

Poliquin, Renée (BAPE)

De: Marie-H élè ne Mercier [mh.mercier@cre-capitale.org]

242

DC8

Envoyé: 4 avril 2007 14:02

À: renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca)

Objet: Mémoire - route 367

Projet de réaménagement de la route 367
entre Saint-Augustin-de-Desmaures et
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
St-Augustin-de-Desmaures 6211-06-106

Bonjour Madame Poliquin,

Vous trouverez ci-joint le mémoire du Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale nationale concernant le dossier de la route 367. Il s'agit de la version qui a été remise au Conseil d'administration (sous réserve de modification).

Sincères salutations,





**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

**Projet de réaménagement de la route 367
entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier**

Mémoire déposé par le
Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale

dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement

Mars 2007

Rédaction : Alexandre Turgeon

Collaboration : Jeanne Robin, Claudia Bennicelli et le Conseil d'administration du CRE-Capitale nationale

« Clairement, notre choix de développement n'est pas durable et, même si cette expression est devenue un leitmotiv, les politiques actuelles ne sont pas suffisamment infléchies pour mériter cette qualification. Agir dès maintenant : c'est l'urgence. Inutile de nous bercer d'illusions.

Si rien n'est fait, nous fonçons dans le mur. Il nous faut prendre le virage et il ne peut être pris en douceur. C'est un virage serré à négocier avec la société tout entière impliquée comme elle sait l'être lors d'une entrée en guerre.

Les conditions de vie de la planète sont dorénavant des conditions de survie. L'exercice va consister à persuader les citoyens que rien ne peut plus être comme avant, que la mobilisation est générale mais que le jeu en vaut la chandelle : il s'agit ni plus ni moins que de notre avenir sur Terre. »

Hubert Reeves,
Astrophysicien

Article paru dans *Le Monde* du 31 août 2003

TABLE DES MATIÈRES

LE CRE – CAPITALE NATIONALE : UN ORGANISME DE PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	5
JUSTIFICATION DU PROJET	6
A. Choix des objectifs du projet	6
1. La fonctionnalité avant la sécurité	6
2. Un projet qui n'est pas conforme à la mission du promoteur	8
B. Étude d'impact : analyse multicritère des variantes.....	8
1. Détermination des variantes.....	8
2. Les critères choisis et les notes attribuées	9
3. Les critères absents	10
4. Conclusion sur l'analyse multicritère	11
LES ALTERNATIVES.....	12
CARACTÉRISTIQUES TRÈS PARTICULIÈRES DE CETTE AUDIENCE	13
CONCLUSION : LE PROJET MÉRITE UN AVIS DÉFAVORABLE	14

LE CRE – CAPITALE NATIONALE : UN ORGANISME DE PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale nationale (CRE-Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif créé en 1989. Il regroupe des associations, des institutions et des individus ayant à cœur la défense des droits collectifs pour un environnement de qualité, particulièrement dans la région 03.

Sa mission première consiste à promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources.

Sa stratégie privilégie la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion.

JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier s'inscrit dans la lignée des décisions politiques du ministère des Transports du Québec. En matière de réaménagement et de prolongement de routes ou d'autoroutes, le MTQ a en effet démontré son aptitude à justifier des projets d'ores et déjà cautionnés sur le plan politique. Cela semble être encore le cas pour dossier de la route 367.

Nous constatons que le projet, que le MTQ cherche à justifier par des objectifs de fluidité et de sécurité, servira en réalité à faciliter le navettage vers les localités éloignées. Cela nous mène à contester la justification du projet de réaménagement et à déplorer, une fois de plus, le manque de vision d'ensemble du ministère des Transports du Québec en regard de la problématique de l'étalement urbain.

Par ailleurs, nous soulevons le fait que les commentaires judicieux des citoyens ne sont apparemment pas pris en considération dans l'élaboration du projet. Certains citoyens ont par exemple fait valoir que l'accès à leur demeure sera plus dangereux à la suite du réaménagement. La négation de telles revendications citoyennes discrédite de fait les justifications du MTQ à l'égard de l'ensemble du projet.

