

Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec : questions et réflexions.

Mon nom est Etienne Pelletier, j'ai 23 ans et j'étudie en architecture à l'Université Laval à Québec. J'habite le quartier de Neufchâtel et de Lebourgneuf depuis maintenant plus de quinze ans et le sujet de l'autoroute du Vallon semble d'actualité depuis toujours, depuis trop longtemps. Appartenant à une génération antérieure, le projet d'autoroute a été modifié au profit d'un projet de boulevard urbain faisant partie d'un plan de développement d'ensemble. Je profite de la chance que nous offrent les audiences publiques sur l'environnement pour soulever des interrogations au sujet de décisions sociales et économiques concernant le projet d'allongement de l'axe du Vallon et qui auront des conséquences importantes sur notre environnement en général. Par le présent mémoire, j'explore et me questionne sur les conséquences du projet sur le futur de ma ville, au-delà des débats politiques actuels, une ville qui devrait permettre à tous un mode de vie sain avec un accès facile aux services privés et publics le tout en considérant le coût environnemental immédiat et à long terme des choix d'aménagements de l'agglomération. Je garde constamment à l'idée que nos choix de société ont des conséquences sur notre planète qui, vous le savez mieux que moi, mérite une attention particulière. Il faut pour cela aller bien plus loin que de se questionner sur l'avenir de quelques arbres; par nos gestes d'aménagiste, il faut influencer positivement le mode de vie des gens pour permettre à notre quotidien et à notre habitat de respecter notre environnement.

Permettez-moi de débiter mon questionnement en jouant avec les mots, des mots qui deviendront bientôt construction; l'expression boulevard urbain. Par le mot boulevard on désigne une route relativement large entourant un ensemble urbain. Le mot urbain ramène à la ville; un ensemble géographique de construction permettant à ses habitants d'y vivre et d'y travailler. L'expression réfère doublement à la ville, un territoire presque autonome qui permet à une grande quantité de gens de se développer, de travailler, d'interagir entre eux et avec d'autres villes, de découvrir, de se divertir et de se reposer. Les villes occidentales sont remplies de services, de transport en commun, de lieux de divertissement et de consommations divers. Pour qu'une ville soit fonctionnelle il faut que chacun ait tout ce dont il a besoin à portée de la main, il faut donc réserver cet ensemble dans un espace restreint.

Pour cela les urbanistes doivent faire des choix qui rendront la ville concise et fonctionnelle. Donc, pour qu'un boulevard urbain soit utile et fertile il doit être la mise en scène de la ville, la ville construite ou future et doit au moins rassembler la majorité des caractéristiques exposées ci-haut.

Pour alléger la densité des villes et pour permettre une option à des gens à qui le modèle de ville ne convient pas, on a créé les banlieues, des ensembles beaucoup moins denses mais qui bien desservis par des autoroutes, permettent à ses habitants de profiter de la ville, la rendant plus fertile. Ainsi des couronnes d'habitations sont venues entourer la ville centre, des quartiers entiers sont devenus des dortoirs, des nids de calme et de sérénité pour des milliers de québécois de toutes les générations. Ces couronnes s'élargissent et se densifient au rythme de l'offre et de la demande en habitation de faible densité. Le projet de du Vallon est une belle occasion, pour nous et pour les dirigeants, de faire le point sur ce que l'on veut comme type d'aménagement dans la grande ville de Québec car il joue un rôle charnière dans d'éventuels développements. Le futur boulevard urbain traversera et desservira certaines des plus importantes banlieues formées consciemment par la communauté urbaine de Québec dans les trente dernières années.

J'habite un jumelé dans le quartier les Méandres, généralement formé de maisons unifamiliales. Je suis étudiant au centre-ville et je n'ai pas de voiture, l'autobus ne passe pas très loin et je suis en général satisfait du service de transport public de mon secteur, bien qu'il impose une planification rigoureuse et un mode de vie monastique. Une voiture familiale et plusieurs taxis viennent combler mes autres besoins en transport. Dans mon secteur, l'épicerie la plus proche est à environ 4 kilomètres trop loin pour subvenir à mes besoins quotidiens à pied. En résumé, pour bénéficier de tout service public ou privé, je dois faire appel à un moyen de transport supplémentaire à mes deux jambes. En général, vivre en banlieue veut dire posséder plus d'une voiture, posséder un terrain et une piscine que l'on entretient à coup de produits chimiques dangereux. C'est gaspiller nos ressources pour se créer une petite bulle; des frontières maintenues en vie artificiellement si l'on se fie au budget de notre société qui ne cesse de souffrir des coûts élevés des services (eau, route, électricité, déchets, neige etc...) générés par l'étendue des secteurs à desservir. C'est aussi bâtir des maisons de piètre qualité constructive, typo-morphologique et esthétique.

