie aussi, en monétaire, là.

2810 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui. Merci infiniment.

**PAR M. RICHARD L'HEUREUX:**

2815 Merci.

---

2820 **CHANTAL BEAULIEU ET MANON HOULE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2825 Alors madame Chantal Beaulieu et madame Manon Houle.

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

Bonjour.

2830 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir. On s'excuse, on vous fait veiller un petit peu.

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

2835

Nous sommes résidentes du Domaine Chauveau en lien direct avec le projet car nos terrains sont adjacents à ce projet. Nous avons acheté nos maisons l'année dernière, en fonction qu'il n'y aurait jamais de construction d'un côté de notre maison, du côté est.

2840

**LECTURE DU MÉMOIRE**

**Page 1, premier paragraphe, (... envisagé récemment)**

2845

Bien en fait que le promoteur a envisagé récemment, c'est-à-dire de construire des blocs appartements ou des jumelés adjacents à nos terrains. C'est-à-dire que nos maisons, là, c'est vraiment collé avec les blocs appartements ou les jumelés, là, dépendamment ce que les promoteurs vont faire.

2850

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 1, deuxième paragraphe**

**Page 1, dernier paragraphe**

**PAR Mme MANON HOULE:**

2855

Ministère des Transports du Québec, Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, adoptée en 92.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

2860

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup. Deux (2) questions!

Est-ce que vous êtes pour le projet?

2865

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

2870

On est pour le projet, mais ce qui arrive, c'est qu'ils ont changé le tracé et là, ça nous convient plus du tout parce que les appartements vont être directs dans notre cour; au lieu qu'avant, il y avait une zone de restriction, il y avait des arbres, ils gardaient le boisé, une certaine partie, ils mettaient une piste cyclable et ensuite, ils avaient du Vallon.

2875

Là, ça nous convenait. On a acheté notre maison en fonction de ce tracé-là. Mais là, ils nous changent ça en mettant des appartements directement dans notre cour, ce qui nous convient plus, là. C'est-à-dire qu'ils briment la tranquillité des résidents, là, du secteur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et c'est la raison pour laquelle vous demandez donc une espèce de zone tampon?

2880

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

C'est une des raisons principales.

2885

**PAR Mme MANON HOULE:**

Oui, c'est ça. On est pour le dégorgement de la circulation, pour qu'il y ait effectivement un boulevard, sauf qu'ils nous préservent, nous, notre tranquillité en nous laissant notre zone de protection qu'on devait avoir au début, qui est le boisé, la zone boisée.

2890

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous demandez une zone de cinq cents mètres (500 m). Il y a eu, je ne sais pas si vous étiez ici durant la journée, mais il y a eu quelques-uns qui sont venus demander une zone d'à peu près cinquante mètres (50 m). C'est quand même dix (10) fois moins que vous.

2895

Est-ce que vous estimez que cette zone de cinq cents mètres (500 m) est indispensable ou une zone de cinquante mètres (50 m) serait pensable?

2900

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

Bien cinquante mètres (50 m), c'est pas beaucoup, mais je vous dirais...

2905

**PAR Mme MANON HOULE:**

C'est surtout pour éviter le bruit, là, du boulevard, la pollution, pour pas qu'on l'ait directement, là. C'est sûr que plus qu'il va y avoir de mètres entre nos maisons et le boulevard, mieux l'environnement va être pour nous, les résidents.

2910

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

Mais c'est sûr qu'on préfère le boisé de cinquante mètres (50 m) ou de cent mètres (100 m) à des jumelé ou des appartements, ça c'est certain.

2915

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et pourquoi vous trouvez que c'est rébarbatif les blocs à forte densité?

**PAR Mme MANON HOULE:**

2920

Bien, on est dans un secteur tranquille, paisible, les enfants vont jouer dans le bois, dans le boisé à côté à tous les jours. C'est, en tout cas, c'est pas un parc, mais ça pourrait en devenir un facilement, puis c'est ça, on va nous enlever ça pour nous installer...

2925

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

Entre la vue d'un bloc appartement et des arbres, je pense que vous allez être d'accord avec moi que la vue des...

2930

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, je songe à l'hypothèse qui a été discutée un peu plus tôt aujourd'hui, où il y aurait des blocs avec une zone d'une cinquantaine, peu importe, une zone X.