A. Choix des objectifs du projet

Le choix des objectifs poursuivis par le projet démontre clairement la prédisposition du MTQ à une forme de contournement, au détriment de l'amélioration du tracé actuel. Ces objectifs n'ont pourtant pas été clairement justifiés.

1. La fonctionnalité avant la sécurité

Pour justifier le projet de réaménagement de la route 367, le promoteur énonce deux objectifs (Étude d'impact, 2004, PR3-1) :

- Optimiser la fluidité de la circulation
- Améliorer substantiellement la sécurité routière

L'objectif de fonctionnalité (améliorer la fluidité) est annoncé avant celui de sécurité, ce qui donne une indication sur l'importance accordée par le promoteur à ces deux objectifs.

Effectivement, le promoteur considère que, dans ce projet, **c'est davantage la fonctionnalité de la route qui pose problème** que la sécurité des usagers. La présence des accès en bordure de la route est l'argument majeur pour justifier une variante en contournement.

Pourtant, et comme le dit lui-même le promoteur dans son argumentation, il est parfois **contre-productif d'améliorer les caractéristiques d'une route**, car cela incite les conducteurs à augmenter leur vitesse, avec un risque d'accident plus important.

- **Optimiser la fluidité de la circulation**

L'objectif d'amélioration de la fluidité, bien que l'objectif majeur du promoteur, n'est pas très crédible. On comprend que le promoteur préférerait que les usagers en transit ne côtoient pas sur une même infrastructure la desserte locale : pour le MTQ, la présence d'accès en bordure de la route diminue la fonctionnalité de celle-ci. Pourtant, même si le niveau de service sur la route 367 n'est pas au niveau souhaité par le promoteur, il n'empêche pas les usagers de rouler à **une vitesse moyenne proche ou supérieure à la vitesse maximale autorisée** : pour le manque de fluidité, on repassera (Étude d'impact, 2004, PR3-1).

- **Améliorer la sécurité routière**

Pour ce qui est de la sécurité, le promoteur ne justifie pas clairement l'urgence d'agir. L'étude d'impact ne présente pas d'analyse détaillée de l'accidentologie, n'étudie pas de solutions permettant de réduire spécifiquement le nombre d'accidents, et n'indique d'ailleurs pas d'objectifs chiffrés de diminution des accidents.

Du reste, **la situation ne s'est pas significativement dégradée** dans les dernières années. Si le nombre d'accidents a augmenté entre les périodes d'observation 1999-2001 et 2003-2005 (de 71 à 90 accidents), c'est pour revenir sensiblement au niveau de la période d'observation 1993-1995 (87 accidents). Le promoteur attribue d'ailleurs l'amélioration entre 1993-1995 et 1999-2001 à des mesures de sensibilisation plutôt que d'amélioration physique.

« plusieurs facteurs peuvent avoir contribué à cette baisse telles que les campagnes d'information et de sensibilisation visant à contrer la vitesse excessive et l'alcool au volant, les campagnes sur la sécurité routière en conditions hivernales visant à amener les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires durant cette période de l'année, la surveillance policière accrue, la hausse significative du port de la ceinture de sécurité ainsi que l'entrée en vigueur, en 1997, des mesures découlant de l'adoption du projet de loi 12 sur la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool, la conduite durant la sanction et l'accès graduel à la conduite » (Étude d'impact, 2004, PR3-1)

En conclusion, d'une part, l'objectif d'amélioration de la sécurité ne semble pas crucial, puisque la situation ne se dégrade pas vraiment alors que les débits de circulation augmentent. D'autre part, si la sécurité a déjà été **améliorée grâce à des mesure de sensibilisation**, pourquoi le promoteur n'envisage-t-il pas d'aller dans cette voie cette fois encore?

