

25 mai 2004

Bureau d'audiences publiques en aménagement
a/s Monique Gélinas

Québec

6211-06-054

Projet de prolongement de l'axe du Vallon

195

P NP

DM21

objet : prolongement de l'autoroute du Vallon

J'aimerais déposer auprès des commissaires un document daté de 1999 intitulé *Réseaux autoroutiers métropolitains : les villes québécoises et canadiennes dans l'ensemble nord-américain*. Il s'agit d'une annexe de 16 pages à une thèse de doctorat en géographie urbaine portant sur la région métropolitaine de Québec. La thèse a comme titre *La dialectique spatiale : le cas de Québec 1960-2002*. Cette annexe présente les résultats d'une étude comparative des réseaux autoroutiers de plus de 60 régions métropolitaines de l'Amérique du Nord (à l'exclusion du Mexique). À part quelques références théoriques en page 248 (la première page de l'annexe) où les termes *utopien* (espace de haute densité et de mixité fonctionnelle) et *albertien* (espace de faible densité associé à la ségrégation fonctionnelle) sont utilisés, ce document est de lecture facile. Il présente plusieurs tableaux statistiques se rapportant aux régions métropolitaines et aux réseaux autoroutiers respectifs de Québec et de Montréal qui sont comparés aux réseaux des autres régions métropolitaines (R.M.) divisées pour les besoins de la cause en deux familles démographiques, soit les R.M. de 500 000 à un million et demi d'habitants (tableau A4) et les R.M. de plus de un million et demi d'habitants (tableau A3). Voici quelques remarques qui se rapportent au réseau autoroutier de Québec et à son prolongement possible dans le secteur qui nous intéresse, le secteur des Rivières.

1) Région métropolitaine : Québec possède 20 km d'autoroute par 100 000 habitants soit le double de la moyenne continentale qui est de 10 km par 100 000 habitants. Dans la catégorie des villes à noyau unique - qu'on doit distinguer des conurbations - une seule ville, Tulsa aux États-Unis, aurait plus de kilomètres d'autoroute *per capita* que Québec soit 21.4. Et si l'on tient compte de toutes les agglomérations, conurbations y comprises, Québec arrive au troisième rang sur 69 villes et régions métropolisées. Pour les villes à noyau unique de plus de 500 000 habitants, Québec arrive au dernier rang en terme de densité moyenne soit 790 habitants au km². La moyenne des moyennes pour l'ensemble des agglomérations (R.M.) étudiées se situe

autour de 1 800 hab. au km² et la pointe maximale à 4 200 hab. au km².

2) Secteur du Vallon : Sur une distance de moins de 8 kilomètres, entre l'autoroute Duplessis et l'autoroute Laurentienne, on compte quatre corridors autoroutiers nord-sud (*Duplessis, Henri IV, Du Vallon et Laurentienne*). En direction est-ouest, on compte dans le même secteur deux corridors autoroutiers à quatre km l'un de l'autre (*Charest et De la Capitale*). Nulle part en Amérique peut-on retrouver une telle concentration de corridors autoroutiers. À titre de comparaison, Toronto possède sur l'ensemble de son territoire trois corridors nord-sud répartis sur une distance de 35 km.

3) Une région métropolitaine qui souffre d'obésité : Les statistiques nous révèlent que, par rapport au contexte nord-américain, Québec vit des situations extrêmes. En se servant du corps humain comme métaphore, on peut dire que la région métropolitaine souffre d'obésité, qu'elle a un surplus de tissu adipeux. Et cette dispersion extrême, propre à la région métropolitaine de Québec, est d'autant plus surprenante que certains quartiers de la ville sont parmi les plus denses au Canada. La densité dans le faubourg Saint-Jean dépasse les 20 000 habitants au km². En d'autres mots et sans quitter la métaphore, on constate hors d'un cœur urbain très dense une dispersion (faible densité) des cellules vivantes associée à une prolifération du tissu conjonctif. Ce dernier ne participe qu'indirectement à la vie organique de la région. On peut associer le prolongement de l'autoroute Du Vallon à un ajout de tissu conjonctif. Ce prolongement, dont le point de départ est déjà à 8 km de la Place d'Youville, ira porter au loin, à 12, 14, 16 km du centre, un développement de basse ou de moyenne densité qu'on devra doter d'équipements de toutes sortes et "tenter" de desservir en services publics.

Le cœur d'une région métropolitaine obèse doit fournir un effort supplémentaire pour irriguer « son appareil circulatoire » et ses ramifications au loin. Celui de la R.M. de Québec pompe au rythme d'une ville de deux millions et demi d'habitants alors qu'elle en a à peine 700 000. Ainsi, la ville dilapide généreusement son énergie et vit au dessus de ses moyens. Elle ne parvient pas à desservir adéquatement en transport en commun son immense territoire. Arythmie ou insuffisance cardiaque? Ses citoyens vivent de plus en plus loin de leur lieu de travail, dépendent de plus en plus d'une source unique d'énergie polluante et doivent subvenir à l'entretien

d'un nombre de plus en plus grand de places de stationnement, de kilomètres de route et d'autoroute, etc.

4) **Le prolongement d'une autoroute en boulevard supposément « urbain »** : Avant de prolonger une autoroute en boulevard, il faut se poser la question à savoir si l'erreur n'aurait pas été commise en amont du processus, s'il ne faudrait pas plutôt transformer l'autoroute en boulevard urbain avant de penser la prolonger. Un automobiliste qui roule à 120 km/h ne réduit pas sa vitesse de moitié parce qu'un panneau qu'il n'a pas le temps de lire lui annonce : « À partir d'ici, vous roulez sur un boulevard urbain ». Et les obstacles qu'on sèmera sur son parcours (dos d'âne, feux de circulation fortuits ou inattendus, rétrécissement des voies) auront vite disparus dans un déluge de protestations. Les boulevards qui prolongent les autoroutes restent des coupures physiques et psychologiques dans le paysage urbain. À preuve le boulevard Charest dans le quartier Saint-Sauveur et les rues Dorchester et de la Couronne dans le faubourg Saint-Roch.

Je vous remercie de votre attention et permettez moi une dernière remarque : la clé d'une véritable remise en question dans le domaine de la dépendance énergétique réside dans l'aménagement du territoire.

Marc Boutin