

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. WILLIAM COSGROVE, président  
M. JOHN HAEMMERLI, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
PORTANT SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA PROMENADE  
SAMUEL-DE CHAMPLAIN ENTRE LE PONT PIERRE-LAPORTE  
ET LA CÔTE DE L'ÉGLISE À QUÉBEC**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 2

---

Séance tenue le 15 novembre 2005  
À l'Hôtel des Gouverneurs, salle Frontenac  
3030, boulevard Laurier  
Québec

**TABLE DES MATIÈRES**

MOT DU PRÉSIDENT .....	1	
QUESTIONS DU PUBLIC :		
M. PIERRE SAUVÉ .....	6	
Mme JULIE GRAFF .....	28	
M. JEAN-YVES BLANCHET.....	32	
PRÉSENTATION DE LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DU CANOT ET DU KAYAK (Mme ÉMIE LABRECQUE).....		42
M. MICHEL ROBITAILLE .....	51	
M. HAMIDA HASSEIN-BEY.....	71	
M. PIERRE SAUVÉ .....	78	
Mme JULIE GRAFF .....	84	
MOT DE LA FIN .....	87	

---

**13 h 6 – DÉBUT DE L'AUDIENCE**

**LE PRÉSIDENT :**

5           Alors bon après-midi tout le monde et bienvenue à cette continuation de la première partie de l'audience.

          Je vous rappelle que l'objectif de cette première partie, c'est de répondre à vos questions, que vous puissiez poser vos questions pour établir les faits à propos du projet qui est proposé et  
10           obtenir les informations qui vous aideraient ensuite, si vous voulez préparer des mémoires, à soumettre en deuxième partie avec vos opinions.

          Donc aujourd'hui, vous pouvez poser des questions mais l'expression des opinions attendra à la deuxième partie.  
15

          Nous avons toujours en arrière, pour ceux qui n'étaient pas ici hier soir, un registre sur lequel je vous invite à inscrire vos noms si vous voulez intervenir aujourd'hui puis poser une question.

20           Donc en posant la question, il y a un préambule seulement comme nécessaire, afin de... pour le contexte de la question qui suivra.

          Les questions doivent être adressées à moi, le président, et les répondants, les personnes-ressources, s'il vous plaît, m'adresser avec les réponses. C'est comme ça qu'on va  
25           essayer de maintenir un peu plus d'ordre et de respect les uns pour les autres en évitant les échanges entre le promoteur, les questionneurs et les personnes-ressources.

          Les membres de la Commission, nous pouvons intervenir à tout moment. Là, je réalise que, pour ceux qui n'étaient pas ici hier soir, j'ai oublié de mentionner, je suis William Cosgrove,  
30           je suis président du BAPE, je préside ces audiences et mon ami à gauche, monsieur John Haemmerli, qui est commissaire du BAPE.

          Pour revenir à la question des procédures, on ne tolère aucune forme de manifestation dans la salle. Donc pas d'applaudissements pour un argument, d'une façon ou d'une autre.  
35

          En arrière, au registre, là vous êtes invités à vous inscrire. Est-ce que j'oublie quelque chose? Je ne pense pas.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

40           Fermer les cellulaires, ne pas fumer.

**LE PRÉSIDENT :**

45           Ah! Bien là, j'y arrive, j'y arrive.

Hier soir, on avait demandé certains documents, soit du promoteur, soit du Ministère, je vais juste les rappeler puis voir si vous les avez à déposer aujourd'hui ou sinon quand est-ce que nous pouvons les attendre.

50

En commençant avec la Commission de la capitale nationale, il y avait la question du coût de déplacement des terrains de soccer. Il y a eu des présentations hier soir, nous avons reçu une copie des deux présentations de la Commission de la capitale, mais par ailleurs il y a eu d'autres présentations, par exemple sur le bruit et sur les aspects visuels pour les visiteurs, les panoramas; on aimerait que vous déposiez ça.

55

Avant le début de l'audience, nous avons demandé le document DA10 au complet, je ne sais pas si vous l'avez aujourd'hui? Est-ce que vous l'avez aujourd'hui ou...?

60

**Mme DIANE SIMARD :**

Oui, Monsieur le Président, on l'a remis tout à l'heure.

**LE PRÉSIDENT :**

65

Parfait. Puis il y a eu, un moment donné, une discussion d'un raccourci entre le haut et bas de la falaise et des négociations qui sont en cours, je ne sais pas s'il y a un document qui décrit ce projet-là?

70

**M. MARC BERTRAND :**

Oui, Monsieur le Président, j'ai le conseil d'aménagement avec le tracé proposé du sentier qui fait le lien avec le haut de la falaise et le chemin du Foulon.

75

**LE PRÉSIDENT :**

Donc vous pouvez déposer aussi?

**M. MARC BERTRAND :**

80

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

85

Monsieur Haemmerli me demande est-ce que vous pouvez encore une fois préciser où c'est, l'emplacement?

**M. MARC BERTRAND :**

90 Je vais essayer de... si on peut avoir l'image où on voit le secteur du Domaine Catarqui, c'est tout à fait du côté est. Dans le document que je vais vous déposer, il y a des cartes qui localisent bien ce tracé-là.

O.K. Oui, ici, Domaine Catarqui, donc ici c'est dans ce boisé-là, il y a une propriété qui fait le lien entre Catarqui et qui donne aussi... qui a accès sur le chemin du Foulon. Donc c'est dans la falaise ici.

**LE PRÉSIDENT :**

100 Merci. Je ne sais pas si c'était monsieur Desjardins qui a mentionné ou qui a offert à nous présenter des sections de l'entente avec la compagnie Irving qui décrit les arrangements qui sont intervenus entre vous?

**M. MARC BERTRAND :**

105 Je les ai ici en main, monsieur Cosgrove, Monsieur le Président. C'est une lettre qui avait été adressée à monsieur Jean-Marc Lachance du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, en vue de l'obtention du certificat d'autorisation pour la décontamination.

110 C'est une lettre qui avait été transmise conjointement par la société Irving, qui s'appelle Les immeubles Lorette, hein, le nom de la société. Si jamais vous voyez «Les immeubles Lorette», là, c'est la société Irving et c'était conjointement avec eux et nous, la Commission de la capitale nationale, qui donne les détails environnementaux de notre entente.

115 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Et vous allez déposer?

120 **M. MARC BERTRAND :**

J'ai ça ici en main.

**LE PRÉSIDENT :**

125 Merci. Je pense au Ministère. Je comprends d'abord que monsieur Pettigrew aurait déposé des documents avant le début de cette session. Est-ce que vous pouvez les décrire, s'il vous plaît?

130 **M. PIERRE PETTIGREW :**

Oui, Monsieur le Président. Les documents qui ont été déposés font suite à des questionnements des citoyens hier concernant l'accès au fleuve et la pratique de la pêche sportive.

135

Il y a quelques années, nous avons produit une carte décrivant les points d'accès au fleuve et puis, à l'intérieur de notre plan de développement des ressources fauniques, nous avons identifié des problématiques et des pistes de solution pour la pratique de la pêche sportive sur le fleuve Saint-Laurent et son accès.

140

Donc les trois documents ont été déposés concernant cette problématique-là.

**LE PRÉSIDENT :**

145

Merci, monsieur Pettigrew.

Et nous avons demandé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de nous déposer une liste des modifications à l'étude d'impact que vous proposez suite au projet actuel. S'il vous plaît?

150

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

Oui, Monsieur le Président. Éric Thomassin.

155

On n'a pas de document à déposer aujourd'hui, mais je peux vous faire un peu une idée du contexte dans lequel on travaille puis des éléments sur lesquels on pourrait demander des précisions. Je vais vous en faire une petite présentation puis on pourra de toute façon revenir par écrit un petit peu plus tard.

160

Dans le contexte de la procédure d'évaluation d'examen des impacts sur l'environnement, les projets évoluent constamment. De l'avis de projet à la décision du gouvernement, les projets évoluent presque à chaque fois qu'on a un projet. Dans notre pratique c'est courant que ça arrive et, vous l'avez même dit hier, le gouvernement peut même autoriser un projet avec des conditions ou des modifications, donc ultimement un projet peut évoluer jusqu'à la table du Conseil des ministres. Ça, ça fait un petit peu le contexte.

165

Par ailleurs, quand il y a des modifications qui sont proposées en cours de procédure, nous on essaie toujours de jauger qu'est-ce qui est essentiel à avoir pour la prise de décision et avec Michel, quand nous avons eu le document de la Commission de la capitale nationale, le 10 novembre, on a déjà indiqué informellement à la Commission de la capitale nationale qu'il ne faudrait documenter les impacts associés aux modifications qu'ils ont proposées.

170

Donc il faut voir, dans certains cas il y a des retraits d'aménagement, comme un bassin dans le pôle plus culturel. Bon, il y avait des impacts, il n'y en aura plus, donc il n'y a pas vraiment d'impact supplémentaire à documenter.

175

Je vous dirais que la base de travail, si vous cherchiez une liste, la directive qui a été émise pour le projet, c'est toujours la liste à partir de laquelle on peut regarder et voir qu'est-ce qui serait pertinent de demander comme informations supplémentaires. Mais je vous dirais qu'il y

180 a quelques éléments de modification qui seraient susceptibles d'être questionnés, pensons à l'îlot  
ralentisseur à la limite ouest du projet, l'intersection avec feux de circulation à la côte Ross, le  
carrefour giratoire à la base de la côte de l'Église.

185 Pour le pôle écologique, maintenant qu'il n'y a plus de marais, le niveau de contamination  
des sols, la localisation aussi des sols selon les différents niveaux de contamination, les  
stationnements en rive, les pochettes de stationnement prévues, c'est toutes des modifications  
qui seraient intéressantes à documenter et à voir si ça a une incidence sur les impacts qui ont  
été évalués à l'étude impact.

190 Et finalement, bien, c'est certain qu'une représentation cartographique intégrant tous les  
changements, c'est certain que c'est quelque chose qui pourra nous être très utile.

195 Donc ce qu'on compte faire dans les prochains jours, c'est justement prendre ces  
éléments de projet-là, regarder la directive et voir quels éléments seraient les plus pertinents,  
mais on peut penser que déjà, quand même, l'étude d'impact avait fait une grande partie du  
travail.

200 Donc c'est ce qu'on pourrait vous proposer de faire dans les prochains jours, poser une  
courte série de questions à la Commission de la capitale nationale, ciblant davantage les impacts  
ou les enjeux qu'on perçoit par rapport aux changements qui sont proposés.

Je ne sais pas si ça vous...?

**LE PRÉSIDENT :**

205 D'accord. Je pense que votre liste de préliminaires va nous aider d'ici la fin de cette  
première partie.

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

210 Et j'ajouterais aussi que, dans la poursuite du processus d'évaluation, nous allons  
reconsulter à l'interne nos experts et nos partenaires des autres ministères et organismes, et il y  
a toujours la possibilité si eux, à un moment ou à un autre de l'évaluation du projet, ont des  
besoins en informations, il y a toujours la possibilité, et c'est même prévu dans la loi, l'article  
215 31.4, qu'on peut demander des informations supplémentaires.

Donc, quand un projet évolue, ce n'est jamais un frein à l'accès à l'information qui est  
nécessaire.

220 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. À la fin de la journée hier, on avait réouvert le registre puis il y avait quatre  
personnes qui avaient demandé d'être entendues, je présume, cet après-midi. Je vais les  
nommer, mais pour ceux qui veulent s'inscrire, il reste encore de la place pour être entendus cet

225 après-midi puis le registre est ouvert. Vous pouvez vous présenter en arrière de la salle pour inscrire vos noms.

J'ai oublié jusqu'à la fin hier soir et je ne veux pas l'oublier cet après-midi, il y a également un questionnaire, une espèce de sondage sur l'efficacité de ces audiences, et je vous invite d'en prendre connaissance et le remplir, ça va nous aider à améliorer nos services, s'il vous plaît.

Et finalement, je crois que c'est évident, on ne fume pas dans la salle et, pour ceux qui ont des cellulaires, je vous invite à les fermer.

235 Avec ces quelques mots, donc, j'invite dans la salle monsieur Pierre Sauvé.

Bonjour, monsieur Sauvé.

**M. PIERRE SAUVÉ :**

240 Bonjour, Monsieur le Président. Bonjour, tout le monde. Il paraît qu'on n'a pas le droit à plus que deux questions?

**LE PRÉSIDENT :**

245 Ah! J'ai oublié ça, oui. Donc chaque intervenant a droit à deux questions, sans sous-question, et si à la fin des deux questions il en reste d'autres, il faut vous réinscrire et vous serez toujours les bienvenus aussi longtemps que vous avez des questions à poser en suivant cette procédure.

250 Monsieur Sauvé?

**M. PIERRE SAUVÉ :**

255 Je voulais parler au départ du carrefour giratoire, justement, à l'intersection de la côte de l'Église, comme vient d'en parler... faire allusion monsieur Thomassin.

La question que je me pose : est-ce que c'est la solution la plus appropriée pour ralentir la circulation?

260 Moi je demeure accroché à la falaise en haut, entre la côte Ross puis la côte du Verger, et moi j'appelle le boulevard, à certaines occasions de l'année, «la route du sel» parce que, vous savez, tout le sel qui transite vers la Rive-Sud passe par le boulevard Champlain, il n'y a pas beaucoup d'exceptions à ça.

265 On voit énormément aussi de camions qui s'en vont à l'usine de pâtes et papiers, il y en a même qui viennent de Nouvelle-Écosse, Sunbury vient de Nouvelle-Écosse.

Donc est-ce que le carrefour giratoire est la meilleure solution avec les hivers qu'on a?



270

Et aussi, un carrefour giratoire, ce n'est pas la meilleure solution pour les piétons, ni pour les cyclistes non plus.

275

Et en fin de compte, ce n'est pas un vrai carrefour giratoire. Un carrefour giratoire, il y a quatre côtés, ici on en a trois. On a trois intersections.

Ça fait que ma question est : est-ce que c'est la solution la plus appropriée?

280

Et, si je peux vous demander des explications en même temps sur l'îlot ralentisseur qu'il est proposé d'installer à la côte Ross?

**LE PRÉSIDENT :**

Vous proposez ça comme une seule question?

285

**M. PIERRE SAUVÉ :**

Comme une seule question, s'il vous plaît.

290

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Simard?

**Mme DIANE SIMARD :**

295

Monsieur le Président, je ne sais pas si on peut reporter la réponse à cette question, compte tenu que notre expert, qui a d'ailleurs une présentation pour expliquer justement le fonctionnement du carrefour, va se joindre à nous aux alentours de 14 h. Alors est-ce qu'il y aurait une possibilité de faire un exposé à ce moment-là?

300

**LE PRÉSIDENT :**

Ça fait votre affaire, monsieur Sauvé?

305

**M. PIERRE SAUVÉ :**

Oui, je vais demeurer, je vais être présent.

**LE PRÉSIDENT :**

310

D'accord. La même chose pour l'îlot?

**Mme DIANE SIMARD :**

315           Alors pour l'îlot, effectivement, c'est notre expert en sécurité, mais je pense que monsieur Desjardins, sur cet item, pourrait déjà amorcer une réponse, puis on pourra compléter avec monsieur Robitaille.

          Alors monsieur Desjardins va répondre.

320

**M. JACQUES DESJARDINS :**

          Monsieur le Président, bonjour.

325

          Concernant l'îlot séparateur, évidemment c'est suite aux discussions qu'on avait eues aussi avec le ministère des Transports, qu'il fallait mettre un impact important pour réduire la vitesse à l'entrée du projet.

330

          Donc on est vraiment à l'étape préliminaire, ce qui est fait, c'est qu'on vient créer, à quelque cent mètres avant le quai Irving, on vient créer deux courbes. Une première courbe qui permet de faire passer la vitesse de 80 à 70 km/h et une deuxième courbe qui permet de faire descendre la vitesse de 70 à 60.

335

          Donc les rayons de courbure sont selon les normes du ministère des Transports afin d'atténuer ou de diminuer la vitesse.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

          Avez-vous un plan ou une figure? ... Ah! O.K. Merci.

340

**M. JACQUES DESJARDINS :**

345

          En fait, on va essayer de vous procurer un plan. Ce qu'il faut comprendre, c'est que, étant donné la présence du cran rocheux qui est près de la route existante juste à l'ouest du quai Irving, c'est qu'il y a juste un endroit qui est très serré qui nous permet de faire cet îlot ralentisseur là qui pourrait prendre la forme un peu de ce qu'on voit aussi sur le boulevard Sainte-Anne avant d'arriver à Sainte-Anne-de-Beaupré. Donc, c'est donc une double courbe qu'on vient instaurer afin de réduire la vitesse.

350

          Alors on va essayer de vous fournir un croquis, là, dans les plus brefs délais à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

355

          Peut-être qu'on peut l'avoir quand l'autre expert arrivera?

**M. JACQUES DESJARDINS :**

360 Monsieur le Président, juste en guise d'information pour moi, je ne suis peut-être pas un  
habitué du BAPE, est-ce que je peux sortir puis faire un téléphone pour m'assurer d'avoir les  
documents?

**LE PRÉSIDENT :**

365 Absolument.

**M. JACQUES DESJARDINS :**

370 Merci. Donc on voit ici un peu, comme on vous disait, c'est de façon préliminaire, mais  
évidemment, les rayons de courbure qui seront instaurés vont rencontrer les normes. Comme on  
vous disait aussi, on veut que ce soit fait comme en deux temps, parce que la vitesse d'approche  
est importante.

375 Il faut se rappeler aussi le commentaire du ministère des Transports, hier, qui nous a  
mentionné que eux, dans leur programmation, aussi prévoient faire, en amont de cet îlot  
ralentisseur là, des ouvrages aussi afin de réduire la vitesse.

380 Donc il y aura comme en deux temps, de façon progressive, nous amener vers une  
réduction de vitesse. Évidemment que, dans le cadre de notre projet, c'est l'îlot ralentisseur qui  
est situé à cet endroit du côté ouest du quai Irving mais, comme je viens de vous mentionner, le  
ministère des Transports prévoie, eux également, soit par des rapprochements de glissières,  
différents mouvements, plantations, et cetera, nous amener vers une réduction de vitesse  
souhaitée par tous.

385 **LE PRÉSIDENT :**

Bon. Nous y reviendrons plus tard.

390 Et une deuxième question, monsieur Sauvé?

**M. PIERRE SAUVÉ :**

395 Oui, c'est une deuxième question qui touche directement l'environnement et qui se situe  
dans le même secteur aussi.

400 Depuis sa construction, le boulevard Champlain est adjacent à cette zone contaminée  
qu'on voit au bas de la côte Ross. Est-ce qu'il y a eu des forages de faits ou d'autres relevés  
d'effectués pour s'assurer que le sol qui constitue l'infrastructure du boulevard Champlain à cet  
endroit n'est pas contaminé par la contamination provenant du site Irving?

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Simard?

405 **M. PIERRE SAUVÉ :**

Je voudrais juste ajouter, il y a le va-et-vient des marées, hein, qui fait que, disons, qui fait que l'eau du fleuve va d'un côté et de l'autre, et elle monte, elle descend, et ça, ça fait depuis 1970 que c'est comme ça, là.

410

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Simard?

415

**Mme DIANE SIMARD :**

Alors Monsieur le Président, effectivement, actuellement nous travaillons à faire les sondages à tous les endroits où ça s'avérera nécessaire en dehors, sur notre terrain, et on a par ailleurs déjà contacté le ministère des Transports pour faire un sondage dans cette emprise.

420

Alors on comprend bien que la décontamination devra se faire selon les normes et on pourra contacter à ce moment-là Irving qui, je pense, au niveau de... sera responsable dans un tel dossier pour faire les travaux qui s'imposent.

425

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

430

**M. MARC BERTRAND :**

Monsieur le Président, j'ai ici des documents qui datent de l'époque où madame Simard n'était pas à la Commission, c'est peut-être des choses, là, qu'elle n'avait pas en main, la firme LEQ.

435

Des sondages ont été faits lorsqu'on était en négociation, au tout début, pour des acquisitions de terrains. On a fait des forages tout le long du boulevard, dans les terrains qui sont adjacents, dans les secteurs adjacents au terrain de société Irving, et on a eu... – je pourrai vous donner tous les résultats ici, je ne sais pas si vous avez déjà ces documents-là? – et les sondages se sont avérés négatifs ou très faiblement contaminés.

440

On ne savait pas à l'époque... à la limite, dans l'emprise du boulevard Champlain, on ne savait pas à l'époque si c'était le fait que la contamination n'avait pas migré jusqu'au boulevard ou si c'était le fait, tel que monsieur Sauvé le mentionne, si c'était l'effet du lessivage des marées, mais à la limite des terrains entre le ministère des Transports et la société Irving, il n'y avait pas de contamination ou très peu.

445

Il semble aujourd'hui qu'on ait senti le pétrole lorsqu'on est à la limite des terrains, il semble qu'aujourd'hui on ait senti des possibilités qu'il y ait de la migration qui ait été faite. Est-

450 ce qu'on est sur le terrain de chez Irving, est-ce qu'on est dans l'emprise du boulevard, la limite  
est très proche, et on va faire de nouveaux sondages pour s'assurer qu'il n'y a pas de migration  
additionnelle.

455 On a des documents qui nous prouvent qu'il n'y en avait pas, on va regarder aujourd'hui  
où est-ce qu'on en est. On fait un suivi de tout ça.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

460 Ce document-là, je ne pense pas qu'on l'ait. En tout cas, dans le dossier il y avait des  
résultats partiels qui étaient discutés dans un texte, mais on n'a jamais eu de carte, donc  
j'apprécierais que celui-là soit déposé.

Là, vous parlez de faire un suivi. Est-ce que vous avez un plan de sondage, quelque  
chose à proposer aussi?

465 **M. MARC BERTRAND :**

C'est fait.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

470 C'est fait? Est-ce que vous pouvez le déposer?

**M. MARC BERTRAND :**

475 Je ne l'ai pas en main.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

480 O.K.

**M. MARC BERTRAND :**

485 C'est des ingénieurs ici de la ferme Génivar, je ne connais pas le plan de sondage. Je  
connais le résultat de ce qui a été fait, là, il y a déjà deux ans.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

490 Et puis, par rapport à la préoccupation de monsieur, il y a quelque chose qu'on aimerait...  
bon, l'entente initiale, si je me rappelle bien, avec la compagnie Irving, c'était de décontaminer  
jusqu'au niveau B de la politique de protection des sols et de réhabilitation des sols contaminés.  
Vous nous avez dit hier soir que maintenant, c'était au niveau C. Bon.

495 Lorsque vous allez déplacer le boulevard, puis en fait c'est là que vos travaux vont commencer selon votre calendrier, lorsque vous allez déplacer le boulevard, vous allez ramener des terrains qui sont actuellement traités aussi de la côte Gignac à la côte Ross pour servir d'assise au boulevard?

**M. MARC BERTRAND :**

500 Oui. Les terrains qui sont actuellement sur le site Gignac mais qui proviennent du site Ross seront replacés sur le site Ross pour en faire l'assise du boulevard.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

505 Et puis pour la zone que vous dites, maintenant, ce que vous avez appelé la zone écologique, vous allez utiliser ces sols aussi?

**M. MARC BERTRAND :**

510 Ces sols aussi seraient utilisés.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

515 À condition qu'ils soient en bas ou... inférieurs au niveau C, au critère C?

