

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Audience publique sur le prolongement de l'axe du Vallon

**Pour des alternatives vraiment viables
au prolongement de l'autoroute du Vallon**
*Développer et aménager pour les humains et
non pour les automobiles*

Mémoire présenté par



Mai 2004

AVANT-PROPOS

Recherche et rédaction

Pascal Laliberté, chargé de projets, Vivre en Ville

Jérôme Vaillancourt, directeur général, Vivre en Ville

Table des matières

Présentation de l'organisme.....	4
Sommaire.....	5
1. Problématique	6
2. Le prolongement et ses impacts	7
2.1 Considérations environnementales.....	7
2.1.1 <i>Impacts sur la forêt de l'Escarpe</i>	7
2.2 Considérations économiques	8
2.3 Considérations sociales.....	9
2.3.1 <i>Un contexte démographique défavorable : Si la tendance se maintient...</i>	10
2.4 Considération sur l'aménagement du territoire.....	11
2.4.1 <i>Plus de route = plus de congestion</i>	11
2.4.2 <i>Transport : Un boulevard urbain qui ressemble à une autoroute</i>	12
2.4.3 <i>Des « collectivités compactes » et du nouvel urbanisme qui ressemblent à du développement étalé axé sur l'automobile</i>	13
2.4.4 <i>Un projet qui ne répond pas aux Attentes</i>	15
3. Le prolongement et ses alternatives : Investir dans les transports collectifs et alternatifs, un choix évident et payant.....	20
3.1 Nouvelle « voie-bus ».....	20
3.2 Développements axés sur les transports collectifs et alternatifs (TOD).....	22
3.3 Mesures d'apaisement de la circulation.....	23
3.4 Agrandissement et consolidation du Parc de l'Escarpe	23
3.5 À l'échelle de la CMQ.....	24
3.5.1 <i>Lier planification et développement du territoire aux transports collectifs et alternatifs</i>	24
3.5.2 <i>Mettre en œuvre un plan de gestion des déplacements durables</i>	24
3.5.3 <i>Plans de gestion des déplacements en entreprise</i>	26
4. Conclusion.....	27
5. Bibliographie.....	28

Présentation de l'organisme

Vivre en Ville, le Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des intervenants québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique de la population. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport collectifs et alternatifs, par l'application de mesures en efficacité énergétique, par le renouveau de la fiscalité urbaine, par la redéfinition du cadre d'aménagement des collectivités cherchant à favoriser la mixité des personnes, la création de milieux de vie diversifiés et de qualité, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois événements importants. Le Colloque international *Vers des collectivités viables*, qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples inspirants en matière de développement viable des agglomérations. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec également en novembre 1999, et l'autre, nommé *Des villes habitables pour tous*, tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir certaines de nos pratiques de planification et d'aménagement.

Vivre en Ville est également l'éditeur d'ouvrages éducatifs sur les collectivités viables et c'est à ce titre que durant plus de quatre ans, l'équipe de recherche a élaboré la Trousse d'actions Vers des collectivités viables© faisant état des meilleures pratiques à travers le monde et se composant d'un guide, de deux documentaires et d'un cédérom. Cet outil est destiné aux décideurs, professionnels, étudiants et citoyen(ne)s.

L'organisme a mis de l'avant Vélo-Ville, un projet novateur de vélos en libre-service. Vivre en Ville a débuté, il y a deux ans, une campagne de sensibilisation à la qualité de l'air. Deux outils d'éducation ont été produits, soient Génie en air et Calend'AIR. Vivre en Ville est également le mandataire de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec dans la prestation du programme d'efficacité énergétique pour les ménages à revenus modestes de la région de Québec. L'organisme est aussi associé à plusieurs projets et activités avec d'autres partenaires régionaux et nationaux qui ont à cœur le développement durable des collectivités.

Vivre en Ville regroupe plus de 300 membres corporatifs et individuels à travers le Québec.

Sommaire

Vivre en Ville s'oppose au projet de prolongement de l'autoroute du Vallon tel que présenté par les promoteurs et propose des alternatives viables, non seulement pour réduire les problèmes de transports qui sévissent dans le secteur Lebourgneuf, mais aussi ceux à l'échelle de la Ville de Québec et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

La solution « route » aux problèmes de congestion et de trafic a démontré toute ses limites ici et ailleurs. Malgré cela, au problème de congestion, on répond systématiquement par une augmentation de la capacité routière, sans vraiment régler le problème que l'on voulait régler.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon n'est pas un projet de développement durable, bien au contraire. La grande capacité de l'axe routier est le premier fondement de la section prolongée. Il y a donc peu d'intersections, les voies et le terre-pleins sont larges, et l'on y retrouve peu ou pas de commerces et de résidences en façade sur plusieurs section de l'axe, ce qui laisse présager que les impacts négatifs en termes environnementaux, sociaux et économiques seront nombreux.

Il faut arrêter de dépenser des fonds publics dans la construction de nouvelles infrastructures routières coûteuses et dans la création de nouveaux développements domiciliaires situés en périphérie dans des espaces vierges non-viabilisés qui pourraient servir à bien d'autres choses que de devenir une autre banlieue dortoir. Il faut plutôt investir dans des solutions qui respectent les tendances lourdes aux plans démographique et socioéconomique.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon et les développements résidentiels et commerciaux qui s'y rattachent vont à l'encontre des *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la Communauté métropolitaine de Québec*.

Comme alternatives, l'offre en transport en commun dans le secteur et à l'échelle de la région doit être améliorée, toujours en lien avec l'aménagement du territoire. La densité des développements résidentiels et commerciaux devra être augmentée et leurs configurations, modifiées, pour offrir un cadre de vie beaucoup plus convivial et limitant l'utilisation de l'automobile.

Pour réduire la circulation de transit, des mesures d'apaisement de la circulation doivent être implantées. De plus, un plan de gestion des déplacements à l'échelle métropolitaine et ciblant la réduction des déplacements automobiles doit être mis en œuvre.

Pour assurer le développement durable de notre collectivité et sa compétitivité à l'échelle mondiale, il faut la développer à l'échelle de l'humain, non pas à l'échelle automobile. En matière de transport, il faut déplacer des gens, pas des voitures.

1. Problématique

Le prolongement de l'autoroute du Vallon n'est pas un projet de développement durable, bien au contraire. Les impacts négatifs de l'augmentation de la capacité routière en termes environnementaux, sociaux et économiques sont nombreux, connus, et très bien documentés¹.

C'est pourquoi, dans plusieurs villes à travers le monde, même aux États-Unis, « patrie de l'automobile », la solution « autoroute » aux problèmes de trafic, de congestion routière et de circulation de transit est de moins en moins utilisée. On se tourne plutôt vers des solutions plus durables et rentables, comme l'amélioration de l'offre en transport en commun, la gestion de la demande, des politiques d'aménagement du territoire « sensées » et cohérentes (*smart growth*), la mise en place de mesures favorisant l'utilisation des modes de transports actifs (marche, vélo), etc.

Les collectivités qui prennent le virage du développement durable sont de plus en plus nombreuses et les effets positifs de leur choix sont importants (voir tableau 1. Portland vs Atlanta). Le développement dans ces collectivités n'est pas fait en fonction des automobiles ni des autoroutes, mais bien en fonction de l'humain.

C'est pourquoi Vivre en Ville s'oppose au prolongement de l'autoroute et propose des alternatives viables, non seulement pour réduire les problèmes de transports qui sévissent dans le secteur Lebourgneuf, mais aussi ceux à l'échelle de la Ville de Québec et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Les conséquences du prolongement de l'autoroute du Vallon sont plus lourdes que ne semblent le penser les promoteurs, particulièrement pour l'environnement et par ricochet, pour la qualité de vie des habitants du secteur et de toute la région.

En tant que promoteur du développement durable des collectivités, Vivre en Ville est inquiet face à la mise en œuvre de ce projet qui pour nous, constitue un pas de plus vers l'étalement urbain et tous ses effets pernicioeux sur l'environnement, sur la santé des gens et de l'écosystème environnant et sur l'économie régionale. De plus, dans un contexte démographique plus difficile, nous ne croyons pas justifié le développement de ce secteur tel que présenté par les promoteurs.

Au cours de ce mémoire, nous analyserons plus en détail les impacts du prolongement de l'autoroute du Vallon en termes économiques, sociaux et environnementaux. Nous apporterons ensuite diverses solutions au projet qui, selon nous, permettraient de diminuer grandement les problèmes liés au transport dans ce secteur et même ceux à l'extérieur de celui-ci.

