

**Regroupement des  
Citoyens des  
Méandres**



# **MÉMOIRE**

**PROJET DE PROLONGEMENT  
DE L'AUTOROUTE DU VALLON EN BOULEVARD URBAIN**

**présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**JUIN 2004**



*Équipe de rédaction du mémoire:*

Lorraine Beaulieu  
Laurent Ouellet  
Yvan Simard

*Autres membres ayant contribué à la production du mémoire:*

Claude Létourneau  
Louis Tanguay

# TABLE DES MATIÈRES

	page
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>ii</b>
<b>1. Présentation du RCM</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Situation actuelle du quartier et solution privilégiée</b> .....	<b>2</b>
2.1 Problèmes du quartier	
2.2 Option 1 - choix du RCM	
<b>3. Propositions pour l'amélioration de l'option 1</b> .....	<b>5</b>
3.1 Favoriser le transport en commun	
3.2 Faciliter et sécuriser les déplacements piétonniers	
3.3 Réduire la vitesse dans le secteur résidentiel	
3.4 Sauvegarder le milieu récepteur	
3.5 Préserver les espaces verts dans le tronçon Lebourgneuf – Chauveau	
<b>4. Option 2 – Alternative à rejeter</b> .....	<b>8</b>
4.1 Congestion sur le boulevard Lebourgneuf et en périphérie du quartier	
4.2 Dégradation du climat sonore du quartier et du parc de l'Escarpement	
4.3 Dégradation de l'environnement de l'Académie Saint-Louis	
4.4 Altération de la forêt due aux effets de bordure	
4.5 Perte de l'accès facile au parc de l'Escarpement	
4.6 Augmentation des coûts du projet	
4.7 Déviance par rapport au Plan directeur de 1988	
4.8 Baisse de la valeur marchande des résidences	
<b>5. Conclusion</b> .....	<b>12</b>
<b>ANNEXES</b>	
(1) Carte indiquant les options 1 et 2 considérées	
(2) Croquis de la passerelle située dans le parc de l'Escarpement	
(3) Carte indiquant le lotissement de la zone d'étude	

## SOMMAIRE

Les actions du Regroupement des Citoyens des Méandres (RCM) visent à améliorer la sécurité et à préserver la qualité de vie du quartier. À ce titre, le RCM appuie le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon à la condition que l'option 1 soit réalisée. La position du RCM est appuyée par une pétition de plus de 1 200 signataires ainsi qu'un soutien quasi unanime de la population lors d'une réunion d'information tenue en 2004. Le RCM a effectué quelques démarches afin de promouvoir sa position. Ainsi, cette pétition réalisée à l'automne 2003 a d'abord été déposée au Conseil municipal de la Ville de Québec, puis remise au ministre de la Justice, Me Marc Bellemare. Enfin, cette pétition a été déposée à l'Assemblée nationale par madame Sarah Perreault, députée de Chauveau.

Les résidants des Méandres subissent présentement des problèmes de sécurité qui affectent la qualité de vie du quartier. Ces problèmes proviennent principalement d'une importante circulation de transit, d'accès limités et dangereux au quartier et d'un manque de services de transport en commun. Pour le RCM, l'option 1 privilégiée dans l'étude d'impact constitue une opportunité de corriger ou d'atténuer les lacunes du quartier.

Toutefois, le RCM s'oppose catégoriquement à l'option 2 qui génère davantage d'inconvénients que l'option 1. En effet, cette option créera des problèmes de sécurité et de congestion en raison de ses 2 virages à 90 degrés. De plus, l'option 2 entraînera une augmentation des coûts du projet provenant entre autres de l'expropriation des terrains, de la construction d'un pont sur le boulevard La Morille et des raccordements entre les quartiers et le boulevard urbain. Cette option entraînera aussi une dégradation de l'environnement de l'Académie Saint-Louis, du parc de l'Escarpement et du climat sonore pour les résidants à proximité. Par surcroît, l'option 2 constitue une déviance majeure comparativement à ce qui est présenté depuis 1988 dans le plan directeur de la Ville. Le RCM dénonce cette déviance et recommande que seul le tracé annoncé depuis plus de 15 ans soit retenu pour l'analyse.