**M. MARC BERTRAND :**

Pour un parc...

520 **Mme DIANE SIMARD :**

Monsieur le Président, j'aimerais faire intervenir monsieur Carl Gauthier de la firme Génivar, qui s'est occupé de ce dossier-là et qui pourrait nous aider à expliquer de façon très précise qu'est-ce qu'il en adviendra de la décontamination dans ce secteur-là.

525 **LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue, monsieur Gauthier.

530 **M. CARL GAUTHIER :**

Bonjour. Donc pour la question de la réutilisation des sols qui seront traités par Irving, en ce moment, pour faire, je vous dirais, un petit aperçu de qu'est-ce qui se passe, Irving est en train de, évidemment, décontaminer ce qu'on appelle communément le site Irving.

535 Les sols sont transportés à la côte Gignac où ils ont leur installation de traitement, et ils vont effectuer la décontamination des sols pour atteindre un niveau inférieur au critère C ou

mieux parce que, évidemment, le traitement n'est pas toujours uniforme, donc il est possible que certains de ces sols-là soient même de niveau AB après traitement.

540

Le plan est de réutiliser une bonne partie de ces sols-là pour effectuer les aménagements futurs du site Irving, donc une partie des sols sera effectivement placée en dessous de l'infrastructure du nouveau boulevard, une partie des sols sera aussi placée en dessous de ce qui constituera ce que j'appelle un parc urbain ou, du moins, mon infrastructure de parc.

545

Et en toute fin, près du fleuve, on va quand même utiliser des sols de classe inférieure à B pour permettre l'aménagement final à proximité de la partie qui est le plus influencée par les zones de marée, et également la partie dans laquelle on va faire un aménagement qui rappelle un peu les plantes qui anciennement formaient la partie proximale du fleuve, qui était le marais supérieur de l'époque.

550

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Merci, monsieur Gauthier. Je veux juste être sûr de bien comprendre. À partir du moment où le marais n'est plus là, vous ne touchez pas à l'arrochement, là? Il reste à la hauteur où il est actuellement?

555

**M. CARL GAUTHIER :**

Exactement.

560

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

D'accord. Est-ce qu'on sait, dans cette zone-là, comment circulent les eaux souterraines? Parce que finalement, même si en bordure du fleuve vous installez des terrains réputés plus propres, il y a toujours la possibilité de migration invoquée par monsieur Bertrand tantôt.

565

**M. CARL GAUTHIER :**

En fait, il y a quelques études qui ont été faites qui avaient, bon, qui présentaient les profils piézométriques.

570

D'une part, l'écoulement général s'effectue effectivement en direction du fleuve, par contre, à proximité du fleuve, il y a une certaine influence des marées, ce qui fait qu'à certains moments de la journée, en fait, le gradient hydraulique peut être inversé. Donc on pourrait avoir un amené d'eau à partir du fleuve, en direction de l'intérieur des terres, mais c'est plutôt dans la partie proximale du fleuve que ça se situe.

575

Il n'y a pas eu d'études systématiques d'effectuées, et là je vous parle pour les différentes firmes qui ont pu faire des forages dans ces secteurs-là, il n'y a pas eu d'études très spécifiques près du fleuve par rapport à plus loin du fleuve qu'est-ce que ça pouvait donner, mais c'est

580

l'information qui était à notre disposition au moment d'établir le concept, là, de l'aménagement du secteur Irving.

585

D'autre part, ce qu'il faut se rappeler, c'est qu'à l'heure actuelle ce qu'on a vu dans les forages qui avaient été aménagés avec des piézomètres qui permettaient de prélever des échantillons d'eau souterraine entre la partie du site Irving et ce que faisait référence monsieur Bertrand tout à l'heure, là, l'emprise du boulevard Champlain; ces forages-là non plus n'avaient pas montré de contamination dans les sols, mais n'avaient pas montré non plus de contamination dans l'eau souterraine.

590

Donc ce que ça nous laisse croire, c'est que déjà il y a probablement peu de mouvements ou peu de transports qui s'effectuent à partir du site Irving, même dans son état original avant décontamination, qui s'effectuent envers le fleuve à l'heure actuelle.

595

La seule chose, c'est qu'on n'a pas de données récentes, on a les données de la caractérisation de cette époque-là. On n'a pas eu de suivis ultérieurs qui ont été effectués sur ces puits-là, du moins à notre connaissance, et c'est une des raisons pour lesquelles, dans le vaste programme de forage géotechnique qui est en train de se mettre en branle pour les aménagements futurs, c'est pour ça que nous, on va aussi réutiliser ces ouvrages-là pour installer des piézomètres, pour effectuer des vérifications de qualité de sol et effectuer aussi des vérifications de la qualité de l'eau souterraine.

600

605

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

D'accord. Je peux continuer?

**LE PRÉSIDENT :**

610

Vous avez une autre question à monsieur Gauthier?

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

615

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

620

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

J'aimerais juste revenir sur... hier soir, en nous présentant le projet, vous avez parlé d'espaces verts et d'espaces récréatifs, savoir si vous faites une nuance, nous expliquer laquelle, pour que ce soit clair pour tout le monde, et à cet égard-là, est-ce qu'il y a des restrictions à l'utilisation de sols contaminés au critère C ou dans l'intervalle BC, pour certains de ces usages-là?

625



**M. CARL GAUTHIER :**

630

En fait, et là, les représentants du Ministère me corrigeront si mon interprétation n'est pas la bonne, pour tout ce qui est de type aménagement de parc urbain, il est possible de réutiliser des sols jusqu'au critère C, évidemment pas supérieurs au critère C, et tout en s'assurant qu'il n'y aura pas un contact pour les utilisateurs dans le futur.

635

Donc ça peut vouloir dire de maintenir une couche minimale de 1 mètre de sol propre à partir de la surface, ça peut vouloir dire d'effectuer différents aménagements si on veut réduire cette couche de sol propre, ça peut être de créer une séparation physique qui pourrait constituer en un géotextile ou du moins une séparation qui permettrait à quelqu'un qui ferait une excavation future de se rendre compte qu'il y a une séparation physique entre les sols.

640

Mais au point de vue de la réglementation, en autant que ce n'est pas une aire de jeu... l'aire de jeu, par défaut, oblige 1 mètre de sol propre. Si c'est un parc, à ce moment-là il peut y avoir réutilisation de sols BC jusqu'à très près de la surface, en autant qu'on conserve des conditions dans lesquelles les gens ne seront jamais exposés directement à ces sols-là.

645

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

On va aller confirmer ça avec monsieur Dubé?

650

**M. MICHEL DUBÉ :**

C'est exactement le... je n'aurais pas fait meilleure réponse.

655

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Pouvez-vous juste, d'abord, me... bon. J'ai ici, je ne sais pas si j'ai la toute dernière version, dans la grille d'utilisation des sols contaminés, on me dit que la plage BC, c'est :

660

**«Utilisation comme matériau de remblayage sur les terrains d'origine à condition que leur utilisation n'ait pas pour effet d'augmenter la contamination du terrain et que l'usage de ce terrain soit à vocation commerciale ou industrielle.»**

665

**M. MICHEL DUBÉ :**

Oui.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

670

Ça va?

**M. MICHEL DUBÉ :**

675 Oui.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

680 La condition de la terre propre, je vais la trouver où?

**M. MICHEL DUBÉ :**

685 Bien là, je peux peut-être demander à monsieur Blanchard de répondre sur les détails, parce qu'il y a différentes choses dans la politique puis les règlements.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

690 Pendant que monsieur Blanchard s'installe, pouvez-vous juste, par rapport au lessivage possible, le fait de réutiliser des sols contaminés, bien en tout cas dans l'intervalle BC, sur le site, vous, avez-vous des commentaires particuliers à formuler à cet égard-là?

**M. MICHEL DUBÉ :**

695 Bien, c'est la même chose que monsieur Gauthier a dite, il va sûrement y avoir un suivi sur ces paramètres-là une fois la construction réalisée, puis on pourra voir s'il y a lieu, s'il y a éventuellement contamination à ce moment-là.

700 On peut penser que ça ne devrait pas être le cas vu que les sols qui sont actuellement contaminés de niveau C vont tous avoir été traités, vont donc avoir disparu. Ils vont être ramenés à BC, ou même moins que B, dépendant de...

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

705 O.K. Merci. Monsieur Blanchard?

**M. FÉLIX-ANTOINE BLANCHARD :**

Bonjour, Monsieur le Président.

710 **LE PRÉSIDENT :**

715 Monsieur Blanchard, vous pourriez nous éclairer sur les normes qui sont applicables, mais également, je crois que vous êtes au courant des travaux qui sont en cours? Si j'ai raison, est-ce que vous pouvez commenter?

**M. FÉLIX-ANTOINE BLANCHARD :**

720 Pour ce qui est des normes à respecter, le règlement sur la protection et réhabilitation  
des terrains dit qu'un terrain à usage récréatif doit respecter le critère B. Pour les usages qui  
sont considérés comme sensibles, comme monsieur Gauthier disait, aires de jeu ou, autre  
exemple, un terrain de soccer, devraient respecter le critère B.

725 Pour ce qui est des autres usages à caractère récréatif comme une piste cyclable ou un  
parc urbain, le critère C est correct pour un tel usage.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Ça, c'est complet. Donc l'autre question que j'avais...

730 **M. FÉLIX-ANTOINE BLANCHARD :**

Oui, par rapport au traitement en cours, Irving – s'il y a d'autres questions plus précises,  
je pourrais peut-être consulter mon collègue de la direction régionale – mais Irving font la  
décontamination des deux sites, site de la côte Ross, site de la côte Gignac. Ils prennent les sols  
735 de la côte Ross et les amènent au terrain de la côte Gignac pour les traiter, et Irving va enlever  
tous les sols qui sont supérieurs au critère C pour les traiter.

Après ça, bien, ils vont pouvoir les ramener sur le terrain d'origine de la côte Ross puis  
les utiliser.

740 **LE PRÉSIDENT :**

Donc on peut demander au monsieur de la direction régionale, puis on... on va finir avec  
ce sujet.

745 **M. MICHEL DUBÉ :**

Oui, c'est monsieur Réjean Fréchette.

750 **M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

Bonjour.

755 **LE PRÉSIDENT :**

Donc est-ce que vous pouvez nous décrire les travaux qui sont en cours sur la  
décontamination?

760 Si j'ai bien compris, l'objectif est d'atteindre meilleur que le niveau C, c'est parce que ça  
c'est l'entente que Irving suit, et si c'est le cas, les travaux qui se font, et est-ce qu'il y a  
possibilité qu'on dépasse, qu'on arrive à un meilleur niveau que ça, et en combien de temps?

**M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

765 Effectivement, l'objectif de la réhabilitation, ce qui est visé, c'est d'avoir un rendement au moins équivalent à C ou meilleur, donc dans la plage BC, ce qui n'exclut pas la plage AB aussi, là, le traitement pourrait être plus efficace que prévu. Ça, ce n'est pas exclu non plus.

770 Pour ce qui est de la durée du traitement, disons qu'il y a comme deux phases de traitement de prévues. La première phase, qui est celle en cours, prévoit le traitement, je dirais, d'à peu près les deux tiers des sols qu'il y a à traiter provenant du site, et de la côte Gignac et de la côte Ross.

775 Il y aura finalement, le printemps prochain, des sols résiduels à traiter encore, provenant du site de la côte Ross, selon les informations qu'on a eues des gens d'Irving, il resterait peut-être un 3000 m<sup>3</sup> à traiter à quelque part entre le milieu du printemps et la fin du printemps, dépendamment du taux de progression du traitement actuel, donc dans le sens que les sols actuellement en traitement occupent tous les espaces disponibles, ce qui fait qu'il faut attendre qu'il y ait une première série de sols de prêts pour pouvoir traiter ce qui reste.

780

**LE PRÉSIDENT :**

Pour revenir au calendrier, donc, c'est prévu qu'on arrivera au moins à ce niveau C à quel moment, disons?

785

**M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

Bien, c'est-à-dire que le site de la côte Ross, si les excavations finales se font, par exemple, au printemps prochain, bien, ce site-là, il sera déjà prêt, si on peut dire.

790

Par contre les sols qui viennent de ce site-là qui seront amenés au site Gignac, eux, le traitement, je crois que ce qui est prévu, c'est jusqu'à quelque part en 2007, pour compléter le traitement et ramener ces sols-là, si possible, sur le site Ross ou les laisser en place, dépendamment de l'entente qu'il y a avec les gens de la Commission.

795

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est un traitement qui prend moins que... ça prend juste quelques mois, c'est moins qu'une année?

800

**M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

805 Bien, disons que la durée du traitement, ça varie en fonction de la concentration au départ qu'il y a dans les sols, évidemment. Il y a différents facteurs aussi, dont la texture des sols. Des sols plus imperméables peuvent être plus difficiles à traiter.

Il y a les conditions climatiques, évidemment. En hiver, ça demande des conditions particulières pour poursuivre le traitement, par exemple d'avoir une unité de chauffage pour maintenir l'activité microbienne dans les sols pour qu'il y ait traitement pendant la saison hivernale, ce qui est prévu dans ce cas-ci. Donc le traitement est prévu 12 mois par année.

810

**LE PRÉSIDENT :**

D'autres questions, monsieur Haemmerli?

815

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Bien, je vais continuer avec vous, monsieur Fréchette.

820

À la côte Gignac, savez-vous si les sols qui ont été amenés de la côte Ross sont séparés physiquement des sols en place ou si tout est traité ensemble?

**M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

825

Quand vous parlez des sols en place, vous voulez dire?

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

De ceux qui étaient là à la côte Gignac, avant qu'on y amène ceux de la côte Ross?

830

**M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

En principe, les sols sont gérés par population. Ce qu'on a demandé, nous, c'est de ne pas faire de mélange pour s'assurer qu'on ne fait pas des andains de traitement avec des sols de différentes natures et de différentes contaminations, pour ne pas avoir, finalement, à se retrouver avec un effet de dilution, là, au niveau du traitement.

835

Donc par contre, ça n'exclut pas que, s'il y a des sols compatibles au niveau population, on entend par là texture au niveau concentration, paramètres, c'est possible qu'ils se retrouvent dans des endroits... sur le même andain, par exemple.

840

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

À votre connaissance, est-ce que le niveau des sols originaux à côte Gignac est similaire à celui de la côte Ross ou...?

845

**M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

En termes de volume ou...?

850

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

En termes de contamination.

855 **M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

En termes de contaminants, c'est essentiellement les mêmes paramètres, je vous dirais, les hydrocarbures plus ou moins légers, des hydrocarbures qui avaient un contenu volatile aussi en partie, donc on parle d'essence, d'hydrocarbures de type diesel.

860

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Puis ça se situe, par rapport aux critères, à peu près aux mêmes valeurs?

865 **M. RÉJEAN FRÉCHETTE :**

Je n'ai pas les chiffres devant moi mais essentiellement je dirais que oui. Il y a des sols plus grands que C. Donc si on parle d'hydrocarbures pétroliers, normalement le critère C est de 3500 milligrammes par kilogramme. Donc dans les deux cas on aurait des sols, des maximums, de mémoire je ne pourrais pas vous dire, mais des concentrations qui peuvent atteindre près de, peut-être, 10 000 milligrammes par kilogramme dans les deux cas.

870

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

875 Merci. Je vais retourner à la Commission de la capitale nationale.

On a remarqué qu'effectivement, comme l'a dit monsieur Fréchette, les sols, les piles avaient été protégées pour l'hiver pour que le traitement continue. Qu'est-ce qui arrivait si les niveaux souhaités n'étaient pas atteints par rapport à l'échéancier de vos travaux? Qu'est-ce que ça implique?

880

**Mme DIANE SIMARD :**

Je vais laisser répondre monsieur Gauthier là-dessus.

885

**M. CARL GAUTHIER :**

Essentiellement, et là je vais aller pour les contrats entre la CCN et Irving. Irving s'est quand même engagée à livrer une certaine quantité de sols, d'une part, pour mai 2006 qui est le début des travaux ou près du début des travaux dans ce secteur-là, donc... quelque part, contractuellement, il est censé y avoir une livraison de sols contaminés – bien, «contaminés» – décontaminés BC, si on veut dire.

890

À savoir si le volume exact qui était déjà entendu va être disponible, bien évidemment, ça va dépendre de l'efficacité du traitement. La seule mesure de contingence qu'on a dans une

895

éventualité comme ça, sera de réutiliser des sols propres, tout simplement, des sols de remblai naturel qui seront en remplacement des sols qui n'auront pu être réutilisés.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

900

Mais là, vous me dites que Irving a une obligation de livraison, ça veut dire que c'est eux qui devraient vous fournir ces sols ou c'est vous qui allez les...?

**M. CARL GAUTHIER :**

905

Non non non. Dans le sens, eux se sont engagés à décontaminer pour telle date et à rendre disponibles, et même à ramener une certaine partie, même à effectuer le transport de ces sols-là, pour mai 2006.

910

Donc, à l'heure actuelle, c'est un peu, je vous dirais, dans le temporel qu'on se situe. Évidemment, comme on est conscients que Irving joue avec des processus qui incluent de la biodégradation, donc un peu des processus naturels, ça se peut que le traitement soit plus efficace que prévu et qu'il y ait même plus de sols de disponibles. Ça se peut qu'il soit moins efficace, à ce moment-là il faudra s'ajuster en conséquence.

915

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Est-ce que... – oui, madame Simard?

920

**Mme DIANE SIMARD :**

Ce qui est certain, dans un cas comme ça, c'est que nous allons assurer un suivi à la Commission et que nous, ayant l'objectif, justement, un délai, un échéancier très serré, on prendra les actions en conséquence.

925

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

930

Est-ce que le fait que votre entente ait passé du niveau C au niveau B implique qu'il y a des coûts de décontamination qui vont être imputables à la Commission de la capitale nationale plutôt qu'à Irving?

Ou si jamais les niveaux n'étaient pas atteints à l'échéance, est-ce que ça impliquerait pour la Commission des coûts supplémentaires pour le projet?

935

**Mme DIANE SIMARD :**

Je vais demander à monsieur Marc Bertrand de répondre à cette question par rapport aux ententes avec Irving.

940

**M. MARC BERTRAND :**

À l'époque, Monsieur le Président, à l'époque qu'on avait négocié pour le niveau B, les terrains au pied de la côte Ross étaient des terrains zonés résidentiels. Il y avait une activité... c'était une activité industrielle, mais c'était des terrains zonés résidentiels.

945

Aujourd'hui on a confirmé avec la Ville de Québec que tous ces terrains-là sont à vocation, maintenant, de parc récréatif, donc on a convenu, on a transmis d'ailleurs les informations du ministère de l'Environnement, que les niveaux allaient respecter la vocation des sites.

950

C'est pourquoi on a pu convenir que c'était des terrains pour lesquels le niveau de décontamination C était acceptable pour une transaction immobilière telle qu'on l'a faite.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

955

Ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

960

D'accord. Si j'ai bien compris, quand même où c'est nécessaire, il y aura une couche de 1 mètre afin d'isoler ces terres de la surface?

**M. MARC BERTRAND :**

965

Il faut savoir une chose aussi, Monsieur le Président, c'est que ce n'est pas tous des terrains, ce n'est pas tous des sols contaminés. C'est plus... la plupart de ces sols-là sont dans la zone AB et BC aussi, hein. Il y a énormément de volumes qui sont déjà moins contaminés que le B.

970

C'est sûr que toute l'emphase est mise sur les volumes de 15 000 m<sup>3</sup>, peut-être la moitié qui sont contaminés ou excessivement contaminés, mais il reste sur les sites des sols qui sont beaucoup moins contaminés, qui peuvent être placés par-dessus, justement, les sols plus contaminés, et tel que le mentionnait le monsieur du ministère de l'Environnement, on a disposé les piles de façon à ne pas mélanger tous ces sols-là.

975

On sait que certaines piles, c'est des piles de A, des piles de B, des piles de C+, donc on va pouvoir... à la fin, on va pouvoir disposer les sols B par-dessus les sols C sans que ce soit tout mélangé.

980

Il y a déjà sur les sites de grandes quantités de sols qui ne sont pas contaminés.

**LE PRÉSIDENT :**

985

J'ai une autre question. Je pensais que j'allais compléter ce sujet, mais...



Le pipeline qui relie les deux sites de Irving, qui est contaminé, qu'est-ce que c'est qui est prévu?

**M. MARC BERTRAND :**

990

En ce qui concerne nos acquisitions sur les terrains pour lesquels nous faisons l'acquisition, nous, il a été convenu dans l'entente, tout ce qui est infrastructure Irving, eux ont la responsabilité de dégager ça des terrains.

995

Et en ce qui concerne le pipeline entre les deux propriétés, entre les deux sites, ce ne sont pas des terrains que nous acquérons.

1000

Le fait qu'on ait convenu... il me semble que Irving et le ministère de l'Environnement aient convenu que ce soit maintenant considéré comme un seul site, hein, le site Ross et Gignac, je ne sais pas, à ce moment-là, qu'est-ce qu'il en est, moi, du lien entre les deux. Nous, on n'acquiert pas le terrain entre les deux.

1005

Sur les terrains qu'on acquiert, on demande d'enlever les infrastructures, mais entre les deux, on n'a pas la responsabilité, ce n'est pas nous qui émettons des certificats d'autorisation, ce ne sont pas nos propriétés. Je vous avoue qu'on n'en a aucune idée.

1010

Le seul relevé qu'on a fait, on a fait un inventaire des terrains potentiellement contaminés et on nous a dit que ce pipeline-là – d'ailleurs je ne sais même pas où est-ce qu'il est localisé exactement – devrait se situer à peu près sous le chemin du Foulon. C'est tout ce que j'en sais.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc je relance la question à monsieur Dubé.

1015

**M. MICHEL DUBÉ :**

1020

J'ai quasiment envie de vous faire comme première réponse que cette partie-là des équipements d'Irving ne fait pas partie du projet. Maintenant, ce que je sais, c'est qu'il y a un règlement du ministère des Ressources naturelles et de la Faune qui s'applique à ce genre de projet-là, le règlement sur les produits et les équipements pétroliers qui s'applique.

1025

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez vous présenter?

1030

**M. PHILIPPE RAYMOND :**

Bonjour, Monsieur le Président. Monsieur le Commissaire.

Philippe Raymond du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur de l'énergie et des mines, Direction du développement des hydrocarbures.

1035

Si vous me permettez, Monsieur le Président, je vais d'abord en préambule à la réponse à la question, lire un extrait de la Loi sur les produits et les équipements pétroliers. Alors, excusez-moi... :

1040

**«Loi sur les produits et les équipements pétroliers.**

**La présente loi a pour objet d'assurer la sécurité des personnes, la protection des biens et de l'environnement contre les risques liés à l'utilisation des produits ou d'équipements pétroliers, d'assurer la qualité des produits des équipements pétroliers, d'assurer le contrôle des prix de vente sur les produits pétroliers.**

1045

**«Dans la présente loi on entend, par produits pétroliers, l'essence, le carburant diesel, le mazout, les huiles ayant été utilisées dans un véhicule à moteur ou un équipement hydraulique, ainsi que tout autre mélange liquide d'hydrocarbures utilisé comme carburant ou comme combustible, à l'exclusion des gaz liquéfiés et autres huiles usées.**

1050

**«Par 'équipements pétroliers', on entend équipements pétroliers, une installation, un contenant, une tuyauterie, un appareil et tout autre matériel pouvant servir à la manipulation, à la manutention ou au transversement, ou encore au stockage des produits pétroliers, à l'exclusion des réservoirs de véhicules ou d'équipements motorisés contenant des produits pétroliers pour leur propre alimentation.»**

1055

Étant donné que les équipements d'Irving constituent des équipements selon la loi, je ne vous donnerai pas les critères qui constituent un équipement à risque élevé, parce que les équipements d'Irving le sont.