- **Le cas des cyclistes**

Comme l'estime le MTQ et malgré l'absence de comptages, la route 367 est probablement très fréquentée par les cyclistes, du fait de la présence de pistes cyclables et de nombreuses destination loisir à proximité. Le promoteur considère cette situation comme problématique du point de vue de la sécurité, et c'est pour lui un argument en faveur des variantes de contournement.

Bien que présent dans la section Justification du projet, cet argument ne trouve pas de réponse dans la section Présentation du tracé optimal, qui n'intègre **aucun aménagement cyclable** (Réponses aux questions du MENV, 2005, PR5-1). Dans les faits, les cyclistes n'ont pas d'amélioration à attendre de la proposition présentée par le promoteur, d'autant plus que la vitesse de circulation augmentera en raison des améliorations apportées.

2. Un projet qui n'est pas conforme à la mission du promoteur

Selon la présentation du promoteur lors de l'enquête de médiation, la mission du MTQ est d'« assurer aux usagers de transit des infrastructures sécuritaires et fonctionnelles » (MTQ, déc. 2005, DA1). En s'adressant spécifiquement à la clientèle de transit, le promoteur se place donc clairement dans une optique d'**étalement urbain**.

Pourtant, la mission exacte du ministère des Transports du Québec est beaucoup plus large et plus complète :

« Le ministère des Transports du Québec a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui **contribuent au développement durable du Québec**. » (Site Internet MTQ, 2007)

Dans le projet de réaménagement de la route 367, le promoteur ne fait pas référence à sa mission de développement durable. En tant qu'institution gouvernementale, il est pourtant de son devoir d'avoir une activité en conformité avec les objectifs gouvernementaux.

Or, améliorer la desserte de transit entre l'agglomération de la communauté métropolitaine de Québec et les localités situées au nord-ouest de celle-ci favorise l'étalement urbain, ce qui va tout à fait à l'encontre du développement durable et des objectifs gouvernementaux. Le promoteur est, d'ailleurs, tout à fait conscient de cette situation, puisqu'il précise qu'une grande partie de la circulation sur la route 367 est le fait d'usagers pendulaires (Étude d'impact, 2004, PR3-1). La faible différence entre le DJMA et le DJME (moins de 20 %) montre d'ailleurs qu'effectivement, les usagers actuels de la route 367 sont essentiellement des usagers réguliers pour les motifs travail, étude ou magasinage, et non des usagers occasionnels pour le motif loisirs.

Or, l'expérience montre qu'améliorer la fluidité du réseau routier pour répondre à la demande croissante des usagers n'est **pas une réponse durable**. L'amélioration dans ce cas n'est que temporaire, car, sans une intervention en amont pour s'opposer à l'étalement urbain, la demande est vouée à augmenter, et les améliorations apportées n'y suffiront pas dans une courte échéance.

En palliant aux légers désagréments encourus par les usagers pendulaires (on parle de fonctionnalité et non de sécurité), le promoteur brouille le message de bon sens qu'il faut **prévenir et non pas guérir l'étalement urbain**.

B. Étude d'impact : analyse multicritère des variantes

L'analyse multicritère utilisée dans l'étude d'impact du projet est non seulement très suggestive, mais elle est parfois grossière.

1. Détermination des variantes

Parmi les trois variantes retenues pour l'étude d'impact, le promoteur a d'emblée rejeté la variante consistant à améliorer la situation sur le tracé actuel de la route 367, qui selon lui ne répond pas à son objectif d'amélioration de la fluidité en raison de la présence d'accès.

La variante A, *Statu quo* amélioré, est ainsi présentée surtout pour servir de comparaison avec les variantes privilégiées par le promoteur et comporte très peu d'améliorations. On peut se

demander si la variante A a véritablement été considérée, et si, avec un peu de bonne volonté de la part du promoteur, il ne serait pas possible de **proposer sur le tracé actuel des améliorations crédibles** permettant de répondre aux objectifs recherchés.

