

**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 4

Séance tenue le 3 juin 2004 à 13 h 30
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 3 JUIN 2004

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE 1

M. Charles-Antoine Drolet

M. Harvey Mead

Mme Annie Lebel

M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND 10

M. FRANÇOIS LAINÉ 13

ASSOCIATION FORESTIÈRE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN INC. 16

Mme Julie Molard

REPRISE DE LA SÉANCE

Mme LOUISE GOSSSELIN ET Mme LYNE GUAY 30

M. PIERRE DAVIAU 33

Mme CÉLINE GUILLOT 42

M. MARC BOUTIN 48

CONSEIL DE QUARTIER DE LORETTEVILLE 56

M. Michel Champoux

M. Robert Martel

DROIT DE RECTIFICATION

COALITION PRO DU VALLON 59

M. Claude Perron

SÉANCE DU 3 JUIN 2004
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE

5

PAR LE PRÉSIDENT:

10 Bonjour mesdames et messieurs, nous sommes rendus maintenant à la quatrième séance de la deuxième partie d'audience publique. Et nous poursuivrons cet après-midi avec la présentation de plusieurs mémoires, et nous reprendrons en soirée, à partir de six heures trente (6 h 30), dix-huit heures trente (18 h 30), si ceci vous intéresse.

15 Alors nous débuterons l'après-midi avec l'Union québécoise pour la conservation de la nature et j'appelle donc monsieur Charles-Antoine Drolet, monsieur Harvey Mead, et madame Annie Lebel.

PAR M. HARVEY MEAD:

20 Alors la parole est à nous?

PAR LE PRÉSIDENT:

25 Pardon?

PAR M. HARVEY MEAD:

On peut commencer?

30 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien sûr.

35 **PAR M. HARVEY MEAD:**

En effet, Charles-Antoine Drolet est le responsable de notre commission biodiversité, mais qui est impliqué au niveau du conseil d'administration dans un grand nombre de dossiers et Annie Lebel est chargée de projet à notre bureau. Et je suis le président de l'organisme.

40 Et c'est la première fois depuis vingt-six (26) ans que j'interviens dans un dossier d'autoroute à Québec, et ça me fait plaisir. J'ai eu l'occasion, il y a deux (2) ans, dans le cadre des travaux de la Commission Nicolet, pour le lien entre la rive sud et la ville de Montréal et j'ai

à peu près le même message. Je propose de vous présenter les grandes lignes de ce qu'on a à dire et Charles et Annie vont aller plus dans le détail.

45

On comprend qu'on a quinze (15) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

50

Tout à fait.

PAR M. HARVEY MEAD:

55

En fait, pour avoir vécu l'expérience des battures de Beauport en 78 et 79, l'intention dans le temps, c'était de continuer l'autoroute des Grèves, passer par l'Île-d'Orléans, aller à Beaumont, etc., et le maire, récemment, parle de Place de la France, je pense qu'il s'appelle, en tout cas où l'autoroute Dufferin-Montmorency allait passer en dessous du cap pour rejoindre le boulevard Champlain, rejoindre les ponts.

60

On a vu des grands plans, il y a vingt-cinq-trente (25-30) ans, nous avons découvert déjà avec les battures de Beauport que nous étions en retard. Cette fois-ci, on n'est pas en retard, ça fait vingt (20) ans que l'autoroute du Vallon est censée pousser vers le nord. Sauf qu'à notre avis, le temps ayant passé, c'est le temps qu'on arrête ces projets-là.

65

C'est la première fois depuis assez longtemps que nous sommes devant un projet d'autoroute qui va carrément à l'extérieur du centre-ville. L'autoroute 30, à Montréal, c'est un contournement, ça suit une certaine ligne. Mais ici, c'est vraiment une première, avec l'autoroute 25 qui s'en vient probablement à Montréal, où on veut carrément s'éloigner du centre-ville.

70

Et notre proposition, c'est que ça n'a pas de sens devant les tendances démographiques, devant les expériences que nous avons depuis cinquante (50) ans maintenant, j'arrive, depuis trente-cinq (35) ans, et j'ai grandi en Californie, j'ai vu les autoroutes se construire et lors du tremblement de terre de la Série mondiale, je pense en 89, j'ai pu visiter les deux (2) anciennes autoroutes qui n'existaient plus déjà après avoir eu des problèmes avec le tremblement de terre et qui n'ont pas été reconstruites.

75

80

Nous pensions, il y a cinquante (50) ans, qu'à chaque fois qu'on ajoutait une autoroute, on s'améliorait, on améliorait la circulation et on a appris, depuis ce temps-là, que ça n'est pas le cas. L'idée de s'extensionner vers le boulevard Chauveau va tout simplement, selon les tendances qu'on connaît, inciter les gens à construire un peu plus loin et il y aura de nouveaux bouchons et de nouveaux besoins.

85 On comprend que les gens qui attendent cette autoroute-là depuis je ne sais pas
combien de décennies, l'attendent et ils le veulent, certain. Il reste qu'il mène dans un bouchon,
un peu plus loin.

90 On a dans le mémoire fait référence à différentes études. Je viens tout juste de recevoir
l'étude de Société canadienne d'hypothèques et de logement à laquelle je fais référence, ou
nous faisons référence. Il n'est pas certain, on n'a pas pu le consulter en détail, qu'il est tout à
fait d'accord avec ce qu'on dit dans le mémoire, mais ce qui nous paraît clair, c'est que la
population étant stable risque d'être en décroissance d'ici vingt (20) ans.

95 Une autoroute a une espérance de vie de probablement cinquante (50) ans, et dans les
quarante millions (40 M\$) qui sont prévus pour la construction, si je comprends les chiffres, il
faut ajouter tout ce qui tourne autour en termes d'infrastructures, d'entretien et, finalement, des
coûts d'étalement urbain.

100 D'après des analyses, et Annie et Charles vont aller un peu plus dans le détail, on est
quasiment surpris qu'on veuille faire un tel exercice devant ce que nous pensons comprendre
des coûts. Montréal est devant quinze milliards (15 G\$) de besoins pour l'entretien et la remise
en état de ses infrastructures sans même parler de nouvelles infrastructures.

105 Alors l'idée de se donner une nouvelle infrastructure, avec tout ce que cela comporte,
autour et directement en termes de l'infrastructure, ça nous surprend et nous vous proposons
que les promoteurs devraient vraiment regarder de nouveau la question de la rentabilité des
coûts carrément économiques associés à cette infrastructure-là.

110 **PAR M. CHARLES-ANTOINE DROLET:**

Merci Harvey. Oui, au début de notre mémoire...

PAR LE PRÉSIDENT:

115 Excusez-moi, c'est juste pour les transcriptions, donc il s'agit de monsieur Drolet.

PAR M. CHARLES-ANTOINE DROLET:

120 Oui.

Au début de notre mémoire, on fait des considérations autour du Plan stratégique de la
Ville de Québec qui a été établi pour 2004 à 2008. On relève les objectifs que la Ville s'est fixés
dans ce plan stratégique et les problèmes qu'elle a identifiés.

125 Parmi les problèmes identifiés, on parle d'infrastructures et d'équipements détériorés et
coûteux d'entretien si on ne consolide pas le territoire urbain. Et une population de plus en plus

dépendante de l'automobile pour tous ses déplacements y compris pour accéder aux services de proximité. Encore une fois, si on permet l'expansion de la ville au-delà de ses frontières actuelles.

130

Donc on se donne, dans ce plan stratégique, des objectifs à long terme, qui est celui de privilégier la consolidation du territoire déjà urbanisé plutôt que son expansion, d'accroître la complémentarité des modes de transport, resserrer les périmètres d'urbanisation, améliorer l'offre et augmenter l'achalandage du transport en commun et améliorer le partage de la voie publique entre les piétons et les piétonnes.

135

Donc si on considère les enjeux et les objectifs et le plan de la Ville, on croit que le projet actuel aura des conséquences qui vont être tout à fait opposées à ce que la Ville veut atteindre comme objectif.

140

On pense, nous, que le projet va accroître l'étalement urbain, va provoquer l'augmentation du parc automobile puis la production de gaz à effet de serre, va accroître la dépendance des citoyens à l'automobile aux dépens du transport en commun, et va mettre en danger aussi un important boisé qui peut contribuer à la récréation et à la détente des citoyens, ainsi qu'à la conservation de la biodiversité.

145

Puis on note, par ailleurs, que c'est la Ville elle-même qui a créé les problèmes qu'elle a identifiés dans son plan stratégique, c'est-à-dire qu'elle a encouragé, en fait c'est la ville au Québec, parmi les municipalités, au cours des dix (10) dernières années, a construit le plus de bungalows, c'est elle qui a implanté le plus grand nombre de grandes surfaces commerciales et ces grandes surfaces commerciales et le développement du secteur Lebourgneuf a provoqué les entreprises à quitter le centre-ville et à s'établir dans le secteur Lebourgneuf et à désertifier les quartiers centraux de la ville de Québec.

150

Alors c'est aussi évidemment la Ville, présentement dans son choix, qui demande au gouvernement, qui investit dans le choix automobile en demandant au gouvernement du Québec d'en faire autant en prolongeant l'autoroute du Vallon.

155

Alors on reconnaît aussi que le plan présentement présenté date de 1968. C'est un plan du rapport Vandry-Jobin qui dressait, à ce moment-là, un vaste plan de circulation du transport basé sur l'autoroute. Mais ce plan-là excluait pas un certain nombre de propositions d'aménagement touchant le transport en commun et le déplacement des piétons. Mais les décideurs ont surtout retenu le plan autoroutier.

160

Alors si on considère les aspects de l'étalement urbain, on voit que la Ville s'est quand même, a pris énormément d'expansion. Elle couvre une superficie six (6) fois plus grande qu'il y a quarante (40) ans alors que sa population n'a augmenté que d'un virgule sept pour cent (1,7 %). Alors ça a entraîné une expansion importante des infrastructures, des équipements et des services collectifs.

165

170 On reconnaît aussi que le projet est un projet qui encourage l'étalement urbain à cause de la construction de nouveaux quartiers résidentiels, la distance importante des quartiers à faible densité projetés aux pôles centraux d'activités et de services. La construction de nouvelles infrastructures telles que l'expansion du réseau d'aqueduc, l'accès déficient au réseau de transport en commun, bon.

175 Alors, on conclut que, nous, qu'il s'agit vraiment d'un projet d'étalement urbain même si ça se passe à l'intérieur des limites de la Communauté urbaine présentement.

180 Si on regarde la contribution du projet à l'augmentation des gaz à effet de serre, on note dans notre mémoire que le Québec consomme per capita plus d'énergie que presque toute autre société de la planète, surtout qu'on a axé notre système de transport sur le transport routier, utilisation de l'automobile en milieu urbain et l'utilisation du camionnage sur les routes.

185 Alors on croit que, bon, pour atteindre les objectifs de Kyoto, qu'il va falloir réduire considérablement l'apport du transport routier aux émissions de gaz à effet de serre et on croit que présentement, tous les projets de type routier qui contribuent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre devraient être examinés très attentivement.

Voilà, alors...

190

PAR Mme ANNIE LEBEL:

Donc, oui, Annie Lebel. Donc, Charles-Antoine parlait que le projet, bon, favorise encore une fois l'utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun.

195

Si on regarde les chiffres pour la région de Québec, on parle de vingt et un virgule six kilomètres (21,6 km) pour cent mille (100 000) habitants. Donc, et puis aussi, on note une baisse importante de l'utilisation de l'automobile qui a passé de quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des déplacements qui s'effectuent en automobile maintenant et puis en 77, on parlait de soixante-dix pour cent (70 %). Donc une baisse importante.

200

PAR LE PRÉSIDENT:

Une augmentation, vous voulez dire.

205

PAR Mme ANNIE LEBEL:

Une baisse de l'utilisation du transport en commun.

210

PAR LE PRÉSIDENT:

OK. Parce que vous aviez dit de l'automobile.

PAR Mme ANNIE LEBEL:

215 Donc les principales causes de cette baisse d'achalandage là, on mentionnait que c'était bon, l'accès facile à un réseau autoroutier, un stationnement à prix avantageux et puis aussi un désengagement du gouvernement dans l'investissement au transport en commun.

220 Mais aussi une autre cause, c'est aussi le développement résidentiel et commercial dans les pôles en périphérie et non dans les pôles centraux d'activités.

225 Donc c'est dans ce sens-là aussi qu'on trouve que le projet qui a été présenté va à l'encontre des objectifs de la Ville puisque le développement va encourager un investissement en infrastructures additionnel et puis se trouve aussi loin des axes de transport en commun actuel.

 Donc aussi dans le contexte de stabilité de la population, de ce déclin-là, on pense que c'est un mauvais investissement à long terme.

230 En ce qui concerne la conservation des boisés urbains, on note au Québec une diminution, un déboisement important, excusez-moi, un déboisement important au sud du Québec. On parle ici, on avait noté des chiffres en milieu agricole, mais on note aussi en milieu urbain que c'est une très grande problématique.

235 À la ville de Montréal, on a les chiffres, on parle de trois pour cent (3 %) de superficie boisée dans la ville de Montréal, donc c'est très faible. Si on essaie d'atteindre sur le territoire un huit pour cent (8 %), si on se tient à la SQAP, ça serait pas suffisant.

240 Puis pour les chiffres de Québec, je crois qu'on avait parlé, dans la première partie des audiences publiques, de seulement un cinq pour cent (5 %) dans la ville de Québec, si on parle dans la trame urbaine.

245 Donc c'est pour ça que c'est important de mettre des efforts pour conserver les boisés qu'on a actuellement, vu qu'il en reste très peu.