Ce que je veux démontrer, c'est que le système de banlieue actuel est lamentable; il encourage le gaspillage des ressources et offre un cadre de vie qui oblige des déplacements polluants constants et, qu'en plus, la faible densité de population des agglomérations actuelles ne permet pas l'instauration de services de transport en commun complet. Le système routier bondé d'autoroutes de la ville de Québec encourage la forte circulation automobile et l'implantation de zones commerciales dites à grandes surfaces oblige ces déplacements. Ainsi, l'étalement urbain continue de laisser couler son flot de pollution et cela au prix salé de la destruction lente mais efficace de nos ressources et de nos territoires. Est-ce que l'on veut vraiment faire des projets qui poursuivent le chemin déjà entamé? Il faut faire en sorte que le boulevard urbain de du Vallon ne soit pas seulement une route mais un générateur urbain. Les banlieues actuelles sont construites et on ne peut rien y faire, tâchons donc de faire mieux, le projet de du Vallon devrait faire partie d'un projet d'aménagement d'ensemble.

Voilà où je veux en venir; si le but du projet de prolongement de du Vallon est de desservir des banlieues déjà existantes et de terminer des projets de développement déjà débutés comme le secteur des Méandres, alors je suis en désaccord avec le projet, c'est raté une belle occasion de faire tourner le vent de l'implantation vers une vision plus respectueuse de l'environnement et des besoins socio-économiques des habitants du secteur. Pour la suite de mes commentaires, je me réfère à la version du 14 avril 2004 du plan d'utilisation du sol proposé pour le projet du boulevard du Vallon. En tenant compte de la valeur inestimable du parc de l'escarpement, profitons de l'occasion que nous avons pour forcer un aménagement urbain plus dense, il faut densifier au maximum le secteur à l'étude pour faire tourner le vent des banlieues dortoirs vers une brise de dynamisme, un ensemble urbain permettant à l'agglomération de gagner en autonomie. Par cela j'entends d'amener assez de gens pour motiver de petits investisseurs à y installer de petits commerces de services quotidiens (ex : boulangerie, boucherie, fruiterie, quincaillerie, club vidéo, petit bar de quartier par exemple), créons un ensemble assez complet pour qu'il y ait une rue commerciale viable (des exemples; la rue Cartier ou la rue St-Jean dans le faubourg St-Jean Baptiste). Cela voudrait aussi dire qu'il faudrait y installer plus d'écoles, d'installations sportives complètes, une salle de spectacle et un centre médical du genre CLSC par exemple. En fait, faire d'une grande banlieue au centre d'une grande ville un quartier complet où l'on ne fait pas que terminer; un quartier où il faut aller, où il fait bon vivre, s'amuser, découvrir et se développer.

Je ne crois pas que le projet actuel, bien qu'il intègre des zones commerciales et des zones d'habitations de moyenne et haute densité, soit assez fort pour créer la vague dont nous avons besoin. Trop de sol est consacré à des plans de zonage favorisant l'implantation unifamiliale de type banlieues, la perpétuation de ce dont je déplore. De plus, je ne crois pas que les dirigeants de la ville, ni la population d'ailleurs, aient en tête ce genre de futur pour le secteur. J'utilise la tribune que vous m'offrez pour mettre en lumière que la «ville» qui se crée depuis quelques dizaines d'années doit changer de direction. Le véhicule est lourd à faire dévier, j'en suis conscient, tâchons de ne pas lui paver le chemin facile...

Je ramène ma réflexion vers le transport en commun pour vous donner un exemple concret de ce dont je veux vous convaincre. Il est prévu d'ajouter des voies réservées au transport publics au projet de boulevard urbain. Si l'on observe la réalité et le projet, les gens continueront à posséder une ou plusieurs voitures car ils en ont besoin pour accomplir la majorité de leurs activités. Ils n'auront pas plus besoin dans dix ans de transport de masse qu'ils en ont besoin aujourd'hui. Moi, je serai bien content d'avoir des moyens de déplacements plus simples mais pas beaucoup plus de gens les utiliseront et le système de transport coûtera plus cher et ne réussira pas plus à boucler son budget. Si par contre on chamboule les habitudes des gens et qu'un jour leur voisinage leur permet d'utiliser moins l'automobile et que, peu à peu, ils puissent envisager l'option de prendre des transports en commun pour se déplacer puisque deux voitures est superflu alors, ce sera déjà une grande victoire.

Je propose que le secteur soit densifié par des maisons en rangés, des duplex et des triplex par exemple. Il faut favoriser le mélange des classes et des cultures par l'implantation de divers types de bâti. Les secteurs des Saules et de Neufchâtel possèdent des coopératives d'habitations viable; pourquoi ne pas élargir ces initiatives? Le territoire de la rivière St-Charles, plus précisément aux abords du boulevard St-Jacques, possède une riche part de notre patrimoine culturel et architectural pourquoi ne pas en faire profiter la population? Pourquoi ne pas s'en servir pour influencer les choix de designs architecturaux du nouveau bâti?

Je suis d'accord avec le projet de boulevard urbain de du Vallon à la condition qu'il soit le moteur d'un projet d'ensemble positif pour le développement d'un quartier vivant et regardant vers l'avenir. Sinon, la future route ne sera que le doux prolongement d'une autoroute et je ne peux pas être en accord avec cela, nous ne pouvons plus, en tant que société, rouler dans cette direction. Je suis conscient de la taille de ce dont je vous demande de prendre en considération dans votre décision mais cela ne me semble pas utopique. C'est par de petits gestes que l'on fera bouger les choses, en voici un de ma part, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer et aussi d'avoir consacré de votre précieux temps à la lecture de mes réflexions

Etienne Pelletier