Dans un souci de développement durable du secteur, le RCM propose plusieurs ajustements à l'option 1 de façon à préserver la sécurité et la qualité de vie des résidants du quartier. Ces ajustements visent notamment les éléments suivants:

- Assurer une approche sécuritaire de l'intersection Lebourgneuf – du Vallon au moyen d'une zone de transition.
- Préserver le climat sonore du quartier en conservant la zone de transition à l'extérieur du secteur résidentiel.
- Limiter la vitesse à 50 km/h dans le tronçon Lebourgneuf – Bastien et inciter les conducteurs à ralentir par le biais de mesures visuelles adéquates.
- Construire un tunnel à l'intersection Lebourgneuf - du Vallon et une passerelle dans le parc de l'Escarpement afin d'assurer une traversée sécuritaire du boulevard urbain. Ces passages piétonniers favoriseront et sécuriseront les déplacements non motorisés.



- Préserver le maximum d'espaces verts par une saine gestion du développement urbain en conservant des bandes tampons avec le périmètre boisé.
- Mettre immédiatement en place des mesures favorisant l'accès au transport en commun et améliorer le service offert dans les quartiers résidentiels.

En effet, nous sommes d'avis que des ajouts significatifs au service de transport en commun tel que l'augmentation du nombre de passages quotidiens des circuits express et l'ajout d'abribus démontrerait une réelle volonté de développer le transport collectif au lieu de promesses pour le futur.

De plus, une restriction au développement commercial le long du boulevard permettrait de préserver une plus grande part du milieu récepteur tout en augmentant la superficie du parc de l'Escarpelement.

Pour compléter, le RCM est d'avis que l'intégration des recommandations présentées dans ce mémoire permettront d'améliorer la sécurité dans les rues, de préserver la qualité de vie du quartier et d'assurer la survie du boisé du parc de l'Escarpelement pour les générations futures.



## 1. Présentation du RCM

Le Regroupement des Citoyens des Méandres (RCM) est un groupe de personnes ayant à cœur la qualité de vie de leur quartier. Ce regroupement a pris naissance suite à la diffusion d'un reportage sur les ondes de Radio-Canada. On y apprenait l'existence d'un tracé alternatif au tracé original (option 1) pour le prolongement de l'autoroute du Vallon. Ce nouveau tracé (option 2), situé à proximité du quartier Les Méandres est illustré à l'annexe 1. Devant les impacts négatifs anticipés sur la qualité de vie et la sécurité des résidants, les membres du RCM se sont mobilisés afin de préserver les acquis du quartier.

Le RCM a l'appui de la population du quartier. À l'automne 2003, la circulation d'une pétition a permis de recueillir plus de 1 200 signatures. Cette pétition proposait d'appuyer l'option 1 et de rejeter le tracé alternatif. Cet exercice a également permis de sensibiliser les résidants quant à l'impact de l'option 2 sur leur qualité de vie. Le RCM a tenu le 30 mars 2004 une rencontre qui a permis d'informer la population du quartier sur son positionnement face au projet. La quasi-totalité des 70 participants a appuyé la position du RCM. Face à la popularité de la pétition, les bénévoles du RCM se sentent légitimés de représenter les résidants du quartier Les Méandres.

Le RCM a effectué quelques démarches afin de promouvoir sa position. Ainsi, cette pétition a d'abord été déposée au Conseil municipal de la Ville de Québec lors de la séance tenue le 17 novembre 2003. Celle-ci a aussi été remise, en main propre, au ministre de la Justice, Me Marc Bellemare, lors d'une rencontre tenue le 15 décembre 2003. Enfin, la pétition a été déposée à l'Assemblée nationale le 24 mars 2004 par madame Sarah Perreault, députée de Chauveau.

Face au développement résidentiel majeur que connaît actuellement le secteur, le RCM travaille à bonifier le projet de prolongement de l'axe du Vallon afin d'augmenter la sécurité dans les rues et de préserver la qualité de vie du quartier. L'ajout de cet axe routier apportera une solution durable aux problèmes de circulation de transit, de circulation locale et d'accès au quartier dont souffre le secteur. Le RCM est d'avis que le débat autour de ce projet devrait avant tout être centré sur la sécurité des résidants vivant à proximité. Néanmoins, le RCM considère qu'une attention particulière doit être consacrée à la préservation du parc de l'Escarpement. Cela permettra aux résidants du quartier Les Méandres, un des principaux utilisateurs de ce parc, de continuer d'en bénéficier dans le futur.



## **2. Situation actuelle du quartier et solution privilégiée**

À la suite de la lecture de l'étude d'impact, le RCM a concentré ses réflexions sur des éléments à dimension humaine. Plus précisément, il s'est interrogé sur les éléments affectant la qualité de vie et la sécurité des personnes vivant dans ou à proximité du quartier Les Méandres. Ainsi, malgré leur importance, le présent mémoire ne traite pas de la faune et de la végétation puisque l'étude d'impact en traite déjà abondamment.

