

195 P NP DM40

De:
Envoyé: 28 mai 2004 08:43
À: duvallon@bape.gouv.qc.ca
Objet: Projet de prolongement de l'axe du Vallon

Projet de prolongement de l'axe du Vallon

Québec

6211-06-0b4

Québec, 26 mai 2004

Objet : Projet de prolongement de l'axe du Vallon

M Joseph Zayed

Président
Commission du bureau

d'audiences publiques sur l'environnement

Voici quelques réflexions soutenant mon opposition au projet de prolongement de l'axe du Vallon. Je m'adresse à vous en tant que résident de Québec et contribuable soucieux d'une juste et réaliste utilisation des deniers publics, en fait nos taxes et impôts.

Considérant d'abord l'aspect environnemental ; je considère qu'aucune démonstration objective ne certifie l'absence d'impact significatif, à moyen ou long terme : sur les cours d'eau, la végétation et la faune du Parc de l'Escarpe.

Considérant le partage du bien commun de façon équitable, je ne peux concevoir que l'on puisse envisager de telles dépenses pour ajouter en surface asphaltée pour une minorité de la population de la région alors que l'autoroute Henri IV (dans sa zone d'étranglement, nord et sud du boul. Hamel) paralyse infiniment plus d'automobilistes quotidiennement. Ces ralentissements, quand ce ne sont pas d'interminables bouchons, même à mi-journée, de nombreux beaux dimanches d'étés, sont évidemment très dangereux sur une telle route à haute vitesse. Tout cela sans compter l'effet très polluant du ralenti des moteurs de cette quantité de véhicules démesurément supérieure à celle concernée dans le présent projet.

De plus, la négligence dans l'entretien du réseau routier existant coûte aux Québécois en moyenne 600 dollars de plus par année en comparaison avec l'Ontario, en frais d'entretien-réparation de leurs véhicules strictement attribuables au piteux état de nos routes.[1] Il est aussi évident que cette dégradation progressant, sans mesure concrète suffisante et à court terme, ce sont les coûts des travaux qui deviendront prohibitifs.

Comment peut-on concevoir ce prolongement routier alors qu'il faudra ajouter des trajets d'autobus ; le Réseau de Transport en Commun déjà si déficitaire et subventionné à grand frais. N'a-t-il pas été démontré par certains groupes que des espaces de lotissements sont encore disponibles près de circuits existants.

Il faut aussi considérer que bien que ces ajouts en parcours autobus soit inhérent au projet, nous sommes bien de loin de la preuve qu'ils seront fréquentés, considérons seulement leurs habitudes, l'autonomie et le confort que leur permet leur automobile.

Toujours dans l'objectif d'une juste utilisation de nos deniers au service du plus grand nombre,

combien en coûtera-il réellement, considérant les larges dépassements de tels projets publics, comparativement à leur estimation faite par les *intéressés* ? Et toujours pour ne servir qu'une minorité relative par rapport à la grande région de Québec.

Ne niant pas la densité du trafic sur le boulevard St-Jacques, mais aux heures de pointes exclusivement, son élargissement par une troisième voie à direction unique mais variable matin et soir me paraît beaucoup plus réaliste et adapté à la situation.

Quant à l'aspect sécurité qui peut être mis en cause dans les rues transités des secteurs résidentielles, une présence policière soutenue, de façon périodique a fait ses preuves. Une telle surveillance, à titre d'exemple, a permis le ralentissement maintenant systématique des automobilistes sur le boulevard de l'Ornière au Sud de Chauveau, pourtant à quatre voies. En conclusion, je suggère, que les priorités d'action soient définies selon les besoins réels et notre porte-feuille. Le projet de prolongement de l'axe du Vallon, en plus de ses contraintes, m'apparaît une solution disproportionnée en regard de la problématique.

Veuillez agréer mes cordiales salutations.

Denis Lafond

Mémoire présenté en version écrite seulement

[1] GUENETTE Françoise, Résumé d'un éditorial de Radio-Canada, 3 mai 2004.