 Et puis le parc de l'Escarpement, même s'il rencontre pas les critères provinciaux pour être désigné comme écosystème forestier exceptionnel, ça reste néanmoins un boisé d'intérêt très important. Il y a très peu de boisés dans la ville de Québec qui ont une superficie aussi grande que celle-là et qui a une richesse au niveau de biodiversité à ce niveau-là.

250 Donc c'est pour ça qu'on croit que c'est important de conserver ce boisé-là intact et le protéger, également, là, pour éviter qu'il soit détruit à cause du développement actuel.

PAR M. HARVEY MEAD:

255

Avec votre permission, Charles voudrait juste faire un petit résumé de deux-trois (2-3) paragraphes.

PAR LE PRÉSIDENT:

260

Oui, bien sûr.

PAR M. CHARLES-ANTOINE DROLET:

265

Conclure, oui, simplement.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, "Position de l'UQCN"

PAR LE PRÉSIDENT:

270

Merci beaucoup. J'aimerais avoir votre avis.

275 Vous avez quand même une très longue expérience, notamment avec l'Union québécoise, j'aimerais avoir votre avis sur le concept d'étalement urbain. Évidemment, on en a parlé lors de la première partie de l'audience, on en a parlé hier encore.

280 Bien sûr, il y a plusieurs qui disent un peu comme vous l'affirmez vous-mêmes, qu'une construction d'une route, d'un lien facilitant pourrait favoriser l'étalement urbain puisque des personnes pourraient être intéressées à s'établir un peu plus au nord où les terrains peuvent être moins chers et où l'accès au centre-ville devient d'autant plus facile, puisqu'il y a un prolongement.

285 Et dans ce sens-là, quels sont les moyens qui peuvent être mis en œuvre, au-delà de la construction de liens routiers, là, facilitants, quels sont les moyens qui peuvent être mis en œuvre pour freiner ou pour limiter ou pour arrêter, dans la mesure du possible, l'étalement urbain, dans une perspective, comme vous l'aviez dit vous-mêmes tout à l'heure, que la croissance démographique est à peu près stable, ce qui est prévu, c'est à peu près stable, c'est une augmentation très faible, on parle de treize mille (13 000) personnes à Québec d'ici 2021. Évidemment, treize mille (13 000) personnes mais trente mille (30 000) logements.

290

Alors c'est ça un petit peu, je voudrais avoir votre avis là-dessus.

PAR M. HARVEY MEAD:

295 De façon générale, la notion de "infield", la notion de densification, de consolidation de la trame urbaine qui existe déjà, là, c'est la base. Annie a fait un travail quand même, ou du moins elle a fait l'examen des données qui nous étaient fournies.

PAR LE PRÉSIDENT:

300 Donc vous dites, une des alternatives serait la densification de la trame urbaine, c'est ça?

PAR Mme ANNIE LEBEL:

305 Oui, mais comme je crois, je crois que c'était la Commission qui avait présenté, ou la Ville qui avait présenté un plan avec, bon, les différentes zones prioritaires de développement, donc le secteur Lebourgneuf se trouve dans la troisième zone, et on voit que dans, comme je crois que la Ville disait le chiffre, qu'il y avait treize mille cinq cents (13 500) logements qui étaient potentiellement disponibles dans les zones 1 et 2, et puis on connaît pas tellement les efforts qui sont faits dans ce sens-là, dans ces zones-là pour la construction de nouveaux logements.

310
315 Donc ça serait intéressant de mettre prioritairement les efforts à ces endroits-là. Et puis aussi, les chiffres sont basés sur des prévisions de, je crois, 91, si je me trompe pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

320 Revus, revus.

PAR Mme ANNIE LEBEL:

325 Revus. Et puis, donc c'est ça, à mon avis, il serait peut-être mieux d'être un peu plus prudent avec ces prévisions-là puis d'abord consolider les zones prioritaires 1 et 2.

PAR LE PRÉSIDENT:

330 Est-ce que vous croyez, et hier j'avais soulevé la question à quelques personnes, en leur demandant, finalement, la question suivante! Le fait que ces gens-là aient décidé, il y a vingt-trente (20-30) ans, de vivre dans le secteur ici, c'était la recherche d'un milieu banlieusard, pour ne pas dire rural. Parce qu'il y avait une dame, entre autres, qui disait, il y avait des vaches devant ma maison, etc.

335 Alors donc le fait que maintenant ça devienne un axe beaucoup plus important, avec une possibilité d'une mixité des fonctions, pourrait faire en sorte, de façon théorique, à ce que

des personnes qui recherchaient cet environnement banlieusard ne le retrouve moins et voudraient aller un peu plus au nord.

340 Ce qui nous amène, finalement, à réfléchir un peu sur les modèles de développement qu'on voudrait dans le futur. Est-ce que, et la question de densification, justement, a été ramenée à plusieurs reprises, notamment par la mixité des fonctions, ça a été amené notamment aussi par des groupes environnementaux, tout comme par le promoteur qui voudrait construire des secteurs avec une plus forte densité.

345 Est-ce que les centres, les grands centres 1 et 2, les zones 1 et 2, que vous avez vues dans la planche à laquelle vous faisiez référence, est-ce qu'on devrait là aussi revoir une densification? Ou est-ce que ça serait quelque chose d'envisageable?

PAR Mme ANNIE LEBEL:

350

Une densification?

PAR LE PRÉSIDENT:

355

D'accroître la densité de la population dans les secteurs déjà centraux?

PAR M. HARVEY MEAD:

360

Deux (2) ou trois (3) commentaires. La base du mémoire est à l'effet, et on prétend pas avoir fait une preuve, on a fait quelques références, c'est que les banlieues telles qu'on les a connues, telles qu'on les a construites depuis cinquante (50) ans, sont, je dirais, quasiment des luxes en termes de calcul économique, si on regarde maintenant les impasses devant lesquelles les villes se trouvent.

365

Donc la question que vous posez, mais qu'est-ce qu'on a comme alternative à ça? Le premier constat, c'est qu'on risque d'être à la fin d'une époque où on pensait pouvoir se permettre ça sans réussir.

370

Mais il y a un troisième élément par rapport à la densification des zones déjà urbanisées, et c'est une tendance normalement opposée par les milieux municipaux, la tendance de créer des appartements dans des maisons de banlieue qui peuvent par exemple loger des grands-parents. Et donc il y a une densification là où existent déjà des banlieues, qui est possible, sans qu'on parle même de nouvelles constructions.

375

Il y a une diminution du taux d'occupation des résidences à la grandeur du Québec et même de l'Amérique, et ça donne une occasion de revoir même l'utilisation des stocks existants.

PAR M. CHARLES-ANTOINE DROLET:

380

Juste un commentaire additionnel. On observe présentement des efforts très intéressants de la part de la Ville de Québec de rendre plus attrayants certains des quartiers de la ville qui étaient, jusqu'à présent, laissés un peu de côté par la tendance récente, là, d'habitation, le quartier Limoilou en particulier, qui est en voie de réhabilitation.

385

Alors je trouve qu'en ce qui me concerne, l'attrait des centres-villes peut être accru par un aménagement qui est beaucoup plus axé sur le citoyen, son utilisation du milieu urbain, les voies piétonnières.

390

Parce que la densification a des limites. J'en discutais ce matin encore avec un copain, de la densification. Pour lui, les banlieues avaient des attraits différents pour les adultes puis pour les enfants. Pour les enfants, la banlieue, c'est la campagne, c'est jouer dans la rue. Pour les adultes, la banlieue, c'est la sédentarisation souvent.

395

J'écoutais dimanche dernier une émission des Années lumières où on mettait, on faisait une relation entre l'état de santé de la population et le développement des banlieues. En banlieue, les gens sont plus obèses.

400

Aux États-Unis, on a fait des études, on s'est aperçu que l'obésité s'élevait à des pourcentages importants pour des gens qui vivaient en banlieue parce que ça équivaut à la sédentarisation. Donc la banlieue avec son image de campagne et d'exercice, c'est pas toujours vrai. Voilà.

PAR LE PRÉSIDENT:

405

Madame, messieurs, merci beaucoup.

410

PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND

PAR LE PRÉSIDENT:

415

Monsieur Paul-Émile Chamberland. Bonjour monsieur Chamberland.

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

420

Alors voici. D'abord, je suis en faveur de la construction de la route du Vallon. Est-ce que ça va comme ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

425 **PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:**

Bon OK. On a déjà l'air de m'entendre. Alors voici.

LECTURE DU MÉMOIRE

430

Page 2, troisième paragraphe, fin

Alors c'est ce que ça représente, deux heures-deux heures et demie (2-2 ½) dans un camion énergivore, c'est du temps ça aussi. C'est de l'environnement qui est affecté par ça.

435

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 3, premier paragraphe, fin

440

Nous qui demeurons dans les banlieues nord, aller à Québec, ça devient ardu

LECTURE DU MÉMOIRE

Merci

445

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Chamberland. Ma collègue, madame Gold aurait quelques questions à vous poser.

450

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Bonjour monsieur Chamberland.

455

Comment ça se passe actuellement, quand vous visitez le parc de l'Escarpement?

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

460

Bon bien, évidemment, il y a des travaux de réfection à faire sur les sentiers dans des pentes, là, qui ont été érodés par le ruissellement de l'eau, comme le bout entre l'Académie Saint-Louis et en cheminant vers la rivière, là, partant de l'Académie, excusez, de l'Académie cheminant vers la rivière, à un moment donné on descend l'escarpement et là, ça descend plus, ça a tout été ruisselé. Donc peut-être que c'est un vieux chemin de quatre par quatre (4 X 4),

là, de VTT, je ne sais pas, là, à l'origine j'y étais pas. Mais la pente est faite trop à même
465 l'escarpement, donc si elle avait été faite plus de longue main, l'érosion, le ruissellement aurait
moins mangé tout le terrain.

Et bon, présentement, évidemment il manque de sentiers parce que j'ai pas pu me
rendre à la petite chute. Et pour ce qui est des autres sentiers, du côté est de la rivière, j'ai pu
470 me rendre derrière les Galeries de la Capitale, là, à partir où il y a une passerelle, j'ai pu me
rendre jusqu'à la rue Thérèse-Casgrain.

C'est miné par l'eau mais, ça a besoin de réparations, mais on voit que c'est
probablement des vieux sentiers qui ont été réaménagés ou tout simplement retravaillés, là,
475 mais qui sont probablement continuellement être à refaire, dû au ruissellement.

En tout cas, ça, ça reste des sentiers à mettre où il y a moins de pente, ou les faire plus
de longue main, dans la même pente, dans le même parcours, qui soit fait de plus longue main
pour que le ruissellement soit moins violent sur le gravier, qui est emporté par le moindre
480 ruissellement d'eau.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Lors des séances pendant le mois de mai, monsieur des Rivières a mentionné deux (2)
485 rues qui donnent accès à la ligne d'aqueduc et donc accès au parc. Si je me souviens, il
mentionnait la rue Félicité-Angers ainsi que la rue Adéla-Lessard.

Je me demande si depuis, vous avez eu le temps d'explorer ces rues qui donnent
accès. J'aimerais avoir vos commentaires sur cet accès au parc.
490

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

OK. Je suis pas allé par les rues dont vous parlez, là, je connais pas où elles sont
exactement. Je suis allé là où c'est le plus facile.
495

Même par derrière les Galeries de la Capitale, présentement on y va par les moyens du
bord, parce qu'il y a pas de bateau pavé pour nous permettre d'accéder, là. Il y a quand même
le tour du stationnement, ce qu'on appelle la bordure de rue, là, la bordure, et il a fallu que je
traîne une planche de "vener" là, pour pouvoir embarquer puis me rendre, là, à la passerelle, à
500 partir de derrière Wal-Mart, OK. Donc il y aurait besoin d'accès.

Sinon, il aurait fallu que j'aie par le trottoir, aller prendre le sentier près du pont, je sais
pas trop, là. Il y a de l'exploration à faire pour savoir par où on entre présentement, là.

505 Alors je suis entré par les moyens du bord, avec l'accessibilité que j'ai apportée, mon
accessibilité mobile, pour me permettre de franchir des obstacles ici et là.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci.

510

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

Je connais pas tous les accès puis il y a des bons coins qui sont bien réussis, oui, sûrement, là. Mais il y en a d'autres qui ont besoin d'amélioration.

515

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Chamberland.

520

PAR M. PAUL-ÉMILE CHAMBERLAND:

OK, merci.

525

FRANÇOIS LAINÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

530

Monsieur François Lainé, s'il vous plaît. Bon après-midi, monsieur.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

Monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

535

LECTURE DU MÉMOIRE

PAR LE PRÉSIDENT:

540

Merci monsieur Lainé. Tout d'abord une question existentielle, le soutien rose, là, voyons donc!

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

545

C'est pour vous dire qu'on trouve toute sorte de choses sur la piste cyclable.

PAR LE PRÉSIDENT:

J'ai bien compris.

550 Vous avez déménagé en 2001.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

Oui.

555

PAR LE PRÉSIDENT:

J'imagine que vous deviez savoir un peu les conditions environnementales du secteur Lebourgneuf dans lequel vous alliez vivre, j'imagine.

560

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

Eh oui.

565

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez quand même pris la décision d'y aller.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

570

Oui, parce que mon épouse travaillait aux Galeries de la Capitale.

PAR LE PRÉSIDENT:

575

Très bien, bon.

Alors dans ce sens-là, pour vous, le fait qu'il n'y ait pas de prolongement, c'est pas la perspective d'un prolongement qui vous a amené à vivre, à décider de choisir Lebourgneuf?