Le RCM a identifié différents éléments susceptibles d'affecter la qualité de vie et la sécurité des résidents du quartier et des usagers de la route. En voici la liste :

### **Circulation et sécurité**

- Circulation de transit et circulation locale
- Accès au quartier pour ses résidents
- Bruit causé par la circulation automobile
- Accès aux services de transport en commun
- Congestion du réseau routier périphérique (St-Jacques, Lebourgneuf, etc.)
- Isolement des quartiers

### **Qualité de vie**

- Accès au parc de l'Escarpement
- Climat sonore du parc de l'Escarpement (secteur du petit pont)
- Piste cyclable sécuritaire et fonctionnelle
- Environnement de l'Académie Saint-Louis
- Plan directeur de 1988 (en force lors du développement du quartier Les Méandres)
- Valeur marchande des résidences
- Quartier essentiellement résidentiel (pas de commerce dans les rues)

Parmi ces éléments, le RCM a identifié ceux générant le plus de problèmes pour les résidents du quartier. Une description en est faite dans les paragraphes suivants.

## **2.1 Problèmes du quartier**

### **Circulation et sécurité**

Le réseau routier actuel du secteur Lebourgneuf ne facilite pas les déplacements dans l'axe nord-sud. Il en résulte, depuis plusieurs années, une densification de la circulation très importante sur le boulevard St-Jacques et ce, principalement aux heures de pointe. Cette circulation cause des désagréments aux résidents demeurant à proximité d'un boulevard non conçu pour supporter une telle densité de circulation.



De plus, les résidants des rues des Brumes, de la Broussaille, Beaubois et de la Rive-Boisée Nord (rues principales du quartier), subissent eux aussi depuis plusieurs années, un achalandage excessif. Cette situation résulte de la circulation locale des résidants du quartier et plus particulièrement de la circulation de transit aux heures de pointe. En effet, afin d'éviter l'intersection St-Jacques - De Celles, certains automobilistes empruntent ces artères à vive allure et mettent ainsi en danger la sécurité des résidants et des jeunes qui y circulent à pied et à vélo. Notons que ces rues principales comportent de nombreux points d'arrêts d'autobus scolaires.

Comme le démontre les projections de 2021 de l'étude de circulation, la situation ne fera que s'aggraver. À plus court terme, une augmentation importante de circulation est anticipée dans les rues principales puisqu'une phase de 360 unités d'habitation est présentement en développement dans la portion nord-est du quartier. Une autre phase résidentielle de 260 unités de logement a débuté en mai 2004 dans le secteur Chauveau - St-Jacques. En l'absence d'un axe de transition, l'arrivée massive de nouveaux résidants dans le secteur fera augmenter la circulation dans les rues principales et détériorera la sécurité routière dans le quartier. Outre cette baisse de sécurité pour les résidants, s'ajouteront les désagréments dus aux bruits des voitures, des camions et plus particulièrement des motocyclettes.

Le quartier Les Méandres ne compte que quatre accès routiers en raison des obstacles géographiques naturels. Cette situation, conjuguée à la densité de circulation sur les boulevards St-Jacques et Lebourgneuf, rend difficile, voire dangereuse l'entrée des automobiles dans le quartier aux heures de pointe. En effet, l'absence de feux, permettant des virages protégés, oblige les automobilistes à tourner à travers le flot de circulation très important. Ces manœuvres quelque fois périlleuses augmentent les risques d'accident.

Enfin, le dernier Plan directeur de la Ville de Québec identifie le secteur Lebourgneuf comme l'une des zones prioritaires à développer. Dans ce contexte, l'axe du Vallon doit être prolongé en boulevard urbain afin de palier à l'augmentation prévisible de la circulation dans les rues principales et aux difficultés d'accès au quartier. Dans le cas contraire, l'achalandage déjà excessif que subissent les résidants de ces rues ne fera qu'empirer.

### **Isolement des quartiers**

Les quartiers de l'arrondissement des Rivières sont présentement isolés les uns des autres en raison d'obstacles géographiques. La rivière du Berger isole les quartiers Les Méandres et Le Mesnil et oblige à utiliser l'automobile afin d'accéder à certains services communautaires tels que la bibliothèque municipale, le pavillon Lebourgneuf (services religieux) et plusieurs parcs qui offrent des équipements sportifs aux jeunes. Cette situation entraîne une augmentation de la circulation locale et de transit ainsi que des désagréments pour les utilisateurs.