¹ Vous serez à même de le constater tout au long de ce document.

2. Le prolongement et ses impacts

2.1 Considérations environnementales

Impacts environnementaux appréhendés

- Étalement urbain
- Émission de polluants atmosphériques
- Émission de gaz à effet de serre (GES)
- Pollution sonore et visuelle
- Destruction d'un boisé urbain (écosystème)

Les divers polluants provenant de la fabrication, de l'utilisation et de la mise au rancart de l'automobile et de ses composantes occasionnent également des coûts environnementaux majeurs. Ceux-ci sont liés à la hausse des coûts de soins de santé, à l'augmentation des hospitalisations pour les maladies cardio-vasculaires et pulmonaires comme l'asthme, particulièrement chez les personnes plus à risque comme les jeunes et les personnes âgées, aux accidents, aux décès, etc. En 2002, pas moins de 5 alertes au smog (smog prévu) ont été signalées dans la région de Québec et le smog a sévi pendant 3 jours (smog observé). De plus, la pollution sonore augmente le stress et ses impacts chez les populations plus vulnérables ou celles demeurant à proximité d'axes routiers importants.

Dans la région de la Capitale Nationale, le transport, automobile en tête, contribue pour environ 74 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), 86 % des émissions d'oxydes d'azote (NOX), 24 % des émissions de dioxyde de soufre (SO₂), 34 % des émissions de composés organiques volatils (COV) et 22 % des émissions de particules en suspension totales (PST) (MENV, Inventaire des émissions de polluants atmosphériques dans l'agglomération de la Capitale-Nationale pour l'année 2000. Document de travail). On évalue à environ 1 million de tonnes les émissions de GES du parc automobile de la région de Québec (Bureau sur les changements climatiques, MENV).

Finalement, l'utilisation de plus en plus importante de ce mode de transport énergivore et consommant de grande quantité de combustible fossile est responsable de l'émission importante de dioxyde de carbone (CO₂), principal GES, gaz à l'origine du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Les conséquences sociales, économiques et environnementales des perturbations climatiques, bien qu'encore mal connues, seraient très néfastes pour la planète et toutes les formes de vie qui la peuplent. Le secteur du transport au Québec est responsable de près de 40 % des émissions de GES. C'est dans ce secteur que les hausses sont les plus importantes.

Le prolongement de l'axe du Vallon contribuera à accentuer les effets de ces impacts négatifs.

2.1.1 Impacts sur la forêt de l'Escarpement

Le développement commercial et résidentiel qui existe autour du parc de l'Escarpement affecte déjà son écosystème. L'ajout de l'autoroute du Vallon, qui passerait à travers le parc de l'Escarpement, et celui de nouveaux développements résidentiels et commerciaux, serait des plus néfastes pour la faune et la flore présentes sur ce territoire. Au pourtour du parc, quelques

secteurs en friches sont disponibles, mais aucun n'est boisé, ce ne qui permettrait pas à la faune de s'y relocaliser. Mentionnons que la friche fait partie de l'écosystème de la forêt de l'Escarpement et qu'il s'agit d'une forêt en devenir.

L'augmentation de la surface imperméabilisée dans la zone d'étude, combinée à l'épandage de sels de déglçage et d'abrasifs sur la route aura pour effet de menacer et/ou de détruire certaines espèces en affectant la qualité du sol et de l'eau. L'autoroute augmenterait la pression déjà énorme sur ces espèces par la perte d'un habitat essentiel et unique, le drainage du milieu, l'augmentation du bruit, l'augmentation de l'achalandage dans le secteur et le morcellement du territoire qui affecterait les déplacements de la faune.

2.2 Considérations économiques

Impacts économiques appréhendés

- Coûts individuels et collectifs de la dépendance à l'automobile
- Iniquité
- Entretien des infrastructures (axe et développements résidentiels)

La dépendance à l'automobile dissimule des coûts socio-économiques très importants. La motorisation de plus en plus grande des ménages canadiens est onéreuse, tant au niveau individuel que collectif. Selon l'Association canadienne des automobilistes (CAA), une voiture de type sous-compacte qui roule 20 000 km par année coûte environ 10 000 \$ à son propriétaire. De plus, les estimations et les études indiquent que les automobilistes paient seulement entre 60 % et 70 % du coût de l'infrastructure des transports, l'autre partie des coûts étant reléguée à la collectivité.

Il s'agit donc d'un mode de transport socialement inéquitable, qui n'est pas à la portée de tous. En mettant l'emphase uniquement sur l'automobile et ses infrastructures, nous appauvrissons les ménages les plus pauvres en les rendant plus dépendants de l'automobile.

De même, en achetant des voitures et du carburant ailleurs, nous faisons collectivement « sortir » des frontières du Québec plus de 20 milliards de dollars par année. En effet, sur les 47,5 milliards de dollars de la dépense automobile globale au Québec pour l'année 2002, 21,4 milliards de dollars, soit 45 %, furent dépensés hors-frontière (Bergeron, 2003, p. xii).

La congestion routière coûte près de 780 millions à Montréal par année (Jolicoeur, 2004). On peut donc évaluer approximativement une somme de 50 millions pour Québec, qui génère un peu moins de 10 % des déplacements calculés dans la métropole et dont les problèmes liés au trafic dense y sont plus importants.

Le prolongement de l'axe du Vallon contribuera à accentuer les effets de ces impacts négatifs.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon coûterait approximativement 39,4 millions de dollars (41,7 en ajoutant la voie réservée sur le tronçon sud) et approximativement 150 000 \$ de frais d'entretien par année. Mais cette somme n'inclut pas les frais associées à l'entretien du réseau de

rues et des infrastructures des secteurs à développer ainsi que leur développement comme tel (2 M \$ selon la Ville de Québec). Cela n'inclut pas également les coûts des réfections majeures dans 15-20 et 30 ans, ni celles des infrastructures liées au développement du secteur (rues résidentielles, égout, aqueduc). L'augmentation prévisible du nombre d'automobiles sur les routes de la région suivant le prolongement de l'axe (entre 5000 et 10 000 voitures de plus) contribuera aussi de manière globale à l'usure des routes, donc à une augmentation des coûts d'entretien.

Selon le General Accounting Office (GAO) des États-Unis, les projets autoroutiers sont, la plupart du temps, susceptibles à des dépassements de coûts : « Cost growth has occurred on many major highway and bridge projects. For example, on 23 of 30 projects initially expected to cost over \$100 million, our 1997 report identified increases ranging from 2 to 211 percent – costs on about half these projects increased 25 percent or more » (GAO, 2003, p.6). Les projets pris en compte par le GAO allaient de 10 millions à 1 milliards de dollars américains.

En faisant la projection d'un dépassement de coût de 25 %, le projet de 40 millions proposé par les promoteurs nous coûtera comme contribuable 10 millions de plus, soit 50 millions. Cette somme est uniquement calculée pour le tronçon de route. La somme prévue pour le prolongement de l'autoroute du Vallon n'inclut pas les coûts environnementaux, sociaux et économiques causés par la pollution des automobiles et l'utilisation accrue de celles-ci qu'engendrerait la construction de l'autoroute.

2.3 Considérations sociales

Impacts sociaux appréhendés

- Santé humaine (populations sensibles)
- Effet de coupure
- Stress (surtout à cause du bruit)
- Insécurité
- Iniquité

Comme nous venons de le constater, l'automobile est un mode de transport socialement inéquitable.

Des études démontrent que jusqu'à 8 % de toutes les morts non-violentes au Canada sont liées à la pollution atmosphérique, dont l'utilisation de l'automobile est en grande partie responsable. Près de 2000 décès prématurés par années en Ontario équivalent à 10 milliards de dollars (ACTU, 2001B, p.1). Les transports collectifs permettent au Canada d'économiser entre 5 et 6 milliards de dollars en coûts sociaux, ce qui dépassent nettement l'investissements net actuel de 2,1 milliards des gouvernements provinciaux et locaux en santé (ACTU, 2001A, p. 4).

Pour le même déplacement, le passager d'une automobile court 20 fois plus de risque d'accident mortel que le passager d'un véhicule de transport en commun (ACTU, 2001B, p.3).

