

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
AU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT**

**POUR LE PROJET DE
PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET LA VILLE DE QUÉBEC**

Présenté par

M. Claude Cantin
Résident du quartier Neufchâtel
Conseiller municipal du quartier (1989-2001)
Conseiller exécutif et maire suppléant de la ville de Québec (1989-2001)
Président de la S.T.C.U.Q. (1998-2001)

25 mai 2004

Monsieur le Président,
Mesdames les Commissaires,
Représentants des experts de la Commission,

J'habite au _____, depuis 1978, dans la partie nord du territoire concerné, ce que beaucoup appellent encore la paroisse Saint-André.

J'ai participé à quatre campagnes électorales municipales dans ce district, à partir de 1985, et j'ai été élu conseiller municipal pour le Rassemblement populaire de Québec en 1989, 1993 et 1997. Pendant ces trois mandats, j'ai été membre du Comité exécutif de la ville de Québec et maire suppléant sans interruption. En plus d'être président de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec (S.T.C.U.Q.) de 1998 à 2001, j'ai également siégé pendant 8 ans au Conseil d'administration et au Comité de direction de l'Union des municipalités du Québec (U.M.Q.) de même que 10 ans au Conseil d'administration de la Fédération Canadienne des municipalités (F.C.M.), dont j'ai été le président en 1998-1999.

Dans toutes ces instances, les questions environnementales, d'étalement urbain, de transport en commun, de financement municipal, de financement des infrastructures municipales, sont présentées et discutées dans les perspectives différentes selon que l'on est à la Ville, au niveau du Québec ou au niveau fédéral. Et, chaque aspect ou chaque vision de la question doit être pris en considération si on veut des résultats en bout de ligne, pour les citoyens et citoyennes qu'on représente.

Mon premier vrai contact avec le projet du Vallon a été la préparation du programme électoral de 1985. Tous les gens à qui je parlais, qu'ils soient membres du Rassemblement populaire ou non et qui demeuraient dans le district, m'incitaient à parler de prolongement de du Vallon, même si c'était un projet du gouvernement provincial. *« Oui, c'est primordial, mais la ville de Québec se doit de presser le gouvernement du Québec à agir et au plus vite. »* Je l'ai donc inscrit à mon programme, comme à l'élection suivante de 1989 où j'ai été élu.

À cette époque, le projet du ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) était une autoroute à quatre voies avec échangeurs surélevés à la jonction du boulevard Lebourgneuf, et des bretelles de sortie au boulevard Chauveau et au boulevard Bastien. D'ailleurs, lors de l'expropriation des terrains en 1969, on avait déplacé des maisons sur le boulevard Bastien, parce qu'elles se trouvaient sur le site de la bretelle de sortie vers l'est. En plus de ces quatre voies, il y avait une route de desserte de deux voies qui longeait l'autoroute. Les travaux en 1985 étaient estimés à 35 M\$.

En 1988-1989, le M.T.Q. avait fait faire une étude par la firme Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et associés sur la faisabilité de transformer l'autoroute en boulevard urbain au nord du boulevard Lebourgneuf où étaient cependant maintenus les échangeurs. La conclusion de l'étude était négative parce que l'on craignait qu'en 2011, cela n'entraîne un bouchon à l'intersection de l'autoroute du Vallon et de l'autoroute de la Capitale.

Aussitôt élue, l'équipe du maire L'Allier relance ce dossier qui ne semblait pas une priorité pour l'administration précédente et établit sa position de négociations avec le M.T.Q.. On souhaite, au nord de Lebourgneuf, un boulevard urbain « *de nouvelle génération* » comme disait le Maire, qui puisse s'intégrer à un développement résidentiel prévu dans ce quartier. C'est confirmé par une résolution du Conseil municipal de Québec datée du 8 juin 1992. La ville de Québec a depuis tenu cette position : on ne peut pas desservir un quartier neuf avec une autoroute bruyante, polluante qui oblige à « enfermer » les quartiers avoisinants pour les protéger.

La Ville a travaillé sur ce projet pour le peaufiner techniquement comme le boulevard urbain qui nous est présenté aujourd'hui, respectueux des aires naturelles du parc de l'Escarpement et du parc de la rivière Duberger, respectueux des citoyens déjà installés à côté qui souhaitent la construction mais qui sont un peu inquiets, et respectueux des nouveaux résidents qui viendront dès cet été au sud comme au nord de Chauveau et pendant les années à venir. La Ville a travaillé avec des experts de l'Université Laval sur la forme de développement à réaliser, sur le concept TOD ou *Transport Oriented Development* qui intègre habitation, commerces et transport en commun. Et, il y a probablement bien d'autres analyses ou études dans les cartons de la Ville dont je ne connais pas l'existence.

