

Contre le prolongement de l'autoroute du Vallon...

Une lutte urbaine s'appuyant sur quelle base?

**Mémoire remis aux
commissaires du BAPE chargés d'évaluer le
bien fondé du projet de prolonger
l'autoroute du Vallon**

Rédigé par :

Suzie Cloutier, étudiante à la maîtrise en Service social
Émilie Dufour organisatrice communautaire aux ATQ
Simon Thibault, biologiste et voisin de la forêt de l'Escarpement
Patrick Bacon, étudiant à la maîtrise en Relations internationales
Ainsi que plusieurs militantEs pour la sauvegarde de l'Escarpement

Le 28 mai 2004

AmiEs de la Terre de Québec

Table des matières

Présentation des AmiEs de la Terre de Québec (ATQ).....	p.5.
<u>1. Première partie : l'histoire d'une lutte urbaine</u>	p.6.
1.1. Chronologie des événements.....	p.6.
1.2. Première période.....	p.6.
1.2.1. Questionnements suscités.....	p.7.
1.3. Deuxième période.....	p.8.
1.3.1. Questionnements suscités.....	p.9.
1.4. Acteurs présents.....	p.9.
La base sociale, de laquelle se réclament les opposantEs.....	p.9.
La base sociale, de laquelle se réclament les partisanEs.....	p.9.
Qui sont les opposantEs?.....	p.10.
Qui sont les partisanEs?.....	p.10.
Les spectateurRICEs.....	p.11.
La firme HBA.....	p.11.
1.5. Intérêts en présence.....	p.11.
1.6. Principaux enjeux.....	p.13.
<u>2. Deuxième partie : l'argumentation qui supporte notre opposition au projet</u> ..	p.14.
2.1. Les impacts prévisibles sur la forêt de l'Escarpeement	p.14.
L'importance de préserver nos forêts urbaines.....	p.14.
En bref.....	p.14.
Un écosystème menacé.....	p.14.
La faune.....	p.15.
La flore.....	p.15.
En bref.....	p.16.
Impacts du déboisement.....	p.16.
Impacts des constructions routières	p.17.
La dénaturalisation et ses impacts à long terme.....	p.17.

En bref.....	p.17.
Différents niveaux de biodiversités.....	p.18.
Diversité des espèces.....	p.18.
Diversité génétiques.....	p.19.
Diversité des écosystèmes.....	p.20.
En bref.....	p.21.
2.2. Impacts socio-économiques et environnementaux.....	p.21.
Québec : un territoire marqué par les autoroutes.....	p.21.
En bref.....	p.21.
Un parc automobile en pleine croissance.....	p.22.
En bref.....	p.22.
Prolonger l'axe Du Vallon : une solution au problème du transport urbain?....	p.22.
En bref.....	p.23.
Problème lié à l'étalement urbain.....	p.23.
En bref.....	p.24.
Coûts reliés au développement autoroutier et à l'étalement urbain.....	p.24.
En bref.....	p.25.
Processus de fragmentation spatiale.....	p.25.
En bref.....	p.26.
L'urbanisme au service de l'industrie automobile.....	p.26.
En bref.....	p.27.
Parc automobile et gaz à effet de serre (GES).....	p.27.
En bref.....	p.28.
Le smog urbain : manifestation de la crise écologique.....	p.28.
En bref.....	p.29.
Considérations pour la santé humaine.....	p.29.
En bref.....	p.30.
Le transport en commun versus l'industrie automobile.....	p.31.
En bref.....	p.33.
L'Etat, complice des grandes pétrolières.....	p.33.
En bref.....	p.35.
2.3. Les Alternatives à l'équation auto-route banlieue existent!.....	p.35.
Création d'un fonds Kyoto.....	p.35.
Mesures pour réduire l'emprise des automobiles en zone urbaine.....	p.36.
Propositions de la Coalition Verte de Montréal.....	p.37.
Propositions d'alternatives à Du Vallon.....	p.37.
<u>3.Troisième partie : La conclusion</u>.....	p.38.