580

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

Bien comme je dis, je suis natif de la région. Ma mère demeure sur la réserve de Wendake et moi, mon épouse travaillait aux Galeries de la Capitale. Donc ça me permettrait d'aller plus rapidement voir ma mère.

585

Deuxièmement, je me servirais pas de l'autoroute pour aller au centre-ville mais plutôt vers le nord, parce que nous avons une propriété à Stoneham et ça me permettrait de passer par le Lac-Saint-Charles. Donc je sauverais la circulation urbaine de la ville en m'en allant plus vers l'extérieur.

590

Juste pour vous dire, de la rue des Brumes où je demeure, ici à l'ouest, à me rendre à l'autoroute Laurentienne, ça me prend de treize (13) à quinze (15) minutes. Et du point du boulevard Laurentien, me rendre à Stoneham, ça me prend dix (10) à douze (12) minutes.

595 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Gold.

600 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Monsieur Lainé, vous habitez sur la rue des Brumes.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

605 C'est ça.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

C'est une rue qui subit une circulation de transit assez lourde.

610

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

Oui.

615 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Est-ce que vous pouvez nous parler un peu de la circulation de transit qui passe sur la rue?

620 **PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:**

625 Ah, je pourrais dire que trente pour cent (30 %) des voitures qui passent là ne sont pas de notre quartier. Ce sont des gens qui se rendent au nord, donc une fois j'ai été obligé de dépanner une femme du Lac-Saint-Charles qui est tombée en panne devant notre bloc appartements.

630 Je peux vous donner une raison, elle arrivait du boulevard du Vallon, elle ne pouvait pas - son plus court chemin, c'est passer par le boulevard Saint-Jacques qu'ils appellent, que moi j'appelle le rang de Saint-Jacques, parce que ça demeure toujours un rang. Donc elle passe sur la rue des Brumes pour faire un semblant d'économie d'essence et de temps puis ils le font pas, en réalité.

635 Des fois, quand je pars de chez moi, j'en suis des gens pour monter vers la réserve ou
m'en aller au chalet, quand je passe par là, et je les vois tourner sur Chauveau en direction
ouest, donc ils se rendent dans l'Ormière, qui se trouve à être Neufchâtel ouest. C'est pas des
résidents, là.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

640 Est-ce que c'est une circulation rapide? Est-ce que les automobilistes font leurs arrêts?

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

645 Oui oui, ça là - mais il y en a qui font, on dit des stops à l'américaine, il y en a qui le font,
là. Ça m'est déjà arrivé, là, je le dis publiquement, je m'en excuse, mais ça m'est déjà arrivé à
un moment donné d'inattention, là. Je me cacherais pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

650 Mais vous êtes du quartier.

PAR M. FRANÇOIS LAINÉ:

655 Maintenant je suis du quartier.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci.

660 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup monsieur Lainé.

665

ASSOCIATION FORESTIÈRE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN INC.

PAR LE PRÉSIDENT:

670 Madame Julie Molard, de l'Association forestière Québec métropolitain inc.

Bon après-midi madame.

PAR Mme JULIE MOLARD:

675

Bonjour monsieur le Président, mesdames les Commissaires, monsieur et madame l'analyste. Bon, moi, c'est Julie Molard. Je suis biologiste de formation. Je travaille à l'Association forestière Québec Métropolitain.

680

Nous avons préparé ce mémoire en vue d'expliquer un peu les impacts que peuvent avoir un tel projet de prolongement de l'axe du Vallon et aussi tout ce qui a trait au développement résidentiel, qui va avec le projet de prolongement, donc sur la qualité du milieu naturel de la zone d'étude.

685

Bon, là, je m'excuse déjà pour la première diapo, parce que la photo sort pas, c'était une très belle photo de la forêt de l'Escarpement.

690

Donc ça, c'est le plan de la présentation. Bon, la mission de l'Association forestière: l'importance de conserver les boisés urbains; le parc de l'Escarpement, un boisé à conserver; donc avec les sous-titres, l'utilisation du parc de l'Escarpement actuellement; la biodiversité du milieu naturel; le Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels de la ville de Québec; le Plan vert et bleu de la Commission de la Capitale nationale.

695

Ensuite les impacts du projet de prolongement de l'axe du Vallon: impacts de la construction de l'axe routier et aussi impacts du développement résidentiel qui va avec la construction de l'axe routier. Les recommandations de l'Association forestière et notre position sur le projet.

700

Donc l'Association forestière a pour mission de promouvoir la conservation et la mise en valeur de l'arbre et des boisés en milieu urbain ainsi que l'utilisation rationnelle des ressources en milieu forestier. On privilégie surtout l'éducation et la sensibilisation auprès du grand public et tout particulièrement auprès des jeunes.

705

Donc je vais vous parler de l'importance de conserver les boisés urbains. Tout d'abord, les boisés urbains ont d'importantes fonctions écologiques. Ils protègent contre la chaleur, ils assainissent l'air, ils contrôlent l'érosion. Aussi, ils agissent comme écran sonore sur le bruit et aussi il y a tout l'aspect de la biodiversité, souvent ils abritent une biodiversité importante.

710

Ils ont aussi des fonctions économiques et des fonctions sociales. Au niveau des fonctions économiques, ils peuvent aussi donner de la plus-value aux propriétés foncières, par exemple, parce que c'est sûr qu'habiter dans des résidences qui sont proches d'un milieu boisé, ça donne une plus-value aux maisons. Et aussi, fonctions économiques, ils peuvent agir sur l'efficacité énergétique. En fait si on plante des arbres autour des maisons, par exemple, on peut réduire nos coûts de consommation d'énergie ou de climatisation, chauffage et climatisation en fait.

715

720 Fonctions sociales, évidemment, les gens vont se promener dans les boisés à proximité. Donc c'est certain que c'est très bon pour la forme physique des gens et aussi pour éviter tout le stress qu'on peut avoir durant une journée de travail, aller prendre une marche dans un boisé, c'est bien important, je pense, pour la santé des gens, santé mentale également.

725 Le parc de l'Escarpement, un boisé à conserver, pourquoi? Parce qu'il est très utilisé, le parc de l'Escarpement. Il se trouve effectivement dans un milieu qui est urbanisé, il recouvre une superficie importante de quatre-vingt-dix hectares (90 ha) et maintenant, dans la ville de Québec, il y a très peu de parcs qui recouvrent cette superficie. Six kilomètres (6 km) de sentiers sont aménagés.

730 Plusieurs activités de loisir sont pratiquées comme la marche, le jogging, le vélo, le ski de fond, la raquette, ou encore simplement l'observation de la nature ou de la faune.

C'est un milieu privilégié pour l'éducation relative à l'environnement, aussi, donc pour sensibiliser soit le grand public ou les jeunes, donc à la nature et à la faune.

735 Bon, pourquoi il faut conserver un boisé tel que le parc de l'Escarpement? La biodiversité du milieu naturel est très importante. L'Association forestière, en collaboration avec d'autres organismes qui oeuvrent en environnement, ont fait un inventaire faunique et floristique et forestier aussi, pour voir un peu la biodiversité de ce milieu-là.

740 On retrouve cent trente et une (131) espèces fauniques et floristiques au parc de l'Escarpement. Même s'il n'y a pas d'espèces menacées, comme le promoteur l'a indiqué – d'ailleurs, je pense qu'il y a des inventaires qui sont en cours pour justement voir si effectivement il n'y a pas d'espèces menacées dans le parc, je pense que les inventaires ne sont pas terminés, on n'a toujours pas les résultats.

745 Il n'en reste pas moins qu'il y a cent trente et une (131) espèces différentes dans ce parc-là: dix-huit (18) espèces fauniques ont été recensées dont onze (11) espèces d'oiseaux, cinq (5) espèces de mammifères et deux (2) espèces d'amphibiens. Et aussi cent treize (113) espèces floristiques dont vingt-huit (28) espèces d'arbres, quinze (15) espèces d'arbustes et soixante-dix (70) espèces d'herbacées.

750 Je tiens à vous préciser que ce n'est pas un inventaire exhaustif parce qu'il a été fait tardivement au mois d'août, donc ça serait à compléter. Il pourrait y avoir d'autres espèces qui sont trouvées.

755 Toujours sur la biodiversité du milieu naturel, on retrouve douze (12) peuplements forestiers donc des peuplements de feuillus, bon, comme érablière rouge, érablière à sucre, érablière à feuilles tolérantes, des peupleraies, et aussi des peuplements mélangés avec des résineux.

760 Il y a également un groupe d'arbres d'intérêt écologique qui a été identifié par le ministère des Ressources naturelles, qui est un groupement d'arbres, en fait, de noyers cendrés. On en retrouve plus beaucoup au Québec et même au Canada.

765 Au Canada, c'est une espèce qui est sur la liste des espèces menacées, donc au fédéral. Et c'est certain que de par sa grosseur, ce groupement d'arbres ne peut pas prétendre à être un écosystème forestier exceptionnel, selon des critères provinciaux. Par contre, étant donné sa situation en milieu urbanisé, c'est un peuplement qui a un grand intérêt écologique, à notre sens.

770 Il y a aussi de l'orme d'Amérique sur le territoire et du caryer cordiforme. L'orme d'Amérique, on sait qu'il y en a de moins en moins à cause de la maladie hollandaise de l'orme et du caryer cordiforme, qui est vraiment à sa limite, là, de répartition.

775 Le parc est aussi traversé par la rivière du Berger et on a aussi la présence d'un milieu humide.

780 Ensuite, je vais vous parler un peu de l'importance des friches forestières. On a entendu que bon, l'axe autoroutier n'avait pas un gros impact au niveau du déboisement, par contre, il passe dans les friches. Les friches forestières et herbacées sont importantes autour des milieux naturels, pour le maintien de plusieurs espèces fauniques et aussi pour l'intégrité des milieux d'intérêt écologique qui se retrouvent plus au centre.

785 Donc la richesse biologique du milieu fait de ce site un endroit remarquable à protéger, notamment en raison de sa situation en milieu urbain où les espaces boisés sont de plus en plus menacés par la construction routière et le développement résidentiel, industriel et commercial.

790 Je vous rappelle qu'il y a à peu près cinq pour cent (5 %) de boisés, dans la zone vraiment urbanisée de la ville de Québec, tout le reste va se situer en périphérie nord de la Communauté métropolitaine.

795 Passons au Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels de la Ville de Québec. Dans ce plan-là, il est dit par la Ville de Québec, que:

"La protection des espèces fauniques et floristiques passe d'abord et avant tout par la protection de leurs habitats. La protection des écosystèmes devrait donc constituer la base de toute stratégie de conservation de cette biodiversité."

800 Et là, on nous parle de passer une autoroute dans un boisé. Donc c'est pas de la protection des habitats, c'est le contraire.

De plus, il est mentionné aussi que:

805 "L'expansion résidentielle, commerciale et industrielle constitue une menace pour les milieux boisés si ces derniers ne font pas partie d'un plan de développement visant leur protection et-ou leur mise en valeur."

810 Donc là, on voit bien ces mises en garde là qui sont faites par la Ville de Québec dans son propre plan directeur. Ils le mettent, en fait, ils se contredisent totalement. La Ville est pas conséquente dans ce dossier d'axe de prolongement. Ça va à l'encontre de ses propres objectifs de protection.

815 Je voulais vous parler aussi des investissements dans le Plan directeur pour la protection des milieux naturels et des boisés de la ville de Québec. Ils comptent investir vingt-deux point un millions de dollars (22,1 M\$) sur trois (3) ans, donc de 2003 à 2005. Ça, c'est pour toute la ville de Québec, sur trois (3) ans.

820 Le coût de l'autoroute, c'est quarante millions (40 M\$). Les revenus en taxes foncières qui sont associés au projet de développement résidentiel, c'est dix-neuf millions de dollars (19 M\$). Les dépenses d'opération pour les développements résidentiels, c'est quinze millions de dollars (15 M\$). Donc on a un excédent des revenus sur les dépenses de quatre millions de dollars (4 M\$).

825 Ça, ça m'a été transmis par la Commission, suite à une question qu'on vous a adressée, et c'est une réponse du promoteur, donc qui s'est basé sur une extrapolation, sur le projet du Faubourg Le Raphaël. Donc on voit que la Ville va effectivement faire de l'argent dans ce projet-là, au niveau du développement résidentiel, ils font quatre millions (4 M\$) par année, de bénéfices.

830 Et ils investissent seulement vingt-deux point un millions de dollars (22,1 M\$) pour la protection de tous les milieux naturels et boisés sur son territoire. Est-ce que c'est vraiment une politique de protection ou de développement durable? Il faudrait se questionner.

835 Ensuite, concernant le Plan vert et bleu de la Commission de la Capitale nationale, on retrouve plusieurs éléments aussi, au niveau de la protection des boisés. Ils disent qu'il faut doter la capitale d'une ceinture verte périphérique, mais aussi créer un réseau d'espaces verts et bleus en zone urbaine. Donc il y a dix-neuf (19) boisés qui ont été reconnus dignes d'intérêt dans la capitale, dont le parc de l'Escarpement.

840 En dernier recours, la Commission de la Capitale nationale a le pouvoir de mettre en réserve des boisés qu'elle juge exceptionnels et qui sont menacés par l'étalement urbain. Par contre, la décision finale, il faut dire que c'est une procédure qui est complexe, et que la décision finale de mise en réserve et d'achat de boisés revient au Conseil des ministres du Québec.

845

850

Avant de passer à cette diapo-là, je voudrais, en fait, faire référence à une citation de monsieur Bergeron, qui était le représentant du ministère des Transports du Québec lors de la première partie des audiences, qui nous a dit que le développement du réseau routier se base surtout sur les critères politiques et ensuite, les fonctionnaires vont développer des arguments, une argumentation technique pour justifier le projet.