1060

**«Depuis son entrée en 73, la Loi sur les produits et les équipements pétroliers a subi plusieurs modifications. La révision de 91 a permis d'assujettir la Loi sur les équipements pétroliers non commerciaux. En 96, la refonte visait davantage à responsabiliser les clientèles qui exploitent des équipements pétroliers à risque élevé. Ce dernier régime légal est entré en vigueur en 99 et a entraîné la mise en place d'un système privé de vérification d'équipements pétroliers.»**

1065

1070

Le Règlement sur les produits et les équipements pétroliers, à l'article 167, stipule que :

1075

**«Lorsque le propriétaire ou le titulaire de permis d'une installation de stockage hors-sol décide de ne plus s'en servir ou enfermer depuis plus de deux ans, ils doivent vidanger de tout produit pétrolier les réservoirs, la tuyauterie et les appareils de chargement et de déchargement, retirer des lieux les réservoirs, la tuyauterie, les appareils de distribution et les installations de protection contre les fuites et les déversements.**

1080

**«Pour les dépôts, faire exécuter une étude d'évaluation de décontamination – c'est-à-dire, excusez, je reprends – pour les dépôts, faire exécuter une étude d'évaluation de contamination par une firme spécialisée et faire parvenir ce rapport au Ministre et enfin, aviser le Ministre, par écrit, de toute contamination et décontaminer le site.»**

1085

Alors lorsque j'ai lu l'étude d'impact sur l'environnement de la Commission de la capitale nationale, je vous réfère à la page 77 où on parle des terrains vacants, on a dit :

1090

**«À la fin des années 80, on assiste au démantèlement des réservoirs pétroliers présents le long du littoral, mettant fin à l'essentiel des activités industrielles de la zone d'étude. Outre un bâtiment administratif qui inclut un entrepôt, un garage et un pipeline qui longe le chemin du Foulon, la compagnie pétrolière ne possède plus d'installations pétrolières dans ce secteur.»**

1095

Un peu plus bas, on dit :

1100

**«Ces deux sites ont fait l'objet d'une promesse d'achat par la Commission et sont présentement en voie de décontamination.»**

Enfin, en page 86, on dit :

1105

**«Les deux sites, soit celui au pied de la côte Gignac et celui au pied de la côte Ross, sont présentement en cours de restauration.»**

Un peu plus bas, on dit :

1110

**«La contamination du lot 486 a vraisemblablement été causée par le pipeline Irving qui reliait les deux sites des dépôts pétroliers. Les terrains situés le long de ce pipeline devraient faire l'objet à court terme d'une caractérisation environnementale afin de déterminer leur niveau de contamination.»**

1115

Alors nous, comme le mentionnait mon collègue de l'Environnement, on est toujours en attente des études de caractérisation des sols et il semble que, aux dires des gens de la Commission, ces études-là ne devraient pas tarder à nous parvenir.

1120 En ce qui concerne le pipeline comme tel, on n'a pas eu... on est en attente des rapports  
d'Irving pour la localisation de ce pipeline-là comme tel, et on est en attente des éventuelles  
études de caractérisation qui devront être faites le long du pipeline, selon le règlement, mais en  
effet, ça ne semble pas concerner les gens de la Capitale nationale.

**LE PRÉSIDENT :**

1125

D'accord. D'autres questions, monsieur Haemmerli?... De la Commission?

**Mme DIANE SIMARD :**

1130

Monsieur le Président, il y a monsieur Carl Gauthier qui pourrait donner une précision à  
ce sujet.

**M. CARL GAUTHIER :**

1135

En fait, ce n'est pas nécessairement au point de vue du règlement, c'est plutôt... vous  
avez mentionné tout à l'heure, un peu pour finir ou fermer le point sur la réutilisation de sols BC  
dans le secteur Irving, en disant qu'il y aurait réutilisation du sol, mais avec 1 mètre de sol propre  
par-dessus. Ce n'est pas exactement ça qui est prévu.

1140

En fait, on va réutiliser les sols et faire les aménagements tels que le règlement sur la  
protection des terrains contaminés ou le règlement sur les terrains contaminés le prévoit. Donc  
étant donné que c'est un parc urbain, on a le droit de mettre des sols classés BC à moins de  
1 mètre de la surface, en autant qu'il n'y ait pas d'accès direct et que les personnes, les  
utilisateurs sont protégés de ces sols-là par une certaine couche de sol propre.

1145

Le mètre de sol est plus relié à des utilisations récréatives, par exemple des aires de jeu  
pour les enfants, terrains de soccer, tout ce qui constitue des aires pour l'amusement et non pas  
de parc. C'est à ce moment-là que le mètre de sol est nécessaire.

1150

Dans le cas d'un parc comme nous, ou dans le cas d'une infrastructure de piste cyclable,  
il pourrait y avoir à la limite des sols BC pratiquement jusqu'à la surface, en autant qu'il y a un  
aménagement qui prévoit d'empêcher un contact direct, et c'est ce que la Commission entend  
appliquer comme réutilisation.

1155

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

1160

Juste pour compléter. Hier soir, il a été quand même question d'une aire de pique-nique.  
Donc j'imagine que c'est plus que juste un parc urbain, là. C'est à peu près l'équivalent d'un  
terrain de jeu, il y a des gens qui vont rester là un certain temps, donc il doit bien y avoir une  
restriction pour protéger ce type d'activité là?

**M. CARL GAUTHIER :**

1165 Je vous dirais qu'à cet effet-là, bon, s'il y a des aires spécifiques pour lesquelles le  
ministère de l'Environnement désire qu'on soit plus restrictifs dans la réutilisation, évidemment on  
va travailler avec les gens du Ministère pour trouver une solution qui est celle qui doit être  
appliquée et, je veux dire, l'idée ce n'est pas de faire des choses qui sont contre le règlement,  
mais c'est bien de respecter ce qui est applicable.

1170 Mais le seul point qu'on voulait préciser, c'est qu'il n'y aura pas nécessairement 1 mètre  
de sol propre sur l'ensemble du site d'appliqué, parce que, par règlement, ce ne sont pas des  
circonstances qui nécessitent de faire ça.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

1175 Merci, monsieur Gauthier.

**M. CARL GAUTHIER :**

1180 Bienvenue.

**LE PRÉSIDENT :**

1185 Merci. Il n'y a pas d'autres intervenants à ce sujet?

Bon, merci, monsieur Sauvé, vous nous avez permis de rentrer dans toute une série  
d'autres questions, j'espère que... et je vous remercie de votre questionnement.

**M. PIERRE SAUVÉ :**

1190 Merci de m'avoir fait entendre.

**LE PRÉSIDENT :**

1195 Prochain intervenant, monsieur Damien De Halleux. Est-ce qu'il est là? Non. Alors,  
j'imagine qu'il sera là ce soir, il est de l'Association de soccer de Sainte-Foy. Madame Julie  
Graff.

**Mme JULIE GRAFF :**

1200 Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

1205 Bonjour.

**Mme JULIE GRAFF :**

1210 Je vais réserver mes commentaires sur la contamination des sols dans notre mémoire  
que nous allons déposer. Donc, comme vous nous avez bien instruit, je vais réserver ce  
commentaire à ce moment-là, mais je veux vous dire que présentement, je me retiens.

1215 Pour rester dans un domaine un peu plus, justement, lourd, un peu plus, comme on  
pourrait dire, macro et non micro, je vais vous parler... parce que c'est sûr qu'on a plusieurs  
questions à poser et on va suivre les procédures. La première question que je vais soulever  
aujourd'hui, ça va être au niveau du changement du niveau de la mer.

1220 Alors, un changement imprévu et exponentiel pourrait avoir des conséquences  
dramatiques sur un projet d'aménagement du littoral. Or, certains rapports parlent justement de  
changement exponentiel du niveau de la mer. Dans le rapport *Les fondements scientifiques des  
changements climatiques sont-ils valides?* présenté par Gord Miller à l'assemblée législative de  
l'Ontario, on peut y lire ce qui suit :

1225 **«Le rapport 2001 du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat,  
GIEC, des Nations-Unies estime que le taux moyen d'élévation du niveau  
de la mer qui était de 0,1 à 0,2 millimètre par année au cours des 3000  
dernières années s'est intensifié au cours du XX<sup>e</sup> Siècle pour atteindre 1 à  
2 millimètres par année. Il s'agit là d'une augmentation représentant un  
facteur de 10, c'est-à-dire 1000 pour cent. De plus, le taux moyen  
1230 d'élévation du niveau de la mer a été, au cours du XX<sup>e</sup> Siècle, plus élevé  
qu'au XIX<sup>e</sup> Siècle.»**

1235 Donc, c'est vraiment exponentiel. J'aimerais savoir, a-t-on tenu compte du taux  
d'élévation exponentiel du niveau de la mer dans vos calculs, dans les calculs d'aménagement  
du littoral? Car je ne dis pas que la promenade va disparaître dans 10 ou 20 ans, comme ça a  
été le cas d'une île, justement, dans les Maritimes, mais un changement imprévu et exponentiel  
pourrait avoir des conséquences graves sur les infrastructures, les équipements et le terrain.

1240 Alors, j'aimerais savoir si c'est possible : est-ce que ce niveau d'élévation du niveau de la  
mer a été pris en compte, Monsieur le Président?

**LE PRÉSIDENT :**

1245 Madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

Je vais demander à Jacques Desjardins de répondre à cette question.

1250 **M. JACQUES DESJARDINS :**

Monsieur le Président, évidemment, je vais refaire quelques téléphones tout à l'heure parce qu'il y a des gens spécialisés en hydraulique chez nous. Je vais vous donner des chiffres approximatifs.

1255

Le niveau des hautes marées extrêmes en niveau géodésique est de l'ordre d'environ 4,3 mètres géodésiques alors que le haut de l'enrochement actuel du boulevard se situe autour de 5,7 mètres géodésiques, donc il y a une différence de 1,4 mètre déjà entre les hautes marées extrêmes et le niveau actuel du boulevard.

1260

Dans un autre temps, il y a monsieur Lestage qui aurait pu aussi répondre en partie à la question parce que, effectivement, concernant ce qui va être aménagé au quai Irving, effectivement, nous avons rehaussé, je pense que le quai est rehaussé de deux ou trois pieds. Là, la valeur exacte pourrait être confirmée par monsieur Lestage.

1265

Donc, évidemment, oui, on a cette préoccupation du niveau des eaux qui vont en augmentant, mais on pense que notre sécurité de 1,4 mètre va nous permettre, comme vous dites, de passer le cap, certainement, des 100 ans à venir passé. Évidemment, qu'est-ce qui va arriver dans 1000 ans, on a un petit peu de difficulté à l'établir avec exactitude, mais je vais quand même valider avec des gens en hydraulique chez nous, voir la philosophie qui se dégage à ce niveau-là.

1270

**LE PRÉSIDENT :**

1275

D'accord. Vous pouvez faire ça puis nous en faire part plus tard.

**M. JACQUES DESJARDINS :**

Oui.

1280

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bertrand, vous vouliez ajouter?

1285

**M. MARC BERTRAND :**

Peut-être un élément de réponse également. C'est sûr que c'est difficile à évaluer le niveau, à quel rythme ça va monter et je pense, en ce moment, qu'il y a beaucoup de gens qui se préoccupent de ça et avec raison. Et on sait que probablement tout ce qui est près de la mer va être un jour inondé, peut-être qu'il y a des choses comme ce qui s'est passé à la Nouvelle-Orléans, ça nous questionne, mais le fait qu'on soit ici à Québec, dans une zone de marée où on est autant influencé par le niveau de la mer aussi que par les rivières dont le Saint-Laurent qui, elles, tendent à s'assécher, on sait que tout ce qui vient de l'intérieur, en ce moment, tend plutôt à diminuer, dans le fait d'avoir l'influence des deux risque que des conséquences soient beaucoup moins graves dans une ville comme Québec que partout ailleurs.

1295

1300 À ce moment-là, une des raisons pour laquelle d'ailleurs on garde l'enrochement tel qu'il est là, on ne le modifie pas, on considère que ça été fait, bâti aussi pour tous les coûts extrêmes, à ce moment-là, on ne fait pas grands risques à ce que nos aménagements soient perturbés par une modification du milieu hydrique.

**LE PRÉSIDENT :**

1305 Merci, Monsieur Bertrand. Pas d'autres... – Oui?

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

1310 Éric Thomassin. Peut-être juste pour un peu compléter. Je ne suis pas un spécialiste de l'adaptation aux changements climatiques, mais je pourrais vous dire quelques petites choses, quelques informations qui ont été portées à ma connaissance dernièrement.

Il y a des modèles, il y a beaucoup de travail qui se fait au niveau mondial pour savoir, bon, quelle est la variation des niveaux des mers.

1315 Je sais que maintenant, notamment avec le Consortium Ouranos, il y a des efforts qui vont être faits au niveau continental et même à l'échelle du Québec pour essayer de raffiner l'analyse des changements climatiques et des impacts qui vont aller en conséquence.

1320 Donc, je pense que plusieurs des études dont il a été mention tout à l'heure sont beaucoup à une échelle très, très macro, à une échelle mondiale. Malheureusement, l'état des connaissances, c'est que... n'est pas encore assez complet, les connaissances ne sont pas assez raffinées encore pour faire des analyses fines au niveau de l'impact de projets précis, mais disons qu'il y a des efforts de recherche qui se font dans ce sens-là. C'est ce que je pourrais mentionner. Donc, sans nier la possibilité, il y a de la recherche qui se fait.

1325 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Thomassin.

1330 **Mme JULIE GRAFF :**

En deuxième question, si c'est possible.

**LE PRÉSIDENT :**

1335 Deuxième question.

**Mme JULIE GRAFF :**

1340 Il y a différentes analyses qui sont faites, justement, sur le niveau exponentiel d'élévation du niveau de la mer. Il y a certains qui disent, bon, que dans 100 ans, ça va élever à



50 centimètres. Il y a certains scientifiques qui disent que ça va être 70 centimètres. Est-ce que ce serait possible, Monsieur le Président, de savoir sur quelles données les promoteurs vont se baser pour évaluer les modifications éventuellement?

1345

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Lestage ou Monsieur Desjardins?

1350

**Mme DIANE SIMARD :**

Monsieur Desjardins.

**LE PRÉSIDENT :**

1355

Je m'excuse, Madame Simard, j'aurais dû vous poser la question!

**Mme DIANE SIMARD :**

1360

Non, c'est beau. Ça va, Monsieur le Président.

**M. JACQUES DESJARDINS :**

1365

Monsieur le Président, comme je vous ai dit tout à l'heure, effectivement, vous parlez de 50 ou 70 centimètres alors qu'on pense qu'on a une marge d'environ 1,4 mètre, mais je vais quand même poser la question lors de mon appel téléphonique de tantôt pour savoir les informations qu'eux possèdent à ce niveau-là, au niveau des critères ou des bases qui vont servir au futur projet, dans un sens. Je vous reviens avec la réponse.

1370

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Merci, Madame Graff. Monsieur Jean Lamontagne. Est-ce qu'il est... Ce soir, voilà. Alors, monsieur Jean-Yves Blanchet.

1375

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

Bonjour, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

1380

Bonjour.

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1385

Bon. La raison de ma présence ici, d'abord c'est que je suis un riverain, comme on dit, je demeure sur le chemin du Foulon, face au carrefour giratoire qui est projeté à l'intersection de la

route de l'Église et du boulevard Champlain, à l'extrémité est de la zone 1 de la Promenade Samuel-De Champlain, tel que projeté.

1390            Au préalable, je dois dire que les informations que j'ai obtenues hier, parce que j'ai été  
présent la majeure partie de la soirée, m'ont sensiblement rassuré par rapport à ce que l'on avait  
entendu il y a quelques années sur le projet de la promenade ainsi que des aménagements qui  
nous paraissaient excessifs tels que, par exemple, reconstituer l'ambiance de la rue Cartier sur le  
1395 site, là, ça me paraissait un peu trop... ce n'est pas tout à fait ce qu'on désirait, ce que les gens  
du secteur désirent.

              Alors, dans un premier temps, j'aimerais dire tout simplement qu'une des raisons  
principales qui ont motivé notre installation souvent, pour les gens qui demeurent dans le secteur,  
qui ont motivé l'achat de propriétés sur le chemin du Foulon, c'était et c'est encore la vue  
1400 splendide, hormis quand même peut-être des inconvénients comme les poteaux et les fils, ce  
serait bien s'ils étaient enfouis mais ça, on va passer là-dessus. La vue, quand même, sur le  
fleuve, c'est pour nous une valeur très importante et nous tenons à la conserver, la vue sur le  
fleuve.

1405            Dans ce sens, je peux référer et appuyer les démarches, les représentations faites hier  
par monsieur Marcel Piché concernant la plantation d'arbres ou la présence d'arbres.  
Évidemment, pour nous, plus les arbres sont espacés, mieux c'est, parce que ça fait moins  
d'obstacles visuels. Heureusement que six mois par année, les feuilles tombent puis ça améliore  
encore la vue ou la percée sur le fleuve.

1410            Ensuite de ça, évidemment, à court et à moyen terme, compte tenu des explications  
obtenues hier, je retiens qu'on garde une vocation plutôt récréative ou à des fins de promenade  
ou à des fins de cyclisme dans le secteur du carrefour giratoire. Autrement dit, je pense qu'il  
n'est pas question, dans un avenir rapproché, de voir la construction de bâtiments dans le  
1415 secteur du parc de la jetée. J'aimerais peut-être que ma question porte...

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça, c'est la question?

1420

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

              C'était une question, justement. Est-ce qu'à long terme... je pense qu'à court et à moyen  
terme, il n'y a pas de problèmes. À long terme, il y aurait-tu des dispositions à prendre au point  
1425 de vue réglementaire ou autrement, peut-être avec la Ville, pour assurer de conserver une  
vocation récréotouristique pour des activités nautiques dans le secteur du parc de la jetée  
existant? C'est la première question.

**LE PRÉSIDENT :**

1430

Madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

1435 Je répondrais, en ce qui concerne la Commission de la Capitale nationale dans ce  
secteur, pour les terrains qui nous appartiennent, sur lesquels on intervient, effectivement, ce qui  
est prévu, c'est un aménagement, comme on l'a expliqué hier, un aménagement qui va toucher le  
paysage, qui va toucher à certains endroits, bien sûr, il y aura quelques plantations, mais il n'est  
pas prévu de constructions comme telles.

1440

Toutefois, il y a quand même du côté ouest des terrains et ça, sur lesquels, on n'a pas  
prévu, bien sûr, intervenir. Peut-être que la Ville pourrait répondre là-dessus s'il y avait une  
question plus spécifique. Mais pour répondre à votre question, concernant nos terrains, non,  
actuellement, il n'y a pas de bâtis de prévus à cet endroit-là, de constructions.

1445

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

J'imagine, pour des garanties à plus long terme, qu'il faudrait se référer à la Ville de  
Sainte-Foy ou de Québec?

1450

**LE PRÉSIDENT :**

On peut peut-être poser la question à la Ville.

1455

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

Alors, Marc Des Rivières. Je vais inviter quelqu'un, un représentant des gens de  
l'urbanisme à la Ville, monsieur David Duval, à répondre à la question de monsieur Blanchet. Et  
au besoin, Monsieur le Président, je compléterai.

1460

**M. DAVID DUVAL :**

Bonjour, Monsieur le Président. David Duval, urbaniste à la division de l'urbanisme de la  
Ville de Québec.

1465

Alors, pour répondre à la question, la Ville de Québec a récemment adopté un plan  
directeur d'aménagement et de développement, c'est un plan d'urbanisme, en fait, c'est le  
premier plan d'urbanisme pour la nouvelle Ville de Québec qui réunit les territoires de 13  
anciennes villes et l'ensemble des affectations du sol, donc les usages dominants vers lesquels  
on destine les différentes parties du territoire, a fait l'objet d'un examen et de réexamen dans le  
cadre de l'élaboration de ce plan directeur là. On appelle ça le plan directeur d'aménagement et  
de développement, le PDAD pour les intimes.

1470

Et c'est sûr que nous étions tout à fait au courant et très informés et très branchés  
également avec la Commission de la Capitale nationale sur l'ensemble du réaménagement du  
littoral. C'est d'ailleurs un secteur qui a été identifié comme un secteur particulier de planification

1475

au niveau du PDAD et des usages des vocations prédominantes ont été identifiés sur le territoire, sur l'ensemble du territoire et notamment, sur le territoire littoral.

1480 Et ce qu'on peut dire, grosso modo, c'est que les terrains qui sont situés au sud du chemin du Foulon ou au sud de la voie ferrée actuelle sont d'abord destinés à des fins récréatives. Ça pourrait permettre également certains usages autres, mais la vocation première de ces secteurs-là, c'est une vocation récréative.

1485 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Monsieur Duval, bon, hier soir, lorsque interrogé sur la base de la côte de l'Église, monsieur Des Rivières a dit : «Bon, bien là, il y a des choses qui sont en discussion, la Ville n'est pas forcément prête à répondre.»

1490 Je me souviens que, à l'époque, en tout cas, dans le dépliant, les premiers documents qui avaient été sortis pour le projet, il était question de développement domiciliaire ou, en tout cas, il y avait des blocs éventuellement du commercial de part et d'autre de la côte de l'Église en bas de la falaise. Là, vous nous avez parlé du sud du chemin du Foulon, donc est-ce qu'on doit  
1495 comprendre que... ça, c'est du côté du fleuve?

**M. DAVID DUVAL :**

Oui.

1500 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

On doit comprendre que, de ce côté-là, normalement, du bâti, il n'y en aurait pas ou dans...

1505 **M. DAVID DUVAL :**

Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

1510 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

... – ce n'est pas sûr, dans les autres usages, là, ça pourrait être quoi?

1515 **M. DAVID DUVAL :**

C'est ça. Il y a certains usages de types commerciaux, de types administratifs qui pourraient être permis s'ils sont conséquents avec la vocation première qui est une vocation récréative et tout ça sera à déterminer plus spécifiquement lors de l'élaboration ou la révision du zonage par l'arrondissement concerné, l'arrondissement Sainte-Foy Sillery.

1520 **M. MARC DES RIVIÈRES :**

1525 Marc Des Rivières. Juste en complément. Quand on parle d'usages complémentaires, on a une piste cyclable, alors on pourrait peut-être avoir un petit bâtiment dans lequel on aura un réparateur de vélos, dans lequel on pourrait peut-être offrir des services de restauration de façon minimum pour les gens qui fréquentent la piste cyclable, donc c'est un accessoire à la fonction récréative qui est prévue là.