2935

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

OK.

**PAR Mme MANON HOULE:**

2940

Oui, bien nous autres, c'est pour la quiétude des gens, finalement, là, du quartier.

2945

C'est que pourquoi, oui pour le boulevard, mais pourquoi brimer l'intégrité des personnes, des résidents qui sont déjà sur place? Ceux qui vont venir s'installer plus tard, parce qu'ils achèteront des terrains autour ou près de du Vallon, sauront dans quoi ils sont impliqués. Tandis que nous, on était tranquille jusqu'à la venue de ce projet-là, puis maintenant, on va brimer notre intimité et notre tranquillité pour ça, là.

2950

C'est pour ça que je pense qu'il y aurait moyen de faire les deux (2), de nous mettre le boulevard pour dégorger la circulation, et de garder notre secteur boisé pour garder la tranquillité puis la quiétude des gens, des résidents du quartier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2955

Mesdames merci.

**PAR Mme CHANTAL BEAULIEU:**

2960

Merci.

---



**JEAN-MARTIN VEILLEUX**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2965

Alors monsieur Jean-Martin Veilleux.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

2970

Bonjour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2975

Bonsoir, oui.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

Je m'appelle Jean-Martin Veilleux et je m'excuse pour mon retard.

2980

Moi, je suis citoyen de la ville de Québec, j'habite dans le coin de Sainte-Foy, je suis étudiant au cégep en Sciences de la nature, je suis aussi membre de comités écologiques qui encouragent la sensibilisation à des causes environnementales à mon cégep. Je suis aussi un membre des AmiEs de la Terre, parce que je crois que c'est important que le monde apprenne des choses sur l'environnement.

2985

Bon. Le prolongement de l'autoroute du Vallon, est-ce un problème ou une solution? C'est ce que je vais essayer de vous expliquer au cours des prochains instants.

2990

Je vais commencer avec les risques écologiques. J'espère que le risque pour la santé humaine n'est pas à démontrer parce que toute la pollution et - en fait, moi, je peux pas vraiment développer là-dessus, sur les santés humaines, mais je sais que ça va affecter la santé humaine pour ce qui est de la pollution, des bruits, bref.

2995

Ensuite il va y avoir la fragilisation sinon la dispersion de certaines espèces végétales pour ce qui est d'un impact écologique pour le projet. Ça, je pense que c'est dangereux de faire ça, parce qu'aujourd'hui, il y a des scientifiques, comme Barries, qui nous disent que nous sommes membres, nous ne sommes pas membres, mais nous participons présentement à une nouvelle ère d'extinction massive des espèces. Alors je trouverais ça dommage de participer à l'extinction d'espèces du coin. Alors je trouve que c'est important de pas tuer des espèces dans le monde.

3000

Ensuite, pour ce qui est de la conservation des forêts urbaines, il y a le plan directeur de la Ville de Québec, c'est marqué: augmentation de la qualité de vie, lieux de détente et

3005 récréation, ajouter de l'esthétique à la ville, absorbe le bruit, augmente la qualité de l'air, absorbe l'eau de ruissellement.

Moi, pour ces raisons-là, je trouve que c'est déjà une bonne raison de pas s'attaquer à moindrement à une forêt.

3010 J'ai lu un petit peu les séances avant, les séances de la première partie, il y avait un citoyen qui avait dit que, dans sa cour, il y avait un marais qui filtrait l'eau, qui avait été saccagé. Alors des choses comme ça, je trouve que c'est totalement irrespectueux des écosystèmes, de la nature.

3015 Moi, je suis pas pour ça non plus, de venir imposer des nouveaux cycles à la nature, tandis que l'homme, il a de la difficulté à survivre lui-même. Alors c'est un petit peu les réflexions profondes que je vais continuer à vous proposer.

3020 Par la suite, en fait, l'effet environnemental d'un tel projet ne se restreint pas seulement à la construction de l'autoroute. Tous les véhicules motorisés, que ce soit un camion, une automobile ou un autobus même, dégageront des gaz à effet de serre. Ces émissions sont observables dans leur participation dans les changements climatiques et dans l'apparition d'un smog urbain.