La Ville a aussi travaillé fort pour convaincre le M.T.Q. de la justesse de sa position, tant au niveau des fonctionnaires que des politiques, soit les députés et les ministres. Au niveau technique d'abord : on voulait convaincre un ministère d'autoroutes qui était chez lui, qui payait le projet et qui s'était fait confirmer son option par un bureau de consultants, de changer son projet, de l'adapter au client, de le faire passer à une nouvelle génération d'infrastructures routières. Si vous ne savez pas ce qu'est la résistance passive des fonctionnaires, vous en avez probablement eu une bonne illustration alors.

D'ailleurs, l'obstination de la Ville à contrecarrer les plans du Ministère la pénalisera. Un jour, un sous-ministre a annoncé que le M.T.Q. acceptait le concept de boulevard urbain, mais qu'il y aurait un coût pour la Ville, puisque le M.T.Q. construisait des autoroutes, pas des boulevards urbains ! En conséquence, le boulevard urbain serait à la charge de la Ville ! C'est après de rudes pourparlers que la Ville a réussi à arracher le compromis qui est devant vous, qui coûte quand même près de 20 M\$ aux seuls citoyens de Québec, puisque la Ville doit construire à ses frais la partie au nord de Chauveau.

L'autre négociation s'est faite au niveau politique. Je crois qu'il n'est pas inutile d'en rappeler certains épisodes. Le boulevard du Vallon est le seul projet de construction neuve du M.T.Q. dans la Ville depuis très longtemps. On a entretenu, réparé et même amélioré certaines artères, mais on n'a construit rien de neuf depuis le tronçon de du Vallon entre l'autoroute de la Capitale et le boulevard Lebourgneuf en 1980.

Pourquoi alors le projet de prolongement de du Vallon a si tardé ? Immédiatement après l'élection municipale de 1989, le Maire de Québec a sollicité et obtenu une rencontre avec le caucus libéral de Québec dont le gouvernement était au pouvoir. Le ministre responsable de la région nous a dit bien recevoir le projet de du Vallon, mais voilà : les fonds sont limités et il y a des accidents mortels sur le boulevard Talbot à Stoneham et ça constitue la priorité du gouvernement; ce à quoi le Comité exécutif de la Ville s'est rallié. Après ce serait du Vallon !

Une fois l'autoroute Laurentienne construite à Stoneham, on est revenu à la charge avec le caucus péquiste suivant qui nous a dit qu'il y avait aussi des morts sur le boulevard Sainte-Anne, appelé souvent le boulevard de la Mort, ce qui constituait pour eux une priorité, à laquelle l'exécutif a dû encore une fois consentir.

C'est enfin le tour du boulevard du Vallon. Sa construction constitue maintenant un engagement électoral des deux principaux partis politiques provinciaux et des deux partis politiques municipaux... et il n'y a plus de boulevards meurtriers. C'est une conjoncture exceptionnelle, à ne pas manquer, car, je le soumets en tout respect, si le projet est retardé, il y a danger que dans le contexte actuel des finances publiques et celui de la composition du Conseil exécutif, l'argent puisse très bien glisser vers Montréal pour les autoroutes en projet, ou une autre station de métro ou même l'entretien du métro de Montréal. Tous projets qui drainent déjà beaucoup de fonds publics sans contrepartie dans d'autres régions du Québec.

Donc, le projet qui vous est présenté ne ressemble en rien au dossier original de l'autoroute du Vallon; il a été travaillé avec les meilleures ressources de la Ville et du M.T.Q. et amélioré par toutes sortes de consultations de la Ville auprès de spécialistes universitaires, mais aussi auprès de la population de Québec dans des assemblées publiques, des conseils de quartiers et des campagnes électorales municipales et provinciales. Il n'est pas improvisé; il est conforme aux sensibilités modernes et appuyé par la grande majorité de la population du secteur comme en font état les pétitions recueillies et même les représentations faites devant vous à ce jour.

Les études environnementales déposées ont éliminé, me semble-t-il, un certain nombre d'obstacles à la construction de du Vallon en boulevard urbain.

Malgré l'avis des ingénieurs du M.T.Q., on sait maintenant, depuis 20 ans, qu'une autoroute peut se terminer par des feux de circulation, sans qu'il y ait des hécatombes.

