

**Mémoire du Comité de protection de l'environnement de Québec (COPREQ)
sur le projet de prolongement de l'axe du Vallon**

**par
Solange Brassard**

**Présenté à la Commission d'audience publique
Le 3 juin 2004, à Québec**

Introduction

Nous, membres du Comité de protection de l'environnement de Québec (COPREQ), nous intéressons à ce projet, car il touche tous les aspects environnementaux qui nous préoccupent, à savoir, les forêts urbaines, les nuisances sonores, le déplacement et l'étalement urbains.

Le prolongement de l'axe du Vallon aura une grande influence sur l'environnement. D'abord, il amènera une discontinuité dans le milieu naturel privilégié qu'est la forêt de l'Escarpement. Il produira une nouvelle fragmentation de cette forêt déjà très morcelée par le développement urbain. De plus, il modifiera les aspects visuel et sonore de la zone d'étude et menacera la sécurité de ses résidents en introduisant une nouvelle route où l'on circulera à une vitesse assez élevée. Il augmentera la pollution de l'air en favorisant le déplacement automobile au détriment du transport collectif. La qualité de vie des gens du secteur sera grandement diminuée par tous les impacts qu'aura ce projet sur leur santé physique et mentale. Finalement, il favorisera l'étalement urbain.

I) L'impact d'un boulevard urbain sur l'écosystème forestier de l'Escarpement

L'écosystème forestier de l'Escarpement abrite une forêt mature bordée de jeunes peuplements ainsi que la rivière du Berger. Cet écosystème constitue une richesse dans la ville de Québec car il est situé au cœur même du tissu urbain. La plupart des boisés naturels qui subsistent dans la ville de Québec sont sis en périphérie. À l'intérieur de la trame urbaine, le couvert forestier ne compte plus que pour 5 % du territoire. La forêt de l'Escarpement est accessible à pied, en vélo et en autobus et est fréquentée par un grand nombre de citoyens. Une simple promenade par un après-midi d'automne permet rapidement de le constater.

Bien que le boulevard urbain projeté ne traverse pas la zone qui recèle les peuplements dits « d'intérêt », dont font partie entre autres les noyers cendrés, cette route créera une fracture entre la forêt mature et les friches forestières et herbacées adjacentes. Le tout, forêt mature, friches forestières, friches herbacées, crée un continuum et constitue un espace naturel qui offre une diversité d'habitats fauniques. Les zones tampons que représentent les friches permettent de sauvegarder l'intégrité du milieu forestier. Du point de vue écologique, un équilibre est créé entre toutes ces zones ; elles ont donc toutes un intérêt écologique.

a) Le fractionnement d'un espace naturel

L'introduction d'une route amène une perte de continuité et crée une barrière dans les corridors de déplacement des animaux. La forêt de l'Escarpement fait partie d'un ensemble de boisés plus ou moins reliés entre eux, dont le Parc Chauveau et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Plusieurs espèces de mammifères et d'oiseaux migrent d'un boisé à l'autre.

Le morcellement d'un espace en un ensemble de petits espaces entraîne une perte d'habitats. Un effet de lisière est créé dans le pourtour de chacun des fragments, réduisant ainsi la dimension des systèmes forestiers. La réduction de la superficie d'un milieu naturel entraîne inévitablement une perte de biodiversité.

Il est fort probable que le fractionnement de cet écosystème par une route provoque la disparition de plusieurs espèces. Certaines disparaîtront parce que le territoire sera devenu trop restreint, d'autres parce qu'elles auront tout simplement perdu leur habitat.

b) La perte des friches forestières et herbacées

Les friches constituent des habitats fauniques. Plusieurs espèces de rapaces y trouvent leurs proies. Leur suppression entraînera inévitablement la disparition de ces espèces qui devront se déplacer vers d'autres secteurs pour trouver leur nourriture.

Les friches constituent également des zones tampons entre le milieu forestier et le développement urbain. Leur perte compromet l'intégrité de la forêt mature.

Enfin, les friches constituent des zones de régénération pour les espèces arborescentes. À moyen ou long terme, les friches seront colonisées à nouveau par la forêt. Il s'agit donc de forêts en devenir. Les sauvegarder permettra une expansion de la forêt actuelle.

c) Incitation au développement résidentiel et commercial dans les secteurs adjacents à la forêt et à la rivière

Le prolongement de l'axe du Vallon favorisera le développement résidentiel du secteur Lebourgneuf et particulièrement du secteur adjacent à la rivière du Berger. Ce développement entraînera de nouvelles pressions sur l'intégrité du milieu naturel, déjà affaibli par la construction de la route. La perte de l'effet tampon que jouent actuellement les zones boisées et les friches sera accentuée. La trop grande proximité entre les habitations et le milieu naturel constituera une menace sans cesse grandissante sur la zone forestière et les rives de la rivière du Berger.