LES ANNEXES

Annexe A : Lettre ouverte de 16 groupes qui s'opposent à du Vallon, parue dans le Voir de Québec et le Soleil (mai 2003)

Annexe B : Communiqué de presse, faisant suite à l'action appelée par les ATQ, dans la forêt de l'Escarpement (mai 2003)

Annexe C : Photos du journal de Québec et du Soleil de l'action qui s'est tenue dans la forêt de l'Escarpement (18 mai 2003)

Annexe D : Communiqué faisant suite à l'action *Stratégie verte au conseil de ville*, organisée par le comité forêt des ATQ (juin 2003)

Annexe E-1 : Communiqué de presse, de plusieurs groupes signataires, faisant suite à une séance d'information et de discussion appelée par les ATQ qui s'est tenue dans le secteur Lebourgneuf le 3 mars 2004.

Annexe E-2 : Photos du journal Le Soleil sur cette assemblée publique qui s'est tenue le 3 mars 2004

Annexe F : Communiqué de presse de l'alliance de groupes de Québec, Montréal et de Gatineau, qui demande l'abandon de trois projets autoroutiers dépassés néfastes au cœur de leur villes (juin, 2003).

Annexe G : Communiqué de presse du Parti Vert du Québec qui, à l'aube des audiences publiques en environnement,, offre son soutien aux citoyenNEs et groupes qui s'opposent au prolongement de l'autoroute du Vallon (avril, 2004).

Annexe H : Lettre d'opinion des ATQ, publiée en page 4 du Carrefour de Québec, en réponse à celle du rédacteur en chef de ce journal communautaire de la ville de Québec, Jean Laroche (juin, 2003)

Annexe I : Lettre d'opinion des ATQ, publiée en page 4 du Carrefour de Québec, en réponse à celle de madame Claudine Martineau, présidente du comité pro-du vallon; ainsi qu'une réponse à cette lettre de la part de monsieur Bernard Rield, professeur à la faculté de foresterie et de géomatique de l'Université Laval (janvier 2004).

Annexe J : Communiqué de presse des ATQ, faisant suite aux audiences publiques sur l'avenir du transport en commun à Québec.

Présentation des AmiEs de la Terre de Québec

**« Nous n'héritons pas de la terre, nous l'empruntons à nos enfants »
- proverbe autochtone -**

Les AmiEs de la Terre de Québec est un groupe de 400 citoyens et de citoyennes né en 1978, qui s'organisent pour défendre leurs droits à un monde équitable, solidaire et écologiquement viable pour les générations actuelles et futures. Notre groupe s'inscrit dans le grand mouvement de l'écologie sociale, qui considère que la crise écologique prend ses racines dans les structures même de la société.

Le volet conscientisation et défense de droits de notre organisme consiste à s'outiller collectivement pour développer notre responsabilité citoyenne et défendre collectivement nos droits à un environnement naturel et humain de qualité, par l'action participative des comités dans des campagnes où le bien commun est au centre de chaque réflexion.

Depuis 26 ans, nous diffusons à chaque semaine notre émission Radio-Terre sur les ondes de ckia, nous tenons notre centre de documentation et de recherche et nous entretenons notre tissu social, composé de nombreux groupes, individuEs, et associations avec qui nous cherchons à évoluer.

1. Première partie : l'histoire d'une lutte urbaine

Par Suzie Cloutier, étudiante à la maîtrise en Service social

L'historique de la lutte constitue la première partie de notre mémoire. Cette section de notre document a initialement été réalisée pour introduire une monographie faisant l'évaluation globale de cette lutte urbaine, dans le but d'atteindre les objectifs du cours *Pratiques d'action sociale* encadré par la maîtrise en service social de l'Université Laval.

1.1. Chronologie des événements¹

Le réseau autoroutier de la ville de Québec a été développé dans les années 1970, alors que la ville de Québec prévoyait vivre un boom démographique important. Il semble que l'on parle du prolongement de l'autoroute du Vallon depuis le temps de sa construction même. Des politiciens de tous les paliers gouvernementaux et de toutes les allégeances politiques en ont fait une promesse électorale.

On peut classer les événements selon deux grandes périodes : la période avant l'annonce du prolongement de 1969 à 2000 et la période après l'annonce de 2000 à aujourd'hui.

1.2. Première période

La première période couvre les années 1970 jusqu'au mois de décembre 2000. En effet, les terres qui sont pressenties pour servir à la construction de la route ont été expropriées en 1969 par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Depuis cette date, des citoyenNEs ont fait des pressions pour l'actualisation du prolongement. Cette période se caractérise par la formation d'un comité de citoyenNEs assez actif et par les promesses électorales des différents éluEs et aspirantEs.