3025 En favorisant l'utilisation de l'automobile, nous participons par le fait même aux pluies acides de l'industrie automobile. Si nous, on fait le choix de continuer à utiliser l'automobile, c'est beaucoup participer à tous les lobbies pétroliers, une chose que je suis totalement pas d'accord avec ça, puis moi, je trouve que ça devrait même pas exister, l'utilisation du pétrole. Puis quand je dis pluies acides, c'est aussi tout le Midwest américain.

3030 Tu sais, nous, on gaspille des milliards en tant qu'individus, là, principalement en tant qu'individus, pas en tant que société, on dépense des milliards dans l'industrie automobile qui vient nous ensorceler, mettons, entre parenthèses, vient nous envoûter avec ses belles annonces, là, de grosses autos, et d'escapades dans la ville, là.

3035 Je trouve ça un petit peu ridicule par le fait même, parce que c'est eux autres qui détruisent la nature avec des grosses autos comme ça.

3040 Par la suite, ah oui, les puits de carbone. Moi, j'ai appris en biologie, au cégep, que les réservoirs de puits de pétrole, ça vient des dinosaures. Les dinosaures, ils ont été éteints. Nous autres, on ressort les dinosaures pour s'éteindre nous-mêmes. Je trouve ça ridicule pas mal.

3045 Par la suite, ah oui, je m'inquiète aussi pour santé mentale des gens. J'ai fait, c'est un petit peu drôle à dire, mais j'ai fait une petite recherche sur Internet, et je me suis rendu compte

qu'il y avait beaucoup de cas, de plus en plus aux États-Unis, où ce que l'automobile est beaucoup diffusée, des cas de "road rage", la rage au volant.

3050 Alors il y a, j'ai vu aussi dans mon cours d'anthropologie - j'apprends beaucoup de choses au cégep - que l'automobile est une extension...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3055 C'est quel cégep, encore?

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

C'est le Cégep François-Xavier-Garneau.

3060 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur, allez-y.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3065 J'ai appris, dans mon cours d'anthropologie, que si on regarde au niveau de l'homme, là, leur territoire, l'automobile est une extension du territoire de l'individu. Donc, je pense que c'est un petit peu une poussée, une appropriation de son territoire et dans ce territoire-là, on est comme dans notre bulle.

3070 Moi, je me rappelle encore, quand je faisais des promenades avec ma mère, mon père, dans l'auto, je me rendais pas compte que moi, j'étais en train de polluer l'atmosphère. J'étais dans la bulle familiale, et dans cette bulle familiale là, il est pas tout le temps incorporée l'information de la participation à l'extinction massive des espèces sur la terre, de plein de façons.

3075 Ah oui, il y a aussi l'abus de l'automobile, que je trouve qui est un petit peu abusif. Je vais prendre une situation du sénateur républicain du Nebraska quand il sortait de la conférence de Kyoto:

3080 "Nous n'allons pas abaisser tout simplement notre niveau de vie."

3085 C'est ça qu'il a dit. Alors moi, je pense qu'abaisser son niveau de vie, c'est pas vraiment synonyme de diminuer l'effet de serre. Je pense qu'il y a des moyens, tout en gardant son niveau de vie élevé, s'il y a des gens qui se sentent mal à l'aise à utiliser les transports en commun, puis à vouloir utiliser un autre moyen pour se déplacer, je pense qu'il y a d'autres moyens. En tout cas, excusez!

3090 Ensuite, juste pour faire une petite parenthèse sur les publicités des automobiles, à ce qui paraît, selon une professeure de philosophie dans un autre cégep, ces publicités ne respectent pas le Code canadien des normes de publicité en favorisant des incivilités à plusieurs occasions et des imageries mentales abusives. Je pourrai vous donner l'adresse, si vous êtes intéressés à le consulter.

3095 Ensuite, l'automobile favorise un certain mode de vie et certains groupes de personnes. L'autobus est utilisé à cinquante pour cent (50 %) d'étudiants. Je fais partie du cinquante pour cent (50 %) d'étudiants. Si la Ville veut aider les étudiants ou toute autre génération à continuer à utiliser les transports écologiques, et mettre un petit peu de côté l'automobile et la nécessité de ce transport, ils doivent penser à la présence d'autobus sur les routes.