Il sera difficile, sinon impossible, d'éviter une certaine pollution résultant de cette proximité (bruit, usages d'herbicides, de pesticides, de déglaçants, etc.). La rivière du Berger offre des habitats fauniques qui pourraient être perturbés par l'effet du ruissellement de ces divers polluants.

II) Atteinte à la qualité de vie

La qualité de vie est un concept difficile à définir. C'est une sorte de bien-être inhérent à certaines conditions de vie. Si on l'applique aux habitants d'une ville, il s'agit du bien-être que leur procure un milieu de vie sain, c'est-à-dire un milieu qui préserve leur santé mentale et physique ainsi que leur sécurité. Or, sous différents aspects, le projet de prolongement de l'axe du Vallon vient à l'encontre de ce bien précieux qu'est la qualité de vie.

a) Pollution visuelle

Il est reconnu que le contact avec la nature fait partie des besoins fondamentaux de l'homme. Ainsi, lorsque nous nous promenons en forêt, nous ressentons, dès notre entrée dans ce milieu naturel, une grande sérénité, une grande satisfaction. La simple vue d'un tel spectacle nous procure toutes ces émotions bienfaisantes. Or, la route asphaltée qu'on veut introduire dans le parc de l'Escarpement produira une coupure dans ce milieu naturel urbain de grande valeur. Il perdra ainsi son caractère sauvage et une partie de sa beauté. Le paysage naturel deviendra en partie artificiel. Non seulement cela touchera-t-il les visiteurs de la forêt, mais aussi les résidents des alentours qui verront, au lieu d'arbres et de friches grouillant de vie animale, une route en béton dénuée de vie.

b) Pollution sonore

Nous savons tous que le bruit nuit à notre tranquillité et peut, s'il est important, nous rendre nerveux. Le prolongement de l'axe du Vallon transformera un secteur tranquille en un secteur achalandé et bruyant. Les gens qui se promèneront dans la forêt de l'Escarpement auront peine à entendre le son apaisant de la rivière du Berger, car le bruit de fond lié à la route l'emportera. Dans les alentours, le chant des oiseaux et le son du vent dans les feuilles seront dominés par le grondement continu de la circulation automobile sur le nouveau boulevard. D'après l'expert en santé, le niveau sonore du trafic routier se situe en général entre 50 et 90 décibels. Les promoteurs affirment que l'intensité du bruit autour du nouveau boulevard sera en moyenne légèrement inférieur au

niveau acceptable de 55 décibels en milieu résidentiel. La marge de sécurité est bien mince, d'autant plus qu'il y aura des périodes où l'intensité du bruit sera plus élevée. N'oublions pas non plus que l'augmentation du bruit est exponentielle et que la circulation à cet endroit risque de s'amplifier au fil des ans. Le bruit risque donc d'être le facteur le plus incommode du projet.

c) Pollution de l'air

Même s'il réduira temporairement la pollution de l'air dans les secteurs congestionnés, le prolongement de l'axe du Vallon produira progressivement une augmentation de la pollution de l'air dans la zone d'étude. Environ 7500 véhicules provenant des nouveaux développements projetés s'ajouteront à la flotte actuelle, sans compter les nombreux automobilistes qui circulaient sur d'autres parcours et qui emprunteront maintenant ce boulevard.

De plus, la construction de la route dans le parc de l'Escarpe, exige un déboisement de 1,2 hectares. Cela représente beaucoup d'arbres; or, les arbres aident à capter le CO₂ et contribuent à réduire ce gaz à effet de serre.

d) Menace à la sécurité

Le projet bouleversera les déplacements dans le secteur d'intérêt et aux alentours. Il créera une augmentation du flot de circulation automobile et, par conséquent, augmentera les risques d'accidents. De plus, en arrivant au carrefour du Vallon-Lebourgneuf, les automobilistes prendront un certain temps à ralentir ou ne ralentiront simplement pas, ce qui mettra en danger les piétons. En voulant améliorer la sécurité sur certaines artères, on menacera la sécurité des résidents de la zone d'étude.

e) Incitation à l'étalement urbain

Les promoteurs, qui ont peine à définir l'étalement urbain, prétendent que la construction du nouveau boulevard empêchera le développement en périphérie en comblant les vides dans des secteurs se trouvant au centre de la ville. Nous croyons qu'elle aura l'effet contraire : en permettant aux résidents au nord et à l'ouest de se déplacer plus facilement vers le centre et le sud de la ville, les promoteurs créeront un vif attrait vers la périphérie. Or, on sait qu'un développement en périphérie favorise l'utilisation de l'automobile et, par conséquent, la pollution de l'air. De plus, il est reconnu que l'étalement urbain amène une diminution de l'activité physique des habitants des banlieues et, par le fait même, de leur santé physique.