De plus, l'effet de coupure causé par les infrastructures routières importantes peut s'avérer très néfaste pour l'être humain :

« Il a été démontré qu'un trafic routier très intense pouvait perturber la vie d'une communauté. Dans un travail de recherche bien documenté réalisé en 1972 aux États-Unis, Appleyard et Lintell ont démontré que l'accroissement des volumes de trafic allait de pair avec une diminution des contacts sociaux dans les rues. Là où le trafic a engendré un effet de coupure au sein d'une communauté, celui-ci inhibe la vie quotidienne des riverains et des piétons, et pose des problèmes particuliers pour les personnes âgées, les jeunes enfants et leurs mères qui les accompagnent. Il semble également que l'effet de coupure puisse influencer le choix du mode de déplacement car l'impression de barrière qui se dégage d'une route, amène les riverains à estimer qu'ils ne sont plus en sécurité lorsqu'ils font de la marche à pied ou de la bicyclette (The Institution of Highways and Transportation, 1997). De plus, la difficulté de franchir certaines routes très fréquentées peut entraver l'accès à divers équipements ou services essentiels comme les commerces, les services de santé, les aires de détente ou les parcs publics (Public Health Alliance, 1991). Consacré aux effets du transport sur la santé, ce dernier rapport montre que l'absence d'assistance et de contacts sociaux peut, à la longue, provoquer des problèmes psychiatriques et être à l'origine de tendances suicidaires » (www.eltis.org/en/conceptc.htm, consulté le 20 mai 2003).

Le prolongement de l'axe du Vallon contribuera à accentuer les effets de ces impacts négatifs.

2.3.1 Un contexte démographique défavorable : Si la tendance se maintient...

Le Québec, à l'instar des autres pays occidentaux, sera confronté à un vieillissement de sa population dans les années à venir, et l'agglomération de Québec n'y échappera pas.

Dans *Le choc démographique* (sommaire), il est soutenu que :

« La population de la CMQ continuera de croître de plus en plus lentement jusqu'en 2021 et pourrait même commencer à décroître avant si les soldes migratoires et l'immigration ne venaient pas compenser le faible taux d'accroissement naturel. À l'égard du remplacement de la main-d'oeuvre, déjà en 2011 il n'y aurait pas assez de personnes de 15-24 ans pour remplacer celles de 55-64 ans si ces dernières décidaient de prendre leur retraite. Le nombre de ménages continuera d'augmenter notamment parce que le groupe des 45 ans et plus, qui inclut la génération du *baby-boom*, a une grande importance numérique et a la plus forte propension à être soutien de ménage. Cette augmentation du nombre de ménages s'atténuera aussi graduellement d'ici 2021 ».

En tout, 30 000 ménages de plus demeureront dans la région en 2021. Par conséquent, les besoins seront donc d'environ 30 000 logements. La Ville de Québec plaide le besoin de construire de nouveaux logements pour loger ces ménages.

Selon les prévisions de la Ville de Québec, il est possible de construire 60 000 nouveaux logements sur le territoire en tenant compte de différents critères de lotissement. Mais 40 000 logements (dont seulement 5 800 dans le secteur d'étude), seront situés dans de nouveaux lotissements surtout de faible densité, dans des zones éloignées du centre, mal pourvues en infrastructures et en services, dont le secteur Lebourgneuf.

De plus, les prévisions démographiques étant ce quelles sont, ne serait-il pas plus approprié de construire dans un premier temps les 20 000 logements qu'il est possible de construire dans les zones où il est possible de densifier (5 000 logements), sur des terrains vacants desservis par les infrastructures et les services² (7 500 logements), par le recyclage et l'agrandissement (5 000 logements) et dans les secteurs en redéveloppement (2 500 logements) (Chiffres : légère augmentation des données estimées par la Ville de Québec, Document sur la planification des nouveaux lotissements résidentiel, septembre 2003) ?

Il faut arrêter de dépenser des fonds publics dans la construction de nouvelles infrastructures routières coûteuses et dans la création de nouveaux développements domiciliaires situés en périphérie dans des espaces vierges non-viabilisés (non-pourvus en services comme les égouts, l'aqueduc, l'électricité, les écoles, les hôpitaux, les services et les commerces de proximité, etc.) qui pourraient servir à bien d'autres choses que de devenir une autre banlieue dortoir. Il faut plutôt investir dans des solutions qui respectent les tendances lourdes aux plans démographique et socioéconomique. Il en va, selon Vivre en Ville, de l'avenir de la fiscalité locale et qui explique en grande partie, le problème actuel de déséquilibre budgétaire des municipalités.

2.4 Considération sur l'aménagement du territoire

2.4.1 Plus de route = plus de congestion

La solution « route » aux problèmes de congestion et de trafic a démontré toute ses limites ailleurs (même aux États-Unis, on élague et on investit dans les transports collectifs et alternatifs). Malgré cela, au problème de congestion, on répond systématiquement par une augmentation de la capacité routière, sans vraiment régler le problème que l'on voulait régler. Mais pourquoi ?

La circulation et la congestion routière augmentent dans la majorité des grandes villes du monde, et ce même si l'on construit de nombreuses routes pour diminuer l'ampleur du problème. Ce phénomène s'explique en grande partie par la demande induite, c'est-à-dire la demande générée par un accroissement de capacité routière qui permet d'accommoder les automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents en termes de localisation ou de déplacement (itinéraire, horaire, choix modal).

Plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans. Conséquence : il faut construire de nouvelles voies ou une nouvelle route, ce qui ne fait que créer de nouveaux problèmes de trafic et de congestion...

Quand on construit une nouvelle autoroute, on diminue le temps que le navetteur (personne qui effectue un déplacement domicile-travail) prend pour parcourir une distance qui autrefois prenait plus de temps à parcourir. Par conséquent, le navetteur, pour le même temps, peut aller s'installer plus loin, souvent parce que le coût des terrains est moins élevé en périphérie et que

² Routes, aqueduc, égout, transport collectif, soins de santé, écoles et services de garde, commerces, etc.

celle-ci offre des milieux de vie perçus comme plus sécuritaires et agréables. L'augmentation initiale de la fluidité par la construction d'une nouvelle autoroute ou l'ajout de nouvelles voies de circulation contribue ainsi à l'étalement urbain. Et l'étalement contribue à la congestion parce que le mode de transport privilégié par les navetteurs choisissant la banlieue comme cadre de vie demeure l'automobile, entre autres, parce que le transport en commun dans les zones de faible densité n'arrive pas à compétitionner l'automobile.

Autrement dit, une nouvelle route attire les automobilistes et incite les usagers du transport en commun qui ont la possibilité de se déplacer en voiture à le faire, ce qui ne fait qu'augmenter la circulation routière au lieu de la réduire. Certes, un nouveau lien routier risque de réduire la congestion à court terme. Mais à moyen et long termes, une telle dépense n'aura servi qu'à accentuer le problème que l'on voulait régler. Il est à noter que les promoteurs n'ont pas tenu compte de la demande induite dans les études de circulation, jugeant que ce facteur n'était pas significatif pour la zone d'étude.

De plus, une augmentation du nombre de navetteurs, particulièrement au centre-ville de Québec et près des centres commerciaux à Sainte-Foy, signifie un accroissement du nombre de cases ou un déficit d'espaces de stationnement, ce qui ne fera qu'empirer les problèmes qui sévissent actuellement à Québec.

2.4.2 Transport : Un boulevard urbain qui ressemble à une autoroute...

Le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon est un résidu des grandes dépenses publiques dans les infrastructures autoroutières des années 60, 70 et 80 qui ont suivi le *Plan de circulation et de transport de la région métropolitaine de Québec* (Rapport Vandry-Jobin). Et même dans ce plan, du Vallon était planifiée comme un boulevard urbain sur toute sa longueur et s'arrêtait à l'autoroute Métropolitaine, devenue l'autoroute de la Capitale (Vandry-Jobin, p. 59).

La Ville de Québec (VQ) et le Ministère des Transports du Québec (MTQ) laissent entendre que le prolongement sera fait sur le modèle d'un boulevard urbain. Même si la vitesse maximale sera de 70 km/h sur le tronçon sud et de 50 km/h sur le tronçon nord, les débits de circulation seront relativement semblables à l'entrée du boulevard urbain (coin Lebourneuf/du Vallon) qu'au coin Chauveau/du Vallon et la vitesse de circulation sera plus élevée que la limite permise.

De l'aveu même des promoteurs, c'est la grande capacité de l'axe routier qui est le premier fondement de la section prolongée. Il y a donc peu d'intersections, les voies et le terre-pleins sont larges, et on y retrouve peu ou pas de commerces et de résidences en façade sur plusieurs section de l'axe.