855

Ça a été dit et puis c'est dans les verbatim, donc on se questionne vraiment sur le besoin de ce projet-là, c'est une décision politique et, à notre sens, ce n'est pas un projet qui est justifié.

Au niveau des impacts maintenant du projet de prolongement de l'axe du Vallon sur le milieu naturel.

860

Premièrement la construction de l'axe routier du Vallon. Alors bon, on sait que la construction et l'utilisation d'un axe routier, ça va avoir des effets sur l'environnement, c'est certain: déboisement, dénaturalisation du milieu, machinerie lourde.

865

Les chemins d'accès et les installations de chantier souvent qui vont avoir un effet qui est au-delà de ce qui a été acquis par le promoteur, des fois, et au-delà de l'emprise aussi. Ça leur prend des accès à cette machinerie-là et ils s'installent aussi souvent plus que l'emprise qui va vraiment être construite.

870

Il y a aussi du remblaiement souvent qui est fait, de la canalisation, étant donné que l'autoroute, l'axe routier va passer au-dessus de la rivière du Berger.

875

Au niveau des infrastructures, on parle quand même de six (6) voies de circulation, les accès aussi, et aussi la construction d'un pont. Il faut penser aussi à l'épandage de sels de déglacage qui contaminent les sols, les eaux de surface et souterraines et aussi qui génèrent un brouillard salin en hiver, qui va se déposer sur les feuilles et qui va être absorbé aussi par les racines des plantes, évidemment.

880

Avec ça va la pollution de l'air et l'utilisation grandissante de l'automobile. Donc on favorise l'utilisation de l'automobile avec la construction de ce boulevard, donc ça va augmenter les déplacements et aussi la pollution de l'air va avec la fabrication de béton bitumineux sur le site, pendant la construction.

885

Et l'ambiance sonore est modifiée, évidemment, autant pour les gens qui habitent alentour que pour la faune.

Maintenant les impacts sur la flore et la faune.

Bon, on a disparition d'habitats, perte de superficie boisée, élimination de la flore et modification des successions végétales. Aussi fragmentation des habitats et effet de lisière

important, une augmentation des possibilités de chablis, risque d'introduction d'espèces
890 végétales exotiques, perturbation de la faune terrestre et ailée, augmentation des risques de
prédation, augmentation du coût énergétique des déplacements de la faune, risque de
blessures ou de mort lors de la traverse de l'infrastructure routière par la faune, modification de
l'habitat faunique riverain et aquatique, érosion des sols et apport sédimentaire dans la rivière,
895 réduction de la qualité des eaux, réduction de la photosynthèse dans l'eau, de l'oxygène
dissous et de la production primaire du milieu aquatique, réduction du taux d'éclosion des œufs
de poisson et perte d'espèces floristiques et fauniques.

Donc on voit toute l'étendue des impacts de la construction de l'axe routier du Vallon sur
la flore et la faune.

900

Les impacts du développement résidentiel, maintenant, et commercial.

Parce qu'on nous en a pas beaucoup parlé mais effectivement, il y a pas juste l'axe, il y
a aussi le développement résidentiel et commercial qui va se faire autour de cet axe-là.
905 Destruction de peupleraies à orme et à frêne, on élimine les zones tampons. Destruction d'une
bétulaie jaune à érable rouge, destruction d'une peupleraie à orme qui est proche de l'école,
donc là, on parle d'un projet de développement durable et on va raser le boisé qui est en arrière
de l'école, pour du développement résidentiel.

910 Les espaces verts qui resteraient présents sont très morcelés dans la projection de
développement résidentiel. Il y a pas de continuité pour le déplacement faunique. Le
développement résidentiel accote les limites du parc aussi, il y a pas du tout de zone tampon, si
vous regardez sur la carte. Et aussi, destruction des seuls peuplements mixtes et des ravages
du cerf de Virginie dans le zonage commerce et mixte. Ça se retrouve pas dans le parc, mais
915 ça fait partie de la zone d'étude.

Donc quelques citations des personnes-ressources qui étaient invitées pour la première
partie de l'audience:

920 "La proximité éventuelle d'un lien routier important favoriserait la pression au
développement pour ces secteurs. Il faudrait donc avoir certaines garanties de conservation à
long terme."

Ça, c'est la Direction du patrimoine écologique et du développement durable, ministère
925 de l'Environnement, dans son avis de juin 2003. Et également:

"L'impact le plus important en ce qui regarde les communautés végétales d'intérêt
écologique à proximité de la rivière du Berger pourrait venir de l'étendue des sites résidentiels
projetés et du tracé de certaines rues à proximité de ladite rivière."
930

Ça, c'est l'avis de juin 2003, de la Direction de l'environnement forestier du ministère des Ressources naturelles du Québec.

Les recommandations maintenant de l'Association forestière face à ce projet.

935

Au niveau de la protection des espaces verts et des arbres d'intérêt. On pense qu'il est nécessaire de réviser et d'améliorer le zonage espaces verts de la ville de Québec pour assurer une réelle protection des milieux naturels.

940

Ensuite, on pense qu'il faut limiter le développement résidentiel en bordure du parc pour garantir une zone tampon au milieu naturel.

945

Conservation d'un plus grand nombre d'espaces verts dans les développements résidentiels, également. Conservation de corridors verts, pour la continuité du milieu naturel, la conservation des arbres d'intérêt et des arbres matures lors de l'implantation des quartiers résidentiels.

950

Parce que souvent, si vous regardez les nouveaux développements résidentiels, comme par exemple les Méandres qui est en train de se construire, ils rasant la totalité du couvert végétal. Et un arbre, ça prend quand même plusieurs dizaines d'années à pousser. Donc si on veut des arbres matures dans les nouveaux développements, il faudrait qu'ils en laissent quelques-uns.

955

Ensuite, changer le zonage commerce et mixte pour protéger le ravage du cerf de Virginie et conserver aussi les essences résineuses qui sont dans la zone d'étude, ceux et celles qui sont dans la zone d'étude.

960

Concernant encore les recommandations de l'Association forestière, au niveau du respect des orientations et des engagements de la Ville de Québec, il faudrait qu'elle soit conséquente et qu'elle respecte ses objectifs et ses engagements qui ont été pris dans son plan directeur.

965

Et on conseille aussi de, on aimerait en fait, qu'il soit favorisé de l'augmentation du transport en commun. Parce que là, on va mettre quarante millions (40 M\$) dans une autoroute, puis ça c'est juste, bien en fait, dans l'axe routier, c'est juste l'axe routier, on compte pas tout ce qu'il y a autour, le développement, etc., les dépenses que ça va coûter aux contribuables. Mais par contre, il y a rien pour le transport en commun. On parle, il y a pas d'argent. C'est ça que le gouvernement nous dit.

970

Par rapport au Protocole de Kyoto, on voit également l'inconséquence du gouvernement.

975 Donc nous, on dit qu'il faut augmenter l'efficacité et la desserte du transport en commun avant d'envisager le prolongement de l'axe du Vallon. S'ils ont de l'argent pour faire un axe routier, ils ont probablement de l'argent pour améliorer la desserte et l'efficacité du transport en commun. Si des gens ne prennent pas le transport en commun, c'est parce qu'il est pas efficace, et qu'il y a pas d'effort qui est mis là-dedans.

980 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il faudrait songer à conclure, peut-être.

985 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

Oui. Je conclus.

990 La position de l'Association est évidemment, on est contre le projet de prolongement parce que l'impact appréhendé est considérable sur le milieu naturel, surtout en raison de la fragmentation des habitats.

995 L'imposant développement résidentiel, associé au projet de développement générera une pression importante sur le milieu et occasionnera une perte nette d'habitats et le projet ne répond en aucune façon aux principes du développement durable et incite une utilisation accrue de l'automobile.

Je vous remercie pour votre attention.

1000 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous, madame Molard.

Dites-moi, l'inventaire floristique et faunique auquel vous faisiez allusion, il a été entrepris par vous?

1005 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

1010 Oui, c'est l'équipe de l'Association forestière qui a été sur le site et a fait un inventaire, un ingénieur forestier pour l'inventaire des peuplements forestiers et une technicienne en milieu naturel pour l'inventaire faunique et floristique.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il existe un rapport à cet effet?

1015 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

Oui, il existe un rapport, en fait, on vous a mis l'annexe, toute la liste des espèces que nous avons inventoriées. Donc vous avez déjà - je sais pas si vous voulez connaître la méthodologie en tant que telle, là?

1020 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, c'est ça. Est-ce que c'est possible d'avoir, que vous nous déposiez le rapport lui-même? Si c'était possible.

1025 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

Oui, c'est possible.

1030 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On l'apprécierait beaucoup. D'accord.

1035 Est-ce que vous suggérez, est-ce que dans votre rapport, on doit comprendre que vous suggérez à la Commission d'inclure explicitement le parc, une recommandation spécifique au parc pour qu'il puisse être préservé selon ce qu'il est possible, la porte entrouverte au CCN; est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

1040 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

Bien moi, je pense que ça serait de mise. Écoutez, je pense que la CCN peut le faire.

1045 Maintenant il y a peut-être des pressions politiques qui l'en empêchent, je le sais pas. Oui, je pense qu'il y aurait peut-être une recommandation à faire pour que la Commission de la Capitale nationale use de ses pouvoirs et effectivement, ils l'ont identifié comme boisé prioritaire à conserver, l'un des dix-neuf (19) boisés dans la Capitale nationale à conserver, donc!

1050 Puis ça, c'est sorti dans le journal, il y a des preuves de ça. Puis là, bien en fait, j'imagine qu'ils ont pas la latitude ou ils veulent pas prendre la latitude d'user de ce pouvoir-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

1055 Est-ce que vous croyez que le prolongement pourrait vraiment hypothéquer la préservation du parc? Bien sûr j'ai vu, j'ai assisté à ce que vous venez de présenter, là, mais est-ce qu'il pourrait l'hypothéquer?

PAR Mme JULIE MOLARD:

1060 Moi, je pense que oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1065 Il peut avoir des impacts, mais est-ce qu'il pourrait l'hypothéquer?

PAR Mme JULIE MOLARD:

1070 Moi, je pense que ça va - de là à disparaître totalement, je pense pas, mais à appauvrir la biodiversité, oui, ça va avoir un impact sur plusieurs espèces qui sont plus fragiles.

PAR LE PRÉSIDENT:

 D'accord. Ma collègue, madame Bouguettaya, voudrait vous poser une question.

1075 **PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

 Bonjour. Je vous ai entendu parler d'Environnement Canada qui recommande que les sels de voirie soient déclarés des substances toxiques, etc.

1080 Est-ce que vous pensez - nous avons pris connaissance de cet article, et est-ce que vous, vous faites référence à cet article pour écrire ce qui suit, que c'est dommageable pour la faune et la flore, etc.

1085 Au cours de la première audience publique, nous avons demandé, les gens ont porté attention sur les fondants et les abrasifs, donc les fondants, c'est les sels et nous avons demandé l'avis du représentant, du porte-parole du ministère de l'Environnement qui est madame Nancy Bernier qui est ici, et qui, d'après sa connaissance, ces sels-là ne sont pas aussi dommageables que ça, en ce qui concerne le boulevard du Vallon.

1090 Est-ce que vous parlez en général, en vous appuyant sur l'article d'Environnement Canada ou est-ce que vous parlez spécifiquement en ce qui concerne le déglçage au niveau du boulevard Lebourgneuf? De quoi vous parlez vraiment?

PAR Mme JULIE MOLARD:

1095 Bien moi, je pense, c'est pour l'axe routier projeté, c'est des impacts qui sont appréhendés.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1100

Oui.

PAR Mme JULIE MOLARD:

1105

Qui se basent effectivement, ces impacts-là, ça a été prouvé que c'est nocif par Environnement Canada.

Maintenant, je sais pas sur quels critères se base le ministère de l'Environnement pour dire qu'il y a peu ou pas d'impact, là.

1110

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

Mais si je vous disais que les concentrations de ces sels, supposons, je ne sais rien, que les concentrations de ces sels sont gérables, d'après le ministère de l'Environnement, et probablement aussi d'après les promoteurs. Je me base plus sur les personnes-ressources.

1115

Est-ce que vous penserez qu'il y aurait un impact jusqu'à la nappe phréatique, les eaux souterraines, le sol?

1120

PAR Mme JULIE MOLARD:

Bien ils sont peut-être gérables, mais est-ce qu'ils vont le faire? Ça c'est la question. Est-ce qu'ils vont vraiment utiliser des concentrations de sels qui ne nuira pas à l'environnement? Moi, je suis pas certaine de ça, là.

1125

Qu'ils puissent le faire, peut-être. Qu'ils le fassent, c'est une autre chose. Est-ce qu'il va y avoir des suites, est-ce qu'il va y avoir des analyses après la construction?

1130

Probablement, puis si jamais elle se construit, je pense que les impacts, on va les voir. J'espère qu'on n'ira pas jusque-là, j'espère qu'on les verra pas.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1135

J'espère.

PAR LE PRÉSIDENT:

Exactement ça que j'allais vous dire.

1140 **PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

Donc votre souci, c'est au niveau, au cas où ça serait pas gérable?

1145 **PAR Mme JULIE MOLARD:**

Oui.

PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:

1150 Merci.

PAR Mme JULIE MOLARD:

1155 Puis je pense surtout que c'est pas un projet justifié. C'est pas un projet qui va dans le sens du développement durable.