3100 C'est un petit peu ça que j'avais à dire concernant le trafic. C'est une des principales raisons qui pousseraient les gens à faire le prolongement de l'autoroute du Vallon.

3105 Deuxième raison qui pousserait les gens à vouloir l'autoroute du Vallon, ça serait le développement résidentiel. Bon! Moi j'appelle pas ça du développement résidentiel, j'appelle ça du développement industriel.

3110 Puis je trouve pas que c'est du développement à moins que ça soit une expansion de banlieue. Je suis allé visiter ce coin-là, puis c'est de la banlieue à perte de vue. Moi, je pense pas, en tant que citoyen comme ça et personne qui se concerne au mode de vie des gens, je regarde le mode de vie en Europe, ils ont l'air plus écologiques qu'ici, puis je pense que le système de banlieue, c'est pas un système qui prône vraiment des affaires, un mode de vie écologique.

3115 Ensuite, il y a aussi, une des raisons pourquoi est-ce que les gens s'en vont s'installer, pourquoi est-ce que la Ville décide d'aller construire dans cette région-là, bien, il y le cas de zonage.

3120 Alors ils ont fait une petite recherche et ils ont estimé, à partir de variables telles les services d'aqueduc et plusieurs contraintes, plusieurs autres contraintes, eh bien, ce collage ne prend pas compte de la structure routière nécessaire à aller servir cette zone-là.

3125 Alors je pense que si la Ville revoit le système de zonage propice au développement résidentiel, eh bien, je pense qu'ils pourraient remarquer qu'il y a plus de choses à considérer que simplement ce qu'ils ont considéré, qui a abouti à la favorisation de cette zone-là au niveau résidentiel.

3130 Ensuite de ça, je pense que je vais enchaîner avec les solutions que je propose. Moi, je pense que la Ville a eu un bon exemple d'une solution qui a été adoptée par le Réseau de transport de la Capitale, lorsqu'ils ont proposé le prélèvement des frais, prélèvement des frais directement sur la paie.

Je pense qu'il pourrait y avoir plusieurs mesures comme ça qui pourraient être abordées, en fait avancées par la Ville, qui favoriseraient l'adoption d'une manière plus adéquate des transports en commun. Excusez-moi.

3135

Il y a aussi dans l'information. Informer les gens, informer les gens sur l'importance d'utiliser le transport en commun, ça peut être une incitation à encourager l'utilisation du transport en commun. J'ai dans l'idée des journées sans auto.

3140

Au secondaire, il y avait un calendrier dans ma classe où ce qu'on voyait des Mexicains qui étaient tous sur des vélos, il y avait pas une automobile à l'horizon, c'était la journée sans auto. Alors je propose au maire L'Allier une journée sans auto dans les rues de Québec, pour sensibiliser à la surabondance des automobiles dans la région.

3145

Un autre exemple de mesures qui pourraient favoriser l'adoption des transports en commun, ça serait un petit peu s'inspirer de Londres. La Ville de Londres a proposé un permis pour rentrer dans le centre-ville. À ce moment-là, s'il y a un permis, les gens vont reconsidérer la possibilité d'utiliser leur automobile pour se rendre dans la ville.

3150

Ensuite, pour ce qui est de l'amélioration du transport en commun, je pense qu'il faudrait mieux connaître ce qui cause le trafic. Je sais pas, moi, c'est quoi qui cause le trafic. Est-ce que c'est les gens qui font tout le temps le transit ville-banlieue pour aller travailler puis revenir à la maison. Je sais pas.

3155

Je pense qu'il y a aussi des moyens d'adapter le rythme. S'il y a tout le temps du rythme, mettons à cinq heures (5 h), c'est tout bouché à cause que tout le monde s'en vont tous au même endroit, en ville, eh bien, je pense qu'il y aurait un moyen de faire un réseau d'autobus, il y en a déjà un réseau d'autobus, mais faire des lignes à plus grande importance que maintenant, en tout cas, qui favoriseraient l'utilisation de ça, au lieu de tout le temps utiliser l'automobile pour faire le même trajet, prendre l'autobus. Ça pourrait être moins polluant. Et il y aurait décongestion de l'autoroute du Vallon et moins de risque de vouloir l'autoroute.