## **Services limités de transport en commun**

Seulement deux circuits express d'autobus (n<sup>os</sup> 281 et 372) desservent les utilisateurs du quartier. Ainsi, hors des heures de pointe, les usagers n'ont d'autre choix que de marcher jusqu'au boulevard St-Jacques (n<sup>o</sup> 81) ou jusqu'au boulevard Lebourgneuf (n<sup>o</sup> 60) afin d'accéder aux services de transport en commun. Le circuit n<sup>o</sup> 60 est le seul offrant une fréquence intéressante durant toute la journée.

Certains résidants doivent marcher de 15 à 20 minutes pour accéder aux services de transport; cette situation ne peut que rendre davantage attrayant le recours à l'automobile.

### **2.2 Option 1 – Choix du RCM**

Tel que discuté à la section précédente, le quartier connaît plusieurs problèmes affectant la sécurité et la qualité de vie de ses résidants. Nous croyons que ces problèmes peuvent être solutionnés par l'ajout d'un axe de transition tel que le boulevard urbain proposé. Le RCM a analysé d'un point de vue humain les deux options retenues dans l'étude d'impact et a comparé les avantages et inconvénients qu'ils entraînent. À cet égard, l'option 2 génère des problèmes de sécurité et de fluidité (2 virages à 90 degrés), dégradation de l'environnement de l'Académie Saint-Louis, une augmentation du bruit pour les résidants demeurant à proximité ainsi qu'un accès plus périlleux au parc de l'Escarpelement. Le RCM est d'avis que l'option 1 est la meilleure solution et permet de corriger la majorité des problèmes actuels du quartier, tout en générant moins d'inconvénients que l'option 2.

Le RCM conçoit que la venue d'un boulevard à proximité du parc de l'Escarpelement entraînera des impacts sur le milieu et sur ses utilisateurs. C'est pourquoi il propose au chapitre suivant, et dans un souci de développement durable du secteur, des améliorations qui devraient être apportées à l'option 1.

### **3. Propositions pour l'amélioration de l'option 1**

Dans la présente section, le RCM propose des améliorations à apporter au projet présenté dans l'étude d'impact. Ces propositions tiennent compte des besoins des résidents du quartier tout en contribuant au respect de l'environnement.

#### **3.1 Favoriser le transport en commun**

Dans un contexte où la circulation automobile est en progression continue et où les questions environnementales demeurent préoccupantes, tous les moyens possibles doivent être pris afin d'encourager le transport en commun. Selon l'étude d'impact, le tronçon Lebourgneuf - Chauveau comprendra quatre voies avec la possibilité de deux voies supplémentaires réservées au transport en commun. Le RCM déplore que le projet ne comporte aucun incitatif substantiel au transport en commun. Pour y palier, voici une série de mesures qui devraient être considérées dans l'analyse de ce projet:

- Remplacer le terre plein central par une cinquième voie dédiée au transport en commun et au covoiturage.
- Intégrer des abribus dans les développements futurs du quartier.
- Augmenter le nombre de passages quotidiens des circuits express dans les quartiers résidentiels.
- Aménager un passage piétonnier ouvert à l'année entre l'extrémité sud de Belle-Arrivée et l'Académie Saint-Louis. Cet aménagement favoriserait l'utilisation du circuit n° 60 (métrobus projeté) en plus de faciliter l'accès à l'Académie et au parc Métrobec.
- Aux heures de pointe, réserver deux voies du boulevard urbain au transport en commun et au covoiturage.
- Dans les portions du quartier à être développées, prévoir des zones de passage piétonnier fournissant aux gens un accès plus direct que par les rues sinueuses prévues.

#### **3.2 Faciliter et sécuriser les déplacements piétonniers**

Compte tenu de l'isolement des quartiers, le RCM est d'avis que l'option 1 doit comprendre davantage de corridors piétonniers dans les nouvelles portions du quartier à être développées. Ces corridors faciliteront les déplacements entre les quartiers, pour les piétons et les cyclistes, tout en constituant des incitatifs à l'exercice physique.

Par ailleurs, le prolongement de l'axe du Vallon créera, au coin Lebourgneuf – du Vallon, une intersection supplémentaire pour les usagers de la piste cyclable. Des problèmes de fluidité de la circulation automobile et de sécurité des piétons et cyclistes sont à prévoir puisque la traversée de l'intersection sera assurée par des feux de circulation.

Selon le RCM, cette traverse du boulevard sera dangereuse pour les raisons suivantes:

- La vitesse des voitures variera, dans les faits, entre 70 et 100 km/h;
- La densité élevée de la circulation;
- La proximité d'une côte allongeant les distances de freinage des voitures.