1530 On a parlé du sud de la voie ferrée mais il y a, dans le fond, au nord de la voie ferrée, c'est ce que je vous disais hier, d'importants terrains, entre autres, à l'est où on a l'ancienne usine de filtration de Sillery. On a également, au nord, le garage municipal qui est en voie de désaffectation. Tous ces secteurs-là font actuellement l'objet d'une réflexion sur la façon dont on devra les redévelopper éventuellement.

1535 Alors, c'est possible que dans ces secteurs-là, il y ait des bâtiments qui se construisent. Mais au moment où on se parle, on n'a pas encore défini la nature des usages comme tels qui se feront là.

1540 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Merci. Tant qu'à vous avoir sous la main, Monsieur Duval et Monsieur Des Rivières, hier soir, il y a un participant qui était préoccupé par le déplacement des terrains de soccer vers les terrains de la côte Gignac, vers l'ouest. Dans l'étude d'impact, on sait que, pour l'instant, ce n'est pas conforme au règlement de zonage. Alors moi, j'aimerais savoir si c'est juste une formalité administrative ou si ça ne pose pas de problèmes dans la réalisation du projet que de revoir le zonage pour permettre ce transfert.

1550 **M. DAVID DUVAL :**

Alors, à l'heure actuelle, nous sommes dans une période, ce qu'un collègue appelle une période grise, c'est-à-dire que nous avons, comme je disais tantôt, élaboré un nouveau plan d'urbanisme, plan d'urbanisme qui, parfois, revoit les vocations attribuées à certains secteurs, j'ai mentionné également que l'ensemble de la bande au sud de la voie ferrée ou du chemin du Foulon est destiné à des fins récréatives.

1555 Le zonage actuel ne reflète pas nécessairement cette intention-là. Ce qu'il faut savoir, c'est que durant l'année qui vient, tous les arrondissements de la Ville de Québec devront revoir l'ensemble de leur zonage, donc leur grille de spécifications qui dit que tel usage est permis à tel endroit et pas tel autre usage, de façon à ce qu'il y ait conformité avec le plan directeur d'aménagement et de développement.

1560 À l'heure actuelle, le plan directeur d'aménagement et de développement crée l'obligation de conformité vers ces règlements-là, mais il y a un délai d'un an à l'intérieur duquel les gens doivent travailler à revoir leur réglementation de zonage.

1565

1570 Toutefois, s'il y avait demain matin un amendement au règlement de zonage qui est fait pour, par exemple, autoriser un terrain de soccer à un endroit où il n'est pas autorisé, il y aurait obligation immédiate de conformité, c'est-à-dire que cet amendement-là devrait respecter les prescriptions du plan d'urbanisme, du plan directeur d'aménagement et de développement qui prévoit des usages, comme je disais tantôt, à vocation récréative dans l'ensemble de ce secteur-là. Donc, le soccer, un terrain de soccer est tout à fait en conformité avec ce type d'affectation-là.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Des Rivières.

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

1580 Oui. Juste en complément, c'est que la Commission de la Capitale a déposé, auprès de la Ville, une demande de modification au zonage et la Commission a été avisée que la Ville était, en principe, favorable à ça. Il reste la mécanique légale associée au changement de façon à autoriser de façon spécifique l'usage en question.

1585 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

1590 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1595 D'autres questions, Monsieur Haemmerli?

1600 Moi, Monsieur Blanchet a mentionné tout à l'heure, je ne sais pas si c'est pour l'urbanisme, mais je suppose, mais il a mentionné dans sa présentation les poteaux puis les fils électriques et je sais que, à un moment donné, la Ville de Québec avait proposé des mesures de... à commencer l'enfouissement de ces installations. Est-ce qu'il y a quelque chose qui est prévu, qui pourrait venir bénéficier la vue des résidents riverains du projet?

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

1605 La réponse est oui. Je vais inviter monsieur Peter Murphy, qui est architecte à la division du design, pour répondre à votre question.

**M. PETER MURPHY :**

1610 Oui. Bonjour, Monsieur le Président.

1615 La Ville de Québec, il y a deux ans, a déposé une demande de subvention pour l'enfouissement des fils à Sillery, pour le secteur de l'arrondissement historique entre le chemin Saint-Louis puis incluant le chemin du Foulon sur une longueur d'environ 2-3000 kilomètres. Malheureusement, ce programme a été fermé au ministère des Ressources naturelles, donc pour l'instant, on n'a pas de subvention pour l'enfouissement des fils.

1620 Sauf qu'on a l'intention de poursuivre d'autres possibilités pour enfouir les fils dans le secteur du chemin du Foulon entre la côte de l'Église puis la côte Gilmore. Mais pour l'instant, on n'a pas de programme qui pourrait nous permettre de financer l'enfouissement adéquatement.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Merci. Donc, j'ai compris qu'il y a toujours un engagement à poursuivre ce concept?

**M. PETER MURPHY :**

Oui.

1630 **M. MARC DES RIVIÈRES :**

1635 Et j'ajouterais, Monsieur le Président, que nous avons déposé de nombreuses demandes pour plusieurs secteurs et il n'y a qu'actuellement, à ma mémoire, un ou deux secteurs où on a obtenu une réponse positive. Dans bien des cas, les programmes ont été abandonnés, comme le disait monsieur Murphy, et dans d'autres cas, nous sommes en attente d'une réponse du ministre des Ressources naturelles.

**LE PRÉSIDENT :**

1640 Merci, Monsieur Murphy.

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1645 Ça, c'était ma première question.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Deuxième.

1650 **M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1655 Alors, pour compléter là-dessus, j'apprécierais simplement répéter l'importance que les gens attachent au maintien de la vue sur le fleuve et, accessoirement, éviter autant que possible la construction de bâtiments ou d'immeubles qui viennent obstruer la vue éventuellement.

Alors, pour passer à ma deuxième question, je ne suis pas seulement qu'un résident, mais aussi un sportif et je n'aime pas seulement voir le fleuve mais l'utiliser à l'occasion.

1660 Je suis véliplanchiste puis depuis une dizaine d'années, j'utilise déjà aussi ce qui était l'ancien dépotoir, ce qui est devenu le parc de la jetée, l'ancien dépotoir à neige, simplement, et qui est devenu le parc de la jetée pour point d'accès à certaines périodes de l'année, en particulier dès la fonte des glaces puis aux mois d'octobre et novembre, quand c'est fermé, à la Baie de Beauport, parce que là-bas, ils ferment de bonne heure ou ils rouvrent un peu tard à mon goût. Alors ça, c'est mon cas personnel.

1665 Mais il y a aussi d'autres personnes qui utilisent le site en kayak, et j'en ai vu, il y a des gens aussi qui font de la compétition de canot sur glace, qui s'exercent sur le fleuve et qui partent de cet endroit à l'occasion, je n'ai pas dit fréquemment tous les jours l'hiver mais quand même, j'ai été témoin visuel de ça aussi.

1670 Alors, en considération de tout ça, j'aimerais avoir des précisions concernant les possibilités d'accès. Mettons, on arrive en automobile, à un moment donné, avec notre stock, que ce soit équipement de planche ou n'importe quoi d'autre ou même un kayak sur l'auto, les possibilités de stationnement à proximité de la jetée du parc... pas la jetée du parc mais du parc de la jetée, pour transborder, pour enlever notre équipement, le mettre sur le site et ensuite le remettre dans la voiture de façon sécuritaire.

1675 Hier, je sais que j'ai vu des aires de stationnement, comment c'était présenté, c'était très bien. J'aimerais peut-être qu'on rafraîchisse la mémoire là-dessus, sur les possibilités de stationnement à proximité du parc de la jetée.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Simard.

1685

**Mme DIANE SIMARD :**

1690 Oui, c'est ça, j'aurais une question, Monsieur le Président. C'est à savoir d'identifier ce que monsieur appelle le parc de la jetée pour qu'on sache bien si on est encore à l'intérieur de la zone d'intervention.

**LE PRÉSIDENT :**

Je crois que c'est en bas de la côte de l'Église.

1695

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

Oui, oui. Regardez, la côte de l'Église et la continuité de ça.

1700

**M. JOHN HAEMMERLI :**



C'est le replat qui est en bas de votre giratoire sur le bord du fleuve.

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1705

C'est ça, c'est ça, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1710

C'est ça.

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1715

C'est là qu'on monte la voile ou qu'on dépose des équipements, n'importe quoi.

**Mme DIANE SIMARD :**

Alors, monsieur Lestage va répondre à cette question.

1720

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. RÉAL LESTAGE :**

1725

En fait, pour l'instant, il n'y a pas d'intervention de prévue comme telle dans ce secteur-là qui a fait l'objet d'un réaménagement il y a quelques années, si je ne me trompe pas. Il y a déjà des empilements de pierre plus architecturés qui permettent de descendre au niveau du fleuve, mais pour l'instant, il n'y a pas d'intervention de prévue dans cette zone-là du projet spécifiquement.

1730

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

Pas de d'intervention que celle qui existe déjà, là, mais c'est surtout pour stationner la voiture et descendre de façon sécuritaire qui me préoccupent.

1735

**M. RÉAL LESTAGE :**

En fait, ce qu'on a plutôt prévu à l'intérieur du projet, c'est du côté du quai Irving, ce qu'on présentait hier, c'est-à-dire qu les facilités en termes de stationnement, de pavillon d'accueil vont être plus élaborées à ce niveau-là puisqu'on est dans la zone d'intervention du projet comme tel.

1740

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1745 C'est parce que aussi je me demande s'il serait possible d'avoir une aire de stationnement à cet endroit-là, à proximité du parc de la jetée.

**LE PRÉSIDENT :**

1750 Je prends ça comme étant la même question.

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

C'est la même question.

1755

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que je pense que c'est ça que vous cherchiez dès le début.

1760 **M. RÉAL LESTAGE :**

Mais vous parlez toujours au niveau de la jetée comme telle, là, donc...

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1765

Oui. Pour ne pas avoir à marcher deux kilomètres avec le stock.

**M. RÉAL LESTAGE :**

1770 Parce que, en fait, au niveau de la jetée au pied de la côte comme telle, il n'y a pas d'interventions ou d'infrastructures de stationnement ou de débarcadère qui sont prévues mais c'est vraiment du côté du quai Irving où ce sera plus élaboré.

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1775

Ça fait qu'on ne pourrait pas descendre notre équipement à partir de cet endroit-là, selon les plans actuels?

**M. RÉAL LESTAGE :**

1780

Selon les plans actuels, il n'y a pas de facilité prévue.

**LE PRÉSIDENT :**

1785 Adressez les questions...

Je crois qu'il y a eu une réponse à la question pour le moment. Mais nous avons une personne ressource dans la salle qui pourrait peut-être commenter, madame Émie Labrecque.

1790 Je crois qu'elle est là. Est-ce que vous auriez quelque chose à ajouter, s'il vous plaît? Présentez  
votre association, Madame Labrecque, s'il vous plaît.

**Mme ÉMIE LABRECQUE :**

1795 Oui. Moi, je fais partie de la Fédération québécoise du canot et du kayak, c'est  
sensiblement un regroupement d'adeptes de canoteurs et de kayakistes de mer. Et puis je  
travaille, je coordonne le projet de sentier maritime du Saint-Laurent. Et puis, entre autres, ce  
site-là avait été identifié par les bénévoles pour que ce soit un site potentiel pour le sentier  
maritime. Et puis on avait soulevé aussi l'intérêt d'avoir soit des stationnements du côté sud du  
1800 boulevard ou un lieu de débarcadère pour ne pas que les gens aient à traverser le boulevard  
avec leur embarcation. C'est vraiment... c'est la meilleure solution.

**LE PRÉSIDENT :**

1805 Est-ce que vous avez préparé un projet en ce sens-là?

**Mme ÉMIE LABRECQUE :**

Oui, oui, j'avais une petite présentation, même, sur le PowerPoint.

1810 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez peut-être le faire avant la pause-café.

**Mme ÉMIE LABRECQUE :**

1815 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

1820 Vous êtes prête?

**Mme ÉMIE LABRECQUE :**

Sur cet ordinateur-là?

1825 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1830 **Mme ÉMIE LABRECQUE :**

O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

1835

Ça vous va?

**M. JEAN-YVES BLANCHET :**

1840

Oui. Merci beaucoup.

**Mme ÉMIE LABRECQUE :**

1845

Par contre, pour changer... ah, O.K. Alors, on nous avait demandé de présenter brièvement le projet de sentier maritime puis de voir un peu quels étaient les aménagements qui pourraient intéresser ce genre de clientèle. Alors, le projet de sentier maritime, c'est vraiment de concevoir une voie navigable mais spécifiquement pour des petites embarcations comme les kayaks de mer.

1850

L'idée, ce n'est pas de faire un sentier balisé sur l'eau avec des indications, tout ça, c'est vraiment de créer un réseau de sites puis à l'intérieur, qu'on peut retrouver des mises à l'eau, des arrêts d'urgence, des aires de repos, des services d'hébergement. L'idée, c'est de regrouper cette information-là puis la mettre sur des cartes parce que présentement, c'est mal connu, ces sites-là, les gens vont un peu n'importe où puis ils n'ont pas nécessairement l'autorisation d'y aller. Ça fait que l'idée, c'est d'avoir des autorisations avec les propriétaires riverains pour que les gens puissent les utiliser.

1855

1860

Ça fait que les objectifs rejoignent pas mal ceux de la promenade, c'est-à-dire de mettre en valeur le Saint-Laurent, le rendre plus accessible, aussi prévenir la détérioration des milieux naturels parce qu'à certains endroits, les gens débarquent sans savoir quel impact ils peuvent avoir sur l'environnement; ensuite, de favoriser la sécurité des usagers parce que dans le secteur, entre autres, ici au niveau des conditions de navigation, le trafic maritime constitue une problématique majeure.

1865

Également, on veut favoriser des relations harmonieuses entre les usagers puis les propriétaires riverains justement en négociant des ententes avec eux.

1870

Et puis on veut améliorer les services offerts aux plaisanciers en général, que ce soit des kayakistes ou d'autres petites embarcations. Puis on ne se le cache pas, on veut aussi... on est conscient que le kayak de mer, ça augmente environ de 10 % par année et puis on reconnaît que c'est une nouvelle source de visibilité puis de retombées économiques pour l'industrie récréotouristique, ça fait qu'on veut aider à encadrer l'activité pour que ça se fasse de manière respectueuse puis, en même temps, que les gens puissent profiter de faire une activité de plein air.

1875

Ça fait que comment ça fonctionne, le développement du sentier maritime? C'est assez récent, c'est un projet communautaire, ce sont des bénévoles qui se sont regroupés pour le

mettre en place. L'idée, c'est de couvrir tout le Saint-Laurent, c'est-à-dire 2 500 kilomètres de rive.

1880

Le développement se fait en différents tronçons qui se nomment des routes bleues puis la Fédération, elle, qu'est-ce qu'elle fait là-dedans, c'est de supporter le développement de ces routes bleues là, le travail aussi de nombreux partenaires en région. Et dans le secteur ici, c'est nous qui coordonnons même le développement étant donné la proximité de nos bureaux.

1885

Alors ici, on a une idée de l'état d'avancement des routes bleues du sentier maritime du Saint-Laurent. La première route bleue qui est ouverte, c'est celle en bleu, la route bleue du sud de l'estuaire qui débute à Berthier-sur-Mer et se termine aux Méchins. La suivante qui va être ouverte l'été prochain, c'est la route bleue des baleines sur la Côte-Nord. On a une étude de faisabilité qui est en cours en Gaspésie. Et également, la route bleue Québec-Chaudière-Appalaches qu'on a débutée l'été dernier.

1890

On a eu du financement pour le premier secteur qui est la rive-sud de Saint-Vallier à Leclercville et on a fait une étude de faisabilité, on identifie les sites, on négocie avec les propriétaires. Et puis l'été prochain, on prévoit faire la même chose pour les secteurs de l'Île-d'Orléans et de la rive-nord entre le Cap-Tourmente et Grondines.

1895

Alors, nous, le projet de la promenade nous intéresse énormément, c'est sûr, parce qu'à Québec, les sites potentiels ne sont pas si nombreux que ça alors que nos objectifs, c'est vraiment d'avoir au moins un arrêt d'urgence aux cinq kilomètres puis une possibilité d'hébergement à tous les 15 à 20 kilomètres parce que, éventuellement, ça va vraiment couvrir tout le Saint-Laurent, les gens qui vont pouvoir le faire avec plusieurs jours successifs, ça fait que c'est vraiment dans cet ordre d'idée-là qu'on a mis nos objectifs.

1900

Alors, on a déjà fait un... on a relevé quelques sites potentiels. Il y en a qui sont déjà utilisés aujourd'hui. À l'ouest des ponts, on a le parc nautique de Cap-Rouge qui est très utilisé comme un site de mise à l'eau, le parc de la plage Jacques-Cartier qui est plus utilisé peut-être comme une aire de repos.

1905

Mais de l'autre côté des ponts, il n'y a pas énormément de sites présentement mais on sait que... bien, il y a beaucoup de projets qu'on parle présentement, qui pourraient être intéressants. Bon, il y a justement le projet de la station Victoria. Je vais en parler un petit peu plus tantôt, ce qu'on a recommandé comme aménagement. Le parc public en bas de la côte de l'Église, bien, en fait, c'est le parc dont le monsieur parlait tout à l'heure, le parc de la jetée. On sait qu'il est utilisé présentement puis que le stationnement cause un peu un problème à cause des embarcations pour que les gens puissent débarquer du côté sud.

1910

1915

Ensuite, il y avait d'autres sites qui, éventuellement, présenteraient un potentiel intéressant, comme le quai Frontenac, le Yacht Club de Québec, l'anse au Foulon et l'anse Brown.

1920

La carte que vous avez vue, c'est un peu ce que les usagers du sentier peuvent avoir pour pouvoir découvrir les différents sites.

1925            Alors, au niveau de la station Victoria, ce qu'on a proposé, ce serait vraiment d'avoir une mise à l'eau parce que la mise à l'eau du côté est de Québec, il n'y en a pas une officiellement. Il y a le parc de la jetée qui en a quelques-uns qui y vont sinon ça va jusqu'à la Baie de Beauport, ça fait que ça ne respecte pas beaucoup les distances.

1930            Alors, à la station Victoria, on avait prévu peut-être faire un site de mise à l'eau. Ça dépend toujours de c'est quoi sont nos priorités. Il peut toujours y avoir une rampe de mise à l'eau en béton qui est plus coûteuse à entretenir et à construire, mais nous autres, habituellement, on suggère plus des infrastructures légères, comme on peut voir sur la photo à droite, la rampe qui est en bois et puis ça, c'est un site... souvent, les kayakistes, ils n'ont pas besoin de rien d'élaboré.

1940            Quand il y a une plage, ils vont sur la plage, il suffit d'avoir un sentier mais lorsqu'il y a un enrochement, bien, il peut y avoir une rampe comme on voit sur l'image, elle peut avoir un mètre de large environ, comme ça, ça permet de descendre avec un kayak facilement, même un canot, pour les gens qui font du canot de glace, des choses comme ça.

1945            Ce qu'on propose aussi, c'est que quand il y a un enrochement, ce n'est pas pour rien, il y a des vagues l'hiver, il y a des glaces, ça fait que si c'est possible, ce type de petite infrastructure pourrait être temporaire et enlevée durant l'hiver pour pas que ce soit détruit par les glaces. Parce que, avec les partenaires sur le terrain, on a vraiment regardé le potentiel. Quand les grandes marées montent jusque là, ça peut être détruit après une seule saison.

1950            Au niveau du stationnement, comme je disais tantôt, c'est préférable que ce soit du côté sud du boulevard Champlain pour éviter que les gens... pour des questions de sécurité, pour éviter que les gens doivent... traversent le boulevard Champlain avec leur embarcation, ce n'est pas toujours très léger, ces embarcations-là, et puis si ce n'est pas possible, bien, des espaces réservés pour les usagers, ce serait intéressant, pour que les gens puissent, à la limite, débarquer leur embarcation, là, pour pas qu'ils aient à traverser de l'autre côté.

1955            Ensuite, si on veut que ça devienne un peu un outil, un moteur, une vraie station récréotouristique, bien, c'es le *fun* si les gens pourraient débarquer puis profiter aussi des environs.

1960            Alors, un support à kayak, ça demeure intéressant pour entreposer les embarcations. C'est sûr que, étant donné le prix des embarcations, les propriétaires ne veulent pas les laisser sans surveillance comme ça; ça fait qu'il faut qu'ils aient la possibilité de les barrer.

1965            Alors, ça peut être un simple œillet, comme on voit sur le... il y a un support à kayak à gauche, là, sur la photo. Ça peut être un simple œillet qui est installé sur le support, ils passent un câble là-dedans puis ça suffit. Ce type de support-là, il y en a, entre autres, au parc nautique de Cap-Rouge.

1970 Puis les gens, ils louent à la clientèle locale, les gens de Québec qui veulent faire juste un tour durant la journée. Et puis ce serait aussi possible de louer puis ils paient un abonnement pour la saison, pour laisser leur embarcation là. Mais aussi, c'est possible de le faire, de laisser leur embarcation pour les gens qui feraient le sentier en longueur. C'est sûr que comme ça, bien, ils pourraient s'arrêter, ils pourraient profiter de la place puis même, s'ils veulent coucher, on sait bien que les gens, ils ne pourront pas coucher sur le bord du quai Irving, c'est qu'ils vont pouvoir arrêter et laisser leur embarcation puis s'appeler un taxi ou aller coucher à d'autres endroits en ville.

1975  
1980 Alors, l'idée avec cet aménagement-là, c'est de respecter les dimensions de ce type d'embarcation, un minimum de 4 mètres quand c'est un solo, 8 mètres quand c'est un tandem, c'est pas mal le maximum, puis peut-être prévoir environ 15 emplacements parce que, bon, une dizaine d'emplacements pour la clientèle qui... entre 5 et 10 emplacements pour la clientèle locale puis peut-être un peu prévoir s'il y a des gens de l'extérieur qui viennent et puis qui arrêteraient à cet endroit-là.

1985 Il y a quelque chose aussi que les adeptes ont souligné, qui serait intéressant, c'est les casiers mais pour entreposer l'équipement au complet. C'est sûr que ce n'est pas les mêmes coûts, on est conscient, mais c'est sûr que c'est plus pratique parce qu'ils peuvent entreposer leurs pagaies, l'équipement de sécurité, leurs vestes de sauvetage, tout ça, puis c'est plus sécuritaire durant la nuit.

1990 Mais ici, on aurait la possibilité de l'intégrer au pavillon, mais c'est à voir si... ce qui est intéressant, c'est d'avoir la possibilité de laisser une embarcation, ce n'est pas nécessairement une ou l'autre des... ça dépend toujours des coûts puis des priorités qu'on a à mettre sur le projet.

1995 Puis, bien, quand on a parlé du pavillon multifonctionnel, bien, il y a certains petits services qui seraient toujours pratiques aux gens, aux usagers dans ces... aux usagers du sentier, comme une carte de la région s'ils débarquent là, de savoir un peu où ils sont, une table des marées parce que dans ce secteur-là, bien, c'est important de toujours vérifier les marées, de planifier en conséquence et puis un numéro pour un taxi, justement, pour pouvoir téléphoner puis aller se ravitailler ou se restaurer à un autre endroit, puis s'il y avait des transports en commun éventuellement, l'horaire des transports, douches, toilettes.