3160

Je vais aller avec la conclusion, je trouve plus grand-chose à dire. Réaliser un tel projet serait participer à la perpétuation de la tradition de l'automobile. À ce moment-là, quelle vision laisser aux générations futures. Peut-être qu'ils vont être rendus avec le même problème que nous demain.

3165

Alors ça va être tout le temps la même situation, blablabla, réchauffement de la planète, il y en a qui vont se poser la question, mais c'est quoi le réchauffement de la planète? Il y en a d'autres qui vont dire, il y en a pas de réchauffement de la planète.

3170

Bien, ils vont aussi se poser la question, qu'est-ce qu'on peut faire par rapport aux automobiles? Alors si nous, présentement, on laisse pas la chance aux prochaines générations

3175 de pouvoir diminuer l'utilisation de l'automobile, bien, je pense que ça serait pas une chance à leur laisser.

Aussi, simplement mettre, simplement faire ce projet-là, ça donne une idée, une ligne directrice à l'engouement de l'automobile.

3180 Si un tel projet se réalise, le smog est encouragé, les changements climatiques, l'industrie pétrolière et ses lobbies, l'importance face aux phénomènes environnementaux sont tous encouragés. L'ignorance face aux phénomènes environnementaux sont tous encouragés, par la prise de direction de l'autoroute.

3185 À ce moment-là, tout est en place pour qu'on s'écrase nous-mêmes sous le pied lourd de la survivance planétaire si on continue à vouloir se tuer entre nous.

3190 Alors Kofi Hanan a dit: protéger l'environnement coûte cher. On le voit, le développement de la ville, c'est très important pour la ville, mais si nous, on continue à tout le temps utiliser l'automobile pour nos déplacements, eh bien, ça risque de nous retomber dans la face.

Il faut garder un héritage naturel et des valeurs naturelles, sinon rien ne va plus.

3195 Bien, moi, je suis contre le prolongement de l'autoroute du Vallon.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3200 Très bien, merci monsieur Veilleux. Je vais, si vous permettez, je vais tout simplement vous dire un commentaire.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3205 Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3210 Ensuite, je vais laisser à madame Gold le soin de vous poser une (1) ou deux (2) questions.

En fait, vous avez l'âge de mon fils...

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3215 Ah oui?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3220 ... ou à peu près, et indépendamment de ce que vous avez dit, j'aurais été très fier si mon fils avait fait une démarche intellectuelle aussi rigoureuse, aussi fouillée que ce que vous avez fait.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3225 Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Judy.

3230 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Oui, d'abord je partage le sentiment de monsieur Zayed. Vous avez l'âge de ma fille. Puis il a bien exprimé mes sentiments.

3235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous sommes à peu près du même âge, voyez-vous.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

3240 Vous avez dit que cinquante pour cent (50 %) des étudiants utilisent le transport en commun.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3245 Oui.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

3250 Est-ce que vous faites référence aux étudiants au cégep ou des étudiants dans la ville de Québec?

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3255 Bien en fait, j'ai basé cinquante pour cent (50 %) sur le disque de pourcentage du RTC. Alors...

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

3260 Ce sont des chiffres du RTC.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3265 Oui.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

C'est bien ça.

3270 **PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

En tant qu'étudiant, je pense, il faudrait aller vérifier, que ça contient tous les étudiants, toutes les personnes qui sont aux études, je pense, de la maternelle à l'université, là.

3275 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

D'accord.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3280 Je pense que c'est ça.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

3285 Tous les élèves.

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

3290 Tous élèves, oui c'est ça.

**PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

3295 Parce que je voulais vous poser la question, les autres cinquante pour cent (50 %) utilisent quel moyen de transport? Mais là, ça va changer la nature...

**PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

Ça c'est cinquante pour cent (50 %) des utilisateurs du transport en commun.



3300 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

C'est ça. Bien, ça suffit pour l'instant. Merci beaucoup.

3305 **PAR M. JEAN-MARTIN VEILLEUX:**

Bien merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3310 Merci à vous.

---

**COLETTE THIBEAULT**

3315

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Colette Thibeault et madame Thérèse Fournier. C'est ça.

3320 **PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:**

Bonsoir, en fait, je suis encore la lectrice, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3325

D'accord.

**PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:**

3330

On a intitulé le témoignage du nom de la première personne, ce sont des citoyens qui auraient aimé ça faire un mémoire, mais connaissant pas trop ce que c'était les audiences, ont préféré donner un témoignage comme ça. Ils tenaient beaucoup à ce qu'on le dise.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

3335

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Fournier, ce sont des témoignages. J'ai de la difficulté à formuler des questions.

3340

**PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:**

C'est ça.

3345 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc merci pour ce témoignage.

**PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:**

3350

Je leur dirai que c'est bien rendu.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3355

Merci beaucoup.

**PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:**

Merci.

3360

---

**MARTINE PELLERIN**

3365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Martine Pellerin.

Bonsoir madame.

3370

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Bonjour à vous trois (3).

3375 **LECTURE DU MÉMOIRE**

**Page 3, cinquième paragraphe, fin**

3380 J'ouvre une petite parenthèse pour dire que moi et mes enfants, avec mon conjoint, même s'ils sont petits, on fait souvent une randonnée qui tourne entre vingt (20 km) et vingt-cinq kilomètres (25 km) de vélo, très souvent dans l'été, pour pas dire à toutes les fins de semaine. Les enfants adorent ça.

3385           Moi, j'aimerais bien aller en ville, comme c'est là, on a trop de détours à faire, c'est très long d'aller en ville avec eux mais en y allant direct, on va au Vieux-Port, on va au domaine Maizerets, on les faits tous. Durant l'été, on retourne à Stoneham, on fait beaucoup de vélo avec les enfants, puis ils adorent ça.

3390           Puis ils "toffent la run", ils pédalent. Puis même le plus petit de cinq (5) ans, cette année, il est accroché en arrière de mon conjoint, puis il est pas obligé de pédaler s'il veut pas pédaler, mais il adore; quand on dit, on part à matin, on s'en va faire une "run" en vélo, vite ils vont chercher leur petit sac de taille, ils se mettent des petits jouets, ils se mettent des collations, on part, on se fait un lunch, on passe une super journée, ils adorent ça.

3395           Contrairement à d'autres qui disent, ah, les enfants ça suit pas, mais les nôtres, ils suivent. On fait souvent vingt-vingt-cinq (20 km-25 km), puis on a mal aux fesses le lendemain!

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 3. dernier paragraphe**

3400           **Page 4, deuxième paragraphe, onzième tiret**

          Le contenant est moins gros puis c'est plus facile à détruire.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

3405

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          Merci madame Pellerin.

3410

          Vous actuellement, vous résidez où?

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

          Chez mes parents, on attend la construction...

3415

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          Dans quel secteur?

3420

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

          Dans Neufchâtel; le nouveau secteur, il va y avoir les Méandres, les nouveaux développements, on s'en va là.

3425 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez acheté?

3430 **PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3435 Quand vous avez acheté, vous avez acheté donc il y a quelques mois?

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Oui.

3440

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est quoi les critères que vous aviez en tête pour acheter?

3445 **PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Le secteur. C'est le secteur.

3450 Dans ce secteur-là, on espérait depuis longtemps avoir un terrain là, parce qu'il est au centre de tout, tu veux aller à droite, à gauche, tu es au centre de tout. Tu veux aller à Charlesbourg, on veut aller à Sainte-Foy, on veut aller, peu importe où on veut aller, c'est accessible, parce qu'on est au centre. Mais il manque un accès direct.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3455

Mais ça ne vous a pas fait peur?

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

3460 Qu'est-ce qui aurait fait peur?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce manque d'accès direct?

3465

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Bien on l'espère toujours. C'est - on l'espère.

3470 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non non non, je comprends que vous, vous l'espérez, mais vous avez fait sûrement une réflexion dans laquelle vous vous êtes dit, bon, il y a des gens ici qui attendent depuis quarante (40) ans, trente (30) ans, quarante (40) ans, bon, je veux bien être optimiste mais il y a quand même, vous avez mis dans la balance la possibilité que le projet ne se réalise pas.

3475

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Oui, on espère plus que de pas espérer que ça arrive pas, là, on se dit, on espère que ça arrive.