L'analyse multicritère présentée dans l'étude d'impact et les documents complémentaires (DA42-1) ne permettent donc que de comparer entre elles les variantes de contournement, et non les variantes sur le tracé actuel, qui ont été éliminées dès le départ.

2. Les critères choisis et les notes attribuées

• Qualité de vie et climat sonore

Le promoteur discrimine les variantes en fonction de la qualité de vie et du climat sonore pour les riverains du projet. Pourtant, le projet n'est pas justifié par la nécessité de réduire les nuisances actuelles, on peut donc penser que le climat sonore est considéré comme acceptable par les résidents, et que ceux-ci ne se plaignent pas de leur qualité de vie.

Dans une analyse multicritère, il convient de **ne considérer que les critères discriminants**, c'est-à-dire ceux sur lesquels une préférence est exprimée. Cela ne semble pas le cas de ces critères, puisque aucun résident ne se plaint de la route 367. À ce sujet, aucun partisan du projet (en dehors du promoteur) ne s'est exprimé lors de la première partie des audiences.

• Milieux agricole et forestier

Le promoteur considère les impacts de son projet sur les milieux agricole et forestier, mais attribue à ces critères une **pondération faible** en regard de celle accordée aux critères de fonctionnalité. Pourtant, le projet se situe dans un milieu dont la **fonction principale** est justement agricole et forestière.

• Sécurité

Selon le promoteur, la variante A (*Statu quo* amélioré) ne permet pas d'améliorer la sécurité, et risque même d'avoir un effet négatif sur ce critère.

La variante A (*Statu quo* amélioré) consiste essentiellement à réduire la vitesse affichée ce qui, de l'avis du promoteur, n'aurait pas d'impact significatif sur la vitesse réelle de circulation. Cet argument mérite d'être discuté. La documentation fournie par le promoteur (DA22) montre au contraire que l'abaissement de la vitesse autorisée n'a pas d'influence sur la vitesse moyenne, mais en a une sur le comportement des conducteurs les plus rapides. Ceux-ci **diminuent leur vitesse** pour se rapprocher de la moyenne. Dans ce contexte, il serait intéressant de savoir si la vitesse excessive est souvent en cause dans les accidents qui surviennent sur la route 367. Si les accidents graves sont corrélés avec une vitesse supérieure au 85^e percentile, alors on peut attendre une amélioration de la sécurité suite à l'abaissement de la vitesse autorisée.

De plus, rien n'empêche le promoteur de proposer des améliorations ou des aménagements mineurs en vue de diminuer réellement la vitesse, comme l'accroissement de la surveillance policière, l'installation d'un radar, etc. La route 367 étant essentiellement fréquentée par des usagers réguliers (comme le prouve la faible différence entre le DJMA et le DJME), de telles **mesures de dissuasion** auraient certainement un effet notable.

Par ailleurs, en augmentant la vitesse de circulation, les variantes de contournement pourraient **augmenter la gravité des accidents**. Cette question n'est pas abordée par le promoteur.

- **Fonctionnalité**

Le promoteur estime la fonctionnalité en fonction de la séparation entre circulation de transit et de desserte locale. Autrement dit, pour le promoteur, une bonne voiture est une voiture qui roule, et l'idéal serait qu'elle ne s'arrête jamais. En effet, toute voiture qui s'arrête ou qui change de direction entraîne une diminution de la fluidité de la circulation.

Il est pourtant illusoire de proposer des aménagements routiers qui séparent systématiquement la desserte et le transit, notamment en milieu périurbain. Cela reviendrait à doubler toutes les infrastructures de type régional, et entraînerait **des coûts démesurés par rapport aux bénéfices obtenus**.