En outre, l'implantation des feux avec une traverse piétonnière aura pour effet de ralentir le flot de la circulation sur le boulevard urbain ainsi que sur le boulevard Lebourgneuf. Ces feux diminueront d'autant l'efficacité de ces deux artères alors qu'un des objectifs de ce projet est d'améliorer la fluidité. La densité de la circulation entraînera un temps d'attente pour les piétons et les cyclistes; certains usagers traverseront sans la priorité du feu de circulation afin d'éviter l'attente. Compte tenu de ces éléments, le RCM considère insuffisants les feux piétonniers et préconise l'aménagement d'un tunnel afin d'assurer la sécurité de tous.

En ce qui concerne l'interconnexion des quartiers Les Méandres et Le Mesnil par le parc linéaire, le RCM est d'avis que la passerelle est plus intéressante que le tunnel. En effet, il est prévu que le boulevard sera davantage encastré dans la terrasse du parc entraînant par le fait même une diminution du bruit. De plus, la passerelle projetée (voir annexe 2) réduit les montées et descentes tout en assurant une meilleure intégration au paysage.

### **3.3 Réduire la vitesse dans le secteur résidentiel**

En complément au tunnel piétonnier proposé à la section précédente, le RCM est d'avis que des mesures doivent être prises afin de réduire la vitesse sur le futur boulevard. Elles se résument ainsi:

- La zone de transition actuelle entre l'autoroute et le boulevard Lebourgneuf doit être maintenue. Cette zone de transition doit demeurer à l'extérieur du secteur résidentiel afin de minimiser l'impact sonore des accélérations et des décélérations des véhicules. De plus, la réduction graduelle de 100 à 50 km/h dans cette zone assurera une approche sécuritaire de l'intersection Lebourgneuf – du Vallon.
- Créer un effet visuel dans le tronçon Lebourgneuf - Chauveau afin d'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse.
- Limiter la vitesse à 50 km/h pour la totalité du boulevard urbain (tronçon Lebourgneuf – Bastien). Tel que démontré lors de l'audience du BAPE tenue en mai 2004, avec une limite de 50 km/h, la vitesse réelle des véhicules se situera autour de 60 à 70 km/h, générant une augmentation du bruit d'environ 2,5 dB.

### **3.4 Sauvegarder le milieu récepteur**

Le tracé d'implantation du boulevard urbain est constitué en bonne partie d'anciennes terres agricoles en friche. Comme mentionné dans l'étude d'impact, le déboisement de l'emprise du boulevard représente environ 2 % de l'ensemble de la zone d'étude.

Il est évident que l'implantation d'un boulevard dans ce milieu sensible aura un impact sur la faune en place. Comme le démontre l'étude d'impact, le développement urbain global est le principal responsable de la modification de la faune, le boulevard n'étant qu'une partie de ce développement. À cet égard, l'étude d'impact stipule à la page 144 "*...on ne peut considérer l'impact de la route sans inclure l'impact indirect que l'ensemble du développement urbain de ce secteur aura sur les habitats fauniques.*"

L'occupation du territoire par le développement urbain amènera une modification des habitats fauniques de la zone d'étude qu'il y ait ou non le prolongement de l'autoroute du Vallon. D'une part, la disparition des terres en friche fera perdre l'habitat naturel à divers petits mammifères, oiseaux de proie et amphibiens. D'autre part, la superficie résiduelle de la forêt ne permettra probablement pas de maintenir en place une population de cerfs de Virginie. À long terme, les espèces actuellement en place seront remplacées par des espèces mieux adaptées à la ville.

Le développement urbain aura aussi des effets sur la rivière puisqu'il augmente l'imperméabilisation des terrains en périphérie de celle-ci ce qui diminue la capacité du sol à permettre la percolation de l'eau de pluie. Il en résultera donc lors de grandes averses, des crues beaucoup plus importantes à la rivière, ce qui contribuera à l'érosion de ses berges. L'érosion des berges entraîne des sédiments en suspension dans l'eau qui se déposent ailleurs dans la rivière et aussi dans les frayères des poissons ce qui diminue leur capacité de reproduction.

Par conséquent, si nous voulons conserver la faune actuelle en place, il faudrait interdire tout développement urbain dans l'ensemble de la zone d'étude. Le non-développement de cette zone en pleine ville forcera les résidents voulant acquérir une propriété résidentielle à contribuer à l'étalement urbain puisqu'ils progresseront encore plus vers l'extérieur de la ville.

Comme nous pouvons le constater, l'impact de l'être humain est très important dans ce milieu et il l'est probablement plus que le prolongement du boulevard lui-même. C'est pourquoi l'étude d'impact propose des mesures d'atténuation concrètes afin de réduire ces impacts.