La Communauté urbaine de Québec (CUQ) a déposé un premier schéma d'aménagement en 1985. Ce schéma est en révision depuis 1993, mais l'abolition de la CUQ suite à la fusion municipale de 2002 en a interrompu le processus. En l'absence de nouveau plan d'aménagement, celui de 1985 a force de loi. Parmi les éléments de ce schéma qui concernent la zone au nord de du Vallon, mentionnons le secteur le long du boulevard Lebourgneuf qui est identifié comme un centre structurant « destiné à recevoir des projets d'envergure (commerces ou immeuble à bureaux) ayant des effets d'entraînement significatif sur l'organisation des fonctions urbaines, sur le déplacement des personnes et sur l'économie régionale » (*in* HBA, 2003). Bien qu'il y soit mentionné que la préservation des rives de la rivières du Berger doit faire l'objet de mesures de protection et de conservation, et que la fonction récréative de la forêt de l'Escarpement doit être préservée, le schéma d'aménagement prévoit le prolongement de l'autoroute du Vallon comme route principale.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon est donc planifié dès 1985. Cependant, l'inaction qui a suivi dans ce dossier nous permet de faire débiter la chronologie des

¹ La chronologie a été établie à partir des dossiers de presse recueillis par le Centre de développement économique et urbain de la Ville de Québec et par les AmiEs de la Terre de Québec. Les procès-verbaux du comité Forêt des AmiEs de la Terre ont également été consultés.

événements en 1994, alors que des signes d'avancement du projet ont commencé à se faire sentir. En voici les points saillants :

- 1994 La Ville de Québec commande une étude de marché qui conclut que le développement de l'axe du Vallon pourrait nuire à la vitalité commerciale du boulevard L'Ormière. Le projet de prolongement est alors mis sur la glace.
- 1997 Le plan directeur Lebourgneuf préparé par la ville de Québec identifie le prolongement de l'autoroute du Vallon comme « axe principal et prioritaire ». Le but identifié dans le plan directeur est de développer la fonction résidentielle du quartier.
- sept 1997 Le Comité de citoyens pour le prolongement de l'autoroute du Vallon se re-crée et organise un rassemblement sur le site du prolongement qui attire une centaine de personnes.
- oct. 1998 Le Comité de citoyens pour le prolongement de l'autoroute du Vallon dépose une pétition de 14 000 signatures. La députée péquiste Diane Barbeau dépose la pétition à l'Assemblée nationale.
- 1999 La Ville de Québec débloque 1 million de dollars dans son Plan triennal d'immobilisations 2000-2002 afin de faire cheminer le dossier du prolongement de l'autoroute.
- Avril 2000 Le ministère des Transports du Québec identifie le prolongement de l'autoroute du Vallon comme intervention prioritaire dans la Capitale nationale.
- déc. 2000 La Ville de Québec annonce conjointement avec le ministère des Transports du Québec le projet de mise en œuvre du prolongement de l'autoroute tel qu'on le connaît maintenant. Le projet devrait s'actualiser sur un horizon de 5 ans.

1.2.1. Questionnements suscités par cette première période :

- Considérant que la forêt de l'Escarpement ne fait partie d'aucun projet de protection, sur quelle base les promoteurs du projet affirment que le prolongement de du Vallon n'affectera que 2% de la forêt, alors que le développement résidentiel autour de ce futur *axe prioritaire* est prévu depuis de nombreuses années ?
- Sur quelle base les promoteurs du projet affirment que le prolongement de du Vallon ne contribuera pas à augmenter les coûts reliés à l'étalement urbain, quand l'une des zones de développement résidentiel jugée prioritaire correspond à un secteur actuellement non desservi par des infrastructures préexistantes²?
- Comment peut-on considérer le secteur de Lebourgneuf comme un secteur structurant et central de la ville de Québec, puisqu'il est structurellement éloigné des quartiers centraux de Québec³?