3. Les critères absents

- **Étalement urbain et gaz à effet de serre**

Le promoteur n'évoque pas la contribution du projet à l'atteinte des **objectifs gouvernementaux en matière de développement durable**. Il ne parle pas, en particulier, de l'influence du projet sur l'étalement urbain et de la cohérence des schémas d'aménagement régionaux. Il n'évoque pas non plus la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre, avec l'objectif de les diminuer de 75% d'ici 2050, ni les objectifs de diminution de la dépendance à l'automobile. L'aménagement du territoire étant fortement relié aux changements climatiques, un critère comprenant l'émission de GES paraît incontournable. Cela dit, le projet d'élargissement de la 367, avec l'augmentation du débit routier qu'il sous-tend, constitue un geste de plus dans la mauvaise direction.

- **Impacts sur le développement immobilier**

Une autre question est par ailleurs absente de l'analyse multicritère: les impacts sur le développement immobilier des municipalités. Le réaménagement proposé par le MTQ est-il essentiel aux projets de développement résidentiel dans la MRC de la Jacques-Cartier? Dans l'éventualité où le réaménagement n'est pas essentiel, le projet du MTQ sera-il véritablement bénéfique à de nouveaux développements résidentiels?

Tout porte à croire que **les impacts sur le développement immobilier, même s'ils sont légers, ne sont pas souhaitables**.

À ce sujet, rappelons que M. Claude Langlois avait comparé l'impact du prolongement de l'autoroute 73 sur le développement résidentiel de la région à la problématique de la route 367. Il laissait entendre de cette façon que le présent projet n'aurait pas d'impact pour stimuler ce développement. Cette comparaison nous paraît boiteuse et non-à-propos pour trois raisons :

- La construction et le marché immobilier était alors au ralenti de façon généralisée dans la région comme ailleurs au Québec;
- Le MAMR avait imposé un règlement de contrôle intérimaire pour limiter l'impact du projet sur l'étalement urbain;
- La municipalité de Stoneham est reconnue pour sa stricte réglementation en matière de nouveaux développements résidentiels.

- **Régime hydrique**

Les impacts du projet du MTQ sur le régime hydrique sont également absents des critères de l'étude d'impact. Pourtant, les travaux d'envergure liés au réaménagement de la route 367 impliquent nécessairement des **conséquences sur le réseau de puits, sur la nappe phréatique ainsi que sur les lacs et les milieux humides** environnants. L'analyse multicritère ici utilisée laisse de côté un pan important des impacts environnementaux du projet, lui faisant ainsi perdre toute crédibilité en matière de considérations environnementales.

4. Conclusion sur l'analyse multicritère

L'analyse multicritère du promoteur compare des variantes inégalement travaillées, sur des critères mal choisis et incomplets, avec des arguments discutables. Dès le départ, il est possible de constater que l'analyse est ainsi orientée en faveur du projet de contournement. Les conclusions qu'en tire le promoteur ne sont donc pas recevables.

LES ALTERNATIVES

Bien que nous remettons en questions les justifications du projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, il apparaît évident que des améliorations pourraient être apportées à ce segment de route. L'ampleur des investissements qu'implique le projet du MTQ nous incite par contre à considérer des alternatives de moindre envergure et **moins coûteuses, sans impact sur l'étalement urbain**. Nous constatons que le meilleur projet, celui causant en fait le moins d'impacts négatifs, limite les interventions et se compose d'un ensemble de mesures pour réduire de façon importante la vitesse sur un tronçon d'environ 4 km.

Le ministère des Transports du Québec aurait de fait avantage à étudier des formes d'**aménagement mineurs pouvant ralentir la circulation**, mettant l'accent sur les perceptions visuelles des conducteurs. Il nous semblerait également judicieux d'envisager des mesures telles qu'une réduction de la limite de vitesse à 50km/heure ainsi que l'intensification de la surveillance policière, possiblement accompagnée de l'installation de photo-radars.

Mentionnons qu'au Québec, même sur une route nationale, des segments en zones résidentielles moins denses que celle visée par le projet voient leur limite de vitesse passer de 90 à 50 km/heure. Les automobilistes respectent cette vitesse par civisme ou par crainte d'avoir une contravention. Accompagnées des aménagements appropriés, ces mesures permettraient donc d'améliorer la sécurité du tronçon tout en évitant les conséquences négatives ainsi que les coûts majeurs du projet de réaménagement.