1160 On va dans le sens d'un développement d'une banlieue avec auto solo, c'est-à-dire une personne dans l'automobile puis des déplacements avec deux (2) voitures par ménage, puis des maisons individuelles où on va chercher notre pain en automobile parce qu'il y a rien d'accessible.

Ce sont pas des quartiers humains, à dimension humaine, c'est de la banlieue qu'on fait, dans ce projet-là.

1165 **PAR LA COMMISSAIRE BOUGUETTAYA:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1170 Juste avant que vous quittiez, pourriez-vous nous définir l'effet de lisière. Parce que, selon ma compréhension, vous me corrigerez, pour moi, un effet de lisière, c'est ce qui caractérise ce qu'on appelle un écotone, donc un secteur qui pourrait profiter à la fois de deux (2) écosystèmes, de la richesse de ces deux (2) écosystèmes latéraux. Mais je crois que ce
1175 que vous dites, ça ne converge pas.

C'est quoi, pour vous, l'effet de lisière?

PAR Mme JULIE MOLARD:

1180

L'effet de lisière, bien en fait, c'est que, bon il y a l'axe routier, ça a un impact évidemment sur l'emprise, mais ça a un impact aussi sur toute la lisière donc au niveau de la friche, au niveau de la lisière boisée aussi.

1185

PAR LE PRÉSIDENT:

OK. Donc l'effet de lisière, c'est les effets latéraux...

PAR Mme JULIE MOLARD:

1190

Oui, c'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1195

... de part et d'autre du prolongement routier, c'est ça?

PAR Mme JULIE MOLARD:

1200

Oui, ou du développement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ou du développement.

1205

PAR Mme JULIE MOLARD:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1210

D'accord. Merci beaucoup madame.

PAR Mme JULIE MOLARD:

1215

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1220

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

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
LOUISE GOSSELIN ET LYNE GUAY**

1225 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames Louise Gosselin et Lyne Guay.

1230 **PAR Mme LOUISE GOSSELIN:**

Alors bonjour à tous.

PAR LE PRÉSIDENT:

1235 Bonjour madame.

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

1240 Bonjour. Je suis Louise Gosselin. J'ai écrit ce mémoire avec la collaboration de madame Lyne Guay.

PAR Mme LYNE GUAY:

1245 Bonjour.

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

Et nous habitons le secteur Domaine Chauveau sur le parc.

1250 **LECTURE DU MÉMOIRE**

Page 4, troisième paragraphe, fin

Esthétique, psychologique et biologique.

1255

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 4, dernier paragraphe, (... les obstacles physiques)

1260 Je crois que ça rejoint la personne qui a passé juste avant la pause.

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 5, sixième paragraphe, fin

1265 Et pour terminer, une petite citation.

LECTURE DU MÉMOIRE

1270 Merci de votre attention.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci à vous, mesdames.

1275 En résumé, en fait, ce que vous nous dites, il faudrait, dans la mesure du possible, par respect pour la nature, par respect à l'environnement, par respect à nos besoins, on vous demande de proposer de maintenir une bande, une zone tampon, une bande boisée de cinq cents mètres (500 m).

1280 Et vous dites, si cela ne peut pas être acceptable, et c'est là où je ne comprends pas votre deuxième proposition, vous dites:

"Nous suggérons de conserver et d'améliorer la bande riveraine existante".

1285 Laquelle? À laquelle?

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

1290 Je veux dire le boisé qui est déjà là, si on peut pas le garder sur une largeur de cinq cents mètres (500 m), on est prêt à négocier, entre guillemets, pour une largeur moindre, mais de quand même...

PAR LE PRÉSIDENT:

1295 De combien?

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

... en garder.

1300

PAR LE PRÉSIDENT:

De combien?

1305 **PAR Mme LOUISE GOSSELIN:**

Bien nous, la solution idéale, c'est vraiment le point 5, pour pouvoir faire la piste cyclable à l'intérieur et non pas de la faire le long de du Vallon, à côté des autobus et des camions.

1310 Mais je sais que les édifices qui seront construits ont un rôle de taxes que la Ville recherche, alors à ce moment-là, peut-être faire un compromis entre les deux (2), entre la largeur que nous désirons puis que les édifices de haute densité soient maintenus puis que nous, nous ayons la superficie des moyennes densités qui soit conservée en boisé.

1315 Il y aurait peut-être un compromis à ce moment-là, et pour la Ville et pour les résidents et pour l'environnement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1320 D'accord.

Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1325 Mais j'avais une question qui allait dans le même sens que monsieur Zayed.

Votre deuxième suggestion, je voulais juste clarifier si cette bande, si vous voyez cette bande entre les maisons existantes et les nouvelles constructions, ou entre les maisons existantes et le boulevard projeté? Votre deuxième suggestion de la bande riveraine.

1330

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

C'est le boisé qu'il y a à la limite de notre secteur.

1335

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Qui resterait, c'est bien ça?

1340 **PAR Mme LOUISE GOSSELIN:**

C'est ça; puis après ça, il y aurait une zone boisée puis après, il y aurait la zone de haute densité, je crois que c'est des quatre (4) à cinq (5) étages et c'est à l'arrière de ça qu'ils veulent faire l'axe routier.

1345

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci.

1350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, mesdames.

PAR Mme LOUISE GOSSELIN:

1355

Merci.

PAR Mme LYNE GUAY:

1360

Merci.

PIERRE DAVIAU

1365

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pierre Daviau.

1370 **PAR M. PIERRE DAVIAU:**

J'enlève mon gilet, monsieur le Président, pas parce que je veux renier mon engagement, c'est une question de confort.

1375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Sentez-vous à l'aise, monsieur! Mais vous avez quand même une identification sur votre chemise aussi.

1380 **PAR M. PIERRE DAVIAU:**

Avant de commencer, monsieur le Président, je voudrais vous préciser que déjà j'ai remis un document annexé à ce qui a été produit. J'apprécierais que vous posiez certaines questions à la fin de mon exposé pour apporter, en tout cas, un son de cloche.

1385

PAR LE PRÉSIDENT:

Relativement à l'annexe?

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1390

Relativement à l'annexe.

PAR LE PRÉSIDENT:

1395

Mais je tiens à vous dire que je l'ai eue il y a à peine...

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1400

Ah oui, je sais très bien, mais vous avez les titres, donc...

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout à fait, tout à fait.

1405

PAR M. PIERRE DAVIAU:

... vous avez juste à lire le titre puis moi, je vais être bien heureux de donner une réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

1410

Ça serait quand même plus subtil que ça!

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1415

J'ai travaillé fort ce matin pour ça, puis après dîner, puis plutôt qu'avoir pas de notes, là, j'ai dit, c'est plus logique.

Je commence à lire monsieur. Ma note est du 26 mai 2004.

1420

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 1, fin du titre du point 1

1425

À l'époque, c'était quatre point quatre kilomètres (4,4 km). C'est comme le métro de Montréal, quand il rapproche de la réalisation, le kilométrage s'allonge. C'est ce qui s'est produit au métro de Montréal vers Laval.

LECTURE DU MÉMOIRE

1430

Page 2, point 1, premier paragraphe, (... plus de 1 h 10)

Comparé à environ trente (30) minutes.

LECTURE DU MÉMOIRE

1435

Page 3, deuxième paragraphe, fin

Puis à ce moment-ci, quand on dit, au centre géographique, il faut pas mêler ça avec les quartiers centraux que tout le monde se vante de refaire.

1440

Les quartiers centraux, ce sont les vieux quartiers de l'ancienne ville de Québec, avant les fusions des années soixante-dix. Ça veut dire Limoilou, Saint-Roch, Montcalm, la haute-ville, ces secteurs-là. Ça a rien à voir avec toutes les autres villes qui se sont fusionnées dans les années soixante-dix.

1445

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 3, fin

1450

Maintenant, je vais lire l'exposé sur l'urgence et la nécessité de prolonger l'autoroute du Vallon de quatre point quatre kilomètres (4,4 km) seulement. C'est daté du 30 octobre 1991. Ça a été préparé, comme je disais précédemment par monsieur Bruno Deshaies.

LECTURE DE L'EXPOSÉ

1455

Page 6, point 1.1, fin

D'ailleurs ma collègue, madame Beaulieu qui va passer plus tard, va vous parler de ça, parce que cette partie-là origine d'un texte qu'elle avait écrit elle-même, son expérience personnelle.

1460

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Daviau, je veux juste vous informer que si vous lisez tout le rapport, vous n'aurez pas le temps. Ce que je vous invite à faire plutôt, c'est d'y aller de façon sélective...

1465

PAR M. PIERRE DAVIAU:

OK.

1470

PAR LE PRÉSIDENT:

... puis retenir les éléments sur lesquels vous voudriez mettre l'accent.

1475 **PAR M. PIERRE DAVIAU:**

OK. Donc je vais poursuivre les difficultés en donnant les titres. Donc parmi les autres difficultés, il y a des difficultés des circuits directs aux heures de pointe pour le transport en commun et hors les heures de pointe. Puis il y a le congestionnement des rues résidentielles, on en a amplement parlé.

Il y a le problème de la diminution de la clientèle scolaire. À l'époque, on craignait qu'à un moment donné, on doive fermer des écoles parce que si le secteur se développe pas, la population vieillissant, bien, il y a une diminution de la clientèle scolaire.

Il y a l'isolement. On parle, notre secteur, on parle d'isolement social puis isolement des quartiers du secteur des Rivières avec les anciennes limites de la ville de Québec. Puis on parle de l'isolement au sein de la CUQ.

Un instant, je m'excuse, bon. Des gens se demandent souvent: Neufchâtel, c'est où? Pour ne pas dire autrement. C'est le point 5.1. Pourquoi diable habitez-vous là? Comme si le quartier Neufchâtel était à trente (30 km) ou quarante kilomètres (40 km) au nord des rives du fleuve Saint-Laurent.

Comme il vient d'être dit précédemment, cette incompréhension est souvent entretenue par les divers milieux d'information.

Je passe à la situation actuelle, le point 2, en lettres romaines. Des problèmes identifiés, passons maintenant aux descriptions sommaires de notre situation. Au plan démographique, on était environ soixante mille (60 000) de population dans le secteur des Rivières, à l'époque.

Au plan spatial, des Rivières représente, à ce moment-là, soixante-quinze pour cent (75 %) de la superficie du territoire de la ville de Québec. Il s'agit donc de l'effet de l'annexion municipale au cours des années 1970.

Bon, je parlerai pas de la contribution fiscale. Je reviens, je vais dans le désordre de mes pages, ici, là. Je vais prendre le point 4.1 à la page 4.

1510 **LECTURE DE L'EXPOSÉ, PAGE 9, POINT 4.1**

Page 9, deuxième paragraphe de 4.1, (... trou du beigne)

Le point 4.2, c'est la position centrale du secteur des Rivières.

1515 **LECTURE DE L'EXPOSÉ, page 9, point 4.2**

Page 9, fin du paragraphe 4.2

1520 L'analyse sommaire des causes de nos problèmes, c'est la partie 3 en chiffres romains. Le point très intéressant, c'est le schéma d'aménagement de la CUQ, version 1985. Ça va vous mettre dans le contexte d'une certaine réalité.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, III, point 1°)

1525

Page 10, troisième paragraphe, fin

C'est le résumé du schéma d'aménagement du temps. C'est la source.

1530

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 11, premier paragraphe, (... DSNCO)

1535 Pour vous éclairer, DSN, chaque lettre veut dire quelque chose, DSN, D, l'ancienne ville de Duberger, S, l'ancienne ville Les Saules, N, Neufchâtel, la ville de Neufchâtel, et CO, Charlesbourg-ouest, à l'époque, avant les fusions du début des années soixante-dix.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 11, point 5.5.1

1540

Page 11, point 5.5.1, fin

Dans 5.5.2, il y a un point, là, je vais commencer à "Faciliter les déplacements locaux et vers l'extérieur des quartiers périphériques".

1545

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 12, premier paragraphe, fin de la question

1550 Il y a plusieurs réponses: on parle du transport, décongestionner les rues résidentielles, le point 3:

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 12 troisième point, (... milieu scolaire)

1555

Le point 4, au sujet de l'isolement social, il y a certaines choses qui sont mentionnées ici que je ne lirai pas.

1560

Le point 5, c'est la dévalorisation serait contrée par un accroissement de l'activité économique. Ceci pourrait s'observer par divers points. D'accord?

Réponses aux objections, c'est le B.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 13, point B.

1565 **Page 14, deuxième paragraphe, fin**

Dans une étude de Statistiques Canada, on parle des populations, mais les prévisions de population sont inexactes, compte tenu qu'il s'est rien passé depuis le temps, dans ce temps-là.

1570

LECTURE DU MÉMOIRE, page 14, quatrième paragraphe

Page 14, fin

1575 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1580

Je vais me passer de lire la lettre envoyée à monsieur le ministre, ça montre les problèmes qu'il y avait.

Puis l'autre document, c'est un document que madame Beaulieu va venir lire elle-même.

1585

En terminant, j'apprécierais recevoir des questions sur l'annexe que j'ai produit.

PAR LE PRÉSIDENT:

1590

Sur l'annexe, oui. Je vais vous en poser une, mais auparavant, une question mi-sérieuse, mi-pas sérieuse!

C'est quoi le centre géographique du Québec?

1595

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Du Québec?

PAR LE PRÉSIDENT:

1600

Oui.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1605 On parle de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

1610 Non non, je sais, je sais.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Le centre géographique du Québec?

1615 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1620 Je peux pas dire, ça dépend. C'est la partie habitée, puis habitée avec une densité...