Et l'étalement urbain (pas seulement celui qui sera occasionné par le développement du secteur Lebourgneuf, mais aussi, et surtout, celui qui touchera tous le secteur Nord-Est de la Ville de Québec, soit Saint-Émile, Lac-Saint-Charles, Loretteville et Neufchâtel, sera aussi important même si c'est un boulevard urbain. De plus, rien ne garantit que les développements domiciliaires ne pourront se faire dans les zones jaunes et rouges du Plan de lotissement de la Ville de Québec.

Le tronçon entre le boulevard Lebourgneuf et l'avenue Chauveau (excluant ces deux axes) possèdera seulement 3 intersections (« entrées » dans les quartiers), et cette partie de l'axe sera entourée de développement résidentiel de basse densité, un peu à l'image de ce qui existe déjà partout en périphérie dans la région.

De plus, il n'y aura aucune réduction du trafic : il y aura un déplacement et une augmentation de celui-ci et des problèmes qui lui sont liés.

Une augmentation de la capacité routière et du développement résidentiel de basse densité, avec le contexte démographique que l'on appréhende, est totalement à l'opposé du développement durable.

2.4.3 Des « collectivités compactes » et du nouvel urbanisme qui ressemblent à du développement étalé axé sur l'automobile

La Ville de Québec propose de construire des développements résidentiels inspirés du nouvel urbanisme (communautés compactes) dans les nouveaux secteurs en périphérie de la nouvelle autoroute.

Ces formes d'aménagement urbain visent, par la proximité des services, le mélange des fonctions urbaines (résidentielle, commerciale, institutionnelle et parfois industrielle dans un même quartier), une bonne desserte en transport collectif et alternatif et des mesures d'atténuation de la circulation (*traffic calming*), à réduire les déplacements en voiture et à augmenter les déplacements en transport en commun, à pied et à vélo.

Selon nous, c'est tout le contraire qui se produira. Parce que l'autoroute est l'outil de développement et que les secteurs développés le seront d'abord et avant tout pour l'automobile. Mais même en privilégiant ce type de développements, la grande majorité des futurs résidents de ces « voisinages compacts néo-traditionnels » continueront à utiliser leur(s) automobile(s) lors de leurs déplacements pour plusieurs raisons : la proximité d'une autoroute facilite grandement les déplacements en voiture, les logements seront pour la plupart, équipés de stationnement avec de la place pour deux voitures, la voie réservée au transport en commun ne sera pas mise en service avant 5 à 7 ans et les secteurs qui seront développés seront relativement éloignés du centre-ville de Québec.

Le nouvel urbanisme tel qu'appliqué ici, sans lien avec une augmentation significative de l'offre en transport en commun, correspond uniquement à une esthétisation de la banlieue où l'automobile garde la place de choix. On est donc très loin d'un changement de mode de développement urbain.

De plus, les commerces ne survivront (et ne se développeront pas non plus) pas avec les « power centers » et autres centres commerciaux situés autour.

Il s'agit donc d'un développement axé sur l'automobile qui a démontré toutes ses limites ailleurs. Par exemple, une étude américaine comparant Portland (Oregon), qui a appliqué une stratégie de développement axée sur les transports viables au début des années 1980, et Atlanta, qui a mis

en oeuvre un des plus ambitieux programmes autoroutiers aux États-Unis, démontre que l'option privilégiée par Portland s'est avérée la meilleure à plusieurs égards (voir tableau ci-dessous).

Tableau 1. Comparaison des résultats pour deux stratégies de développement
(entre 1985 et 1995)

Indicateurs	Portland	Atlanta
Croissance démographique	+ 26 %	+ 32 %
Création d'emplois	+ 43 %	+ 37 %
Revenu des ménages	+ 72 %	+ 60 %
Revenu du gouvernement	+ 34 %	+ 56 %
Taxes foncières	- 29 %	+ 22 %
Kilométrage parcouru en voiture	+ 2 %	+ 17 %
Nombre d'auto-solistes	- 13 %	+ 15 %
Temps de déplacement (résidence-travail)	- 9 %	+ 1 %
Qualité de l'air (jours d'alerte au smog)	- 86 %	+ 5 %
Consommation énergétique per capita	- 8 %	+ 11 %
Qualité de vie des quartiers	+ 19 %	- 11 %

Source : Arthur C. Nelson. *Effects of Urban Containment on Housing Prices and Landowner Behavior*. Lincoln Institute of Land Policy, Land Lines, Mai 2000.

Les développements prévus dans le secteur sont, dans la grande majorité des cas, de faible densité. Il ne s'agit pas de communautés compactes. Il s'agit plutôt d'un « copier-coller » des banlieues déjà existantes.

La plupart des logis auront un stationnement avec de l'espace pour deux véhicules. Avec 1,5 automobile par ménages, les 5 000 logements qu'on prévoit construire amèneront environ 7 500 voitures de plus. L'étude d'impact prévoit une augmentation importante des déplacements en automobile pour le secteur dans les prochaines années. Sans oublier que la proximité d'une autoroute facilite grandement les déplacements en voiture. Alors, comment ce type de développement, avec une autoroute comme colonne vertébrale, va-t-il diminuer les problèmes de congestion et de circulation de transit ?

Tableau 2. Comparaison des parts modales et du taux de motorisation
entre deux quartiers de Québec

Part modale des déplacements (%) (24 heures)		Haute-Ville Ouest		Lebourgneuf	
		Produits	Attirés	Produits	Attirés
	Automobiles	62,2	64,6	88,5	92,3
	Transports en commun (TC)	14,8	16,7	3,3	3,3
	Non-motorisés (NM)	21,4	17,2	2,6	1,9
	Transports viables (TC+NM)	36,2	33,9	5,9	5,2
Logis avec (%)	0 auto	30,4			2,4
	1 auto	53,3			47,8
	2 autos	14,8			43,2
	3 autos	1,4			5,1
	4 autos et plus	0,1			1,4

Source : Enquête Origine-Destination 2001.

Concernant la qualité de la desserte en transport en commun, qui caractérise les développements inspirés du nouvel urbanisme et du *transit-oriented development*, elle n'y est pas. Selon les promoteurs, des voies réservées ne seront pas présentes avant que le secteur ne soit développé. Idem pour un métrobus sur du Vallon.

Alors, comment ce type de développement va-t-il renverser la tendance ?

2.4.4 Un projet qui ne répond pas aux Attentes...

Nous sommes craintifs par rapport aux conséquences néfastes que ce projet pourrait avoir sur les efforts pour tendre vers un aménagement du territoire plus cohérent, tel que souhaité dans les Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la Communauté métropolitaine de Québec déposées par le Ministère des Affaires municipales du Québec en décembre 2002. Selon nous, ce projet va à contre-sens d'une consolidation du territoire déjà développé et est contraire au développement durable d'une collectivité.

Les trois tableaux suivant reprennent l'Annexe 8 de l'étude d'impact (tome 2, volume 2 : annexes, février 2003). Cependant, nous y avons ajouté les points de vue de Vivre en Ville concernant le prolongement de l'autoroute du Vallon, avec notre interprétation des Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ.

Gestion de l'urbanisation

Dans les Orientations gouvernementales		Position de la zone d'étude	
Intention et objectif du gouvernement	Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ	Selon promoteurs	Selon Vivre en Ville
Consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres urbains existants de chacune des 5 parties composant la CMQ (étalement urbain zéro) et diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les secteurs déjà pourvus d'équipements, d'infrastructures et de services en préservant les boisés et les milieux sensibles.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diriger de façon prioritaire les fonctions urbaines à l'intérieur du tissu bâti existant; ▪ Gérer l'extension du milieu bâti en vouant au développement concentré les secteurs qui lui sont contigus et qui sont déjà pourvus d'infrastructures et d'équipement de base ou qui peuvent être équipés à des coûts acceptables en respectant les objectifs de développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zone d'étude se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité de l'aire urbaine centrale (périmètre de niveau 3 pour le schéma); ▪ Zone d'étude déjà largement desservie par les infrastructures et équipements de base (égout, aqueduc, écoles primaire et secondaire, centre communautaire, parcs) et les zones vacantes sont facilement viabilisables. Ces équipements existants peuvent desservir une population 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les développements prévus devront être équipés en nouvelles infrastructures et connectés au réseau existant <i>Ex. : Les Méandres : 9 millions en nouvelles infrastructures</i> ▪ Les développements prévus sont en grande majorité de faible densité avec stationnement à la porte et autoroute à proximité, un <i>power center</i> à 10 minutes en auto ▪ 50 % des ménages du secteur possède 2 autos et plus ; Taux de motorisation de 1,6 voiture