Précisons qu'une diminution de la vitesse de 100 km/heure à 50 km/heure ne représente qu'une perte de temps de 2 min 24 secondes pour les usagers de la route. Il s'agit donc d'une mesure qui **n'affecterait pas de façon notable la fluidité du tronçon**.

Ajoutons finalement que si la question de sécurité est au centre des préoccupations défendues par ce projet, il ne paraît pas acceptable d'attendre à 2012 pour tenter d'y répondre. Puisque aucune mesure à court terme n'est prévue pour diminuer le nombre d'accidents sur la route 367, nous nous permettons de douter des véritables intentions du ministère des Transports quant à l'amélioration de la sécurité routière du secteur.

CARACTÉRISTIQUES TRÈS PARTICULIÈRES DE CETTE AUDIENCE

Aucun partisan du projet n'est intervenu dans la première partie de l'audience, ce qui constitue une exception aux procédures habituelles. En effet, après toutes les audiences auxquelles il nous a été donné de participer (le CRE, nos membres, ainsi que les autres Conseils régionaux de l'environnement des 15 autres régions), cette situation constitue une première.

Soulignons que si plusieurs municipalités desservies par la 367 ont apporté leur soutien au projet, c'est plutôt tardivement. Ce soutien ne s'est d'ailleurs manifesté que suite à l'appel de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, comme le montre la lettre adressée par la Ville de Fossambault-sur-le-Lac au directeur général de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (cf. document DM6).

En ce qui concerne les résidants du secteur touché par le projet, même si plusieurs d'entre eux verraient possiblement leurs conditions de vie améliorées par le nouveau tracé ou pourraient y trouver des avantages, ceux-ci nous ont confié qu'**ils ne souhaitent pas la réalisation du projet**. Deux raisons expliquent cette position. Premièrement, les résidants avantagés par le projet ne souhaitent pas faire subir à leurs voisins concitoyens les impacts négatifs évidents du projet. Plusieurs résidants nous ont affirmé qu'il s'agissait d'un trait caractéristique des habitants du secteur, où la solidarité serait très forte. Deuxièmement, ces résidants sont aussi des payeurs de taxes et le coût du projet, même défrayé par l'ensemble des Québécois, leur apparaît démesuré par rapport aux bénéfices qu'ils en retireront.

Sans soulever de très grandes passions, il apparaît donc que le projet du MTQ reçoit surtout des commentaires négatifs. C'est ainsi que, selon nous, **ce projet ne répond pas au critère de l'acceptabilité sociale**.

CONCLUSION : LE PROJET MÉRITE UN AVIS DÉFAVORABLE

À la lumière des éléments présentés dans ce mémoire, le Conseil régional de l'environnement soutient que le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier **mérite un avis défavorable**.

Nous remettons en cause la justification du projet étant donné **l'absence de problèmes majeurs de fluidité et le manque d'arguments solides quant à la sécurité du tronçon**. La question de la sécurité routière comme véritable objectif est d'autant plus discutable étant donné les délais prévus pour l'instauration de mesures. Ces justifications nous paraissent donc peu convaincantes.

De plus, nous savons qu'**en augmentant la capacité du réseau routier, celui-ci verra croître son affluence et augmenter la vitesse de circulation**. Peut-on dans ce cas parler d'une amélioration de la sécurité?

En outre, nous comprenons qu'il s'agit en fait d'un projet **visant à faciliter le navettage** entre la périphérie et la Communauté métropolitaine de Québec, allant à l'encontre des principes de développement durable défendus par le Gouvernement du Québec. Les enjeux majeurs de ce projet, à savoir la problématique d'**étalement urbain** ainsi que les **impacts négatifs sur le territoire agricole et acéricole**, sont complètement évacués des considérations pour la prise de décision, ce qui nous paraît inacceptable.