PAR LE PRÉSIDENT:

1625 Géographique, géographique

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1630 Ah, il est peut-être dans le grand nord, là. Bon, bien là, depuis la colonisation puis avant les gens qui vivaient ici, c'était le long des rives, des rivières, puis du fleuve qu'ils vivaient.

Il faut pas charrier, là, ça fait que – je sais pas si ça satisfait votre question!

PAR LE PRÉSIDENT:

1635 Non non, mais c'est pour essayer de relativiser un peu, quand on dit le centre géographique, le centre géographique peut vouloir dire des choses comme il peut ne pas vouloir dire des choses. Alors...

1640 **PAR M. PIERRE DAVIAU:**

Oui, mais quand on dit, de la ville de Québec actuelle, qui était...

PAR LE PRÉSIDENT:

1645

Je comprends très bien.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1650

... la CUQ avant, ça veut dire quelque chose. Alors quand on nous parle des quartiers centraux, ce sont les vieilles parties de Québec.

1655

Puis quand Neufchâtel pour qui j'ai voté la fusion en 71, bon, on a compris après que les gens étaient intéressés, ils voulaient pas changer de façon de voir, c'était des vieilles affaires puis si ayant moins de population, puis moins de représentants de conseils municipaux, bien, on nous a ignorés.

1660

On a bénéficié, la Ville de Québec, d'une très grand territoire, mais on était préoccupé par les quartiers centraux seulement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur Daviau, vous n'avez pas travaillé pour rien hier soir, à votre annexe.

1665

PAR M. PIERRE DAVIAU:

C'est ce matin, parce qu'hier soir, j'ai dû faire un voyage aller-retour à Sherbrooke, ça fait que c'est ce matin.

1670

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ce matin.

1675

Qu'est-ce qui explique tant d'amertume vis-à-vis la position de la Direction de santé publique?

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1680

Parce que la Santé publique nous arrive avec des arguments, là, de Kyoto puis de toutes leurs affaires, alors que ce n'est qu'un petit bout de route. D'accord, c'est peu long, on va se déplacer comment? Les gens, ici à Québec, ont rêvé - ah non, je laisse tomber ça.

1685

Donc les points, je pense qu'ils mettent pas les priorités à la bonne place, puis leur argument est pas fort. Comme je le dis dans – je vais m'en servir!

Bon malheureusement je n'ai ni entendu, ni vu ni entendu le mémoire. Cependant j'ai consulté le journal Le Soleil qui a fait un reportage là-dessus. Bon, la DSP, c'est la Direction de santé publique, voit plutôt de l'étalement urbain.

1690 Auréolée de la crédibilité qu'est censé avoir un tel organisme, elle ne comprend pas mieux que les AmiEs de la Terre. Je renvoie la DSP à ma note concernant l'étalement urbain. J'y arrive.

1695 De tout temps, les citoyens se sont établis le long des routes, que ce soit les chemins de terre, les voies navigables ou encore les petits cours d'eau et lacs qui conduisaient aux terrains de chasse et pêche.

1700 Observons chez nous, dans la région de Québec. Ouvrons tout grand nos yeux et notre esprit pour réussir à voir la réalité. La construction des autoroutes Laurentienne, Charest ouest, de la Capitale - la 40, pour pas se tromper - et du pont Pierre-Laporte, quoique nécessaire, ont favorisé le déplacement de la construction domiciliaire à proximité de ces axes routiers. Ça s'est construit puis, avant de m'arrêter, je travaillais avec des gens qui venaient de tous les secteurs pas mal que je vous nomme.

1705 De Donnacona à Neuville, de Donnacona, Neuville et Saint-Augustin à l'ouest, jusqu'à la côte de Beaupré, en passant par Beauport à l'est, ça s'est développé tout le long. C'est bien plus loin que le centre géographique de la ville de Québec.

1710 De Québec au sud, à Charlesbourg, la partie nord, le Lac-Saint-Charles, Lac-Beauport, Notre-Dame-des-Laurentides, Lac-Delage, Sainte-Brigitte-de-Laval et Saint-Émile, bien, ça fait beaucoup plus loin que le centre géographique de Québec. Quand on nous parle d'étalement urbain, bien, qu'ils s'attaquent donc au vrai étalement urbain.

1715 Que dire de la rive sud. La rive sud du fleuve s'est développée à un rythme effarant. S'il n'y avait pas eu le pont Pierre-Laporte, il y aurait pas eu de développement parce que ça aurait pris six (6) jours à traverser le pont de Québec.

1720 Donc le vrai étalement urbain, il faut le regarder où il est, là. Tu sais, on est dans le cœur de la ville puis c'est de l'étalement urbain! Qu'on vienne pas me charrier comme ça. Ça m'horripile, monsieur le Président et mesdames les Commissaires.

Je poursuis, si vous permettez.

PAR LE PRÉSIDENT:

1725 J'aimerais juste vous dire, vous êtes très habile, parce que je pense qu'indépendamment de la question que je vous aurais posée, vous auriez passé à travers le texte, comme vous êtes en train de le faire.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1730

Bien je l'ai préparé, c'est pas pour rien, monsieur le Président!

PAR LE PRÉSIDENT:

1735

Je vous laisse, écoutez, soyons honnêtes, je vous laisse une minute pour conclure.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1740

OK! Que des personnes adoptant des positions idéologiques et doctrinaires affirment ici à ces audiences du BAPE que le centre géographique de Québec, que j'ai décrit tantôt, constitue de l'étalement urbain, cela relève de la plus mauvaise foi ou plutôt de la plus pure démagogie.

1745

Je nomme ici le groupe les AmiEs de la Terre qui a présenté son mémoire le 1^{er} juin dernier. Durant la période où le centre géographique de Québec, communément appelé le trou de beigne par certains, demeurait vide, le développement domiciliaire se réalisait aux extrémités du territoire, tel que précisé précédemment.

1750

Refuser de comprendre cette réalité comme l'a fait les AmiEs de la Terre, c'est démontrer une fermeture d'esprit incommensurable et semblable à souffrir d'une maladie dégénérante. Ce groupe dit aimer la Terre mais il n'aime pas les Terriens qui y habitent.

Je suis pas fâché monsieur le Président, je suis déterminé.

1755

PAR LE PRÉSIDENT:

Heureusement! Alors merci beaucoup.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

1760

Merci monsieur le Président, merci mesdames.

1765

CÉLINE GUILLOT

PAR LE PRÉSIDENT:

1770

Alors madame Céline Guillot, s'il vous plaît.

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

Bonjour.

1775 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonjour madame.

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1780

Alors c'est pas évident pour moi de parler ici, sauf que moi, je demeure sur le boulevard Saint-Jacques. Alors vous me voyez venir. Et puis ça fait onze (11) ans qu'on reste là.

1785

Quand on a commencé à demeurer là, on le savait qu'il y avait de la circulation. Mais on le savait qu'il y avait de la circulation, mais aux heures de pointe. Là maintenant, ce n'est pas qu'aux heures de pointe. C'est tout le temps, les fins de semaine. Alors c'est très très très déplaisant.

1790

Il y a les dix (10) roues, les gros camions, c'est très bruyant. Alors nous avons plus de qualité de vie.

Alors nous sommes pour le prolongement de du Vallon, puis on voudrait que ça se fasse le plus rapidement possible! On n'est plus capable!

1795

PAR LE PRÉSIDENT:

Si ça se faisait pas, qu'est-ce que vous feriez?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1800

Bien, disons qu'on resterait là quand même, c'est un beau coin. On reste vraiment un beau coin.

1805

En arrière, on a un boisé, sauf que je pense que la Ville aurait beaucoup de plaintes. D'ailleurs, on a déjà appelé à ce sujet-là, qu'il y avait beaucoup de bruit et puis c'est ça, là, on n'a jamais de nouvelles à la suite de ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1810

Et qu'est-ce que la Ville vous a dit par rapport à ce bruit? Est-ce qu'elle pouvait faire quelque chose, elle pouvait intervenir ou – la Ville?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1815 Bien, ils nous ont dit, nous on a dit, ça va trop vite aussi, parce que c'est une zone de cinquante kilomètres (50 km/h), alors les gens ne respectent pas du tout, du tout la vitesse.

PAR LE PRÉSIDENT:

1820 Ça va à quelle vitesse?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1825 Eux autres...

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça va à quelle vitesse?

1830 **PAR Mme CÉLINE GUILLOT:**

Cinquante kilomètres (50 km/h).

PAR LE PRÉSIDENT:

1835 Non, mais ça va à quelle vitesse?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1840 Ah, je ne sais pas, mais ça va assez vite, merci.

Parce que nous, quand on vient pour stationner dans notre entrée, on est obligé de se tasser sur le côté puis se placer du reculons pour être prêts à sortir, parce que sinon, là. C'est une circulation continue. C'est vraiment désagréable.

1845 Puis nous, la Ville nous avait dit de téléphoner au ministère des Transports. Alors là, on n'a pas téléphoné parce que, là, il se disait, du Vallon va se faire.

1850 Mais là, d'année en année, là, surtout avec le développement les Méandres, là on n'est plus capable. Là, c'est les dix (10) roues, là, c'est très bruyant.

PAR LE PRÉSIDENT:

1855 Mais est-ce que le prolongement ferait en sorte de faire dévier les poids lourds?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1860 Bien, qu'est-ce que c'est qui arrive, là, la circulation, elle serait peut-être partagée. Je dis pas que - c'est entendu que ça améliorerait notre circulation. Mais tu sais, ça serait partagé avec du Vallon aussi.

Je dirais pas que ça serait tranquille, mais sauf que possiblement que la circulation serait partagée. Ça serait pas rien que chez nous.

1865 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ça vous a tenté de mesurer l'intensité du bruit dans votre résidence?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1870 Bien mon chum, disons qu'il a essayé de, tu sais, de mesurer l'intensité. Mais disons qu'il arrive à l'heure du souper. C'est pas là que les gros camions voyagent. Ils ont fini, tu sais, de travailler.

1875 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, mais est-ce que vous avez fait une demande à la Direction de santé publique, par exemple?

1880 **PAR Mme CÉLINE GUILLOT:**

Non, non, non, non. Mais on a fait des plaintes à la Ville, à cause de ça, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1885 Est-ce que ça, vous dites que ça a nui à notre qualité de vie, est-ce que, surtout au niveau du sommeil, est-ce que ça a altéré votre sommeil?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1890 Oui, parce que...

PAR LE PRÉSIDENT:

1895 Ou est qu'à la longue, ça a altéré au début mais vous vous êtes habitués?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

Non, c'est pire, de pire en pire.

1900

PAR LE PRÉSIDENT:

Ah oui!

1905

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

Ah oui, parce que là, ce qui arrive, là, les camions commencent à voyager à cinq heures (5 h) le matin, cinq heures et demie-six heures (5 h ½- 6 h).

1910

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui.

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1915

La fin de semaine, c'est moins pire parce que les camions ne voyagent pas, en principe. Mais la semaine, là, quand on est rendu, là, des fois ça devient assez intolérable, là, qu'il faut que j'augmente le volume de mon radio. Ça fait que là, ça a plus d'allure, là.

1920

PAR LE PRÉSIDENT:

Puis l'été, qu'est-ce que vous faites?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

1925

L'été, il en est pas question d'ouvrir. On a un système de climatisation.

PAR LE PRÉSIDENT:

1930

OK.

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

Il est pas question d'ouvrir. On n'a jamais ouvert de toute manière, en avant.

1935

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous ne viviez pas là, est-ce que vous auriez eu un système de climatisation?

1940 **PAR Mme CÉLINE GUILLOT:**

Possiblement que pas, là.

1945 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parce que je vous pose la question, il y a eu un autre dossier où pour contrer le bruit extérieur, les gens ont fini par mettre un climatiseur intérieur qui faisait plus de bruit que le bruit extérieur qu'on connaissait.

1950 **PAR Mme CÉLINE GUILLOT:**

Ah non, non, ça met pas de bruit, c'est un système thermopompe. Alors ça met pas de bruit.

1955 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ah d'accord.

1960 **PAR Mme CÉLINE GUILLOT:**

On n'aime pas le bruit. Puis je veux pas déménager, j'aime ça.

1965 Si vous verriez où est-ce qu'on reste, là, on reste juste au coin de Johnny-Parent puis Saint-Jacques. Alors nous, cette maison-là, elle a seize (16) ans, puis on a vu ça construire. J'aime le boisé.

1970 En arrière c'est beau, mais en avant, c'est la ville, c'est vraiment, là. Surtout qu'ils en parlent de du Vallon, que ça aboutisse, tu sais. Sinon, moi, je sais pas qu'est-ce qu'on va faire, mais on va se plaindre beaucoup à la Ville.

1975 Les camions, on leur a demandé, ils peuvent tu passer ailleurs, ils peuvent tu passer par l'Ormière? Tu sais, l'Ormière, c'est plus commercial. Ça fait que là, on se demande ça.

1975 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et là, qu'est-ce qu'ils vous ont répondu?

1980 **PAR Mme CÉLINE GUILLOT:**

Bien, ils ont dit qu'il y a pas de possibilité, là. C'est direct. Eux autres, c'est direct, là.

1985

Entre Chauveau, Chauveau en descendant Saint-Jacques, il y a moins de problème. Parce qu'ils viennent du "pit" de sable, là, du boulevard de la Colline, là, en haut, et puis ils virent, souvent ils virent à Chauveau. C'est nous, là, qui est plus affecté, là. En bas, c'est moins pire.

1990

Puis là, bien surtout, ils commencent à maganer notre chaussée pas mal. Ça, j'ai appelé plusieurs fois à la Ville qu'ils font travailler la chaussée, puis à mesure qu'un dix (10) roues passe, surtout quand la boîte est vide, là, ça fait boum boum, puis tu sais, quand ils dégradent, là, la vitesse, là, quand ils diminuent, là, c'est vraiment désagréable.