III) Notre solution à la congestion routière

Nous ne nions pas le problème de congestion routière actuel dans certains secteurs avoisinants la zone d'étude, bien que, selon le Réseau de transport de la Capitale, seulement 25 minutes soient nécessaires actuellement pour atteindre le centre-ville en autobus à partir de Les Méandres, à l'heure de pointe. La congestion est créée par l'usage sans cesse grandissant de l'automobile à des fins individuelles. Nous croyons donc que l'option retenue par les promoteurs n'est pas la solution à envisager. Construire de nouvelles routes est une erreur, étant donné que la ville de Québec est très bien pourvue en autoroutes. De plus, il est généralement admis que lorsqu'on tente de régler un problème de congestion à un endroit par la construction de nouvelles routes, on en crée un autre ailleurs.

Ce projet, qui date des années 70, est dépassé. Nous sommes au XXI^e siècle, au siècle du développement durable, c'est-à-dire du développement qui permet de préserver la qualité de vie des générations futures. Nous sommes rendus à un point tournant : il faut agir très vite pour lutter contre le réchauffement climatique. Le Canada a signé le protocole de Kyoto; il doit réduire ses gaz à effet de serre, donc éviter de créer des projets favorisant leur augmentation. En effet, le secteur du transport contribue pour 38,9 % des émissions de gaz à effet de serre, et le secteur autoroutier représente 83 % de cette part. D'ailleurs, le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques (BAPE, 2004) indique que : « Plus vite nous restreindrons l'usage des voitures dans les centres-villes, plus nous améliorerons la qualité de l'air, plus nous diminuerons le niveau de bruit, le stress urbain, etc., et plus vite nos villes seront un milieu privilégié de vie. ».

Nous proposons l'option 3, c'est-à-dire l'optimisation du réseau routier actuel bonifiée par le développement d'un transport en commun de qualité. Nous privilégions la mise en place rapide d'un transport collectif efficace, seule façon de réduire à la fois la pollution de l'air et l'achalandage du réseau routier. Les mesures à prendre sont nombreuses : rendre déductible d'impôt le coût des cartes d'autobus, augmenter les frais de stationnement sur le lieu de travail, encourager le covoiturage, taxer les grosses voitures, aménager des voies réservées sur les artères principales, ajouter des circuits Métrobus, etc. Si les gens qui réclament le prolongement de l'axe du Vallon réalisent qu'un moyen de transport collectif peut les amener en un temps record là où ils le désirent, peut-être changeront-ils d'avis?

Nous savons qu'un développement résidentiel est lié à la construction de cette route. Si la Ville de Québec veut poursuivre son développement, elle peut le faire dans des secteurs présentant un faible intérêt environnemental (1 et 2, par exemple, qui peuvent accepter 13 720 nouveaux logements).

Conclusion

En conclusion, l'option proposée nous apparaît très coûteuse, non seulement au point de vue monétaire, mais aussi en ce qui concerne tous ses impacts négatifs sur le milieu et sur les humains. Ce projet ne devrait pas être autorisé, car il ne règlera le problème de congestion qu'à court terme en plus de causer un grand bouleversement du milieu et de porter atteinte à la qualité de vie des résidents du secteur. De plus, contrairement aux vues de la Ville de Québec, il favorisera l'étalement urbain en établissant un nouveau lien direct entre le centre et la périphérie.

Nous ne comprenons pas pourquoi la Ville de Québec fait encore la promotion de projets qui incitent à l'usage incessant de l'automobile plutôt que de favoriser le transport collectif. Un changement de mentalités s'impose et nous comptons sur nos dirigeants pour nous guider vers des projets plus avant-gardistes et respectueux de l'environnement.

Nous refusons de voir l'une de nos rares forêts urbaines grugée à petit feu au bénéfice de l'automobile et du maintien de notre dépendance au pétrole. L'intégrité de la forêt de l'Escarpement doit être protégée par un statut sans équivoque et permanent. À cet égard, nous demandons à la Ville de Québec de tout mettre en œuvre pour que l'écosystème forestier de l'Escarpement puisse bénéficier de la protection de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (Loi 129). Non seulement, la forêt de l'Escarpement ne doit pas être amputée par une route, mais les friches forestières et herbacées qui l'avoisinent doivent également être soustraites de tout projet de développement, résidentiel ou commercial, qui viendrait compromettre la survie de cet écosystème. Il faut accorder à ce milieu forestier l'espace minimal pour qu'il survive. Nous demandons donc à la Ville de revoir son plan de développement du secteur Lebourgneuf et la circulation routière de façon à préserver ce milieu naturel.

Références

Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE), 2004. Enquête et audience publique - Projet de prolongement de l'axe du Vallon, documentation déposée par les personnes-ressources DB1. [En ligne] : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du_vallon/documents/DB1.pdf, 22 mai 2004.