Pour conclure, nous croyons que les autorités municipales devraient faire d'importants efforts afin d'assurer une saine gestion du développement urbain de ce secteur. Ceci devrait se traduire par des bandes tampons entre les futurs développements résidentiels et le périmètre boisé qui sera conservé.

### **3.5 Préserver les espaces verts dans le tronçon Lebourgneuf – Chauveau**

Le RCM est d'avis qu'il faut éviter le développement commercial dans le tronçon Lebourgneuf - Chauveau afin de préserver la forêt et de minimiser les impacts sur la qualité de vie des résidents. De toute façon, les centres commerciaux en développement sur le boulevard Lebourgneuf offrent déjà une concentration commerciale importante. Par ailleurs, le RCM reconnaît les efforts faits par les autorités municipales visant à protéger la forêt du parc de l'Escarpement. Ces efforts ont permis de maintenir la superficie des espaces verts à 97,6 ha.

Dans un autre ordre d'idées, le plan présenté à l'annexe 3 fait ressortir qu'il y a actuellement deux zones boisées où le développement commercial serait permis. Ces zones sont situées au nord-ouest et au sud-ouest de la jonction du Vallon - Lebourgneuf. À notre avis, ces zones, constituées d'arbres matures, ne devraient en aucun cas être sacrifiées au profit du développement urbain. Ces zones pourraient être préservées et l'aménagement de sentiers pédestres permettrait de les rendre accessibles au public.

En outre, tel que mentionné lors de l'audience du BAPE de mai 2004, il est possible d'éviter les effets de bordure sur la forêt en conservant une bande tampon d'environ 100 mètres. Cette bande contribuera à réduire la pression sur la faune et à protéger les espèces indigènes. De plus, ces zones d'arbres créeront un meilleur écran acoustique pour les utilisateurs du parc et les résidents du secteur.

#### **4. Option 2 – Alternative à rejeter**

Selon le RCM, en zone résidentielle, les facteurs humains doivent être privilégiés. Par conséquent, nous sommes d'avis que l'option 2 doit être rejetée parce qu'elle provoquerait une dégradation de la sécurité et de la qualité de vie du quartier.

Les paragraphes suivants présentent les principaux problèmes que générerait l'option 2. Notons que certains de ces problèmes n'ont pas été traités dans l'étude d'impact.

##### **4.1 Congestion sur le boulevard Lebourgneuf et en périphérie du quartier**

L'option 2 ne permettrait pas la même fluidité de la circulation en raison des deux virages à 90 degrés que devront emprunter les automobilistes pour utiliser le nouveau prolongement. L'option 2 est donc beaucoup moins sécuritaire que l'option 1 pour les utilisateurs et générerait une congestion importante aux heures de pointes.

En outre, l'étude d'impact mentionne la possibilité d'un élargissement à six voies du boulevard Lebourgneuf dans la section comprise entre l'autoroute du Vallon et la rue De Celles, sans compter l'espace additionnel nécessaire à la piste cyclable. Cet élargissement forcerait à couper une partie de la forêt du parc de l'Escarpement qui comportent de très beaux saules matures aux abords de la rivière du Berger. Le RCM est d'avis que la coupe de ces saules aura un impact important sur le parc de l'Escarpement et s'y oppose fermement.

La congestion générée par l'option 2 risque de conduire au prolongement de la rue Belle-Arrivée jusqu'au boulevard Lebourgneuf. Une telle interconnexion multiplierait la circulation de transit dans le quartier et serait désastreuse pour la sécurité et la qualité de vie de ses résidents. Ce nouvel accès au quartier mettrait en danger les enfants fréquentant l'Académie Saint-Louis et le parc des Brumes, de même que les utilisateurs du parc de l'Escarpement.

##### **4.2 Dégradation du climat sonore du quartier et du parc de l'Escarpement**

L'étude d'impact indique que le climat sonore des résidents du quartier Les Méandres ne serait pas affecté puisque le niveau sonore demeurerait sous 55 dB ( $Leq_{24h} \leq 55$  dB). Précisons que selon les normes du Ministère des Transports, ce niveau de dérangement est qualifié d'acceptable.

Nous avons des réserves sur le terme acceptable. En effet, il est vrai qu'un bruit de 55 dB est relativement faible, mais ce qui inquiète le plus les résidants des rues adjacentes au tracé de l'option 2, ce sont les pointes de bruit émises par certaines motocyclettes ou camions qui s'entendent sur de grandes distances. En plus, la côte de l'escarpement accentuera les pointes de bruit causées par la compression des moteurs. C'est ce genre de bruit qui perturbe le sommeil des résidants durant la nuit. Actuellement, il arrive durant l'été que nous entendions le bruit émis par certaines motocyclettes circulant sur l'autoroute de La Capitale située à plus d'un kilomètre du centre du quartier.