2000  
2005 C'est toutes des choses que les gens ont souligné que ce serait intéressant d'avoir au sein de certains sites du sentier. On sait que c'est des choses qui... il y a beaucoup de choses mais des fois, c'est juste un site qui présente plusieurs petits services comme ça puis c'est très apprécié.

2010 Ça fait que, en terminant, s'il y en a qui veulent avoir plus d'information là-dessus, j'ai laissé des documents aussi en arrière et puis on a un site Internet, on parle du projet.

Et puis en terminant, je voudrais dire que c'est vraiment un projet que c'est les gens du milieu qui ont mis en place puis nous autres, on est en appui à leur travail. Puis la preuve, c'est que j'ai plein de belles photos pour ma présentation, mais c'est tous des bénévoles qui me les ont fournies, ça fait que je voulais les remercier.

2015

**LE PRÉSIDENT :**

C'est à moi de vous remercier. Je ne sais pas si madame Simard, vous avez un commentaire.

2020

**Mme DIANE SIMARD :**

J'aimerais demander à monsieur Lestage d'expliquer un petit peu quels sont les aménagements prévus le long du quai Irving, justement, parce qu'on a pris en considération cette demande-là et on aimerait rapidement vous expliquer où en est rendu le projet au niveau de son développement.

2025

**M. RÉAL LESTAGE :**

Alors, comme on a dit hier, bien, on est à l'étape préliminaire mais, effectivement, on a pris en considération la plupart des demandes de programmes qui ont été mentionnées dans la présentation.

2030

D'abord, au niveau du quai Irving qui sera le secteur, je dirais, privilégié pour ce type d'activités là, ce qui est prévu d'abord, c'est l'aire de débarcadère au niveau des kayaks, de façon à ce que les gens n'aient pas à traverser le boulevard avec le kayak. Il y a donc cette zone qui va être réservée pour ces fins-là avec un aménagement qui va permettre le transport des kayaks jusqu'à un quai intermédiaire dans cette portion-là, qui va être doté d'un point d'eau pour les gens qui veulent rincer le kayak, et cetera, après coup.

2035

Et éventuellement, il y a la descente jusqu'à la plage naturelle qui est déjà là. Pour l'instant, la descente, on l'envisage plus avec un enrochement architecturé, des grands plateaux bas qui sont permanents plutôt qu'un ouvrage de bois plus léger qu'il faut enlever et remettre, ça nous apparaissait plus compatible avec l'esprit du lieu, mais c'est des discussions qu'on pourra avoir avec les gens qui sont spécialisés dans ce domaine-là pour s'assurer que ce qu'on fait est viable en termes de fonctionnement.

2040

En ce qui concerne le pavillon d'accueil, on veut ce pavillon-là comme étant un pavillon polyvalent, donc qui sert pour les gens de kayak mais qui sert aussi pour d'autres clientèles éventuellement. Alors, le programme n'est pas définitif pour l'instant au niveau du bâtiment polyvalent, on va faire ça dans les prochaines semaines et on aura à intégrer les différentes fonctions. Il y a des toilettes, évidemment, qui sont prévues. Évidemment, quand on intègre les douches, c'est un autre niveau d'entretien qui doit être considéré et ça, il y a des discussions à finaliser au niveau programmatique; pour l'instant, les douches ne sont pas prévues au niveau du bâtiment comme tel.

2045

2050

2055



2060 Peut-être un mot sur la question qui m'a été posée tantôt. Je ne sais pas si on peut avoir la diapositive des zones de stationnement en bleu au niveau du secteur de la jetée. On est plutôt... juste... bien, on est arrivé... non, va pas trop vite, c'est ici, la 52.

2065 Alors, par souci éventuellement et dans l'optique éventuellement de satisfaire à une clientèle qui utilise déjà ce secteur-là, on pourrait peut-être envisager éventuellement que cette zone de stationnement là puisse aussi, en partie, être utilisée comme zone débarcadère au niveau kayak et il y a un trottoir, évidemment, qui est prévu tout le long, qui pourrait être une des possibilités en aménagement complémentaire, je dirais, par rapport à l'activité dominante kayak qui est prévue au quai Irving.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2070 Monsieur Lestage, hier soir, monsieur Bertrand nous a parlé de l'installation possible d'épis, enfin, que vous étiez prêt à évaluer la chose. Si je me fie à une lettre que vous avez adressée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au mois d'août de cette année, ces épis seraient à la station du jardin, donc précisément dans la région des trois zones de stationnement bleues. Est-ce que ces épis-là pourraient être utilisés  
2075 également pour des points de mise à l'eau des embarcations légères plutôt que le parc de la jetée?

**M. RÉAL LESTAGE :**

2080 C'est une idée intéressante. Je pense que, effectivement, on pourrait utiliser... dépendamment de la morphologie de ces épis-là, ça pourrait servir, effectivement, comme élément de mise à l'eau. L'idée étant que, en faisant ces épis-là, on crée des grèves, éventuellement, donc ça devient pertinent et approprié pour ce type d'activités là.

2085 Je vous rappelle que la partie du projet pilote dont il a été question hier avec monsieur Bertrand se ferait dans cette portion-là du projet, donc entre le pied de la côte de l'Église, le secteur de la jetée, et sur environ les 300 à 400 premiers mètres dans cette zone-là. Donc, ça pourrait devenir effectivement une zone plus naturelle, mais sans services comparativement aux services qui vont être offerts au niveau du quai Irving, au niveau du bâtiment.

2090 Peut-être un dernier commentaire sur l'entreposage, je dirais, peut-être pas permanent mais l'entreposage sur les supports, en fait, que vous avez présentés. Je pense que ça peut être un élément intéressant.

2095 Ce qu'on vise, dans ce projet-là, c'est le plus d'animation possible, alors on veut qu'il y ait le plus de gens qui fréquentent ce secteur-là, donc on aura à travailler pour offrir des facilités appropriées. Ça ne m'apparaît pas un élément très lourd en termes de programme, ce sera à discuter en finale avec les gens de la Commission et intégrer ça dans le budget global.

2100 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2105 Monsieur Lestage, une petite dernière. Vous avez un pavillon de prévu puis vous avez différents équipements, vous avez privilégié le quai Irving, entre autres, parce qu'à l'époque, j'imagine, mais vous allez me le confirmer, il y avait aussi un projet de navette fluviale. Là, le projet, il est mis... peut-être pas mis de côté mais il est en attente. Est-ce qu'à ce moment-là, votre priorité demeure quand même au quai Irving ou est-ce qu'on pourrait envisager des installations pour les embarcations légères qui seraient situées ailleurs qu'au quai Irving?

2110 **M. RÉAL LESTAGE :**

D'abord, il faut dire que ce n'était pas nécessairement en corrélation avec la navette fluviale, c'est qu'il existe déjà là une plage naturelle parce que le quai Irving est un épi qui est déjà présent, donc on s'est dit, on va se servir effectivement de cette zone-là.

2115 Au niveau du projet de la navette fluviale, comme madame Simard l'a souligné hier, au niveau des plans et devis, on intègre dans la structure du quai, déjà, les éléments d'attache des pontons inférieurs, donc il y a eu des études qui ont été faites à ce niveau-là, donc la structure va être prévue pour ça. Et au niveau du bâtiment aussi, il y a une zone qui est réservée pour la billetterie, éventuellement.

2120 Donc, je pense que la question de la navette, c'est une question temporelle dans un projet, évidemment, qui va être inscrit pour une période importante. Alors, ce n'est qu'un délai, je pense, dans la vie globale du projet. Mais pour les kayaks, c'est la plage naturelle qui a été le premier facteur de localisation au quai Irving, d'abord.

2125 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Simard.

2130 **Mme DIANE SIMARD :**

2135 Est-ce qu'on a terminé sur cette question, Monsieur le Président? Je voulais juste vous mentionner que nous serions prêts pour la présentation que nous avons annoncée avec monsieur Michel Robitaille tout à l'heure, quand vous serez prêt.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Ce sera après la pause. Madame Labrecque, nous vous remercions encore une fois.

2140 **Mme ÉMIE LABRECQUE :**

Oui. Bien, je voulais dire, en fait, que, bien, ça convient parfaitement aussi, le fait que c'est déjà un site qui est ensablé puis, dans le cadre du sentier maritime, c'est vraiment d'utiliser

2145 ce qui existe déjà puis qu'on veut garder ça... qu'on ne veut pas nécessairement créer plein d'infrastructures, ça fait que c'est parfait, ça convient parfaitement.

**LE PRÉSIDENT :**

2150 Merci beaucoup. On reviendra peut-être à cette question d'accès au fleuve pour d'autres types d'embarquements. Mais pour l'instant, on clôt ce sujet-là et on va prendre notre café, une pause-café de 15 minutes. Et si vous voulez intervenir, il y a toujours le registre qui est ouvert en arrière de la salle. Merci.

2155 **14 h 57 – SUSPENSION DE L'AUDIENCE**

**15 h 20 – REPRISE DE L'AUDIENCE**

**LE PRÉSIDENT :**

2160 Bon, mesdames et messieurs, on va continuer cette séance. La Commission de la capitale nationale m'a avisé qu'il y a un de leurs experts sur la question de sécurité routière, fonctionnement de la giratoire ainsi de suite qui est avec nous et qui ne sera pas disponible ce soir et donc, j'aimerais inviter madame Simard à le présenter puis on va poursuivre ces questions.

2165 Il y a trois personnes qui sont maintenant inscrites comme intervenants, mais nous aurons le temps de vous prendre immédiatement après. Madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

2170 Oui, Monsieur le Président, merci. Alors, la personne qui va présenter donc cet exposé est monsieur Michel Robitaille qui est ingénieur en circulation et sécurité routière. Toutefois, l'exposé va commencer avec quelques commentaires de monsieur Réal Lestage et monsieur Robitaille va poursuivre.

2175 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Lestage.

2180 **M. RÉAL LESTAGE :**

2185 Rapidement, par rapport au plan d'ensemble, il y a toujours eu la volonté évidemment dans le projet d'avoir une porte d'entrée de part et d'autre du projet. Donc, il y avait d'abord un objectif d'aménagement, c'est-à-dire qu'au quai Irving et à la côte de l'Église, qu'il y ait des éléments significatifs qui annoncent effectivement l'entrée et la présence du nouveau projet de la Promenade Samuel-De Champlain.

Évidemment, ce sont des objectifs qui se sont inscrits en synergie, après coup, avec des orientations en matière de transport et circulation qui est l'idée d'avoir des éléments signaux autoexécutoires qui permettent de ralentir la circulation dans le tronçon d'aménagement.

Alors, monsieur Robitaille va préciser les modalités techniques des aménagements proposés.

**M. MICHEL ROBITAILLE :**

Michel Robitaille, Monsieur le Président. Bien, comme monsieur Lestage vient de le mentionner, en fin de compte les deux éléments que l'on propose aux accès pour marquer le projet, on avait le giratoire et aussi l'exécutoire, c'est-à-dire l'atténuateur d'impact à l'approche ouest et le giratoire à l'approche est.

Quand on parle d'un carrefour giratoire, on peut faire un petit historique assez rapide, c'est que ce sont des éléments qui... ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on retrouve ce genre de carrefour là. Donc, dans les années 70, on en avait ici au Canada, au Québec, on appelait ça... c'était le nom de rond-point, mais au fur et à mesure, on s'est aperçus que la sécurité et aussi la capacité de ces éléments-là pouvaient être améliorées et pouvaient être aussi augmentées.

Donc, c'est pour ça qu'éventuellement, il y a eu des principes qui ont vu le jour, entre autres, principe pour réduire la vitesse des déflexions. Si on regarde ici sur l'écran, les déflexions, quand on s'en vient en circulation, donc on force les gens à ralentir, donc on leur crée une déflexion naturelle de manière à ce que les gens puissent ralentir leur vitesse de façon à négocier le giratoire aux vitesses qui sont prescrites. Normalement, lorsqu'on négocie notre giratoire, on voit normalement la vitesse, ça varie de 25 à 35 kilomètres à l'intérieur du giratoire même.

L'autre principe qui a été ajouté, c'est aussi la priorité dans l'anneau. Donc, les gens qui circulent autour de l'anneau central ont la priorité par rapport à ceux qui entrent dans l'anneau. Donc, de quelle manière on obtient cette priorité-là? C'est tout simplement, les gens qui entrent dans l'anneau, ils ont tout simplement à faire un céder. Donc, ils cèdent le passage à ceux qui circulent à l'intérieur.

O.K. Donc, ce sont les deux grands principes. Ces éléments-là, entre autres, les carrefours giratoires vont nous permettre, entre autres, de réduire la vitesse. Pourquoi c'est un élément essentiel pour réduire la vitesse? Parce qu'entre autres, si on regarde comparativement à un carrefour traditionnel, un carrefour traditionnel avec un feu de circulation, donc, quand le feu tombe au jaune, bien souvent qu'est-ce qui se produit, les gens qui sont à une certaine distance vont accélérer et vont passer sur le feu rouge ou un jaune avancé. Tandis qu'au niveau du giratoire, ces éléments-là, on ne les retrouvera pas.

Il y a aussi l'autre élément, c'est qu'au niveau d'un feu de circulation, les gens sont obligés d'arrêter, donc quand ils repartent, à ce moment-là, bien souvent ils vont accélérer pour essayer de reprendre le temps perdu. Tandis qu'avec un giratoire, les gens ralentissent

2235 naturellement et bien souvent, leur vitesse étant donné, s'il n'y a personne dans l'anneau, leur vitesse ne sera pas de zéro, mais ils vont être capables ... être en mesure de pouvoir négocier le giratoire en toute sécurité, selon les vitesses qui sont indiquées au niveau du giratoire.

2240 Donc, ce sont des éléments qui sont sécuritaires aussi parce qu'à l'intérieur de ça, on réduit énormément le nombre de points de conflit par rapport à une intersection conventionnelle. Points de conflit, lorsqu'il y a deux mouvements de véhicules se croisent ou s'entrecroisent, donc au niveau de la sécurité, ça augmente la sécurité à l'intérieur de notre giratoire.

2245 Donc, si on regarde au niveau du Québec, ce n'est pas le premier qui va être construit. Au niveau du Québec, si on fait un petit historique, on a une cinquantaine, sinon une soixantaine, actuellement de giratoires de construits. On en retrouve à Val-d'Or, Montréal, Mont-Tremblant, Ville Saint-Laurent et aussi sur l'Île-des-Sœurs. Ici, à Québec on en a sur le boulevard Sainte-Année, des petits îlots de... des petits giratoires et on va avoir, éventuellement, celui-ci.

2250 Celui-ci actuellement, il n'est pas tout à fait complété, on est encore en conception puis en discussions avec le Ministère concernant également pour la sécurité des piétons. De quelle manière les piétons vont circuler? Si on regarde... on peut regarder en fin de compte la façon dont on circule à l'intérieur de l'anneau.

2255 Donc, à l'intérieur du giratoire, la circulation se fait toujours dans le sens anti-horaire autour de l'anneau central. O.K. Et donc, ce qui est privilégié, comme on a dit tout à l'heure, c'est ceux qui sont à l'intérieur du giratoire puis qui ont la priorité de passage, par rapport à ceux qui veulent entrer.

2260 Si on regarde au niveau des piétons, concernant les piétons, la traversée des piétons et des cyclistes – tout à l'heure, je parlais aussi avec monsieur Sauvé, je pense, qui a posé la question sur les giratoires et il mentionnait que lui, d'après les notes qu'il avait, il y avait 12 % de circulation lourde sur le boulevard. En réalité, bien nous autres d'après les comptages qu'on a faits puis des... pas qu'on a faits, mais qu'on a obtenus du Ministère, en l'an 2000, on retrouve environ de 3 à 4 % de trafic lourd sur le boulevard Champlain actuellement, dans notre secteur qui est situé dans notre zone d'étude.

2270 O.K. Puis par la suite, le trafic... le trafic, en fin de compte, au niveau de la circulation, si on regarde un petit peu au niveau de la circulation avant d'arriver sur les piétons, on retrouve dans le secteur à l'étude environ 19 000 véhicules par jour et ce 19 000 véhicules-là, c'est concentré surtout sur quatre heures, environ, 50 % de la circulation se présente sur quatre heures de la journée, soit deux heures le matin et deux heures en fin de journée. Puis les fins de semaine, le trafic diminue d'environ 30 à 40 % les samedis et les dimanches. Et par rapport au trafic lourd, le trafic lourd est de l'ordre de 1 à 1,5 % ces journées-là.

2275 Donc, la manière dont on veut faire opérer pour les piétons au carrefour giratoire, donc on aurait deux traverses de piétons, une qui est située à l'approche nord, O.K., identifiée par le numéro 3, et aussi celle qui est située à l'approche ouest qui est identifiée par le numéro 2. La

numéro 1, en fin de compte, c'est tout simplement un feu qui va arrêter les véhicules pour ne pas congestionner le giratoire lorsqu'il y aura une demande de piéton qui sera enregistrée.

2280           Donc ça, ça va être la circulation normale, c'est-à-dire il y a les piétons qui... normalement les piétons sont rouges et le feu est vert, de manière à ce que... puis ça, normalement la distance entre le feu de piétons et la ligne du céder de passage, au niveau du giratoire, c'est suffisant de manière... ce sera situé à une distance de manière à ce que les conducteurs ne pensent pas qu'en passant sur ce feu-là, ils ont la priorité de passer dans le giratoire sans faire de céder.

2285 O.K. Donc, ça ne contrôle pas les véhicules à l'entrée du giratoire, mais ça contrôle tout simplement les véhicules pour la traversée des piétons.

              Donc, c'est tous ces éléments-là, en fin de compte, au niveau de la sécurité puis des piétons qu'on doit discuter avec les gens du Ministère. C'est pour ça qu'actuellement le concept,

2290 on a des bonnes idées du concept, mais il reste encore plusieurs choses à finaliser au niveau de la finalité de l'aménagement.

              Donc, lorsqu'une demande de piétons est enregistrée – donc, on va passer à l'état 2, Michel, s'il vous plaît – à l'étape 2, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, le feu qui est situé... le feu

2295 numéro 1 qui est situé carrément à l'extrémité est va devenir jaune. Pourquoi il devient jaune? C'est tout simplement pour empêcher les véhicules qui éventuellement pourraient continuer à entrer dans le giratoire de venir congestionner le giratoire inutilement puis d'attendre.

              Donc, on les fait attendre tout simplement à l'extérieur du giratoire et par la suite, les deux

2300 autres feux, 2 et 3 sont encore verts, donc il y a une période dans laquelle – O.K. à l'étape 3 – à l'état 3, il y a une période dans laquelle le feu 1 est devenu rouge et à ce moment-là on dégage encore le giratoire de façon à éviter qu'il y ait des véhicules d'accumulés. Et par la suite, les piétons vont traverser à l'étape 4 et il n'y aura plus de circulation à l'intérieur du giratoire.

2305           Donc, on assure la sécurité de la traversée de cette façon-là. Normalement, selon les calculs et selon aussi les vitesses de marche des personnes vulnérables, soit les enfants ou les personnes âgées, donc on aurait besoin d'environ 25 secondes pour traverser le boulevard Champlain avec un tel aménagement.

2310           Donc, de cette manière-là, on est en mesure de pouvoir sécuriser les piétons et aussi les cyclistes, il n'y a pas de... en fin de compte, le cycliste, il n'est pas sur le boulevard Champlain, il est à l'extérieur. Donc, il va se servir des traverses, au même titre qu'un piéton, un peu comme on retrouve un peu partout dans la région, quand un cycliste veut traverser un feu de piétons, donc il n'y a pas de feu spécifiquement pour lui, mais il traverse en même temps que la

2315 circulation piétonne.

              D'autant plus, ce qui va arriver, l'utilisation de ces feux de piétons là, quand on regarde les heures de pointe, on s'aperçoit qu'il y a 50 % de la circulation qui passe aux heures de pointe. Aux heures de pointe du matin, c'est entre 7 h et 9 h et la fin de l'après-midi, 16 h à 18 h.

2320

Donc, ça veut dire que ce sont des périodes de la journée où normalement le piéton ne sera pas en forte intensité... en forte densité sur le site en question. Donc, ces traverses-là, aux heures de pointe, n'affecteront pas tellement la circulation automobile, étant donné que le piéton est vraiment à l'extérieur de ces périodes-là.

2325

Donc, le giratoire qu'on a calculé au niveau de la capacité, ça nous offre un niveau de service B et A, dépendamment de la période de la journée. Donc, ça nous permet d'avoir un écoulement qui est assez continue avec des retards d'environ une vingtaine de secondes par véhicule à l'intersection. Donc, on assure la capacité actuelle et une capacité aussi future avec ce type d'équipement là.

2330

Oui, c'est vrai... c'est que dans la ville de Gatineau également, ils ont... le ministère des Transports, ils ont des giratoires puis ils ont aussi installé des contrôles pour les piétons. Donc, éventuellement avec les gens du Ministère, on va voir un petit peu de quelle manière ils ont adopté leurs feux de piétons pour s'intégrer au fonctionnement du giratoire.

2335

Donc, on n'est pas les premiers à avoir des contrôles de piétons au niveau d'un giratoire, d'autant plus le Ministère, dans ses normes, il propose lorsqu'on a plus de deux voies de circulation dans le giratoire, d'avoir un contrôle pour les piétons.

2340

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez me dire qu'est-ce que c'est une norme B et A pour les...?

2345

**M. MICHEL ROBITAILLE :**

Les niveaux de service?

**LE PRÉSIDENT :**

2350

Oui.

**M. MICHEL ROBITAILLE :**

2355

Michel, peux-tu me montrer les niveaux de service? En fin de compte, le niveau de service, c'est un concept qui est utilisé pour caractériser l'écoulement de la circulation. Donc, les niveaux de service que j'ai ici c'est pour des contrôles avec des feux de circulation.

2360

Donc, plus le niveau de service est élevé, mettons le niveau de service A, ça veut dire qu'il n'y a pas de retard, il n'y a pas de file d'attente, on a une circulation qui est libre à l'intersection. Puis à ce moment-là, les retards qu'on retrouve avec un niveau de service A, c'est de cinq secondes et moins.

2365

Plus le retard augmente, si on va à cinq... entre cinq et 15, donc on change de niveau de service, on est rendu à un niveau de service B, on peut s'attendre à un niveau... ça ici, c'est au

niveau d'un feu de circulation, mais au niveau de chaque équipement, soit un carrefour giratoire – parce que là, je ne les ai pas pour le carrefour giratoire – pour un carrefour giratoire, vous avez également différents niveaux de service qui sont indiqués de la même manière.

2370 Mais ça nous donne une indication qu'un niveau de service C, pour un feu de circulation, les retards, entre 15 et 25 secondes. Donc, au-delà de ça, ça veut dire que 15 à 25 secondes, on peut commencer à s'attendre à avoir un petit peu de congestion. Puis par la suite, le niveau de service D, c'est le niveau de service qui, à ce moment-là, on a des retards entre 25 et 40 secondes et on a des files d'attente de façon assez régulière.