3480

Mais c'était pas quelque chose qui nous faisait peur parce qu'on se dit, quand c'est pas les heures de pointe, on est au centre pareil, là, on est bien situé à Neufchâtel. C'est un gros point important pour nous, c'était d'être bien situés.

3485

Parce que mon conjoint est appelé à travailler peu importe où, ça peut être à Charlesbourg, ça peut être à l'Ancienne-Lorette, lui il travaille en informatique, ça peut être dans n'importe quel bureau à Québec. Ça fait qu'on se dit, s'il change de place, on veut pas aller à Sainte-Foy, parce que ça se peut qu'il travaille à l'Ancienne-Lorette ou - c'est ça.

3490

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je comprends. Mais si le projet avait été refusé, est-ce que vous achèteriez quand même?

3495

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Oui, parce que c'est le secteur que moi j'ai grandi là, je suis née là. J'allais dans le parc de l'Escarpement, j'étais petite, j'allais me promener les deux (2) pieds dans l'eau dans le ruisseau. Des beaux souvenirs

3500

Mais à un moment donné, il y a un besoin qui est urgent, qui est criant, c'est là, on est rendu là, je pense.

3505 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et puis, juste un petit commentaire. En lisant votre mémoire, j'ai pas pu m'empêcher de rire quand j'ai vu que votre mari faisait la vaisselle, je me suis dit, je ne suis pas le seul!

Merci madame.

3510

**PAR Mme MARTINE PELLERIN:**

Bien tant mieux! Merci.

3515

---

**JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3520

Monsieur Jean-Philippe Baillargeon.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3525

Bonsoir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, monsieur Baillargeon.

3530

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

Tout d'abord, j'aimerais commencer en posant cette observation, je trouve que les jeunes habitants du secteur sont sous-représentés.

3535

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Les?

3540

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

Les jeunes habitants.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3545

Oui.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3550 Tantôt, madame Martineau a parlé de vingt-deux pour cent (22 %) d'adolescents, est-ce qu'ils sont en train de payer leurs termes d'auto parce qu'ils travaillent présentement? Bon, en tout cas!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3555 On peut soulever la question, mais personne peut répondre.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3560 Oui. Bon. J'ai bien aimé la présentation de monsieur Picard tantôt qui parlait un peu d'une alternative plus environnementale au tracé de du Vallon parce que moi, je dois dire avant tout que je suis plutôt à tendance environnementaliste. De par ma vocation, je travaille en environnement, puis j'ai des affiliations avec les AmiEs de la Terre, avec des groupes comme ça, mais je vois qu'il y a des gens qui ont fait, avant de présenter les mémoires ici, des choix qui  
3565 semblent judicieux pour eux.

Malgré ma vocation puis mon travail dans le domaine environnemental, je me suis plus attardé à l'idéologie que tout ça soulève; c'est pas vraiment le BAPE ou les audiences publiques sur du Vallon qui me fait venir ici, mais c'est le fait que, paradoxalement, on vienne parler d'un réaménagement du réseau de transport en commun. La question a été soulevée plusieurs fois, que ce soit par des citoyens de la Coalition pro du Vallon ou par les gens de Vivre en Ville, etc.  
3570

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3575 Par la Commission aussi.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3580 Oui. Donc!

**LECTURE DU MÉMOIRE**

**Page 3, sixième paragraphe, fin**

3585 Je m'attarderai sur le mot "ingénieur". Selon le dictionnaire Larousse, ingénieur veut dire: mettre en œuvre toutes les ressources de son esprit pour parvenir à son but. Ce qui est drôle c'est qu'on y met l'exemple: s'ingénieur à plaire.

3590 Ensuite, j'ai fait référence à des problèmes du passé qu'on a traînés de l'époque jusqu'à aujourd'hui. Du côté international, on a l'après-guerre froide qu'on na pas suggérée et du côté

local, on a le problème des ouvrages de surverse dans la rivière Saint-Charles. On est en train d'investir des millions là-dessus, actuellement présentement. Puis si ça avait été prévu d'avance ou mieux songé, on serait pas en train de faire ça aujourd'hui.

3595 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Juste par curiosité, dans le cadre de votre travail, vous dites que vous faites l'échantillonnage de l'eau...