Pour compléter, mentionnons que l'évaluation du climat sonore généré par l'option 2 n'a été effectuée que pour les débits de circulation de 2001. Comme cette option n'a pas été retenue, il n'y a pas eu d'évaluation du climat sonore à plus long terme. En raison de l'augmentation constante de la circulation, le RCM anticipe une dégradation importante du climat sonore induite par l'option 2.

Par ailleurs, avec le tracé de l'option 2, le parc le l'Escarpement qui sera bordé sur 2 côtés par des boulevards urbains pouvant compter jusqu'à 6 voies, subira une dégradation de son climat sonore. En raison de la circulation intense des boulevards adjacents au parc, des arrêts obligatoires pour les 2 virages à 90 degrés et de la compression des moteurs dans la côte de l'escarpement, les perturbations seront majeures dans le secteur sud. Ce secteur est un des plus intéressants du parc avec son petit pont traversant la rivière du Berger dans un décor de saules matures. Le RCM s'oppose à ce scénario qui ferait disparaître à jamais la tranquillité que présente actuellement cet environnement unique.

### **4.3 Dégradation de l'environnement de l'Académie Saint-Louis**

L'Académie Saint-Louis, la seule école du quartier, constitue pour ses résidants une richesse notamment en raison de sa notoriété acquise depuis 1953. Son environnement immédiat, attenant au parc de l'Escarpement et à la rivière du Berger, en fait un lieu d'apprentissage hors pair.

En plus d'accueillir quelque 600 étudiants du secondaire durant la période scolaire, l'Académie St-Louis sert de pavillon au Service des Loisirs pour les activités estivales pour environ 400 enfants de 5 ans et plus. En raison de la proximité du boisé situé à l'arrière de l'école, ceux-ci ont la possibilité de fréquenter facilement celui-ci durant les journées estivales. Le prolongement de l'autoroute du Vallon selon l'option 2 aurait pour effet de couper aux jeunes l'accès direct au boisé. En effet, ceux-ci devraient traverser le futur prolongement avec le risque d'accident associé à la densité de la circulation de ce boulevard.

De plus, plusieurs parents résidant dans le quartier Les Méandres inscrivent leurs enfants à L'Académie St-Louis pour des raisons de qualité d'enseignement et de proximité. Comme on sait, les enfants ont besoin de calme pour arriver à se concentrer, ce qui est indispensable dans le processus d'apprentissage. Comme l'Académie St-Louis n'est pas munie de système de climatisation, il faut donc garder les fenêtres ouvertes durant les périodes chaudes.



Nous anticipons donc que le bruit causé par les voitures et camions montant ou dévalant la côte du parc de l'Escarpement située juste derrière l'école, n'aura rien pour créer un climat propice à l'apprentissage. À ce sujet, l'étude d'impact sur le climat sonore présentée dans l'étude d'impact ne couvre pas le tracé de l'option 2. Ainsi, les limites du 55 dB ne sont pas connues advenant la concrétisation de l'option 2.

Par conséquent, comme parents utilisateurs de l'Académie Saint-Louis, nous considérons que le tracé de l'option 2 met en danger inutilement la vie de nos enfants lorsqu'ils tenteront de profiter du boisé situé à proximité de l'école. En plus, nous pensons que cette option affectera de façon importante le climat de calme requis pour l'apprentissage des enfants fréquentant l'école.

#### **4.4 Altération de la forêt due aux effets de bordure**

Le terrain nécessaire au tracé alternatif est insuffisant et créerait des effets de bordure importants sur la forêt longeant la rivière du Berger. Tel qu'indiqué lors de l'audience par le représentant du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, cette bande tampon doit être d'environ 100 à 150 mètres de largeur afin d'assurer la protection de la faune en place et la préservation des espèces forestières. De plus, l'élimination de cet écran acoustique naturel aurait un impact direct sur le climat sonore du quartier résidentiel et du parc.

#### **4.5 Perte de l'accès facile au parc de l'Escarpement**

L'implantation d'un boulevard juste à l'est du quartier Les Méandres viendrait limiter l'accès au parc de l'Escarpement pour les résidants du quartier et divers autres utilisateurs de la ville. La clientèle utilisatrice est très variable et se compose de familles, d'enfants à vélo, de joggeurs, de parents avec poussettes, etc. qui présentement accèdent facilement au parc via quelques sentiers.