<p>Assurer la pérennité, l'optimisation et la rentabilisation des équipements, infrastructures et services publics, et tenir compte de leur capacité à satisfaire les besoins de développement urbain</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer le maintien et l'amélioration des équipements, infrastructures et service de base, entre autres éducatifs, culturels, de santé et de services sociaux, en favorisant, par une planification, leur utilisation et leur accessibilité; ▪ Poursuivre la rationalisation de l'utilisation des équipements et infrastructures d'aqueduc et d'égouts ; 	<p>beaucoup plus importante.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise une forme d'urbanisme plus compacte qui favorise l'intégration de l'habitation, du commerce, des emplois, des parcs. ▪ Zone d'étude traversée par des conduites régionales d'égout et d'aqueduc et permettant une extension facile des réseaux. 	<p>par ménage dans le secteur</p>
<p>Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de services et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multi-fonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieue (collectivités viables)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser en priorité la consolidation des secteurs situés à proximité des pôles d'activité et de services, afin d'assurer leur viabilité et de minimiser les déplacements en automobile; ▪ Privilégier la consolidation ou le développement des quartiers de façon qu'ils soient plus autonomes et offrent des biens et services de proximité, qu'ils réduisent les déplacements motorisés et qu'ils favorisent et diversifient les interactions sociales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le secteur Lebourgneuf est identifié dans le schéma d'aménagement de 1985 et dans le PSAR1 comme un pôle d'activité régional (centre structurant); ▪ Le boulevard Lebourgneuf est devenu depuis les dernières décennies un pôle d'activité : commerciale (Galeries de la Capitale, Wal-Mart etc.) de bureau (avec le boulevard des Galeries) et industriel (parc industriel Métrobec). La nouvelle planification de la ville de Québec favorise la proximité résidences-services-emplois par la création de centres de quartier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les développements prévus ne sont pas des collectivités viables ▪ Lebourgneuf est un pôle d'activité, ce n'est pas un pôle structurant (comme le centre-ville de Québec et le pôle des centres d'achats à Ste-Foy) ▪ Les développements prévus sont conçus en fonction de l'automobile ▪ Effet de coupure crée par une infrastructure routière à haute capacité
<p>Consolider les artères, les boulevards, les zones et les pôles commerciaux existants et assurer leur complémentarité, leur intégration à l'organisation urbaine et leur accessibilité par transport en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser une planification structurée du développement commercial ; ▪ Voir à ce que les nouveaux espaces commerciaux soient aménagés avec un souci d'accessibilité par transport en commun ou par des moyens non motorisés; ▪ Privilégier la mise en place de commerces qui ne seront pas de nature, par leur multiplication, leur emplacement, leur taille, à nuire à la consolidation des pôles existants. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'axe Lebourgneuf est l'axe commercial principal de la zone d'étude; c'est cet axe qui sera consolidé ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise le développement de commerces et de services pour la population du quartier; ▪ Le réseau de transport en commun desservira le futur boulevard et les futures zones commerciales; une voie réservée pour autobus est prévue le long du boulevard. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les « power centers » et les grandes surfaces sont anti-urbains ; ils ne consolident en rien et déstructure l'espace ▪ Les commerces de proximité ne se développeront pas (ou peu) à proximité de grandes surfaces ▪ La voie réservée au transport en commun ne sera pas mis en fonction avant 5 à 7 ans, le temps que les quartiers se développent

Transport

Dans les Orientations gouvernementales		Position de la zone d'étude	
Intention et objectif du gouvernement	Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ	Selon promoteurs	Selon Vivre en Ville
<p>Privilégier le développement du transport collectif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordonner et faciliter l'intégration fonctionnelle des réseaux de transport collectif; ▪ Contribuer à la fluidité des transports en commun, notamment en prévoyant la réalisation de voies réservées pour le transport en commun et le co-voiturage sur les axes majeurs de transport. ▪ Planifier le parachèvement du réseau cyclable de la CMQ et encourager la construction de voies piétonnes ce qui favorisera un plus grand nombre de déplacements par des modes de transport non-motorisés. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau de transport en commun sera réorganisé pour assurer une meilleure desserte de la zone d'étude; ▪ Le futur boulevard comprend une voie réservée pour le transport en commun; ▪ Les aménagements piétons et cyclistes seront favorisés; le futur boulevard comprendra une voie cyclable; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La voie réservée au transport en commun ne sera pas mis en fonction avant 5 à 7 ans, le temps que les quartiers se développent
<p>Harmoniser les interventions en transport et optimiser l'utilisation des réseaux existants, leur fluidité et leur fonctionnalité, de façon à restreindre les besoins d'implantation de nouvelles infrastructures routières</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer la consolidation et l'optimisation des réseaux routiers existants en tenant compte des objectifs d'accessibilité et de mobilité, du vieillissement des infrastructures et de leur nécessaire adaptation aux normes en vigueur ; ▪ Analyser la configuration et la hiérarchisation du réseau de transport routier actuel et planifier l'achèvement et un meilleur maillage des boulevards urbains afin de créer, à l'échelle métropolitaine, un réseau artériel efficace et plus fluide qui complètera et soutiendra le réseau autoroutier; ▪ Assurer une meilleure gestion des corridors routiers entre autres en instaurant un contrôle plus rigoureux des accès et une utilisation du sol en bordure de ces corridors compatibles avec leur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le prolongement de l'axe du Vallon créera le lien fort manquant dans l'axe nord sud; il permettra également de décongestionner le réseau routier existant et réduira la circulation de transit dans les zones résidentielles existantes; ▪ Le long du futur boulevard, aucun accès privé direct ne sera possible; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le prolongement de l'autoroute du Vallon est une nouvelle infrastructure routière ▪ Le prolongement de l'autoroute du Vallon déplacera la congestion et l'augmentera à court et moyen terme ▪ Et seulement trois accès publics (intersections) entre Lebourgneuf et Chauveau (non-perméabilité)

<p>Réduire les impacts du transport sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens et favoriser l'amélioration de la sécurité des usagers.</p>	<p>vocation.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire, par les aménagements appropriés et une meilleure gestion de l'urbanisation, les impacts du réseau de transport sur les milieux naturels ainsi que la pollution sonore et atmosphérique; ▪ Contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers du réseau de transport notamment aux points de conflit entre le réseau routier et le réseau secondaire; ▪ Planifier l'embellissement et l'harmonisation des abords des axes routiers format le réseau métropolitain principal. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le futur boulevard fera l'objet d'aménagements paysagers; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une nouvelle route augmente la circulation automobile, donc le bruit et la pollution atmosphérique ▪ Avec une configuration autoroutière (surtout entre Lebourgneuf et Chauveau, la sécurité ne sera pas accrue. Les autos circuleront à haute vitesse (70 km/h et +) ▪ Y aura-t-il un contrôle de la publicité et des enseignes en bordure de l'autoroute ? ▪ Les immeubles commerciaux que ce type d'infrastructure routière amènera risquent de ressembler à ceux du boul. Hamel ou du boul. Ste-Anne
---	---	---	---

Environnement et milieu naturel

Dans les Orientations gouvernementales		Position de la zone d'étude	
Intention et objectif du gouvernement	Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ	Selon promoteurs	Selon Vivre en Ville
<p>Contribuer à la préservation de la qualité de l'eau, protéger et restaurer le régime hydrologique, les rives et le littoral du fleuve, des lacs et des cours d'eau ainsi que leur plaine inondable en privilégiant l'approche de gestion intégrée par bassin versant.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Prendre en considération la présence de tous les cours d'eau à l'étape de la planification des projets à des fins résidentielles, publiques, industrielles et commerciales dans le but d'éviter la canalisation ou le détournement des cours d'eau, de diminuer l'impact hydrologique sur les cours d'eau et de freiner l'appauvrissement de la biodiversité; 	<ul style="list-style-type: none"> La future planification de la ville de Québec identifie une protection de la rivière du Berger (bande de 50 mètres de part et d'autre) 	<ul style="list-style-type: none"> Une autoroute qui traverse un cours d'eau débalance le régime hydrologique et les eaux de ruissellement Vibration, sels et abrasifs Il faut également calculer l'impact des nouvelles surfaces imperméables associées aux nouveaux développements (nouvelles rues, stationnements, etc.) sur le régime hydrologique Une bande de 50 mètres nous apparaît insuffisante pour assurer un bon niveau de conservation
<p>Contribuer à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'air et du sol et réduire la pression sur l'environnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir des aménagements urbains qui réduisent les déplacements motorisés et les distances à parcourir et qui intègrent des espaces verts contribuant à l'assainissement de l'air ; 	<ul style="list-style-type: none"> La nouvelle planification de la ville de Québec favorise la proximité résidences-services-emplois par la création de centres de quartier et développement d'aménagements piétons et cyclistes. 	<ul style="list-style-type: none"> Déplacement et augmentation de la circulation automobile, donc de la pollution atmosphérique Aucune augmentation significative de l'offre en transport en commun Les développements sont en majorité de faible densité et n'intègrent pas spécifiquement de centres de quartier
<p>Protéger les sites d'intérêt naturel ou écologique ainsi que les espèces fauniques et floristiques et leurs habitats, les plans d'eau et les paysages naturels, et développer le réseau d'aires protégées représentatives de la biodiversité</p>	<ul style="list-style-type: none"> Repérer des éléments qui pourraient servir de lien entre les aires protégées ou de corridor pour la faune, comme le littoral et les rives des cours d'eau, les falaises, les vallées, les boisés urbains et agricoles, afin de procurer un domaine vital pour le maintien ou la restauration de populations animales. 	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures d'atténuation proposées devront viser ces objectifs. 	<ul style="list-style-type: none"> Une autoroute qui traverse une forêt urbaine nuit à l'équilibre de l'écosystème Les mesures d'atténuation sont insuffisantes