2375 Le niveau de service E, donc là, on peut commencer à se poser des questions à savoir qu'est-ce qu'on fait? Le niveau service E, c'est comme à l'école, E c'est un échec, hein. Donc, il faut se demander qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on va améliorer notre service, notre intersection ou notre giratoire, soit en changeant la minuterie, soit en augmentant le phasage ou soit... tout  
2380 simplement en choisissant une nouvelle géométrie pour essayer d'avoir un meilleur niveau de service pour rencontrer les conditions de circulation? Et lorsqu'on est rendus à un niveau de service F, là, c'est vraiment la congestion, le *jam*.

2385 Donc, ce sont des indicateurs qui nous permettent, en fin de compte, de mesurer l'écoulement de la circulation à une intersection. Puis l'indice qui est utilisé, c'est le retard par véhicule, en secondes.

**LE PRÉSIDENT :**

2390 Merci. Les 25 secondes pour un piéton pour traverser, est-ce que si le seul stationnement, on parlait tout à l'heure des gens qui vont peut-être transporter des kayaks ou d'autres choses du stationnement puis traverser le boulevard, est-ce que 25 secondes c'est raisonnable dans ces circonstances?

2395 **M. MICHEL ROBITAILLE :**

Bien, dans ces cas-là, je ne crois pas que ce soit raisonnable, là, 25 secondes avec le kayak, mais par contre, il reste que...

2400 **M. RÉAL LESTAGE :**

Peut-être une petite correction par rapport à ce qui a été présenté, c'est-à-dire que les stationnements sont du côté sud, alors évidemment on ne voudrait pas que les gens traversent le boulevard avec des kayaks, c'est évident.

2405 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est des stationnements qui sont prévus au sud seulement, d'accord. On peut... oui, je crois que le Ministère a une présentation aussi sur les giratoires.

2410



**M. CLAUDE STEVENS :**

Au niveau des giratoires, vous parlez?

2415 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2420

Oui, j'ai déposé hier un document, c'est un visuel qui explique le fonctionnement d'un giratoire, un giratoire beaucoup plus simple que ce qu'on a là, par contre, c'est plus schématique, dans le sens que c'est un giratoire juste avec un anneau qui présente les différents mouvements. Toutefois, au niveau des piétons, ce qui est présenté dans le visuel, qui apparaît sur le site Internet du Ministère...

2425

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est... est-ce que ça a été chargé dans... on pourrait le présenter?

2430

**M. CLAUDE STEVENS :**

Je l'ai donné à madame Dallaire hier, j'ai donné le CD à madame Dallaire, si vous voulez, on peut le partir.

2435

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, mais c'est disponible sur le site Web du Ministère?

2440

**M. CLAUDE STEVENS :**

Il est disponible sur le site du Ministère, le site Internet du Ministère.

**LE PRÉSIDENT :**

2445

D'accord. Est-ce que vous avez d'autres commentaires sur la présentation du giratoire?

**M. CLAUDE STEVENS :**

2450

Non, c'est comme monsieur Robitaille disait tantôt, on travaille avec la firme pour s'assurer que ce... parce qu'il faut être conscient que dans la région de Québec, c'est quand même le premier giratoire. Donc, on veut s'assurer qu'il soit adapté, qu'il soit fonctionnel et que ce soit un réussite parce que ça devient une vitrine très importante, parce que les gens de la région ne sont pas habitués encore à ce genre d'équipement là.

2455

Et comme monsieur Robitaille dit, effectivement on assiste présentement à une multiplication importante de tels équipements à la grandeur de la province, sauf qu'il faut s'assurer, là, que ça soit, là... que ça soit bien accueilli et que ça soit fonctionnel dans le cadre de la Promenade Samuel-De Champlain. Alors, c'est pour ça qu'on travaille étroitement, là, et on est persuadés qu'on va venir à le peaufiner pour qu'il soit adéquat.

2460

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. John, d'autres questions?

2465

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Oui, monsieur Stevens. Vous qui avez, je me répète, là, qui avez pour objectif d'assurer la fonctionnalité du boulevard, un des éléments qui était sorti dans la consultation de 2000, c'est que les camionneurs préféraient des réductions de vitesse que des courbes ou des giratoires parce que ça leur causait des problèmes éventuellement. On disait que ces aménagement-là causeraient des difficultés aux utilisateurs du port, est-ce que vous avez un commentaire à formuler ou est-ce que vous avez eu des préoccupations ou des représentations à cet égard-là?

2470

2475

**M. CLAUDE STEVENS :**

Je ne me souviens pas d'avoir eu des représentations à cet égard-là. C'est sûr que pour un camionneur, il y a des mouvements de plus à faire. Toutefois normalement dans la conception même, dans la géométrie même d'un carrefour giratoire, les camionneurs sont en mesure de pouvoir manoeuvrer adéquatement là-dedans, que ce soit dans les îlots ralentisseurs ou que ce soit dans un carrefour giratoire, on les conçoit en conséquence.

2480

Tantôt, on a parlé de l'îlot ralentisseur à Beaupré, il y en a un à l'extrémité ouest de la municipalité de Beaupré, sur la route 138 et quand vous regardez la quantité importante de camions qui circulent vers la Côte-Nord, ils utilisent ce carrefour... pas ce carrefour giratoire là, il faut faire une distinction, c'est un îlot ralentisseur, mais c'est quand même une boucle qu'on force les camions à faire et les camionneurs le font et réagissent bien, dans le sens qu'on veut faire ralentir la vitesse des usagers.

2485

2490

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2495

Je vous laisse poser cette question, John.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2500

Oui?

**LE PRÉSIDENT :**

2505 Oui. Mais peut-être avant, l'îlot ralentisseur, est-ce que vous avez travaillé sur l'autre bout de la promenade aussi?

**M. JACQUES DESJARDINS :**

2510 Monsieur le Président, finalement on a eu un dessin AutoCad, mais semble-t-il que c'est un peu difficile à montrer à l'image présentement parce que c'est un dessin AutoCad puis ça ne traduit pas bien ce qu'on veut faire, mais c'est un peu le même type que le giratoire.

2515 Ce qu'on a montré tantôt effectivement c'est qu'il allait y avoir deux courbes puis au niveau de l'îlot ralentisseur, c'est la même chose. On est en discussions avec le Ministère pour s'assurer que les courbes qui vont être aménagées vont nous amener à réduire la vitesse qui est l'élément clé, on pense, de ce projet-là, pour nous, en termes de sécurité. Et puis les courbes qui vont être aménagées vont respecter les normes puis vont servir à réduire la vitesse.

2520 Si vous voulez, on pourra déposer un dessin AutoCad, peut-être dans les prochains jours, si vous le désirez, mais c'est certain qu'on n'est pas rendus encore à l'étape des plans et devis, là, on parle de concepts d'aménagement, mais qui sont quand même assez simples, là, si on compare à un carrefour giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

2525 D'accord, monsieur Stevens, avez-vous des commentaires sur ces concepts, est-ce que c'est possible, ça va fonctionner, là, à réduire la vitesse?

**M. CLAUDE STEVENS :**

2530 Vous voulez parler de l'îlot ralentisseur?

**LE PRÉSIDENT :**

2535 Oui.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2540 Si je me fie à l'expérience qu'on vit à Sainte-Anne-de-Beaupré, moi, je serais porté à vous dire que oui, les gens... où on l'a utilisé, à Beaupré, c'est que d'un côté vous avez... quand vous vous en allez en direction est, vous êtes dans une zone de 90 km/h et vous rentrez dans la municipalité de Beaupré où est-ce que c'est 70 km/h et ça montre vraiment une séparation claire qu'on rentre dans une autre zone. Et les gens, comme je disais tantôt, là, réagissent positivement à ça.

2545

2550 Alors, moi, je suis persuadé qu'il y a moyen d'ajuster cet îlot ralentisseur là à partir du concept qui nous est présenté pour réduire la vitesse. Et comme je disais hier, c'est que le Ministère veut également faire d'autres interventions à l'ouest du quai Irving, à l'ouest de l'îlot ralentisseur pour être capable d'inciter les gens encore à réduire la vitesse et la même chose à l'est de la route de la l'Église.

2555 Donc, l'ensemble de toutes ces interventions-là devrait aider à réduire la vitesse, mais comme on le disait hier, il ne faut pas penser à 50, c'est vraiment plus 60. Alors c'est de là, comme je vous expliquais hier, qu'on a convenu avec la Commission de la capitale nationale de fonctionner avec une limite de 60.

**LE PRÉSIDENT :**

2560 On voit que sur le boulevard Laurier et Charest, il y a beaucoup de... la vitesse qui est annoncée est 50, au niveau du volume, il y a beaucoup plus de voitures qui passent qu'ici, de ce qui est prévu sur la promenade, mais je me demandais si les... est-ce que les feux sont synchronisés afin de maintenir la vitesse à 50? Est-ce que des mesures comme ça ont été considérées pour la promenade?

2565 **M. CLAUDE STEVENS :**

2570 Je ne peux pas répondre pour le boulevard Laurier, monsieur Des Rivières serait en mesure de répondre, toutefois les éléments qui permettraient de fonctionner avec des lumières synchronisées dans le cas de Samuel-De Champlain, sont... c'est une situation qui est totalement différente du boulevard Laurier en ce sens que les distances entre les lumières sont grandes.

2575 Et quand vous fonctionnez avec un système, un principe de synchronisation, c'est que vous faites... vous essayez de regrouper, si on peut dire, les voitures dans un... toutes ensemble et là, vous les prenez par la main et vous les gardez pour traverser toute la section.

2580 Lorsqu'on se retrouve avec des distances trop éloignées entre les lumières, c'est que ce peloton-là, qu'on appelle, s'étire trop et là, la synchronisation, il y a des problématiques qui se rattachent à ça, là. Monsieur Robitaille pourrait compléter ce que j'explique. Alors, ça serait peut-être plus difficile à faire dans le cas de Samuel-De Champlain.

**LE PRÉSIDENT :**

2585 Monsieur Robitaille, vous pouvez...

**M. MICHEL ROBITAILLE :**

2590 Oui, bien... oui, regardez, au niveau de la synchronisation, il y a deux façons de synchroniser des feux de circulation. Il y a la façon à temps fixe ou la façon sur activation ou adaptatif.

2595 Donc, de façon à temps fixe, ça veut dire quoi, ça, à temps fixe? Ça veut dire que dans un cycle donné, supposons 100 secondes, tous les mouvements, si on a quatre mouvements, supposons qu'on a un virage à gauche pour la rue principale, la rue principale puis la rue  
2600 secondaire et on alloue un temps fixe à chacun de ces mouvements-là, mettons 10 secondes pour le virage, 70 pour le tout droit puis le reste, 20 secondes pour le virage... le secondaire. Donc, à tous les cycles, ces mouvement-là, même s'il n'y a pas de véhicule, ces mouvements-là apparaissent, de cette façon-là, on est capables de garder plus facilement nos véhicules en peloton.

2605 Mais dans le cas du boulevard Champlain, qui nous intéresse, étant donné que les débits des approches secondaires sont très faibles, les virages à gauche sont très faibles également, à ce moment-là, ça serait d'arrêter inutilement la circulation et de créer des retards supplémentaires aux gens qui arriveraient soit du pont le matin. Supposons que les gens arrivent du pont le matin, donc automatiquement le feu viendrait rouge au niveau du chemin du Foulon parce qu'ils sont à temps fixe.

2610 Tandis que si on est activés, à ce moment-là, on est capables d'aller récupérer le temps qui n'est pas utilisé par les mouvements du secondaire. S'il n'y a personne sur le secondaire, le temps à ce moment-là, il est reporté sur le mouvement principal. S'il n'y a personne pour virer à gauche, on a mis 10 secondes, lorsqu'on est dans une synchronisation par activation, à ce moment-là, le temps de virage à gauche, si personne ne l'utilise, c'est le mouvement principal qui va le récupérer.

2615 Donc, de cette façon-là, on est capables d'augmenter la capacité et d'augmenter la fluidité du boulevard.

2620 D'un autre côté, c'est peut-être... à ce moment-là, les feux de circulation, c'est peut-être plus difficile de contrôler notre vitesse de progression. La vitesse de progression, en fin de compte, c'est toujours contrôlé, ça, par rapport... c'est pour les premiers véhicules qui partent du feu. Quand on part du feu normalement, si on est synchronisés, on arrive à l'autre feu de circulation, on tombe vert.

2625 Donc, si on dit qu'on veut synchroniser à 50 kilomètres, de cette façon-là, on est capables de le faire pour le début du peloton. Mais lorsque les gens... supposons qu'on est le quinzième dans le peloton, c'est peut-être un petit peu, trop... si on est le quinzième dans le peloton, ça veut dire que notre vitesse ne sera plus contrôlée. Donc, les gens vont passer sur le feu vert pareil, là, sauf qu'à un moment donné, le fait de... l'effet d'utiliser les feux pour contrôler la vitesse, c'est bon, mais seulement pour le début du peloton ou lorsqu'on voyage vraiment peloton par peloton.

2630 Donc, le boulevard Champlain, si on va à temps fixe, à ce moment-là, on va créer des retards inutiles aux gens qui vont venir du Pont Pierre-Laporte, le matin, qui veulent traverser Champlain, on va les forcer à arrêter tandis qu'étant donné que le chemin du Foulon, il n'y a personne sur le secondaire puis il n'y aura personne qui va aller au kayak le matin à 7 h, il n'y a

2635 personne qui va aller stationner là. Donc, le temps, à ce moment-là, on le donne sur le boulevard Champlain, de façon à augmenter la capacité et la fluidité de l'artère en question.

Il ne faut pas oublier qu'on a 2000 véhicules à faire passer, hein, c'est pas mal de véhicules, ça, à l'heure de pointe.

2640

**M. CLAUDE STEVENS :**

Monsieur le Président...

2645

**M. MICHEL ROBITAILLE :**

Je ne sais pas si ça répond à...

**LE PRÉSIDENT :**

2650

Monsieur Stevens, oui?

**M. CLAUDE STEVENS :**

2655

Juste en complément de ce que monsieur Robitaille vient de dire, juste pour appuyer ce qu'il vient... Il y a eu une période de temps où les feux actuels étaient synchronisés sur Samuel-De Champlain, dans cette section-là, et il y a eu des fortes pressions justement pour que ça redevienne à la demande, comme monsieur Robitaille vient d'expliquer. Parce qu'il y avait quasiment une désobéissance civile un peu, là, parce que les gens avaient une lumière rouge, mais ils ne comprenaient pas pourquoi qu'ils étaient arrêtés sur Samuel-De Champlain. Et on est revenus avec des systèmes à la demande comme c'est actuellement, là.

2660

**LE PRÉSIDENT :**

2665

J'aurais une question à madame Simard, qu'elle peut transférer, si elle veut, mais je crois que quelqu'un a dit hier, je ne sais pas si c'était monsieur Lestage ou quelqu'un d'autre, qu'à un moment donné – c'était peut-être monsieur Bertrand – que dans des discussions avec le ministère des Transports, que la Commission aurait souhaité avoir une vitesse de 50, je vais peut-être mettre des mots dans sa bouche, mais que vous avez été convaincus que ce n'était pas réaliste. Mais pourquoi vous auriez souhaité que ce soit 50?

2670

**Mme DIANE SIMARD :**

C'est monsieur Jacques Desjardins qui avait répondu à cette question. Alors, je vais lui laisser le loisir de réexpliquer ce point-là.

2675

**M. JACQUES DESJARDINS :**

2680 Monsieur le Président, évidemment le premier aspect qui nous tenait un peu à cœur, évidemment, c'était la sécurité des piétons et des usagers. Évidemment, on sait que lorsque la vitesse est moindre, normalement, les temps de réaction des automobilistes font en sorte qu'on peut voir ce qui s'en vient plus rapidement puis arrêter plus rapidement surtout.

2685 Cependant, la difficulté du projet c'est de comment créer... on pense que c'est difficile de par les éléments qu'on a proposés de vraiment créer cet aspect qui ferait en sorte qu'on soit capables de maintenir la vitesse à 50 km/h. Autrement dit c'était comme un vœu pieux que nous avions.

2690 Les différents éléments qui peuvent nous permettre de réduire la vitesse, évidemment il y avait les carrefours, tout ça. Il y a les courbes, il y a les bordures, il y a les arbres et arbustes, on a des crans rocheux à certains endroits, il y a le mobilier urbain qui peut nous aider. Il va y avoir les matériaux qui vont être utilisés au sol, alors... il y a aussi les voies de stationnement qu'il y a des resserrements visuels, qu'il y a des élargissements.

2695 Donc, quand on n'est pas dans un... comme un confort routier rectiligne, on a donc tendance à réduire notre vitesse. Alors, on met tout en... je vais vous dire, on va mettre tout en fonction pour trouver les éléments les plus imaginatifs pour essayer de réduire la vitesse sur ce boulevard urbain. Et on est en discussions avec le Ministère effectivement pour dire : «Est-ce qu'on a vraiment pensé à tout? Est-ce qu'on a vraiment tout essayé?»

2700 L'îlot ralentisseur, au début, c'était une priorité pour le Ministère et pour nous. Le carrefour giratoire, à la fin, c'est un autre élément qui nous assure au moins à ces endroits d'avoir réduit la vitesse. On espère que le carrefour giratoire va faire en sorte que les gens qui vont se promener sur le boulevard vont dire : «Bien, rendu au carrefour giratoire, je vais de toute façon ralentir.» Alors, sur mon tracé, en m'en allant vers le giratoire, je vais donc avoir un changement de mentalité.

2705 Donc, il y a plusieurs éléments qu'on va mettre en fonction qui vont nous amener à réduire le comportement des automobilistes. Mais cependant, on est tous dans le même bateau, comme on peut dire, c'est qu'on pense que ça va être difficile de pouvoir le faire avec une vitesse affichée de 50 km/h. À date, l'expérience ne nous a pas montré qu'on avait réussi à trouver des concepts d'aménagement qui nous le permettaient.

2715 Donc... puis ce qui a été mentionné hier, c'est que c'est important que la vitesse affichée tende vers la vitesse pratiquée réellement sur le boulevard. Ça fait que c'est sûr que... mais cet aspect-là qui a été soulevé, même s'il y a eu des ententes un peu avec le Ministère à ce niveau-là, va demeurer une préoccupation de tous les jours, là, au moment de la conception des plans et devis. Donc, de faire le maximum qu'on va être en mesure pour s'assurer que la vitesse sera le plus faible possible sur le boulevard urbain.

2720

**LE PRÉSIDENT :**

2725

À un moment donné, le projet prévoyait deux giratoires, ça a été réduit à un qui a été déplacé après, de la côte Ross à la côte de l'Église, est-ce qu'en avoir deux n'aiderait pas encore plus à réduire la vitesse?

**M. JACQUES DESJARDINS :**

2730

En fait, la question qui nous a soulevé un peu... au plan d'aménagement, il y a eu une modification parce qu'on trouvait que l'endroit n'était pas bien situé, là, à la côte Ross, pour faire le carrefour giratoire.

2735

Ce qu'il faut comprendre, c'est où l'îlot ralentisseur va être positionné, un peu à l'ouest du quai Irving, c'est quand même une zone qui est très rapprochée une par rapport à l'autre. Donc, l'impact qu'on veut faire avec les travaux que le Ministère se propose un peu à l'ouest de l'îlot ralentisseur, donc ces deux impacts-là, avec l'impact fort qui sera créé dans le boisé Irving par la plantation importante, à ce niveau-là, sur le boulevard, et la sinuosité qui est également importante là, on pense que tous ces éléments-là combinés, ainsi que le marquage de la chaussée... le marquage sur le fini, à la traverse du quai Irving, donc tous ces éléments-là, les

2740

trois combinés ensemble, vont être significatifs.

2745

Donc, on pense que la réduction de la vitesse va se faire là puis que, par contre, c'est que même s'il y en avait eu un là, vu que c'est très près, le prochain, il est quand même assez loin, à la route de l'Église. Donc, la modification d'en avoir un là, c'est qu'on a remplacé le carrefour giratoire par peut-être trois éléments, en fait, là, qui compensent.

**LE PRÉSIDENT :**

2750

Merci.

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

Monsieur le Président, j'aurais peut-être juste un petit commentaire.

2755

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Des Rivières.

2760

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

2765

On parle de vitesse depuis plusieurs minutes et souvent on le dit, l'automobiliste ajuste son comportement, donc la vitesse de son véhicule, à la scène visuelle qu'il a devant lui. On dit également que si on fait des relevés de vitesse et que 85... la vitesse à laquelle 85 % des véhicules circulent, c'est la vitesse à laquelle... c'est une vitesse sécuritaire, parce que c'est à cette vitesse-là que les gens jugent qu'ils sont en mesure de percevoir le danger et de faire les différentes manœuvres.



2770 Or, dans le cas de la Promenade Samuel-De Champlain, on a un environnement qui est très large, qu'on va refermer un petit peu et qu'on va signaler à 60. Je vais aller un petit peu plus vers l'est, dans la partie du Cap-Blanc, où on a une vitesse affichée de 50 km/h, mais l'environnement est différent, on est en bordure d'une rue où il y a des constructions. Et si on s'installe et on fait du radar à cet endroit-là, on va avoir des vitesses au 85<sup>e</sup> percentile qui vont varier entre 65 et 70 km/h, dépendant des journées où on va faire nos relevés.

2775 Et ça, ce n'est pas étonnant, on pourrait, là, présenter des relevés de vitesse qu'on fait quotidiennement un petit peu partout sur le territoire et il y a toujours un écart de 10, 15, 20 km/h entre la vitesse affichée et la vitesse pratiquée. Et c'est vrai, je nous imagine tous comme automobilistes sur l'autoroute, la vitesse affichée est 100 km/h, combien d'entre nous circulons à 100 km/h? On circule entre 115 et 120, pour la plupart.

2780 Et le grand défi qui nous guette dans un projet comme celui-là c'est on a deux interventions à caractère autoexécutoire aux extrémités, on peut, avec ces interventions-là, réduire la vitesse. À partir de là, le défi c'est comment on s'assure que tout le long du trajet de 2,5 km/h on maintient notre vitesse aux environs de 60 km/h comme on le souhaite?

2785 Donc, il faut que l'aménagement de la route – et c'est un peu le concept qui a été proposé – il faut que l'aménagement de la route fasse en sorte que le conducteur ait un signal qu'il n'est pas dans un environnement comme on connaît aujourd'hui qui est très très large. Donc, les arbres contribuent, à ce moment-là, à réduire le champ visuel et à modifier le comportement du conducteur.

2790

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

2795

**Mme DIANE SIMARD :**

Monsieur le Président, je m'excuse.

2800

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

2805

**Mme DIANE SIMARD :**

Il y aurait un complément d'information que monsieur Lestage aimerait faire.

2810

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, monsieur Lestage.

**M. RÉAL LESTAGE :**

2815 Alors, peut-être un point sur le giratoire au niveau de la côte Ross, dans le développement du projet, on s'est aperçus que l'intersection du quai Irving devenait une intersection qui sera assez fréquentée, on l'a vu tantôt avec les différentes fonctions. Alors, on préférerait que la mesure soit en amont du projet plutôt qu'en aval, évidemment ça devenait moins logique de l'avoir une fois qu'on a passé la concentration au niveau des gens.

2820 Vous avez posé une question au début : pourquoi 50 km/h? Bon, il y a des gens en circulation qui ont répondu, je vous parle plus par rapport à l'aménagement, une des préoccupations premières qu'on a dans le cadre de ce projet-là, c'est d'inhiber le caractère autoroutier de cet ensemble-là.