Pour des raisons de sécurité, il faudrait aménager une passerelle au-dessus du boulevard urbain afin de permettre aux utilisateurs d'accéder sans danger au parc et de conserver le lien entre les quartiers Les Méandres et Le Mesnil.

#### **4.6 Augmentation des coûts du projet**

Le RCM est d'avis que l'option 2 comporte des frais non considérés dans l'étude d'impact. Ces frais feront augmenter le coût du projet. Les frais d'expropriation des terrains nécessaires au tracé alternatif, la construction d'un pont sur le boulevard La Morille et les raccordements entre le boulevard urbain et les quartiers en sont des exemples. De plus, la construction possible d'un mur anti-bruit entre le quartier Les Méandres et le boulevard constitue un autre coût non pris en compte.



#### **4.7 Déviance par rapport au Plan directeur de 1988**

Le tracé original de prolongement de l'axe du Vallon dans l'emprise du MTQ est inscrit dans le Plan directeur de la ville de Québec depuis 1988. Ce plan directeur est celui sur lequel se sont appuyés les résidents, particulièrement ceux ayant ciblé une résidence à proximité d'une zone non développée, au moment de faire l'acquisition d'une maison dans le quartier.

Le tracé alternatif (option 2) constitue une déviance majeure par rapport à ce qui est présenté depuis 1988 dans le plan directeur pour la zone spéciale d'aménagement Lebourgneuf. Le RCM dénonce cette déviance et recommande que seul le tracé annoncé depuis plus de 15 ans fasse l'objet du débat.

#### **4.8 Baisse de la valeur marchande des résidences**

Plusieurs facteurs déterminent la valeur marchande d'une résidence. Outre les caractéristiques mêmes d'une maison, sa localisation et son environnement immédiat influencent de façon majeure l'attrait pour un éventuel acheteur.

Il est clair que la présence d'un boulevard à proximité d'une résidence entraînera une détérioration de son environnement en raison de la hausse de la pollution sonore, visuelle et atmosphérique. Conséquemment, la valeur marchande de résidences situées dans les rues avoisinantes le futur boulevard urbain se verra affectée à la baisse.





## 5. Conclusion

Le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain est un lien nécessaire pour assurer la sécurité des résidents du quartier. Le RCM est conscient que le passage d'un boulevard urbain près d'un milieu naturel tel que la forêt de l'Escarpement a des impacts sur celle-ci. Bien qu'il faille apporter une attention particulière à la préservation de ce patrimoine naturel, le RCM considère qu'il est davantage important d'assurer la sécurité et le bien-être des résidents.

Le RCM privilégie l'option 1 qui permet de corriger la majorité des problèmes actuels du quartier tout en générant moins d'inconvénients que l'option 2. Nous proposons les améliorations suivantes à l'option 1, afin d'assurer un développement durable du secteur :

- Préserver la zone de transition à l'extérieur du secteur résidentiel afin de minimiser les impacts sonores et d'assurer une approche sécuritaire de l'intersection Lebourgneuf – du Vallon.
- Limiter la vitesse à 50 km/h dans le tronçon Lebourgneuf – Bastien. Mettre en place la signalisation et les effets visuels qui inciteront les automobilistes à maintenir une vitesse réduite tout au long de la zone résidentielle.
- Construire un tunnel à l'intersection Lebourgneuf – du Vallon et une passerelle dans le parc de l'Escarpement afin d'assurer une traversée piétonnière sécuritaire du boulevard urbain.
- Mettre immédiatement en place des mesures favorisant l'accès au transport en commun et améliorer le service offert dans les quartiers résidentiels.
- Augmenter le nombre de corridors piétonniers dans le quartier afin de favoriser des moyens de déplacement non motorisés.
- Préserver le maximum d'espaces verts par une saine gestion du développement urbain.
- Restreindre le développement commercial le long du futur boulevard dans le tronçon Lebourgneuf – Chauveau.
- Éviter le développement urbain dans les zones vertes situées de part et d'autre du boulevard Lebourgneuf.

En terminant, nous croyons que si tous les efforts sont mis en œuvre afin d'implanter les mesures d'atténuation requises, il sera possible d'aménager le futur boulevard selon le tracé initialement prévu tout en permettant aux générations futures de jouir d'un environnement paisible où il fera bon vivre en toute sécurité.

## **Annexe 1**

**Carte indiquant les options 1 et 2 considérées**

## **Annexe 2**

**Croquis de la passerelle située dans le parc de l'Escarpement**

### **Annexe 3**

**Carte indiquant le lotissement de la zone d'étude**