3. Le prolongement et ses alternatives : Investir dans les transports collectifs et alternatifs, un choix évident et payant

La construction d'un nouveau tronçon d'autoroute dans la région de Québec est un danger au sens où elle représente un signal encore trop clair d'avantager l'automobile au détriment des transports collectifs. La clientèle potentielle du transport en commun, se trouvant mieux servie en route qu'en autobus, aura sûrement plus de facilité à choisir la nouvelle autoroute que l'autobus.

Les gouvernements provincial et municipal devraient plutôt investir 45 millions de dollars (et plus...) dans les infrastructures de transport collectif dans la région de Québec, et intégrer celles-ci à l'aménagement du territoire, dans le but de le densifier le territoire et orienter le développement (lorsqu'il y en a) le long d'axes stratégiques de transport en commun. Le RTC ne doit pas attendre la venue du « boulevard du Vallon » (en 2006) pour mettre en place un parcours Métrobus desservant le secteur nord-ouest de la ville de Québec. Des solutions réalisables à court, à moyen et à long termes existent.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon doit faire place à l'amélioration de l'offre en transport collectif, ce qui apportera des gains non seulement aux résidents du secteur, mais à tous ceux de la région. Construire un nouveau lien routier, c'est augmenter ce que l'on veut réduire, c'est à dire le trafic et la congestion routière. C'est pourquoi seul l'objectif de retirer des automobiles de la circulation dans le secteur et à Québec, soutenu par un plan de gestion des déplacements favorisant nettement les modes de transport alternatifs à l'auto-solo, apportera les gains escomptés en termes de réduction des problèmes de congestion et de circulation de transit. Mais penchons-nous surtout sur l'amélioration de l'offre en transport en commun dans le secteur visé par le prolongement.

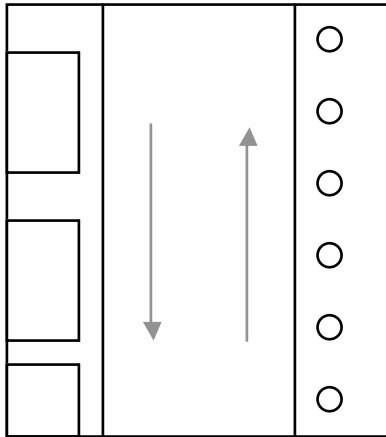
Deux nouvelles lignes Métrobus doivent être mises en service (parcours 87 et 60). La fréquence des parcours actuels normaux et express dans ce secteur doit être augmentée. Des voies réservées aux autobus, aux taxis et aux covoitureurs doivent être implantées sur les autoroutes Laurentienne, de la Capitale, du Vallon et Charest. Des stationnements incitatifs avec des services de proximité (garderies, dépanneurs, nettoyeur, etc.) doivent être construits près des parcours d'autobus à plus grande fréquence, au début des zones de congestion routière et en « tête de ligne », en cherchant, entre autres, à créer des nœuds de quartiers et des pôles de services de proximité, en lien avec le transport en commun.

3.1 Nouvelle « voie-bus »

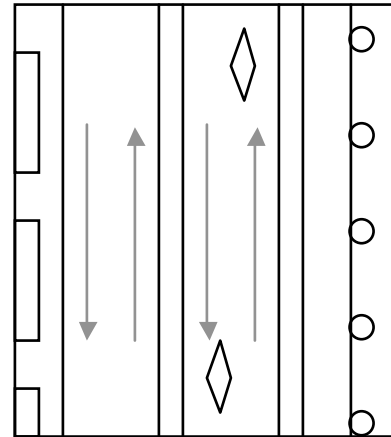
Nous suggérons également la création d'une voie nord-sud réservée uniquement aux autobus (haute fréquence), aux taxis, aux covoitureurs et aux vélos (intégration d'un voie cyclable) qui emprunterait la rue Thérèse-Casgrain, élargie pour l'occasion, et sont prolongement vers le nord. Une partie de la rue serait évidemment conservée pour la circulation locale.

La voie-bus emprunterait ensuite l'avenue Chauveau et le prolongement du Vallon prévu au nord, dans l'emprise existante. Par contre, nous suggérons une autre configuration. Il s'agit de construire une « rue principale » à trois voies, avec une voie bidirectionnelle au centre et voie cyclable sur le côté. Cette configuration n'a pas comme objectif une grande capacité. Cet axe

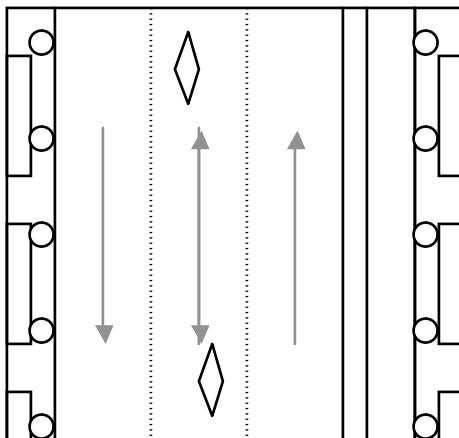
servirait d'abord et avant tout aux gens du secteur pour effectuer leurs déplacements domicile-travail surtout en transport en commun et leurs déplacements « quotidiens » (courses, loisirs, etc.) surtout à pied et à vélo. Il s'agira d'une rue conviviale qui devra ressembler plus à une rue Saint-Jean qu'à un boulevard Laurier. Une voie cyclable et de larges trottoirs y seraient intégrés. Les développements domiciliaires et commerciaux (voir exemples section 3.2) pourraient se faire de part et d'autre de cet axe (section nord et sud).



rue Thérèse-Casgrain avant



rue Thérèse-Casgrain après



*Proposition pour la section nord
(entre Chauveau et Bastien)*



*L'exemple Boulevard vert de Hassel
Belgique) est inspirant*

La desserte en transport en commun devra être exemplaire dans ce secteur. Des parcours express matin et soir assureront les déplacements des résidents. En dehors des heures de pointes, des navettes de type express (avec une moins grande fréquence que les parcours express, par exemple aux 30 minutes), reliant rapidement le secteur au centre-ville de Québec et au secteur des centres commerciaux à Sainte-Foy seraient en fonction.

3.2 Développements axés sur les transports collectifs et alternatifs (TOD)

La création de cet axe permettrait de développer le secteur autour du transport en commun et non autour d'un lieu routier à grande capacité. Cela permettrait de diminuer le nombre d'espace de stationnements et d'augmenter grandement la densité des développements prévus. Ce type de développement est grandement privilégié aux Etats-Unis et dans quelques agglomérations canadiennes. Les spécialistes le surnomment *Transit-Oriented Development (TOD)* puisqu'il réoriente le développement immobilier mixte autour des transports collectifs et actifs. Plus près de nous, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) tente d'inspirer ce genre de développements auprès de promoteurs immobiliers le long des axes de trains de banlieue.

La Ville de Québec pourrait innover et prendre les devants en matière de TOD et ainsi faire un projet exemplaire de ce secteur au même titre que Portland, Seattle et San Francisco ont pris le virage en force durant la dernière décennie.