Le tracé prévu ne traverse aucun terrain industriel pollué. Il ne menace pas non plus de boisés remarquables, ni de peuplements rares ou en danger. Il n'y a qu'un endroit sensible, à savoir la traversée de la rivière Duberger et les promoteurs ont indiqué vouloir prendre des mesures pour éviter les pertes pendant la construction et entendent renforcer la végétation et élargir la partie parc à cet endroit. Bien plus, ils s'assurent, tant pour les humains que pour les animaux et les oiseaux, qu'il y ait continuité et circulation possible entre le parc Chauveau, le parc de l'Escarpement et celui de la rivière Duberger.

Il me reste à traiter de deux éléments du débat public engagé depuis des années, soit la gestion de l'étalement urbain et celle du transport en commun comme alternative à la construction de du Vallon.

On l'a dit et répété: le périmètre de consultation est sis au centre géographique de la ville de Québec. Il loge déjà 15 000 habitants et 5 500 emplois. Il y a des écoles primaires à Saint-André (2), une à Lebourgneuf et deux dans Le Mesnil, une publique et une privée. On y trouve une bibliothèque et un comptoir de livres, une église et un centre de culte. D'autres centres communautaires sont juste à la périphérie, d'autres écoles dont une polyvalente et un centre de formation professionnelle sont à un demi kilomètre du périmètre. Il y a deux casernes de pompiers à moins d'un kilomètre.

Allons-nous avoir besoin d'autres écoles ? Non. Allons-nous devoir construire d'autres centres communautaires ? Non. Allons-nous devoir construire une autre succursale de bibliothèque ? Aucune si ce n'est au Mesnil où il est prévu d'en ajouter une au Centre communautaire. Allons-nous devoir ouvrir une nouvelle caserne de pompiers ? Non.

Par ailleurs, nous ne sommes pas en périphérie de la ville : c'est habité tout autour, au sud, c'est Duberger et Vanier, à l'ouest, Les Saules et Neufchâtel, au nord, Loretteville et Saint-Émile à l'est, Charlesbourg. Je soumets respectueusement que l'étalement urbain se fait plutôt à Val-Bélair, à Saint-Augustin, au nord de Charlesbourg, au nord et à l'est de Beauport, sans parler de Gaudarville, mais pas à Lebourgneuf, non plus qu'à la Canardière.

J'arrive maintenant à la dernière objection : ne pourrions-nous pas concilier le besoin de transport des personnes par le transport en commun plutôt que par un boulevard urbain, si convivial soit-il ? Pourquoi ne pas injecter les 35 M\$ projetés dans le transport en commun ?

Ce sont des propositions sérieuses qui sont dans la ligne de l'Entente de Kyoto et capables de mobiliser des gens sensibles à l'environnement. Le seul problème de ces propositions, c'est qu'elles ne cadrent pas avec la réalité, telle qu'elle est vécue chez nous.

D'abord, il faut savoir que le Canada est le seul pays de l'O.C.D.E. qui n'a pas de politique de transport en commun urbain. Ou plutôt si, il en a une; quand il y a de l'argent, le gouvernement fédéral en met un peu dans le transport en commun. Comme il l'a annoncé, il y a quelques mois pour Toronto et comme il risque de l'annoncer dans quelques semaines pour Montréal, campagne électorale oblige. Quand il n'y a pas d'argent ou de campagne électorale, il n'en met pas.

Au niveau provincial, c'est la même carence : en 1992, la réforme Ryan annule tous les programmes d'aide aux Sociétés de transport hormis le financement de l'achat des autobus qui est passé toutefois de 75 % à 50 % pour des autobus qui doivent durer 16 ans même si tout le monde sait qu'ils sont finis après 12 ans. Et au provincial, contrairement au fédéral, il n'y a jamais de surplus, donc jamais de bonnes surprises.

Au municipal, c'est pire: on n'a pas d'argent pour entretenir l'aqueduc, les égouts, les rues, les trottoirs et les bâtiments municipaux : ces problèmes sont bien documentés, en particulier par une étude du *Conference Board* du Canada pour le bénéfice de l'Union des municipalités du Québec (U.M.Q.). Malgré tout, les municipalités payent un peu plus de 45 % du coût du transport en commun.

À Québec, le budget de la S.T.C.U.Q, ancêtre du R.T.C., est resté le même, à 90 M\$ par année, de 1990 à 1998. Depuis, la CUQ d'abord et la Ville ensuite ont investi davantage, mais le retard pris n'est pas encore rattrapé et il faut acheter davantage de nouveaux autobus, plus chers qu'avant d'ailleurs, ce qui fait monter le service de la dette... qui gruge notre budget.