2825 Alors, est associée avec les normes une série d'éléments de quincaillerie, à 70 km/h, on signale de telle façon, vous connaissez les grands panneaux verts et cetera. Alors, un des enjeux majeurs était de faire en sorte qu'on trouve un compromis qui va faire en sorte qu'on enlève le langage autoroutier de ce milieu-là, pas strictement en termes de vitesse et de panneaux, mais en termes de quincaillerie, en termes d'éclairage, en termes de signalisation. La question des glissières a été abordée aussi hier.

2835 Alors, c'est un peu ça la préoccupation, c'est qu'on veut faire en sorte que les gens ne soient pas incités à rouler plus vite, donc à ne pas reconnaître un paysage autoroutier. Donc, c'est tout le travail qu'on fait, là, avec le Ministère, d'ajustements à ce niveau-là. On a parlé des glissières hier, quand on met des glissières de part et d'autre, effectivement on sécurise l'automobiliste qui va à 60, 70 km/h, mais en même temps on l'incite aussi un peu à rouler 60, 70 km/h.

2840 Donc, c'est un peu la contradiction dans laquelle on est pris actuellement et on est en train de trouver des solutions mitoyennes, là, au travers tout ça. Mais la préoccupation, c'est d'inhiber le caractère autoroutier, donc il faut trouver un entre-deux, là, par rapport à la batterie de normes qui existe actuellement.

2845 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. John?

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2850 Juste un petit complément, il y a de la quincaillerie, comme vous dites, qui peut être installée immédiatement, pour les arbres, par exemple, ça peut prendre un certain temps, c'est quoi 15... 10, 15, 20 ans, avez-vous une idée de... avant que se mette en place le type de paysage qui va permettre de dire : «Bon, bien là, je ne suis plus sur une autoroute»?

2855 **M. RÉAL LESTAGE :**

2860 Bien en fait, voyez-vous... puis ça, c'est intéressant parce que dans les discussions qu'on a eues avec le Ministère, on sait qu'à la plantation, les arbres auront environ 80 millimètres de diamètre, on a en a planté sur René-Lévesque, il y a 10 ans, ça a pris 10 ans pour qu'ils atteignent 150, 160 millimètres, qu'il devienne un arbre quand même assez mature. Et du point de vue du Ministère, un arbre de 150 millimètres est un obstacle.

2865 Alors, ce qui est intéressant, c'est qu'à l'ouverture du projet, on n'aura pas ces glissières au niveau visuel parce que l'arbre de 80 millimètres n'est pas jugé comme un obstacle et à partir du moment, dans une dizaine d'années, si on veut, entre cinq et... mettons entre sept et 10 ans, éventuellement, les glissières pourraient être installées parce que les arbres, à ce moment-là, vont représenter un obstacle à 150 millimètres.

2870 C'est le genre de stratégie qu'on a discutée qui va permettre effectivement qu'on n'arrive pas avec des glissières qui sont plus grosses que les arbres qu'on va planter. Alors là, on n'aura pas... en fait, on n'aura pas atteint notre objectif d'enlever le caractère autoroutier.

2875 Peut-être... dans la procédure qui a été mise en place, il y aura évidemment une procédure de suivi, donc une fois par saison, le calibre des arbres va être mesuré selon un protocole qui reste à définir.

2880 Comme je vous disais, on sait que ça va prendre entre sept et 10 ans, grosso modo et à partir du moment où les arbres auront atteint 135, 140 millimètres, les glissières seront installées selon des fonds qui seront déposés dans un compte en fidécommiss, comme on avait discuté, en fiducie, pour garantir effectivement que les argents seront là au moment venu. Donc, on aura un paysage qui va évoluer en fonction de la maturité des végétaux.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2885 Là, on – est-ce que je peux y aller? – là, on doit comprendre que vous envisagez une série de mesures pour enlever le caractère autoroutier. Il y a un élément dont on n'a pas discuté, c'est éventuellement l'espérance de fréquentation par les usagers, autres que les automobilistes, qui pourrait conduire, à un moment donné, à... – je ne veux pas faire hypothèse, je vais vous poser la question. Avez-vous envisagé si la fréquentation devenait assez importante, par exemple, des usages différents selon les jours de la semaine? Dire... fermer deux voies la fin de semaine ou quelque chose d'équivalent?

**M. RÉAL LESTAGE :**

2895 Il y a eu des discussions, entre autres, en 2003, quand on a finalisé le concept préliminaire, l'avant-projet, sur des configurations variables, il y a eu des éléments qui ont été discutés, autant en termes de vitesse à configuration variable, qui apparaissaient assez problématiques parce qu'il y a des habitudes, il y a des comportements qui s'inscrivent, alors il faut faire... il faut être relativement prudent.

2900

Par rapport aux autres éléments, je pense qu'il y a une ouverture effectivement possible puisque les niveaux de fréquentation ne sont pas les mêmes les fins de semaine comparativement à la semaine, ce n'est pas le même type de fréquentation, en termes d'usagers du boulevard comme tel, au niveau automobilistes.

2905

Alors, je pense que la ville évolue et les mentalités évoluent également. Alors, tout ça serait un peu dans le même sens, éventuellement. Je pense que ça a été des éléments qui ont été discutés, mais qui ne sont pas pour le court terme, mais pour le moyen et long terme.

2910

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

D'accord, c'est dans l'air, pas plus que ça?

**M. RÉAL LESTAGE :**

2915

Voilà.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2920

D'accord. Alors, on va peut-être aller voir...

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Stevens.

2925

**M. CLAUDE STEVENS :**

Oui. Effectivement, dans les discussions qu'on a avec la CCN, la Commission de la capitale nationale, les hypothèses comme vous avancez font partie des éléments à étudier, à savoir les fins de semaine d'été, où il peut y avoir une fréquentation particulière ou un événement particulier, au même titre que quand... dans le cadre du Marathon des deux rives, on ferme une partie du boulevard pour cette occasion-là. Donc, ça peut être une possibilité de réduire même la vitesse encore plus basse que 60, là, pour des occasions spéciales.

2930

Mais là, à ce moment-là, ça va nécessiter la mise en place d'équipements ou de mécanismes de signalisation en conséquence. On peut penser fermer une voie, on peut penser déplacer la circulation de la voie sud sur la voie nord, donc qui se croisent. Ce sont des éléments qu'il faut penser par contre, dès la conception parce que là, il faut aménager des mécanismes, des endroits où les voies peuvent être déviées.

2935

2940

C'est des choses qui peuvent être... pas qui peuvent, qui sont actuellement sur la table à dessins, mais il s'agit de voir l'aspect faisabilité de ça, là. Donc, on... ça fait partie du coffre d'outils qu'on essaie de se monter pour ce projet-là pour atteindre l'objectif, là, de réduire la vitesse et de permettre le plus... l'accès aux usagers, là, autres que véhicules quand c'est pensable.

2945

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2950 Mais là, vous nous dites que c'est des choses qu'il faut qui soient dès le départ, au niveau de la conception...

**M. CLAUDE STEVENS :**

2955 Dès la conception et c'est pour ça...

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

Oui, finissez, excusez.

2960 **M. CLAUDE STEVENS :**

Bien, c'est ça, on est... comme je disais tantôt, c'est un *work in progress*, là, on est en pourparlers continuels avec la Commission de la capitale pour évoluer là-dedans.

2965 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

2970 Mais compte tenu du calendrier puis je vais aller valider avec madame Simard, mais pour l'instant, monsieur Lestage nous a dit qu'ils n'étaient pas, là, dans le... si j'ai bien interprété ce que vous m'avez dit tantôt.

**Mme DIANE SIMARD :**

2975 En fait, j'allais intervenir justement pour dire que, en tout cas, la volonté de la Commission de la capitale, c'est vraiment de s'ouvrir ces portes-là parce que je pense que c'est quelque chose de très intéressant, c'est quelque chose qui va faire... qui nous donne une possibilité de faire vivre encore plus le projet de la promenade.

2980 Donc, c'est évidemment qu'au niveau de la conception, nous allons intégrer ces éléments-là et c'est pour ça qu'il faut qu'on en discute très rapidement, mais notre volonté est vraiment de les intégrer au niveau du design, au niveau de la conception maintenant, à partir de maintenant.

**LE PRÉSIDENT :**

2985 Merci, madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

Monsieur Desjardins veut...

2990 **M. JACQUES DESJARDINS :**

2995 Monsieur le Président, juste à titre d'exemple, un peu dans la philosophie qu'on est en train de développer, ça va arriver sur des projets de boulevards urbains, exemple, qu'ils vont... dans le cadre du projet, il n'y aura pas de feu de signalisation à une intersection. Cependant, on s'arrête et on se questionne et finalement on dit : «Bien, peut-être que dans un avenir rapproché, 5 ans ou 10 ans, on aura à construire ce genre d'installation.»

3000 Donc, souvent ce qui est fait, c'est qu'exemple, les conduits électriques qui doivent traverser, les conduits qui doivent traverser le boulevard urbain pour une éventuelle signalisation, seront installés à même le projet initial, qui sont des investissements souvent mineurs, mais qui nous permettent de ne pas, par la suite, être obligés de redéfaire ce qu'on a déjà fait.

3005 Alors, je pense que dans cet esprit-là, toute la philosophie qui vient d'être développée, bien on doit, à tout le moins, s'assurer que les gestes qu'on va poser seront faits dans le bon sens puis qu'on n'aura pas à recommencer des choses majeures.

3010 Évidemment, d'aller refaire un trou, c'est toujours possible, mais probablement pas d'aller d'éventrer ce qu'on va venir de faire deux ans après. Alors, c'est dans cet esprit-là certainement qu'on va travailler puis je pense qu'on réussit à faire un meilleur projet dans ce sens-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je pense qu'il y a une autre question, voilà.

3015 **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

3020 Non, mais on va terminer, tant qu'à y être. Vos échéances sont courtes, les plans et devis, je ne sais pas pour quand c'est, mais vous allez peut-être nous le dire. Donc, quand vous dites : «On veut se préserver cette option-là», c'est quoi les options qui sont sur la table? Lesquelles privilégiez-vous? Est-ce qu'on peut avoir une idée de la chose, s'il vous plaît?

Est-ce que c'est fermer la voie sud? Est-ce que vous avez quelque chose de plus précis pour alimenter notre curiosité?

3025 **Mme DIANE SIMARD :**

3030 Écoutez, ce qui a été discuté, jusqu'à maintenant, c'est éventuellement la fermeture de la voie sud pour l'intégrer à la partie sud du boulevard, donc et l'intégrer en termes de promenade supplémentaire, les cyclistes, les piétons et, en fait, on n'a pas encore regardé le concept comme tel, mais est-ce que ça pourrait être à la limite une aire de stationnement supplémentaire? C'est à voir, mais... dans le cas d'événements, par exemple. Mais c'est à discuter, comme je vous dis, à très court terme, comme je vous l'ai mentionné.

3035 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

3040 C'est beau.

**LE PRÉSIDENT :**

3045 Bien, merci d'avoir... je pense qu'on a bien couvert le sujet des vitesses, la sécurité des piétons et merci encore pour ces interventions.

Donc, on va continuer avec les intervenants. La prochaine, c'est Hamida Hassein-Bey, s'il vous plaît.

3050 **Mme HAMIDA HASSEIN-BEY :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

3055 Bonjour.

**Mme HAMIDA HASSEIN-BEY :**

3060 Je viens de la ZIP de Québec et Chaudières-Appalaches. Nous sommes un organisme pour la mise en valeur et la réhabilitation du fleuve Saint-Laurent. À l'intérieur du mandat... du Plan d'action Saint-Laurent qui est fédéral-provincial, on nous a demandé de faire des consultations publiques et d'identifier des priorités d'action.

3065 Et on a identifié des priorités d'action – vous m'excusez, Monsieur le Président, c'est pour poser ma question, pour que vous compreniez pourquoi je pose la question – et bien sûr, on a travaillé beaucoup sur les accès publics, les usages au fleuve et parmi les projets qu'on a mis de l'avant, il y a bien sûr la plage de l'anse au Foulon.

3070 On a d'ailleurs déposé une étude, les priorités qui ont été choisies en consultations publiques, j'insiste. Il y a eu aussi la plage de la baie de Beauport, on a un grand territoire, l'Île-d'Orléans, on a la plage Jacques-Cartier pour la baignade et aussi la navette fluviale et on a déposé aussi l'étude.

3075 Mais depuis hier, j'entends que le projet a changé puis je me rappelle, en 98, quand on a mis le plan d'action sur la place publique, il n'y avait pas de sou pour le fleuve et même pour la plage de l'anse au Foulon. On avait annoncé qu'il fallait investir 3 M \$ pour l'aménagement, on nous a pris pour des rêveurs. Et aujourd'hui, je suis très heureuse quand même qu'il y ait 70 millions pour le fleuve, mais vous comprenez, on a travaillé sur des accès publics.

3080

3085 Et depuis hier, j'entends que le projet a été changé et qu'il n'y a plus... on a travaillé aussi sur la végétalisation des berges et que la navette fluviale ne fait plus partie du projet, on l'avait évaluée à 1,5 M \$ et on a laissé la Commission de la capitale nationale le travailler. J'entends aussi que le projet, il n'y a plus de végétalisation, il n'y a pas plus de... aussi au niveau de la décontamination, il y a des problèmes de décontamination des sols.

3090 Si on veut comprendre le projet, Monsieur le Président, est-il possible d'avoir la ventilation du budget? Moi, je me rappelle un projet qu'on avait annoncé à la population et j'ai vérifié un dernier projet, pour un projet qu'on a présenté aux citoyens de 400 000, on avait 27 lignes de détails au niveau du budget. Maintenant, on a 70 millions et j'ai vu que j'avais quatre lignes de détails. Et si on veut comprendre pourquoi il y a des coupures, est-il possible, Monsieur le Président, d'avoir le budget détaillé. Où s'en va cet argent-là, les 70 millions?

3095 On a un secteur écologique, j'ai entendu qu'il y avait un terrain de football. Où se trouve ce terrain de football, dans quel budget? Et si on peut avoir au moins une ligne pour chaque million, ce serait intéressant. Ça, c'est ma première question.

**LE PRÉSIDENT :**

3100 Madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

3105 Je pense qu'il y a beaucoup de questions dans cette question. Je vais commencer par répondre – puis j'inviterais, là, mes collègues, si jamais vous avez des choses à rajouter – à répondre à la question de la navette fluviale.

3110 Effectivement, nous avons dit hier que le projet de la navette était un projet qui était tributaire d'une entente avec un partenaire privé. Je crois que ça a toujours été le cas et ce projet, pour nous, est très important. Nous croyons aussi qu'une desserte fluviale sera vraiment un plus pour le projet. D'autant plus que nous avons quand même regardé et commandé une étude qui a par ailleurs été remise... qui a été remise pour consultation dans laquelle effectivement la Commission avait mandaté une firme pour évaluer la possibilité, la faisabilité du projet et aussi identifier un port sur le rive-sud où ce serait possible de créer effectivement une

3115 boucle.

3120 Le projet de la navette n'est pas abandonné, il est... on a dit qu'il était en attente, il est en attente effectivement de ce partenariat. Toutefois, le 1,5 million dont vous parlez était aussi attribué à des éléments qui venaient compléter, si vous voulez, le projet.

3125 On parle donc de la réhabilitation du quai Irving qui doit être consolidé, qui doit intégrer des éléments d'accrochage de la passerelle. On a la passerelle elle-même qui... en fait ce sont les pontons, la descente, quelque chose qui soit conforme aussi à la réglementation. C'est quand même un équipement assez complexe.



3130 Donc, tous ces éléments-là sont tenus en compte actuellement pour ne pas remettre en cause le projet de la navette et on espère que pour 2008, on va réussir à accrocher justement... à finaliser une entente, à trouver quelqu'un qui voudra bien croire à ce projet. Je pense qu'il y a effectivement une quantité assez importante de cyclistes, de piétons qui l'apprécierait, ça c'est sûr.

3135 Maintenant, pour la suite, vous avez parlé des problèmes – je ne sais pas si c'était une question – des problèmes de décontamination qui étaient différents, du terrain de soccer. Je vous dirais qu'au niveau des problèmes de décontamination, on en a largement parlé tout à l'heure, je pense que c'est plus une question d'exigences, on est toujours conformes aux normes et c'est une question d'évolution du concept. Donc, je ne sais pas si vous étiez là dans la salle tout à l'heure, mais on en a parlé.

3140 Les quatre lignes maintenant que vous mentionnez dans l'état... dans les coûts et calendrier de réalisation qui ont été remis, j'avoue que ça a été remis de façon assez succincte et d'ailleurs, on va déposer... on dépose aujourd'hui une précision quant à ces montants-là, mais je dois vous dire qu'on a repris la même forme que ce qui avait été présenté dans l'étude d'impact et c'est pour ça qu'on l'a présenté de cette façon.

3145 Enfin, pour le terrain de soccer, je pense qu'on en a parlé hier et on présente aussi un document qui va donner un peu d'informations sur les montants qui seront alloués à ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3150 Donc, si j'ai bien compris, nous aurons un budget plus détaillé qui sera déposé bientôt?

**Mme DIANE SIMARD :**

3155 Écoutez, ce n'est pas... c'est bien évident qu'on est au niveau du concept, Monsieur le Président, les budgets, il faut être conscient que nous avons une enveloppe fermée, donc nous mettons... nous avons vraiment, pour nous, c'est une préoccupation très grande de rester à l'intérieur de ce budget.

3160 Nous sommes actuellement en train d'ajuster les estimations de coûts en fonction des changements que vous avez vus au niveau du concept et on peut donner effectivement les grandes lignes, je crois que la Commission se veut d'être très transparente dans ce dossier-là, c'est évident.

3165 Sauf que pour le moment, nous allons rester quand même dans des limites, des enveloppes budgétaires, mais qui n'iront pas à un niveau de détails qui sera... qui pourra être fourni ultérieurement, mais à ce stade-ci, on préfère donner le niveau de détails qui permettra justement d'intégrer les différentes modifications qui pourraient même survenir après notre rencontre ici avec les gens au BAPE.

3170 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça, ça nous sera utile, je comprends, qu'on est en train de... il y a un budget, il y a des estimations et pour l'instant, il y a une grande différence entre, je pense que c'est 45 millions et 70 millions. On ne sait pas qu'est-ce qu'on fait avec ce montant-là.

3175

Et si on revient à la question de la navette fluviale, je vous réfère à la lettre de la Commission adressée au Ministère, seulement à la fin du mois d'août, le 30 août et où vous dites que la Commission informe le Ministère qu'un aménagement connexe à la Promenade Samuel-De Champlain, il s'est ajouté deux projets, celui de la navette fluviale et celui du train touristique. Donc, c'est deux projets que vous avez avisé le Ministère seulement à... ça ne fait pas longtemps que ces deux projets étaient ajoutés au projet qui a été proposé.

3180

J'ai... bon, si on revient à la navette, l'étude de faisabilité qui existe, c'est plutôt technique, question, est-ce que physiquement c'est possible, il n'y a pas d'étude économique ou de rentabilité d'une telle aventure et ça pourrait être de même pour un train ou pour tous les autres projets connexes.

3185

Est-ce qu'il y a eu des études de marché ou de faisabilité financière de tels projets?

3190

**Mme DIANE SIMARD :**

J'aimerais, pour cet aspect-là, parce qu'il était impliqué dans ce dossier, référer à Marc Bertrand qui a effectivement été en contact avec les gens du train touristique et de la navette fluviale.

3195

Et j'aimerais peut-être revenir, pour terminer tout à l'heure, avec une ventilation qu'on va par ailleurs vous remettre et qui va vous donner une idée du budget parce que vous parliez du 45 millions versus le 70 millions et j'aimerais vous ventiler un petit peu plus, dans un premier temps, les montants.

3200

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Allez-y, monsieur Bertrand.

3205

**M. MARC BERTRAND :**

Monsieur le Président. Oui, l'étude était davantage technique, connaître exactement d'abord si les lieux d'ancrage, le quai Irving et les points... on regardait aussi quel serait le meilleur point de chute sur la rive-sud. Il y avait, bien sûr, la marina de la Chaudière, il y avait un lieu, je m'excuse, il y avait trois lieux sur la rive-sud, dont la marina de Lévis et un lieu entre les deux, à Saint-Romuald dont j'oublie le nom en ce moment, c'est une ancienne usine de traitement, je pense, à Saint-Romuald.

3210

On évaluait trois sites et le premier... donc, le premier volet c'était de déterminer est-ce que c'est un circuit faisable? Il y avait des... aussi, on a regardé les faisabilités économiques de

3215

ça, on évaluait le gabarit du bateau, la rentabilité sur une base sommaire et c'était... les conclusions étaient quand même assez concluantes.

3220 Je vous dirais qu'il y a une faisabilité de ça, mais il fallait raffiner davantage. Parce qu'on comparait aussi cette étude-là à des navettes qu'il y a du côté de Montréal où la saison est plus longue et même si c'est seulement deux, trois semaines, ça peut faire une grosse différence sur la rentabilité et sur le fait aussi que la traversée est beaucoup plus longue, là, que les navettes normales à Montréal.

3225 Donc, dans le cadre du mandat qui a été donné, c'était à la firme Keops, on a, je vous dirais, bien couvert tous les aspects. Au point de vue technique, c'est faisable mise à part la bathymétrie à l'embouchure de la rivière Chaudière, il y avait un élément qu'il fallait investiguer davantage. Est-ce que le bateau passe tout le temps dans l'embouchure de la rivière Chaudière? Il fallait voir quels seraient les liens avec les installations aussi de la marina de la  
3230 Chaudière, la Ville de Lévis, un lien légal à avoir de ce côté-là et, dernièrement, pousser davantage l'aspect technique.

Mais la grosseur du bateau, les questions d'amarrage, les équipements, les passerelles, tout ça a été précisé avec quand même beaucoup de détails.

3235

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Vous avez fait référence à Montréal. Si mes informations sont correctes, à Montréal, la navette est subventionnée. Est-ce qu'au cas où, afin d'assurer l'existence d'une  
3240 telle navette, est-ce que la Commission serait prête à subventionner ses opérations?

**M. MARC BERTRAND :**

Écoutez, je peux me permettre, je ne suis pas... je ne pense pas avoir le niveau pour  
3245 répondre à ça, mais tout simplement pour dire, je ne pense pas que la Commission soit un opérateur naval, ce n'est pas du tout dans nos cordes.

On peut, dans le cadre d'un projet comme ça, je pense que notre mandat est de disposer, de mettre toutes les dispositions favorables à une opération commerciale, mais point de vue commercial, c'est-à-dire, des bâtiments d'accueil, restaurer le quai, mais au point de vue des  
3250 opérations commerciales, c'est évident qu'on irait probablement en appels d'offres. On n'aurait pas du tout le lien avec ça.

Et c'est là... c'est là aussi qu'est le lien. Est-ce qu'on a un opérateur qui va assurer... qui va s'assurer, qui va prendre le bateau, payer le bateau et assurer le circuit? Ça, on ne l'a pas encore.

3255

**Mme HAMIDA HASSEIN-BEY :**

3260 Monsieur le Président, est-ce que je peux donner un complément d'information sur l'étude? Parce qu'on a déposé notre étude qu'on avait faite sur...