Autour de cet axe dont le transport en commun serait la colonne vertébrale, des développements mixtes et denses pourront être créés. Ainsi, le choix du transport en commun, du vélo et de la marche s'imposera aux futurs résidants, ce qui n'est pas le cas présentement avec la proposition des promoteurs où nous trouverons en moyenne deux espaces de stationnements par logement.

Deux exemples concrets



Reiselfeld, nouveau quartier de Freiburg, en Allemagne. Cinq milles logements et 12 000 résidants sur un espace de 70 ha. L'espace total couvre 320 ha. Un développement de haute densité à l'échelle humaine orienté autour du transport en commun (photos : Vivre en Ville, 2002).



The Crossings TOD Neighborhood situé à Mountain View, Californie, élaboré par Peter Calthorpe, instigateur du nouvel urbanisme (photo : Vivre en Ville, 2001). Ce TOD est situé près de la gare San Antonio du CalTrain, train de banlieue de la région de San Francisco.

3.3 Mesures d'apaisement de la circulation

Trois bons exemples de mesures d'apaisement de la circulation



À l'échelle des zones résidentielles, des mesures d'apaisement de la circulation (*traffic calming*) réduiraient les impacts de la circulation de transit et augmenteraient la sécurité des résidents des rues résidentielles des quartiers du Mesnil et des Méandres empruntées par les automobilistes.

De plus, la largeur des rues où il y a de la circulation de transit pourrait être réduite, car rien de plus tentant pour un automobiliste qu'un boulevard de la Morille (un véritable « boulevard résidentiel ») ou qu'une rue Thérèse-Casgrain où il y a de l'espace pour quatre voitures de large.

À moyen terme, les autorités devraient « boulevardiser » la section de l'autoroute du Vallon déjà construite et orienter le développement autour de ce nouveau boulevard. Il s'agit ici de « faire la ville sur la ville », c'est-à-dire toujours rechercher à optimiser les infrastructures et services déjà existants ou maximiser la rentabilisation de ceux que l'on met en place.

3.4 Agrandissement et consolidation du Parc de l'Escarpement

Pour sa part, le parc de l'Escarpement doit être protégé. Les milieux sensibles du parc (zones d'habitats fauniques, bordures de la rivière, zones fortement boisées) doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il faudrait également étudier la possibilité d'agrandir le parc vers le nord, dans le secteur en friche, pour en faire un immense espace vert avec à la fois des espaces de conservation et des espaces de récréation. Le Parc de l'Escarpement est l'un des seuls parcs urbains

boisé qui soit facile d'accès. Sa proximité en fait un site de choix pour les résidents et les citoyens, tout comme les Plaines d'Abraham. La ville pourrait se prévaloir, tout autant que la Communauté métropolitaine de Québec, du pouvoir légal d'en faire un parc régional multifonctionnel, équipement récréatif et de conservation que la région ne possède pas.

3.5 À l'échelle de la CMQ

Est-il possible de concevoir différemment le développement de la région avec autre chose que des autoroutes et des bungalows ? Le prolongement de l'autoroute du Vallon pose la question de la pertinence du modèle de développement traditionnel pensé en fonction de l'automobile et avec une ségrégation des fonctions.

3.5.1 Lier planification et développement du territoire aux transports collectifs et alternatifs

C'est pourquoi Vivre en Ville pense qu'il faut revoir notre façon d'aménager et de développer le territoire à l'échelle métropolitaine. Nous devons mieux intégrer les transports collectifs et alternatifs au développement du territoire, et vice-versa. Le développement du territoire devrait donc se faire, pour l'instant, près des lignes métrobus 800 et 801. Il faut densifier ces corridors, le tissu urbain, tout en respectant les caractéristiques architecturales des quartiers. Évidemment, des changements dans les politiques de zonage doivent être envisagés. Il faut passer d'un zonage horizontal aux fonctions urbaines généralement séparées à un zonage vertical qui encourage plutôt le mélange des fonctions, particulièrement dans les zones périphériques comme Charlesbourg, Beauport et Sainte-Foy.

La densification augmenterait la mixité des fonctions et le nombre de services de proximité dans ce grand secteur, ce qui permettrait à plus de gens de diminuer grandement l'utilisation de l'automobile, et, par exemple, de ne pas consommer un litre d'essence pour aller acheter un litre de lait.

De plus, nous pensons qu'il est possible de densifier et de réurbaniser sans construire des tours de 15 étages et sans détruire un quartier au complet.

3.5.2 Mettre en œuvre un plan de gestion des déplacements durables

Il faut également mettre en œuvre un plan de gestion des déplacements à l'échelle métropolitaine avec comme objectif principal la réduction des déplacements en auto-solo. Bien évidemment, le financement adéquat de ce plan et des actions qui le composeront va de pair avec son succès (40 M\$ sont disponibles dans le cas du prolongement du Vallon). Les orientations stratégiques du Réseau de transport de la Capitale sont un bon point de départ pour mettre en place ce plan.

Ce plan doit favoriser un rééquilibrage des modes de transport et, par le fait même, une plus grande utilisation des transports alternatifs à l'automobile. Une redistribution de l'espace urbain doit se faire, ce qui équivaut à enlever de l'espace à la voiture pour en donner aux autobus (ou tram), aux piétons et aux cyclistes. L'efficacité et la cohérence de tout le réseau en dépendent, donc sa rentabilité. Il peut également être mis de l'avant par la Ville de Québec.

Les conclusions de la consultation publique sur l'avenir du transport en commun à Québec menées en février 2004 par la Commission sur le transport, la circulation et le stationnement apportera également de l'eau au moulin sur les diverses solutions à mettre de l'avant dans le cadre d'un pareil plan.

Mais déjà, plusieurs mesures pourraient être envisagées :

- Moratoire sur les dépenses et les nouvelles infrastructures routières et autoroutières dans la CMQ ;
- Politique tarifaire avantageuse et diversifiée pour tous les types d'utilisateurs ;
- Création de nouveaux axes métrobus avec voies réservées (parcours 87, 60, 7, 12) ;
- Amélioration de la capacité et de l'efficacité des parcours métrobus actuels (autobus à plus grande capacité, circulation en site propre, feux prioritaires, infrastructures d'arrêts conviviales et adaptées au climat pour les utilisateurs) ;
- Implantation de voies réservées sur les boulevards Charest et sur les autoroutes Laurentienne, du Vallon, Dufferin-Montmorency et sur le pont de Québec. À moyen terme, transformation en boulevard urbain avec voies réservées aux bus, taxis et covoitureurs et pistes cyclables en site propre : du boulevard Charest entre l'Autoroute du Vallon et la rue Marie-de-l'Incarnation, de l'autoroute du Vallon entre le boulevard Laurier et le boulevard Lebourgneuf, de l'autoroute Laurentienne entre le centre-ville et la rue Soumande et de l'autoroute Dufferin-Montmorency du centre-ville jusqu'au pont de l'Île d'Orléans et stratégie de redéveloppement et de requalification le long de ces nouveaux boulevards urbains (recréer, redévelopper la ville sur la ville) ;
- Implantation de stationnements incitatifs avec services à proximité (service de garde, dépanneur, etc.) ;
- Amélioration de la desserte intra-quartier ;
- Intégration des services entre la rive-nord et la rive-sud ;
- Création de nœud d'échanges intermodaux ;
- Politique de stationnement qui avantage vraiment le transport en commun (retrait progressif d'espaces, optimisation selon les heures de la journée, tarification) ;
- Révision du règlement municipal régissant le nombre de cases minimales par usages et les montants à verser au Fonds stationnement par cases non-réalisées ;
- Intégration du taxi (taxi collectif, taxi-bus, taxi standard) dans les quartiers moins peuplés et plus éloignés, mais aussi dans la desserte intra-quartier ;
- Implantation de pistes cyclables en sites propres (utilitaires) et en ligne directe entre chaque arrondissement ;
- Installation de supports à vélo sur les autobus ;
- Favoriser l'implantation de commodités à destinations (stationnements, douches, casiers) pour les cyclistes et les marcheurs ;
- Gratuité du funiculaire aux détenteurs de laissez-passer de transport en commun ;
- Création de zones et de rues piétonnes au centre-ville ;
- Élargissements des trottoirs dans les quartiers à fort débit piétonnier
- Révisions des sens uniques, mesures d'atténuation de la circulation et « Zones 30 » dans les quartiers pour éviter la circulation de transit
- Stratégie de communication, de sensibilisation et d'information efficace ;
- Politique d'aménagement du territoire en fonction des transports viables ;
- Mesures fiscales incitatives pour les employeurs qui favorisent l'utilisation des transports viables chez leurs employés ;
- Programmes-employeurs obligatoires pour les entreprises de 50 employés et plus et création de centres de gestion de la demande (voir section 3.5.3) ;
- Mise en place d'un tramway, intégrée dans un plan de gestion de déplacements viables.