3600 **PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

Je me présente pas comme expert ici ce soir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3605

Non non non, je comprends, je comprends, mais c'est juste le fait de l'avoir indiqué pousse quand même ma curiosité, là, je vous demanderai jamais de vous prononcer comme expert.

3610 **PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

OK.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3615

Est-ce que vous avez fait des échantillonnages dans la rivière du Berger, à différents endroits?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3620

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3625

Il y a des rapports qui existent au ministère de l'Environnement là-dessus?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3630

Il y a des rapports qui relèvent du domaine biologique, c'est-à-dire l'impact de la pollution sur le domaine biologique, l'écosystème, et sur la qualité de l'eau du bassin de la rivière Saint-Charles.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

3635

Très bien.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3640

**LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, septième paragraphe**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3645

Merci beaucoup monsieur Pellerin.

Vous n'êtes pas du quartier, vous dites que vous n'êtes pas du quartier?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3650

Non, je suis pas d'ici.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3655

Mais vous vivez à Québec, à quel endroit?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

Quartier Saint-Jean-Baptiste, que j'ai choisi pour la proximité des services.

3660

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ah, vous m'avez devancé pour ma question.

3665

Donc vous êtes, vous avez choisi un secteur, vous, où il y a justement une mixité des fonctions?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3670

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Puis est-ce qu'il est desservi en transport en commun?

3675 **PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

Oui, il est très bien desservi, il est pas aussi déficient que le secteur ici; j'ai pu le tester à mon retour, hier soir, il y a des autobus qui passent seulement aux heures et demie (1 ½) en soirée.

3680

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et lorsque vous vous rendez à votre travail, en autobus?

3685

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

À pied.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3690

Ah, vous vous rendez à pied.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3695

Je travaille au complexe G.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ah d'accord.

3700

**PAR M. CLAUDE CANTIN:**

Mais je peux très bien comprendre le problème soulevé ici vis-à-vis le transport en commun, qui est peu efficace, et je pense qu'il y a du travail à faire de ce côté-là, mais il y a une participation aussi.

3705

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et qu'est-ce qui vous a sensibilisé pour vous impliquer dans ce dossier, vous avez fait référence tout à l'heure...

3710

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3715

Même si j'habite pas ici?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3720 Oui, mais vous avez fait référence que vous travailliez un peu avec certains groupes environnementaux, notamment les AmiEs de la Terre.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3725 Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est votre implication au sein de ces groupes-là qui vous a sensibilisé?

3730 **PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

Non, c'est en tant que citoyen.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3735 En tant que citoyen. Vous en avez entendu parler par les médias, les journaux, la télévision?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3740 Un peu à travers les médias, à travers mes fréquentations, au travail.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3745 Et qu'est-ce qui a été le déclencheur chez vous, pour dire, bon bien là, je vais m'impliquer jusqu'au point de déposer un mémoire et de faire savoir mon avis.

3750 Parce que ça prend quand même du temps. Je vous ai vu hier soir ici, je pense que cet après-midi aussi vous y étiez. Donc ça vous prend du temps, ça vous prend de l'énergie, c'est quoi l'élément déclencheur? Une conviction profonde dans vos valeurs?

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3755 Bien, c'est que je crois qu'il faut assumer les valeurs qu'on porte en soi, puis si j'ai envie de m'impliquer pour par exemple, je sais pas, manifester mon opinion contre le Suroît ou contre quelconque projet environnemental, ou pour valoriser quelque chose, bien, c'est une façon de vivre mieux, en toute conscience, avec qu'est-ce que je crois dans ma tête.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3760

Vous êtes très aimable. Merci infiniment.

**PAR M. JEAN-PHILIPPE BAILLARGEON:**

3765

Merci beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3770

Alors c'est ce qui complète la troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique. Et demain nous aurons aussi deux (2) bonnes séances.

Nous commencerons, demain après-midi à treize heures trente (13 h 30), et ceux qui voudraient se joindre à nous uniquement en soirée, ça serait à dix-huit heures trente (18 h 30).

3775

Merci et bonne nuit.

---

SÉANCE AJOURNÉE AU 3 JUIN 2004 À TREIZE HEURES TRENTE (13 H 30)

---

3780

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

3785

FLORENCE BÉLIVEAU,  
Sténotypiste officielle.

3790