Par ailleurs, le secteur est mal desservi par le R.T.C. et il va continuer de l'être tant qu'il n'y aura pas un Métrobus dans le nord-ouest ou, encore mieux, un tramway. Mais cela, ce n'est pas dans un avenir prévisible, hélas !

En 1995, quand la S.T.C.U.Q. a implanté le Métrobus, elle avait annoncé une phase II pour le nord-ouest dans quelques années. Toujours rien à ce jour. En 1999 ou 2000, j'étais président de la S.T.C.U.Q.. Le M.T.Q. nous avait alloué 600 000 \$ pour une étude d'implantation d'un tramway. J'ai pensé que j'avais de l'influence et j'ai demandé qu'on inclut dans l'étude la section du nord-ouest. Mon objectif était de suggérer de débiter l'implantation dans le nord-ouest, car c'était le maillon faible : si on le construisait d'abord dans le nord-ouest, on trouverait de toute façon l'argent pour le compléter sur les tracés actuels du Métrobus, mais qu'au contraire, si on priorisait ces derniers, il n'y aurait jamais d'argent pour le nord-ouest. La réponse a été non, parce que le donneur d'ouvrage, le M.T.Q. n'avait rien prévu pour le nord-ouest et qu'on ne pouvait pas le faire changer d'idée.

En plus des questions d'argent, il y a un autre problème dans le nord-ouest, et c'est l'achalandage, affaibli par la dispersion de l'habitat et des lieux de travail. Même s'il y a près de 100 000 habitants dans le secteur, ils sont dispersés sur un territoire immense, traversé d'obstacles à la densification. Si vous faites l'exercice de considérer le terrain à partir du boulevard Henri-Bourassa, où se trouve le terminus du Métrobus, en allant vers l'ouest, vous constatez de grandes brèches dans la trame urbaine.

La première brèche, c'est l'autoroute Laurentienne, puis une ligne électrique, le boulevard Pierre-Bertrand, le quartier Le Mesnil, une autre ligne électrique, l'espace non-construit de notre périmètre, puis le quartier Les Méandres, la rivière Saint-Charles et le parc Chauveau, un secteur résidentiel de Neufchâtel, le boulevard de l'Ormière, un autre secteur résidentiel, le parc Armand-Viau et l'autoroute Henri-IV.

La seule façon d'avoir du transport collectif de qualité, soit minimalement un Métrobus, c'est d'augmenter la densification résidentielle et, le meilleur moyen de le faire, c'est de développer les espaces autour de du Vallon. Ainsi, du moins de Pierre-Bertrand à l'autoroute du Vallon, il y aura presque continuité de l'habitation et alors, l'option de voies réservées sur du Vallon deviendra réaliste et on aura le potentiel d'un Métrobus.

La solution du transport en commun n'est possible que grâce à la construction de du Vallon et au développement résidentiel adjacent.

J'ajoute seulement un mot pour répondre à la théorie qu'on devait prendre les 35 M\$ du projet pour améliorer le transport en commun.

Tout d'abord, j'ai le regret de dire que ça ne marche pas comme cela : l'argent qui n'irait pas à du Vallon, ira probablement à Montréal ou à Laval pour d'autres projets routiers. On en a un exemple de ce fonctionnement dans la région de Québec avec les Jeux Olympiques de 2002. Des opposants proposaient de prendre les 700 M\$ ou 800 M\$ de dollars d'investissements prévus pour combattre la pauvreté, par exemple. Les Jeux de Québec n'ont pas eu lieu, aucun sou n'est allé à la lutte à la pauvreté... et l'argent sera investi à Vancouver ! En vérité, il n'y a pas d'espoir pour le transport en commun dans la perte de du Vallon.

Monsieur le Président, Mesdames les commissaires, ce projet comporte certains inconvénients ne serait-ce que parce qu'il change quelque chose en transformant d'anciennes terres agricoles en un développement résidentiel traversé par un boulevard urbain. Mais, ce n'est pas un projet irréfléchi et je plaide que la balance des inconvénients joue en sa faveur. C'est un projet qui a évolué pendant 30 ans, qui aidera à limiter l'étalement urbain en périphérie lointaine et rendra enfin réalisable un transport en commun de qualité dans le nord-ouest. Je souhaite donc que vous y souscriviez. Merci.

Claude Cantin