La **faiblesse de l'analyse multicritère** ainsi que le manque général de rigueur et de cohérence dans la présentation de ce dossier nous amènent par ailleurs à réfuter le projet.

Finalement, comme nous l'avons vu, **les coûts majeurs du projet du MTQ semblent complètement disproportionnés en regard des éventuels bénéfices du réaménagement**, faisant en sorte que ce projet ne bénéficie d'aucune forme d'acceptabilité sociale.

En terminant, nous tenons à remercier Mme Fiset, les autres requérants ainsi que les citoyens qui nous ont incité à contester la légitimité et la pertinence de ce projet du MTQ. Leurs bons mots et leurs encouragements durant la première partie de l'audience ont été une très grande source de motivation. Leur solidarité a également été extrêmement appréciée. Il s'agit là d'une attitude qui redonne confiance en notre avenir collectif et qu'il ferait bon rencontrer chez un plus grand nombre de nos concitoyens.

« Si vous parlez de développement de réseau routier, donc l'ajout de nouvelles voies, de nouvelles autoroutes, de nouvelles routes d'accès, je vous répondrais que les critères, ils sont d'abord politiques.

Le développement du réseau routier, c'est une responsabilité du gouvernement, c'est le gouvernement qui décide des projets de développement, donc les nouveaux axes, les nouvelles autoroutes, c'est le gouvernement qui décide, et comme fonctionnaires, nous, on doit essayer de développer donc des argumentations techniques, soit en termes de capacité, de temps d'attente, etc. »

Luc Bergeron, directeur territorial du ministère des Transports du Québec pour la région de Québec

BAPE, transcription de la séance du 5 mai 2004 en soirée, DT3, mandat 195 (Prolongement de l'axe Du Vallon), p. 64



**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Santé Changements climatiques

Ruissellement urbain Gaz à effet de serre

Réalise des projets d'avenir

Sensibiliser Pollution Aménagement du territoire

Contamination Conservation

Améliore la qualité de vie

Matières résiduelles

Recycler

Diffuse les connaissances

Transports viables

Biodiversité

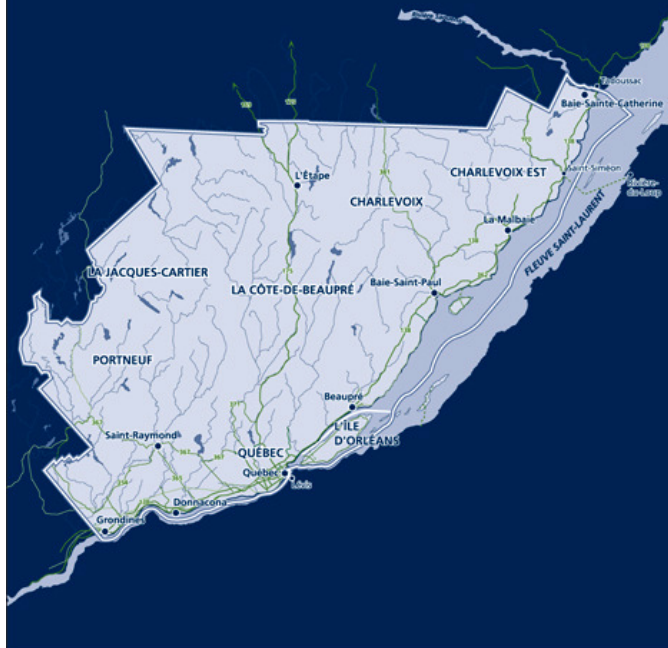
Aide les organismes ayant à cœur

Eaux usées

le développement durable

Pesticides Agriculture

Forêt Étalement urbain Milieux humides



Conseil régional de l'environnement –
région de la Capitale nationale

870 avenue De Salaberry, Bureau 312
Québec (Québec) G1R 2T9

Tél. : 418.524.7113

Télééc. : 418.524.4112

info@cre-capitale.org

www.cre-capitale.org