PAR LE PRÉSIDENT:

1995

Au bruit?

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

Oui oui oui.

2000

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça, la décélération, là.

2005

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

Ah oui, oui. Ça fait que là, c'est la circulation, là, en tout temps, là. Imaginez-vous les Méandres, là, ça va boucher en bas, là, tantôt, là, ça va être épouvantable. Je pense qu'il faut qu'ils en reviennent à là.

2010

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame, merci beaucoup.

2015

PAR Mme CÉLINE GUILLOT:

C'est moi qui vous remercie.

2020

MARC BOUTIN

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Marc Boutin.

2025 **PAR M. MARC BOUTIN:**

Alors si je viens devant la Commission, je suis géographe, j'ai fait une étude sur les réseaux autoroutiers métropolitains. Alors j'ai voulu déposer le document, je présume que vous l'avez. C'est un document d'une quinzaine de pages qui fait des études comparatives des réseaux autoroutiers nord-américains, excluant le Mexique.

On pourrait croire que Québec est une région métropolitaine comme les autres, c'est pas tout à fait ce qu'on constate. C'est une région qui vit des situations extrêmes. Québec et Montréal font une sorte de famille à part dans les réseaux autoroutiers nord-américains. Et on constate, dans ces villes-là, une dépendance plus grande à l'automobile qu'ailleurs. C'est peut-être surprenant, beaucoup plus grande qu'au Canada anglais.

Et pour avoir des villes qui se comparent à nos villes québécoises, il faut aller dans le Midwest américain. Des villes qui ne vivent pas la même situation qui sont des villes plus récentes qui ont été installées sur un terrain plat. Alors ici on a une ville qui a des accidents géographiques assez évidents et qui, en plus, a une tradition urbaine, une tradition urbaine, alors c'est un peu surprenant d'avoir un système autoroutier aussi développé.

Alors si on regarde un peu les statistiques, je vous réfère dans le document à la page, je pense que le document le plus important pour Québec se trouve à la page 255, tableau A-4, où Québec est comparée - les villes ont été, les régions métropolitaines, dis-je, ont été séparées en deux (2) sections, les régions métropolitaines d'un million et demi (1 ½ M) et plus où se situe Montréal et les villes d'un million et demi (1 ½ M) et moins, allant jusqu'à un demi-million (½ M).

Évidemment les statistiques pour les villes de moins d'un demi-million (½ M) ne sont pas pertinentes. Certaines villes n'ont aucune autoroute comme St. John Newfoundland, ou Charlottetown et d'autres, comme Trois-Rivières, ont un énorme, vu qu'il y a deux (2) autoroutes qui se croisent, bien les statistiques deviennent pertinentes à partir d'un demi-million (½ M).

Alors on constate que Québec est la deuxième ville. Il faut faire une séparation entre les conurbations, les villes à noyau double, et les villes à noyau unique comme Québec. Alors Québec se retrouve avec vingt kilomètres (20 km) d'autoroute, à peu près, alors que la moyenne continentale est de dix (10 km). Alors on est le double de la moyenne continentale, ça, ça veut dire qu'il y a plusieurs villes qui sont à moins de dix (10 km), évidemment.

Alors dans sa propre catégorie, la moyenne est de treize kilomètres (13 km).

2065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Excusez-moi, vous êtes à quel tableau?

PAR M. MARC BOUTIN:

2070 Moi, je suis à la page 255, tableau A-4.

PAR LE PRÉSIDENT:

2075 Oui.

PAR M. MARC BOUTIN:

2080 N'est-ce pas. Alors la première colonne à gauche, on voit, c'est les villes par ordre de population. Celle du centre, c'est le nombre d'autoroutes qu'on a calculé. La méthode est dans le texte, à la page 2. Alors dans la deuxième colonne, on a les villes, le nombre absolu d'autoroutes dans la région. Et dans la troisième, bien, il y a la ville moyenne qui est Tacoma, je crois, et puis on voit que Québec est à six kilomètres (6 km) de plus que la médiane, c'est-à-dire que la moyenne dans sa catégorie.

2085 Si vous allez à la page suivante, ou deux (2) pages plus loin, il y a un tableau qui situe toutes les villes ensemble, de toutes les catégories. C'est la figure A-1, où on voit un peu, on peut situer l'ensemble des régions métropolitaines de l'Amérique, et on voit que Québec et Montréal se situent à l'extrême droite.

2090 Démographiquement, on constate aussi une dispersion extrême de la ville, c'est ce qu'on a constaté, une dispersion, une moyenne par kilomètre carré, dans la grande région de Québec, d'environ huit cents (800) personnes, la moyenne continentale est à peu près mille huit cents (1800).

2095 C'est assez surprenant à Québec, parce que Québec a aussi les quartiers les plus denses au Canada. On pense au faubourg Saint-Jean qui a plus que vingt mille personnes au kilomètre carré (20 000/km²), alors on s'imagine l'extrême dispersion, plutôt que de l'étalement, j'appelle ça une dispersion, si on considère l'ensemble de la région. Mais il y a des exceptions.

2100 Alors c'est une ville, comme je disais tout à l'heure, qui vit des extrêmes, extrême dispersion puis extrême concentration. Alors c'est assez surprenant, mais on constate ça à comparer avec d'autres villes.

2105 Les conséquences! Les conséquences, évidemment, on vit avec un réseau autoroutier capable d'accueillir une ville, et non seulement le réseau autoroutier, mais un espace occupé et urbanisé est capable d'accueillir une ville de deux millions (2 M).

2110 Alors qu'est-ce que ça veut dire, ça, qu'on a une ville qui est obligée de pomper, de donner une énergie économique pour - chaque personne doit assumer plus d'autoroute pour l'entretien, chaque personne vit de plus en plus loin de son lieu de travail. La distance entre le

lieu de travail, je pense que la moyenne, à Québec, est de neuf kilomètres (9 km), c'est énorme, c'est énorme, c'est des distances qu'on retrouve dans les villes de deux (2 M) à trois millions (3 M) d'habitants.

2115 Alors distance accrue domicile-travail, infrastructures de toutes sortes qui doivent s'installer loin du centre, tout ça, économiquement, est très coûteux, très coûteux.

2120 J'écoutais des gens tantôt, et c'est sûr qu'il y a un problème ici, il y a un problème. Les gens disent que le cégep est à l'autre bout de l'autoroute là-bas, peut-être faudrait-il un cégep à Loretteville, mais peut-être qu'en installant un cégep à Loretteville, on ferait aussi de l'étalement, je ne sais pas. Mais il y a d'autres façons d'aborder les prolongements d'autoroute.

2125 Alors ce que je suggérerais, c'est parce qu'il y a un autre problème, c'est qu'on est dans une région, la région qu'on appelle des Méandres ou des Rivières est une région où il y a quatre (4) axes autoroutes nord-sud, entre Duplessis et Laurentien. C'est un record mondial, quasiment ça aussi.

2130 Et entre ces autoroutes-là, il y a un seul corridor en boulevard, c'est le boulevard Pierre-Bertrand qu'on peut rejoindre indirectement par la rue Saint-Sacrement, en montant vers la rue Holland.

2135 Mais pour aller du nord au sud de Québec, on a le choix entre Duplessis et même, je pense qu'on peut aller, je crois que vers l'ouest, il faut aller à la rue Fossambault, à Saint-Augustin, pour trouver un autre axe nord-sud. On passe, il y a un (1) boulevard et quatre (4) autoroutes. En général, les villes sont structurées avec une (1) autoroute, trois (3) ou quatre (4) boulevards, une (1) autre autoroute. Il y a comme un déséquilibre total.

2140 Ce que je crois, c'est personnel, mais ici je pensais suggérer qu'au lieu de prolonger l'autoroute du Vallon en boulevard, c'est qu'on transforme d'abord l'autoroute en boulevard pour le prolonger ensuite, peut-être, ça serait peut-être plus, en pensant d'abord à un transport léger sur rails qui, lui, pourrait accélérer le transport des étudiants vers l'Université Laval sans prolonger, sans encourager l'utilisation de l'automobile.

2145 Mais avant de prolonger une autoroute en boulevard, il faut y penser deux (2) fois, parce que Québec a des exemples, entre autres le boulevard Charest, dans Saint-Sauveur, coupe le quartier en deux (2), bien, il y a la demie du quartier qui est en train de perdre tous ses services. Pourquoi, parce que même si on appelle ça un boulevard, c'est une coupure malgré tout, dans le tissu urbain.

2150 Un automobiliste qui se promène à cent vingt kilomètres à l'heure (120 km/h) ne ralentira pas parce qu'on écrit: ici, commence le boulevard urbain. On va être obligé de lui mettre des lumières, des façons de le ralentir et puis ces façons de ralentir là, souvent, sont

victimes des protestations et disparaissent après quelques semaines, quelques années ou quelques mois.

2155

Alors c'est à peu près l'ensemble de la chose. Je voulais que le document soit entre vos mains, juste pour avoir une vision d'ensemble.

Alors je m'arrête ici. Merci beaucoup.

2160

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci à vous. Je l'ai trouvé particulièrement intéressant. D'ailleurs, je vois que vous avez obtenu le doctorat avec ce travail.

2165

PAR M. MARC BOUTIN:

Bien, c'est une annexe. Le doctorat était sur la région métropolitaine de Québec dans son ensemble, mais ça c'était une annexe pour situer, par rapport à d'autres villes.

2170

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est 2002 quand même.

2175

PAR M. MARC BOUTIN:

Pardon?

PAR LE PRÉSIDENT:

2180

C'est 2002. Décembre 2002.

PAR M. MARC BOUTIN:

2185

Oui, ça a été déposé en 2002, mais l'étude date de 1999, trois (3) ou quatre (4) ans avant.

PAR LE PRÉSIDENT:

2190

Oui, oui.

PAR M. MARC BOUTIN:

2195

Et les statistiques datent de 97. Mais les villes n'ont pas tellement changé, c'est encore pertinent.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, je pense que ça peut être, c'est très éclairant.

2200 Mais je voudrais que vous reveniez un peu sur la proposition que vous venez de soulever et d'ailleurs qui est soulevée aussi dans votre mémoire. Il faudrait envisager plutôt de modifier l'autoroute du Vallon existante en boulevard urbain auparavant.

2205 Pourriez-vous nous donner un peu la base de votre réflexion?

PAR M. MARC BOUTIN:

2210 Bien, c'est comme je disais tout à l'heure, c'est que l'automobiliste - c'est que Québec a une autre particularité, c'est qu'il y a plusieurs autoroutes qui ont été, on a empêché, les autoroutes ne passent pas au centre, ça c'est assez rare.

2215 Il y a quatre (4) autoroutes, il y a Champlain, il y a Charest, il y a Laurentien et puis il y a, il m'en manque un, là, Montmorency, qui ont tous été arrêtées à Québec. Alors des prolongements d'autoroute, on en a à Québec. On a la rue Dorchester et de la Couronne qui sont des prolongements d'autoroute, qui sont une coupure dans Saint-Roch.

2220 Alors c'est pas parce qu'on prolonge une autoroute en boulevard urbain qu'on urbanise vraiment. Il faut, il faut une zone tampon entre les deux (2). Le boulevard Charest, il y a une zone tampon entre Saint-Sacrement, le boulevard Saint-Sacrement et la rue Marie-de-l'Incarnation.

2225 Et puis j'ai l'impression que moi, on va devenir, qu'on appelle ça un boulevard urbain, c'est un peu de la poudre aux yeux. C'est que ça va rester une autoroute et ça aura l'effet d'une autoroute sur l'environnement, c'est-à-dire une coupure dans le tissu au nord du boulevard de la Capitale.

PAR LE PRÉSIDENT:

2230 Mais quels seraient les avantages de transformer l'autoroute du Vallon en boulevard du Vallon? C'est uniquement une question de vitesse?

PAR M. MARC BOUTIN:

2235 C'est qu'on pourrait, c'est que moi, je pense qu'on a besoin de liens, pour le transport en commun par exemple, ça irait beaucoup plus vite sur un boulevard que sur une autoroute.

Les autobus qui doivent aller sur des autoroutes font des détours puis ils font des ronds avant d'y arriver, puis ça rallonge les trajets. Sur le boulevard urbain - puis en plus de ça, c'est

2240 que l'autobus est inutile sur l'autoroute, il dessert pas le tissu riverain, disons. Alors c'est pas
logique qu'un circuit d'autobus, surtout un circuit Métrobus, comme on veut faire le 87, soit sur
une autoroute. On ne met pas des circuits Métrobus sur les autoroutes, c'est un non-sens.

2245 Alors en transformant du Vallon en boulevard, puis je pense que ça aurait dû être
l'option originale, on ferait en sorte que l'autobus puisse desservir les activités de chaque côté.
Alors il deviendrait efficace, il deviendrait plus efficace.

2250 Et si on avait un transport léger sur rails, parce que derrière tout ce qui se passe à
Québec, c'est qu'il y a une décision à prendre, de transformer, d'investir dans le transport léger
sur rails dans le transport en commun.

2255 C'est une grosse décision qui est une décision aussi importante que celle de construire
le réseau autoroutier qu'on a prise dans les années 72 avec le rapport Vandry-Jobin. On en est
là, aujourd'hui, puis je pense que, vu les statistiques plutôt exagérées de la région, que j'ai
illustrées tantôt, on serait, c'est le temps de faire un virage. Puis je pense que du Vallon,
pourrait être la place.