3.5.3 Plans de gestion des déplacements en entreprise

Les employeurs de la région doivent mettre sur pied des plans de gestion des déplacements en entreprise (programme-employeur). Un programme-employeur « [...] comprend un éventail de mesures de gestion de la demande pouvant être développées par les employeurs afin de faciliter les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail » (Agence métropolitaine de transport (AMT), 2001). Autrement dit, il s'agit d'un ensemble d'actions mises en place par un employeur pour proposer des solutions en transport et faciliter les déplacements des employés qui désirent utiliser les mode de transports collectifs et alternatif pour se rendre au travail, comme le covoiturage, le transport en commun, le vélo, la marche.

Concrètement, à l'initiative de l'employeur, plusieurs mesures sont mises en œuvre, dans le but de faciliter le transfert de « l'auto-solo » vers les transports collectifs et alternatifs pour tenter de régler le problème. En général, les mesures concernent un ou plusieurs des aspects suivants :

- Encourager le covoiturage, par exemple, en augmentant l'offre de place pour les véhicules de covoitureurs ;
- Restreindre des places ou augmenter les tarifs de stationnement dans les lieux de travail ;
- Allouer ou offrir des rabais sur les titres de transport en commun pour les employés ;
- Inciter les employés à utiliser les transports collectifs, par exemple en offrant un abonnement avec retenu sur le salaire, en vendant des titres de transport sur les lieux d'emploi, en mettant en place une navette ou en assurant le retour au domicile en cas d'imprévus ;
- Favoriser le télétravail, les horaires variables, les semaines de travail compressées ;
- Faciliter les déplacements non-motorisés (marche, vélo), par exemple en aménageant des supports à vélo, des casiers, des douches.

L'implantation des diverses mesures d'un programme-employeur ne demande pas d'investissements massifs. Au contraire, selon les mesures mises en œuvre, il est possible pour l'employeur de couvrir ses frais, c'est-à-dire entraîner des bénéfices qui compenseront les dépenses. Le programme-employeur offre plusieurs avantages tant pour l'employeur que pour l'employé. Il s'agit d'une solution où tout le monde est gagnant. La Ville de Québec et le Ministère des Transports doivent financer ce type d'initiative au lieu de dépenser pour une nouvelle autoroute.

4. Conclusion

Pour assurer le développement durable de notre collectivité et sa compétitivité à l'échelle mondiale, il faut la développer à l'échelle de l'humain, non pas à l'échelle automobile. En matière de transport, il faut déplacer des gens, pas des voitures.

Les solutions que nous apportons auront comme conséquence la diminution de l'utilisation de l'automobile et non l'augmentation de celle-ci. Comme nous l'avons mentionné, le prolongement de l'autoroute du Vallon déplacera et augmentera les problèmes de congestion et de circulation de transit. Les solutions, si elles sont bien financées (au même titre que le serait une autoroute), aurait l'effet contraire, particulièrement à moyen et à long termes.

Des investissements importants en transports collectifs et alternatifs liés étroitement à un aménagement du territoire plus dense et une réurbanisation sont beaucoup plus rentables à court, moyen et long termes que les dépenses dans les infrastructures favorisant les déplacements en voiture. Plusieurs chercheurs ont évalué l'impact économique positif d'un investissement en transport collectif en affirmant qu'une « dépense de 1 M\$ dans l'automobile crée 5,5 emplois au Québec contre 11,4 si cette même dépense est faite dans le transport collectif. Sous l'angle de l'emploi, l'intérêt d'investir dans le TC plutôt que dans l'automobile paraît évident » (Bergeron, 2003, p. 47).

C'est une fourchette de solutions qui amènera des changements et un réel transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et alternatifs, contribuant ainsi à diminuer à long terme les problèmes de congestion et de circulation de transit.

Est-ce encore nécessaire de construire des autoroutes quand on connaît très bien les impacts d'une telle dépense sur l'environnement, la santé, les transports collectifs et l'aménagement du territoire ? Quand on sait que Québec compte 22 km d'autoroute par 100 000 habitants (Hulbert, 1994, p. 422) ou même, 0,9 km de voie d'autoroute par 1000 habitant comme le soutiennent les promoteurs ? Quand on sait que la route occupe 1 km² sur 4 km² à Québec (Larose, 2002), ajouter du bitume, est-ce que c'est la solution pour améliorer la qualité de vie de nos quartiers, de notre ville et de sa population ?

5. Bibliographie

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001A. Investir dans le transport en commun : Le Canada à la croisée des chemins. Exposé analytique no.1. Toronto : ACTU, 4 p. <http://209.167.103.78/pdf/FrenchIssuePaper1.pdf>

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001B. Investir dans le transport en commun : la voie vers une meilleure santé. Exposé analytique no.2. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper2FR.PDF>

Bergeron, Richard. 1999. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*. Québec : Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 146 p.

Bergeron, Richard. 2000. *Le livre noir de l'automobile*. Montréal : Éditions Hypothèse, 437 p.

Bergeron, Richard. 2003. *L'économie automobile au Québec*. Montréal : Éditions Hypothèse, 69 p.

Centre pour un transport durable. *Définition et vision du transport durable*, Toronto, Centre pour un transport durable, 1997.

Conseil européen des ministres des transports (CEMT) et Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). 1995. *Transports urbains et développement durable*. Paris : CEMT et OCDE, 268 p.

European Local Transport Information Service (ELTIS). *Socio-economic effects of transport*. Bristol : ELTIS, 2003. Consulté le 20 mai 2003. www.eltis.org/en/conceptc.htm.

General Accounting Office (GAO). 2003. *Cost and Oversight of Major Highway and Bridge Projects—Issues and Options*. Washington : GAO. Consulté le 2 avril 2004. <http://www.gao.gov/new.items/d03764t.pdf>.

Hansen, Mark et Yuanlin Huang. 1997. « Road supply and traffic in California urban areas ». *Transportation Research A*, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

Holtzclaw, John et al. 2002. « Location efficiency : neighborhood and socio-economic characteristics determine auto ownership and use – Studies in Chicago, Los Angeles and San Francisco ». *Transportation Planning and Technology*, vol. 25, pp. 1-27.

Hulbert, François. 1994. *Essai de géopolitique urbaine et régionale : la comédie urbaine de Québec*. Montréal, Éditions du Méridien, 2^e édition.

Jolicoeur,Matrin . 2004. « Les coûts de la congestion routière grimpent en flèche ». *Les Affaires*, 22 mai 2004, p. 5. .

Larose, Yvon. 2002. « Le bitume comme patrimoine. La route occupe un kilomètre carré sur quatre dans la région métropolitaine de Québec ». *Le Fil des événements*. 17 octobre 2002. < <http://www.ulaval.ca/scom/Au.fil.des.evenements/2002/10.17/environnement.html> >. Consulté le 12 mai 2004.

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem. 2000. *Induced travel : A review of recent litterature and the implications for transportation and environmental policy*. *European transport Conference 2000*. 40 p. En ligne <http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effect.pdf>.

Réseau de transport de la Capitale (RTC). 2003. *Le transport collectif à Québec : Pour une qualité de vie améliorée*. Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013. Québec: RTC, 22 p.

Réseau de transport de la Capitale (RTC). 2003. *Le tramway de Québec : Une nouvelle vision de la mobilité urbaine*. Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale. Québec: RTC, 22 p.

Shrank, David et Tim Lomax. 2001. *The 2001 urban mobility report*. College Station : Texas Transportation Institute, 57 p. En ligne <<http://mobility.tamu.edu>>.

Vandry, Jobin, De Leuw, Cather et Associés. 1968. *Plan de circulation et de transport, région métropolitaine de Québec*. Québec : s.n.

Ville de Québec. 2003. *Réflexion sur l'avenir du transport en commun à Québec*. Document de réflexion. Québec : Ville de Québec, 15 p.

Vivre en Ville. 2001. *Vers des collectivités viables... Mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXI^e siècle*. Actes du colloque Vers des collectivités viables tenu à Québec en novembre 1999. Sillery : Éditions Septentrion, 384 p.

Vuchic, Vukan R. 1999. *Transportation for livable cities*. New Brunswick (New Jersey) : Center for Urban Policy Research Press, 352 p.