**LE PRÉSIDENT :**

3265 D'accord.

**Mme HAMIDA HASSEIN-BEY :**

3270 ... la navette fluviale. Nous avons fait cette étude-là en 2001. On a assis autour de la table des intervenants de tous les milieux, sur tout notre territoire, pour faire cette étude-là. Et bon, on a proposé des circuits de liens inter-rives et on est arrivés avec les intervenants du milieu et je vais vous dire qu'il y en avait beaucoup, qu'il fallait faire un projet pilote entre le quai Irving, parce que le quai existe et la marina de Saint-Romuald.

3275 Effectivement... et puis en plus de ça, on a trouvé un promoteur privé, depuis 2001, il n'attend que... on l'appelle, c'est Croisières AML qui est prêt à s'investir dans ce projet-là. Et je n'ai pas entendu la Commission de la capitale nationale dire qu'ils ont approché ce promoteur, suite à notre étude qui a été déposée lors d'une conférence de presse et qui a été déposée même à la Commission en 2001.

3280 Depuis, on n'a pas eu de nouvelles au niveau de cette navette fluviale, qu'est-ce qu'il en est et je comprends qu'il y a eu une autre étude en 2002, je vous l'ai donné ce complément d'information sur l'étude qu'on avait faite et le promoteur privé qu'on avait trouvé puis qui n'attend que on lui tende la main pour travailler sur ce projet.

3285

**LE PRÉSIDENT :**

3290 Merci pour ces informations. Je pense qu'on a eu la réponse, l'idée c'est que vous allez mettre tout à la disposition des... et vous allez procéder par appels d'offres où je présume que n'importe qui peut participer.

**Mme DIANE SIMARD :**

3295 Monsieur le Président, si je peux me permettre aussi, c'est très important dans ce dossier-là de mentionner que ce n'est pas la mission de la Commission de la capitale nationale d'opérer la navette, mais qu'on sera un facilitateur et ça, je pense que c'est ce que vous venez de résumer. Mais effectivement, nous sommes très ouverts et si un opérateur peut nous contacter, écoutez, le projet, on souhaite qu'il soit mis de l'avant pour 2008, c'est tout ce qu'on peut dire.

3300

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Bon, en somme la réponse à la première question, vous allez nous fournir quand même une ventilation du budget total de 70 millions?

3305 **Mme DIANE SIMARD :**

Oui, nous allons vous fournir une ventilation qui permettra de voir, là, dans les postes principaux quelle sera l'affectation des budgets.

3310 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, vous avez une deuxième question?

**Mme HAMIDA HASSEIN-BEY :**

3315

Oui, s'il vous plaît, Monsieur le Président. Donc, ce que je comprends, c'est qu'on aura des items parce qu'on comprend qu'il y a aussi des... il y a de la végétation là-dedans, il y a des bâtiments qui vont être construits puis tout va être ventilé, j'imagine, million par million, qu'est-ce que vous allez faire pour qu'on puisse comprendre vraiment comment ces 70 millions vont être investis là-dedans, c'est ce que je comprends.

3320

Ma deuxième question, c'est concernant le deuxième secteur. Est-ce que la Commission de la capitale, aujourd'hui... parce que pour nous, la priorité, c'est la plage de l'anse au Foulon, est-ce que la Commission de la capitale a des prévisions sûres, après 2008?

3325

Parce que je vais vous dire, on est très heureux pour 2008 qu'il y ait autant d'argent pour le fleuve, mais on se pose la question, est-ce qu'il y aurait autant d'argent pour le fleuve après 2008 ou pour des projets qui sont reliés plus ou moins au fleuve? Et est-ce que pour la plage de l'anse au Foulon, est-ce que les argents sont là et puis... ils sont déjà là, c'est-à-dire qu'il y a déjà une prévision après 2008?

3330

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Simard.

3335

**Mme DIANE SIMARD :**

Je vous dirais que pour la suite de 2008, nous, nous avons un projet qui sera réalisé donc pour l'été 2008 et je crois que ça sera une sensibilisation qui pourra se faire par les différents groupes, mais je crois que c'est vraiment à l'extérieur de notre projet et de notre mandat actuel.

3340

Toutefois, j'aimerais préciser à votre question sur la ventilation de l'estimation, je voudrais juste vous rappeler que les chiffres qu'on vous donne, ce sont des chiffres qui vont être, disons, des enveloppes budgétaires et je vais vous expliquer la façon dont on a procédé actuellement, ne serait-ce qu'avec les estimations préliminaires.

3345

Alors, on a actuellement des estimations qui tiennent en peut-être une trentaine de pages et qui détaillent chacune des interventions qu'on pense y faire et qu'on modifie au fur et à mesure que le projet évolue. Chaque intervention est vraiment... se situe à l'intérieur des budgets alloués

3350 et on les réajuste, on réajuste le concept, on réajuste le design en fonction de ces enveloppes budgétaires là.

Toutefois, je vais vous expliquer que c'est impossible pour nous de donner cette ventilation de coûts. Pourquoi? Écoutez, on est à l'étape des plans et devis, on a des entrepreneurs qui vont soumissionner bientôt et on ne veut pas donner aux entrepreneurs le montant qu'on alloue à chacun des postes du projet. Ça doit rester confidentiel d'une certaine façon jusqu'à l'appel d'offres. Mais on peut donner quand même des ordres de grandeur.

3360 Alors, c'est quand même important pour nous de mentionner que ces estimations-là, pour le moment, doivent rester relativement confidentielles.

**LE PRÉSIDENT :**

3365 Bon, j'ai pris compte de votre demande de confidentialité et je vais y réfléchir puis je vous reviens dessus.

**Mme DIANE SIMARD :**

3370 Merci, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3375 **Mme HAMIDA HASSEIN-BEY :**

Je ne peux pas répondre?

**LE PRÉSIDENT :**

3380 Non. Je vous remercie beaucoup.

On me dit que j'avais sauté un nom par accident, monsieur André Stainier. Est-ce qu'il est parti? Donc... il revient ce soir?

3385 Monsieur Pierre Sauvé qui... il était ici hier soir et qui... monsieur Sauvé.

**M. PIERRE SAUVÉ :**

3390 Monsieur le Président, je me suis réinscrit, comme vous avez vu.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3395

**M. PIERRE SAUVÉ :**

3400

Ma question va porter sur la sécurité et sur les tergiversations qui se sont tenues avec le CN qui est propriétaire de la voie ferrée. La côte du Verger, donc à ma connaissance, c'est un des rares endroits en ville où les autos doivent arrêter, il n'y a pas de barrière, rien, et on est dans une courbe, pour laisser passer les trains quand il y a des trains. Et vu qu'il n'y a pas beaucoup de trains, le monde, la plupart du temps, ne s'y arrête pas. Il y a déjà eu, voilà deux ans, une auto qui a été happée par un train qui passait à ce moment-là.

3405

Toujours par rapport au CN, vous regardez la côte Ross, il y a un viaduc, là, le chemin de fer passe au-dessus de la route et quand vous passez là, vous êtes presque obligés de klaxonner parce que vous êtes comme... vous circulez comme ça puis tout d'un coup, on retourne à gauche et le viaduc est très étroit. Je voudrais savoir est-ce que par rapport... en termes de sécurité toujours, est-ce que le CN a indiqué des intentions à cet égard-là?

3410

Parce que tout le long de la voie ferrée, prenez la côte de l'Église, prenez plus loin, il y a des barrières où ils passent sur le viaduc, mais c'est le seul endroit non sécuritaire et tantôt, il va y avoir beaucoup de cyclistes, il va y avoir plus de cyclistes, plus de piétons qui vont descendre la côte du Verger puis la côte Ross aussi. Et donc, c'est une question de responsabilité publique, là, pour le CN dans ce dossier-là.

3415

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre question c'est est-ce qu'il y a quelque chose de prévu?

3420

**M. PIERRE SAUVÉ :**

Donc, est-ce qu'il y a eu des tergiversations avec le CN pour corriger cette situation-là?

3425

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne sais pas si la Commission peut y répondre.

3430

**Mme DIANE SIMARD :**

Actuellement non, on ne peut pas y répondre. C'est en dehors de notre... du mandat comme tel et de la zone aussi. Toutefois, je pense que la demande pourrait être portée auprès des autorités concernées ou du CN, là, mais je pense que nous, pour le moment, on ne touche pas à cet aspect-là du problème.

3435

**LE PRÉSIDENT :**

Peut-être la Ville, monsieur Des Rivières?

3440 **M. MARC DES RIVIÈRES :**

Oui, Monsieur le Président. Dans le... disons, dans le secteur du projet, la voie ferrée croise deux rues, la côte de l'Église et la côte du Verger. À la côte de l'Église, il y a un équipement... des feux avertisseurs automatiques qui se mettent en fonction du moment que le train approche de l'intersection. Dans le cas de la côte du Verger, effectivement il n'y a que des croix Saint-André et il y a quelques années, l'ancienne Ville de Sillery avait ajouté des arrêts obligatoires pour forcer l'arrêt des gens.

3450 Il s'est effectivement produit, il y a deux ans, une collision. Cependant, ce n'est pas le train qui a frappé une voiture, mais bien une voiture qui a frappé le train. Le train circule entre 10 et 15 km/h, ils sont très prudents lorsqu'ils se présentent à l'intersection.

3455 Il y a des investigations qui ont été faites auprès du CN pour ajouter des équipements de contrôle à cet endroit-là et il existe, chez Transport Canada, des normes et j'y vais de mémoire, à moins de 5000 véhicules jour, il n'est pas requis et le CN ne procède pas à l'installation d'équipements automatiques de cette nature-là.

3460 Des équipements avec clôtures, pour arriver à justifier ça, c'est une formule, c'est ce qu'ils appellent la somme des mouvements vectoriels, donc c'est le nombre de trains multiplié par le nombre de véhicules, sur une base de 24 heures et ça doit faire un chiffre de 50 000. Or, actuellement c'est sûr que du côté de la côte du Verger, du côté de l'Église, ces chiffres-là ne sont pas rencontrés.

3465 Le seul endroit où ces chiffres-là sont rencontrés sur le territoire actuellement, c'est la rue de l'Hêtrière, dans le secteur Sainte-Foy, Saint-Augustin, et il y a une entente qui a été signée, là, par Transports Canada, Ville de Québec et le CN pour procéder, à cet endroit-là, à l'installation d'équipements de sécurité.

3470 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Des Rivières. Vous soulignez en effet le faible volume de circulation sur la voie ferrée et ça m'amène à réouvrir une question. Ça a déjà été prévu à un moment donné, dans le projet, que la voie ferrée devait disparaître, ce qui a beaucoup de bénéfices et puis là, on est revenus avec un projet où ça reste et même dans le document auquel j'ai fait référence tout à l'heure, le train touristique était censé être ajouté au projet actuel.

Mais je demande est-ce qu'il y a eu une évaluation des coûts et des bénéfices d'un projet avec et sans voie ferrée? C'est ma question.

3480 **Mme DIANE SIMARD :**

Monsieur Lestage va répondre... tenter de répondre à votre question.

**M. RÉAL LESTAGE :**



3485

En fait, par rapport aux éléments de réponses que je peux fournir, 2002-2003 quand on a travaillé au niveau de l'avant-projet, la commande était d'évaluer un concept avec et sans voie ferrée comme telle. Évidemment, il s'est avéré, à l'époque, qu'il n'y avait pas une très grande différence entre les deux cas de figure, sauf dans le secteur du jardin, évidemment, là, où il y a un talus qui est plus gênant.

3490

Donc, sur cette base-là, strictement en termes d'aménagement, il n'y avait pas d'avantages marqués, si on veut, dans les propositions qui avaient été dessinées. Évidemment, il y avait d'autres types de considérations. Je ne sais pas si monsieur Bertrand peut en parler, sur les besoins du CN qui devaient demeurer après coup. Donc, le scénario avait été regardé en termes d'aménagement.

3495

**LE PRÉSIDENT :**

3500

Monsieur Bertrand.

**M. MARC BERTRAND :**

3505

Peut-être un mot, suite aux consultations de l'an 2000, il s'est avéré de la part notamment du ministère des Transports, du Port de Québec et de tous les usagers du port de Québec que le maintien de la voie ferrée était un impératif.

3510

Et aussi, il y a des joueurs tels que les... je ne me souviens plus exactement des noms des organismes, je pense que c'était Vivre en ville, qui favorisent le transport en commun, tous ces organismes-là souhaitaient également que la voie ferrée reste en place pour éventuellement devenir une voie de tramway pour du transport en commun.

3515

On a eu beaucoup d'organismes qui souhaitaient le maintien de cette voie ferrée là. Et à l'époque, on était ambivalents, je vous dirais, est-ce que c'est mieux de la conserver? On a regardé avec monsieur Lestage quand il est arrivé dans le dossier, il y avait les deux possibilités et on en a convenu d'essayer d'en faire un allié et de voir la possibilité de faire un train, justement, le lien touristique entre Place-Royale et l'Aquarium de Québec.

3520

Il était beaucoup, à l'époque, question du... on relançait l'Aquarium et on souhaitait que ce lien soit conservé. Et d'ailleurs, tous les termes de stations qu'on a utilisés au départ faisaient en sorte qu'on souhaitait qu'un train touristique puisse ensuite venir déposer les gens à chacune de nos stations. Comme un peu la navette, nous, on voulait disposer, on voulait mettre des dispositions pour qu'un opérateur privé puisse utiliser cette voie ferrée là à des fins touristiques et surtout dans le but de désenclaver l'Aquarium de Québec à la Place-Royale, où il y a un grand nombre de touristes. Donc, pour nous, en cours de route, il était souhaitable qu'on conserve cette voie ferrée là.

3525

**LE PRÉSIDENT :**

3530 Est-ce qu'en fait le coût de remise en état, parce que ça va demander des remises en état si on veut s'en servir à ces fins-là, je pense, et les coûts de ça, le marché, l'achalandage qui pourrait justifier. Est-ce qu'il y a eu une analyse financière d'un tel projet?

**M. MARC BERTRAND :**

3535

Pas de notre part, Monsieur le Président, mais Les Trains touristiques de la Capitale est un organisme qui est très actif en ce moment, qui prévoit louer des terrains au Port de Québec, s'implanter dans le secteur de... au pied de la côte Gilmore, qui a des circuits touristiques, qui déborde de ce secteur-là. Eux ont des circuits touristiques en vue et qu'ils prévoient mettre en place en 2007 sinon en 2008, eux ont des études de marché très détaillées. Ça, c'est...  
3540 l'organisme s'appelle Les Trains touristiques de la Capitale.

**LE PRÉSIDENT :**

3545

Bon. On sait comment communiquer avec eux autres?

**M. MARC BERTRAND :**

3550

Nous sommes en communication avec eux, je peux vous donner les coordonnées de monsieur Daniel Martin qui est président de la société.

**LE PRÉSIDENT :**

3555

Merci. D'autres questions, John?

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

3560

Est-ce qu'on sait actuellement le volume de transport qui emprunte cette voie-là? Bon, je vais aller voir monsieur Des Rivières pour commencer.

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

3565

Oui, je n'ai peut-être pas tout à fait l'information. Il y a une dizaine d'années, le Canadien National avait entrepris une procédure auprès de l'Office national des transports pour abandonner le service sur cette voie-là. Et au moment où le CN a déposé cette demande-là, l'ensemble des usagers du port ont fait un total du nombre de wagons au cours de l'année qui venait de s'écouler et tout le monde a été étonné de voir l'importance du trafic ferroviaire qui transitait sur cette voie-là. Alors, peut-être que les gens du Port de Québec, Marcel Labrecque, pourrait vous fournir cette information-là.

3570

Au moment où on a fait la réflexion, les usagers du port nous avaient dit : «Il est important de maintenir les deux voies ferrées.» Parce qu'il y a une voie ferrée qui longe le fleuve et il y a une voie ferrée qui passe sous le cap. C'est exploité par deux entreprises différentes, Québec-Gatineau dans un cas, Canadien National dans l'autre.

3575

Donc, quand les transporteurs... les usagers veulent négocier un prix, ils sont en mesure d'aller voir deux transporteurs pour négocier un prix alors que si on abandonne une voie ferrée, bien là, ils sont à la merci d'un seul transporteur.

3580

L'autre élément qu'il y avait dans ça, c'était également que le tunnel ne permet pas de transporter tout le matériel en vrac. À l'occasion, on a du matériel qui est hors dimension et ce matériel-là ne passe pas dans le tunnel. Donc, la voie du CN présentait plus d'avantages sur ce plan-là que le tunnel pouvait en présenter.

3585

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

3590

Autrement dit, si on voulait, par exemple... parce que je suis quand même étonné, dans le rapport de consultation de 2000, on nous dit quand même que les usagers, à condition que le service puisse être amélioré par l'autre voie, ne seraient finalement pas contre le fait qu'on démantèle. Mais ça, ça impliquerait la réfection du tunnel qui serait... qui devrait se faire à des coûts prohibitifs, j'imagine?

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

3595

Ça nécessitait effectivement des travaux dans le tunnel, maintenant à quel coût, je n'ai pas d'idée, là, mais ça nécessitait des travaux. C'est certain que sur le plan de la tarification, là, il y a un processus du côté du transport ferroviaire qu'on appelle l'interconnexion, là, où sur une certaine distance, ils ont l'obligation d'ajuster les prix.

3600

Mais les usagers avaient beaucoup de réserve et comme c'est un secteur qui pourrait éventuellement se développer au port, bien si on... puis c'est un secteur de vrac, donc on transporte du granit, on transporte du bois d'œuvre et d'autres objets souvent qui ont des formes assez... des dimensions assez importantes, le tunnel présentait, là, des limites que la voie du CN n'a pas.

3605

**M. JOHN HAEMMERLI, commissaire :**

O.K. Merci.

3610

**LE PRÉSIDENT :**

Je crois que le volume, je ne peux pas vous donner la référence, mais le volume est en décroissance au port actuellement?

3615

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

Je pense que tout dépend du type de marchandises, je pense que d'année en année, le Port se vante d'augmenter, mais il y a peut-être dans ça beaucoup de... cette augmentation-là est peut-être liée aux hydrocarbures et également au matériel, là, en vrac qui est déchargé dans le

3620 secteur de Beauport. Mais encore une fois, c'est les gens du Port de Québec, là, Marcel Labrecque qui pourrait...

**LE PRÉSIDENT :**

3625 C'est les gens du Port qu'il faut questionner.

**M. MARC DES RIVIÈRES :**

Oui.

3630

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Stevens, vous n'avez rien à ce sujet-là? Il n'y a personne d'autre qui peut...? Non, d'accord. Donc, on clôt cette question-là.

3635

Vous avez une autre question, je pense, monsieur Sauvé?

**M. PIERRE SAUVÉ :**

3640

Non, c'est correct.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Et madame Graff voulait revenir. S'il vous plaît.

3645

**Mme JULIE GRAFF :**

Rebonjour.

3650

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

**Mme JULIE GRAFF :**

3655

C'est un peu de circonstances, on a parlé de choses un peu plus macro, plus tôt, maintenant à l'heure bientôt du souper, j'aimerais parler de barbecue.

3660

Lors du comité plénier du 9 juin, j'ai fait part en discutant de tout et de rien, à monsieur Boulanger, à monsieur Pierre Boulanger, ex-président de la Capitale nationale, d'un service que j'ai constaté fort intéressant alors que j'habitais à Lausanne, en Suisse, c'est-à-dire des barbecues mis à la disposition dans des parcs, mis à la disposition du public.

3665 Cela donne une raison supplémentaire aux familles et aux amis de se donner rendez-vous dans ces endroits magnifiques. Aussi, ça permet à plusieurs personnes qui n'ont pas la possibilité de posséder un barbecue d'y avoir accès. Monsieur Boulanger était très intéressé, a trouvé l'idée très intéressante, il a dit qu'il allait en référer... référer cette idée à un collègue.

3670 J'aimerais savoir s'il y a eu des développements ou si cette idée a cheminé à un certain moment donné, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT :**

3675 Madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

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

3680 **M. RÉAL LESTAGE :**

3685 En fait, tout au long de la promenade, ce qui est prévu, c'est effectivement des éléments, des installations, du mobilier qui va permettre l'usage le plus... en fait, on souhaite le plus intensif possible, donc tables à pique-nique éventuellement, les aires de repos et cetera. Je ne vois pas d'objection majeure à l'installation de ce type d'élément là. L'idée, c'est qu'il faut... en fait, il faut que ça n'entraîne pas un niveau d'entretien trop important. Je pense que les frais récurrents sont importants aussi dans ce type de projet là.

3690 Alors, c'est une série d'éléments de programme dont on prend note et on verra éventuellement à l'intégration, question de sécurité aussi avec les barbecues, là, il faut voir plus précisément. Mais à prime abord, ce n'est pas hors du champ programmatique, là, du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

3695 Deuxième question, madame?

**Mme JULIE GRAFF :**

3700 Oui, on va en profiter. Alors, lors de la présentation hier soir, vous avez... il a été invoqué une question de salle de spectacles, éventuellement peut-être, là, sur la berge. J'aimerais savoir quelle capacité serait envisagée comme type de salle ou d'aménagement de spectacles et quel type de spectacles qui pourrait être envisagé à cet endroit?

**LE PRÉSIDENT :**

3705 Madame Simard.

**Mme DIANE SIMARD :**

3710 Monsieur le Président, je dois vous dire que c'est peut-être un problème de micro, je ne  
sais pas, mais on n'a pas de salle de spectacles dans le projet, et je ne pense vraiment pas avoir  
mentionné ça. Alors non, malheureusement, je dois vous dire que ça n'a pas été mentionné  
dans la présentation hier.

3715 **Mme JULIE GRAFF :**

Je m'excuse, je me suis peut-être mal exprimée, ce n'est peut-être pas une salle de  
spectacles, c'était peut-être une aire de spectacles ou... on peut peut-être voir dans les transcrits  
ou?

3720

**Mme DIANE SIMARD :**

Écoutez, on a parlé... je n'ai pas mentionné «spectacles», j'ai parlé d'un bâtiment  
polyvalent, d'un bâtiment qui serait installé sur le quai Irving. Bon, il y a une concession  
3725 alimentaire, je ne sais pas s'il y aurait des activités connexes qui se grefferont à ça, mais nous  
n'en avons pas fait mention hier parce que ça ne fait pas partie du programme.

3725

Toutefois, on a quand même mentionné que dans le secteur des jardins, ça pourrait  
faire... ça pourrait servir pour des événements éventuellement et ça serait peut-être des  
3730 événements reliés, on ne connaît pas encore la teneur de ces événements-là, mais c'est quand  
même un espace absolument magnifique qui va être créé et qui pourra servir à toutes sortes de  
manifestations culturelles, horticoles ou autres.

3730

C'est peut-être de là la confusion, mais je... on n'a pas parlé de spectacles comme tels.

3735

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, merci.

3740 **Mme JULIE GRAFF :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3745

Merci, madame Graff.

**Mme JULIE GRAFF :**

3750

Au plaisir.

**LE PRÉSIDENT :**

3755 Je crois qu'on est arrivés avec les barbecues à l'heure du souper et nous reprenons à 7 h  
ce soir. Merci et bon appétit.

**16 h 53 – FIN DE L'AUDIENCE**

3760 Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifie sous mon serment  
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes  
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conforme à la loi.

3765

---

**Line Perreault, s.o.**