2260 Puis ça veut pas dire que les gens de la place seraient plus mal desservis. Ils seraient
peut-être mieux desservis. Sauf que ça serait moins axé sur l'automobile. Mais c'est aussi un
gros investissement, j'en suis conscient.

2265 Mais continuer dans la situation actuelle me semble exagéré, c'est le mot qui me vient à
l'esprit, pour dire, parce que, bien disons que je pourrais être moins poli.

PAR LE PRÉSIDENT:

2265 C'est un euphémisme.

PAR M. MARC BOUTIN:

2270 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2275 OK. Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2280 J'ai une question sur un détail sur la page 263, dans la carte de Québec, l'autoroute qui
est le plus vers le sud.

PAR M. MARC BOUTIN:

Oui, qui traverse le pont?

2285 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Est-ce que c'est l'autoroute 20 qu'on voit?

PAR M. MARC BOUTIN:

2290

Non, l'autoroute 20, les chiffres sont pas là, l'autoroute 20 est au nord du fleuve, l'autoroute 20, ça serait le boulevard Charest, non l'autoroute 20, c'est plutôt la rive sud, oui, vous avez raison.

2295 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

C'est la rive sud.

PAR M. MARC BOUTIN:

2300

C'est la 40 qui est le boulevard Charest.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2305 En regardant cette carte, je me demandais, pourquoi vous l'incluez. Est-ce que c'est pas une autoroute nationale plutôt?

PAR M. MARC BOUTIN:

2310

Oui, mais c'est une autoroute - c'est-à-dire que dans la méthode qu'on a prise, on prend un rectangle qui couvre la région métropolitaine et quand une autoroute se rapproche d'une région métropolitaine, on l'inclut, parce qu'elle sert et au national et au local. On peut pas faire la distinction.

2315

C'est que l'autoroute de la rive sud, on parle de région métropolitaine, là, pas juste de la ville ou de la région de Québec.

2320

La région métropolitaine de Québec inclut la rive sud et notre territoire allait jusqu'à Saint-Jean-Chrysostome, d'un côté, jusqu'au lac Beauport au nord, qui est une région extrêmement, c'est incroyable, mais dans la région de Québec, entre Saint-Jean-Chrysostome et le lac Beauport, et entre l'Ange-Gardien et Saint-Augustin, on peut mettre l'île de Laval et on peut mettre la ville de Montréal dans le rectangle, là. Alors ça montre, alors pour une

population qui est là-bas de deux millions point un (2,1 M), bien ici, on a sept cent mille (700 000) personnes.

2325

Alors ces sept cent mille (700 000) personnes-là doivent assumer une région qui a des structures, des infrastructures pour une population beaucoup plus grande. Alors c'est ça qui, économiquement, ça assomme.

2330

Mais la rive sud fait partie de la région métropolitaine.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Je comprends, merci.

2335

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

2340

PAR M. MARC BOUTIN:

Merci.

2345

CONSEIL DE QUARTIER DE LORETTEVILLE

PAR LE PRÉSIDENT:

2350

Monsieur Michel Champoux du Conseil de quartier de Loretteville.

Bon après-midi, messieurs.

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

2355

Bonjour monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

2360

D'abord, je voudrais, si vous le permettez, vous faire une mise en garde. Il est possible que le texte que vous ayez ne soit pas le texte définitif que nous avons soumis. Nous avons remis le texte définitif au secrétariat en rentrant cet après-midi.

Et, bien en fait, c'est quelques paragraphes qui ont été supprimés parce qu'on les trouvait non pertinents, et vous allez le voir au fur et à mesure que je vais avancer.

2365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Juste un moment, je vais faire une clarification.

Très bien, alors nous l'avons.

2370

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

Parfait, merci monsieur le Président.

2375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pensais que vous m'aviez dit que vous veniez de la déposer à l'accueil.

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

2380

On l'a envoyé de matin

PAR LE PRÉSIDENT:

2385

Tout à fait, nous l'avons.

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

2390

Et je suis accompagné cet après-midi de monsieur Robert Martel qui est également le président du Comité des citoyens de Loretteville.

Étant donné que nous l'avons présenté sous forme de résolution, c'est une présentation qui est un petit peu aride, dans une salle. Alors je vais vous la lire mais dans un ordre différent pour la rendre plus conviviale, si je peux dire.

2395

Donc à sa réunion spéciale du 18 mai dernier, le Conseil de quartier de Loretteville a résolu à l'unanimité et ce fort de l'appui de nombreux citoyens qui ne cessent d'espérer que se concrétise enfin cet axe prévu depuis la fin des années 1960.:

2400 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 4, "Recommandation"**

Page 4, Recommandation, troisième paragraphe, (... cinq cents mètres)

PAR LE PRÉSIDENT:

2405

Excusez-moi, cinq cents mètres (500 m) ou cinquante mètres (50 m)?

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

2410 Cinquante mètres (50 m), pardon.

PAR LE PRÉSIDENT:

2415 D'accord.

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

Cinquante mètres (50 m). J'ai toujours été faible en décimale, excusez-moi!

2420 **LECTURE DU MÉMOIRE**

Page 4, fin de la recommandation

Et ce, pour les raisons suivantes.

2425

LECTURE DU MÉMOIRE, page 1, point 1

Page 4, point 24, fin

2430 Je vous remercie monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

2435 Merci à vous. Si vous permettez, j'aimerais un peu, avec vous, clarifier un aspect qu'on essaie de clarifier, madame Gold et moi, depuis hier, puisque plusieurs mémoires y font référence, et c'est cette section qu'on appelle zone tampon, ou zone de transition.,

Comment vous la voyez, géographiquement? Est-ce que vous la voyez avant ou après les blocs à forte densité?

2440

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

2445 Moi, je dirais que le meilleur endroit probablement, d'ailleurs c'est classique le long des axes routiers, le long des axes routiers à grande densité, la zone tampon est située immédiatement adjacente à l'emprise de la route, avant toute habitation. Peu importe la catégorie d'habitation, elle est située avant.

PAR LE PRÉSIDENT:

2450 D'accord.

Merci infiniment.

PAR M. MICHEL CHAMPOUX:

2455 Merci.

**DROIT DE RECTIFICATION
COALITION PRO DU VALLON**

2460

PAR LE PRÉSIDENT:

2465 Il y a un droit, quelqu'un qui a demandé de se prévaloir du droit de rectification que je vais prendre tout de suite, même si je ne mettrai pas un terme à la séance, puisque la dernière personne, le dernier intervenant qui doit présenter son mémoire cet après-midi vient de téléphoner pour indiquer qu'elle sera un petit peu en retard, donc d'ici là, nous aurons certainement l'occasion de l'entendre en espérant qu'elle arrive vraiment dans les quelques minutes qui suivent.

2470

Donc monsieur Perron.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2475 Alors bonjour.

PAR LE PRÉSIDENT:

2480 Je vous rappelle qu'une rectification de cette nature-là ne doit cibler uniquement des éléments de fait.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2485 Oui, d'accord.

Bon, je suis déjà intervenu dans la première partie du BAPE au niveau équité. Je reviens sur l'équité aussi par rapport à ce qui s'est passé il y a deux (2) jours.

2490 Alors on vient d'envoyer un communiqué pour diffusion immédiate à tous les médias. Alors ça s'appelle "La Coalition Pro du Vallon dénonce le parti pris et le conflit d'intérêt de la Direction de la santé publique".

PAR LE PRÉSIDENT:

2495 Attention! Il faut que ça soit des corrections de fait.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2500 Oui, de fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

OK. Alors vous me dites qu'est-ce qui a été dit comme tel...

2505 **PAR M. CLAUDE PERRON:**

Oui et je le fais, je le dis là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2510 OK.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2515 Alors la Coalition Pro du Vallon dénonce l'intervention publique de la Direction de la santé publique du Québec dans le dossier du prolongement de l'autoroute du Vallon en direction nord, ou le prolongement du boulevard de la Colline direction sud.

2520 La DSP est un invité expert, officiel du BAPE. Elle est représentée par monsieur Philippe Guerrier de la Direction de la santé publique de la Capitale...

PAR LE PRÉSIDENT:

2525 Monsieur Perron, il faut que je vous arrête encore, là. Ce sont des éléments de fait. Qu'est-ce qui a été dit dans le mémoire...

PAR M. CLAUDE PERRON:

2530 Ah, en présentant un mémoire, ils se sont mis en conflit d'intérêts.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, c'est pas, non...

2535 **PAR M. CLAUDE PERRON:**

Non?

2540 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous, vous pouvez percevoir que selon vous, que la Direction de santé publique s'est placée en conflit d'intérêts.

2545 D'abord je tiens juste, pour votre information, à vous préciser une chose, c'est que la personne-ressource qui était ici ne représentait pas la Direction de santé publique. Elle représentait le ministère de la Santé du Québec.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2550 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2555 Et l'organisme qui a présenté un mémoire, ce n'est pas le ministère de la Santé du Québec. C'est la Direction de la santé publique de Québec.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2560 Qui relève pas de?

PAR LE PRÉSIDENT:

Qui relève du ministère. Mais ce sont des entités tout à fait différentes.

2565 Je vous donne l'information juste pour que vous la sachiez, là, mais vous ne pouvez pas donner un avis sur le fait qu'ils étaient ou pas en conflit d'intérêts.

2570 Si par contre il y aurait eu une affirmation à l'effet qu'il a été déclaré qu'il y avait eu douze (12) épisodes de smog et vous avez des indications à l'effet que non, il y en a eu cinq (5) ou deux (2), vous pouvez corriger cette information de fait. Vous voyez?

PAR M. CLAUDE PERRON:

2575 Oui, je vois.

Mais est-ce qu'il est vrai que monsieur Prud'homme est le patron de Philippe Guerrier de la Direction?

PAR LE PRÉSIDENT:

2580 Bien, ce n'est pas à moi à répondre à ça.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2585 Et c'est qu'il m'a dit que oui. Et il est intervenu...

PAR LE PRÉSIDENT:

2590 S'il est intervenu, il n'est pas intervenu comme porte-parole du ministère de la Santé, il est intervenu comme coordonnateur de la Santé publique, coordonnateur je sais pas trop quoi, de la Direction de santé publique de Québec.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2595 OK. Est-ce qu'il est vrai qu'à son intervention de rectification, il a mentionné que la DSP pouvait présenter un mémoire lorsque c'est une autoroute et il me dit, il a dit aussi que si c'était seulement pour un tronçon, que la consultation était pas obligatoire.

2600 Alors nous autres, nous disons que le présent projet est pas une autoroute, c'est un boulevard et il n'a seulement qu'un tronçon. Alors au niveau de la consultation, pourquoi que, en tout cas, pour nous c'est une rectification.

PAR LE PRÉSIDENT:

2605 En fait, ça ne devrait pas se présenter ici. Ça serait plutôt de questionner la Direction de santé publique sur l'opportunité de présenter son mémoire dans le cadre de ces audiences. Ça vous pouvez le faire.

2610 Mais pour se prévaloir des droits de rectification, il faut vraiment se centrer sur des faits qui sont faux, selon vous.

Je regrette, vous ne vous adressez pas à la bonne tribune.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2615 Oui, nous autres on partait du principe qu'ils étaient là comme experts et lorsque, oui madame...

PAR LE PRÉSIDENT:

2620 Tout à fait, il était expert.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2625 ... et quand madame la citoyen Claudine Martineau, elle a demandé et je cite, elle a demandé, pour la santé, elle a demandé si, dans l'étude d'impact, il avait été considéré que la santé était plus, aussi c'est la santé, je sais pas comment qu'elle a dit ça, avez-vous plus pensé à la santé des animaux qu'à celle des citoyens.

2630 Alors vous avez répondu, après avoir regardé tous les experts ici: je crois honnêtement qu'il y a aucune des personnes-ressources qui peut répondre à cela. Le promoteur non plus.

Alors pourquoi monsieur Guerrier n'a-t-il pas répondu, lui qui se préoccupe tant de la santé publique?

2635 Alors moi, j'ai été le voir après, et je lui ai demandé, il me semble que vous vous occupez de la santé, pourquoi vous n'avez pas répondu à cette question? Il m'a dit, le président me l'a pas demandé. C'est comme! Alors je voulais rectifier ça.

2640 C'est comme - et par après, il dépose un mémoire, c'est la santé, il aurait pu dire quel est l'impact des quatre-vingts mille (80 000) citoyens sur la santé? Il y en a des impacts à l'heure actuelle.

PAR LE PRÉSIDENT:

2645 C'est dans votre droit le plus légitime d'intervenir directement auprès de la Direction de santé publique pour questionner certains aspects du mémoire, et pour poser même des questions sur le pourquoi telles ou telles dimensions n'ont pas été incluses puisque, selon vous, elles auraient aussi un lien avec la santé publique.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2650 OK. Donc, on peut pas demander, on peut pas invoquer, on peut pas dire de pas tenir compte de leur mémoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2655 Vous pouvez leur envoyer une lettre, vous pouvez déposer cette lettre-là, même à la Commission, ça nous fera plaisir de la recevoir, mais c'est pas un droit de rectification.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2660 OK, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

2665 Merci à vous.

Bon, alors étant donné que la dame que nous attendions n'est pas encore arrivée, nous allons arrêter la séance, les travaux de la séance et nous reprendrons à six heures et trente (6 h 30) aujourd'hui même pour la dernière fois.

2670 Merci et bon repas.

2675 SÉANCE AJOURNÉE AU 3 JUIN 2004 À DIX-HUIT HEURES TRENTE (18 H 30)

2680 Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment s'office, que le texte qui précède est la transcription de l'enregistrement mécanique.

2685 FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.