² Selon le plan de développement de lotissements de la ville de Québec, la zone est verte (sans contraintes au développement) au sud de Chauveau, mais elle est jaune (avec contraintes) au nord de Chauveau. Dans Les Méandres, l'aménagement et la construction de maisons sur 295 lots coûtera 9 millions \$ en infrastructures, ce qui représente approximativement une dépense de 30 000\$ par lot pour les contribuables de la ville (vivre en ville, 2004)

³ Selon le géographe et résidant de Québec Marc Boutin : « Le réseau autoroutier surdimensionné de Québec a provoqué un éclatement démographique tel que le transport en commun ne peut desservir adéquatement une partie importante de la région métropolitaine. Le prolongement de l'axe du Vallon

1.3. Deuxième période

Cette période commence au moment où la concrétisation du projet est annoncée et perdure jusqu'à aujourd'hui.

Cette période est caractérisée par une polarisation des débats entre les pro-du Vallon et les personnes qui s'y opposent. On remarque que, de part et d'autre, les arguments se raffinent. En voici les grands événements.

- Février 2001 La Communauté urbaine de Québec (CUQ) dépose un premier projet de schéma d'aménagement révisé (PPSAR). Ce plan identifie le secteur comme prioritaire en urbanisation et prévoit le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain. Ce plan n'a pas été adopté car la fusion municipale a eu lieu entre son dépôt et sa mise en œuvre. La fusion est devenue effective le 1^{er} janvier 2002.
- Février 2001 Première vague de contestation. Il s'agit alors d'individus plus ou moins isolés. Dépôt d'une pétition de 110 noms contre le projet auprès de la ville de Québec.
- Juillet 2001 Le Comité de protection de l'environnement de l'ouest de Québec (COPREQ) convoque une conférence de presse pour dénoncer le projet.
- printemps 2002 La COPREQ dépose auprès de la Commission de la Capitale Nationale une pétition de 1000 noms réclamant le respect intégral de la forêt de l'Escarpement.
- Été 2002 La firme d'urbanistes HBA experts-conseils est choisie pour effectuer une étude d'impact sur le prolongement de du Vallon. Cette dernière doit se prononcer sur quatre scénarios. Dans les faits seulement deux sont examinés. Les opposants dénoncent le fait que la firme doit se prononcer seulement sur le prolongement de l'autoroute et non sur des alternatives à celui-ci.
- Février 2003 Une première version du rapport de la firme HBA est déposée. Elle conclut que le prolongement de l'autoroute du Vallon, tel qu'initialement proposé par la ville de Québec et le ministère des Transports, est la meilleure option possible.
- mai 2003 Parution, dans les journaux de la ville de Québec, d'une lettre ouverte dénonçant le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon signée par 16 groupes et associations de la région et de la province (annexe A). Parmi eux, on remarque Vivre en ville, le Conseil régional en environnement de la Capitale-Nationale, l'Association forestière Québec Métropolitain, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, le groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, la Commission environnement et écologie sociale du Forum social Québec Chaudière-Appalaches, le Comité de protection de l'environnement de Québec, le comité régional des usagers du transport en commun, l'Action pour la protection des forêts du Québec, l'association étudiante du Cégep François Xavier Garneau, etc.
- mai 2003 La ville de Québec dépose un plan de protection et de mise en valeur des espaces verts. 45 forêts urbaines et milieux naturels sont identifiés. La forêt de l'Escarpement n'est pas intégrée à ce plan. La plupart des sites sont des parcs de bout de rue de ¼ d'hectares, quelques sites d'une dizaine d'hectares et des domaines forestiers situés pour la plupart à l'extérieur du tissu urbain.
- 17 et 18 mai 2003 Occupation de la forêt de l'Escarpement appelée par les AmiEs de la Terre de Québec. Plus de 300 personnes ont signé une pétition et ont participé aux activités de sensibilisation reliées aux menaces qui pèsent sur cette forêt urbaine et son écosystème.

viendra accentuer cette situation. La limite sud se fera dans une zone déjà suréquipée en corridors autoroutiers. À sa limite nord, il provoquera une densification dans le champ, soit à 12 km du centre-ville. »

Dans une action symbolique, des citoyenNEs de Québec ont passé la nuit dans les arbres (annexe B et annexe C).

- 2 juin 2003 Action filmée au conseil de ville de Québec organisée par les AmiEs de la Terre de Québec (ATQ). Les ATQ posent leurs questions et amènent le maire L'Allier, à s'engager publiquement à respecter les recommandations du BAPE (annexe D).
- 7 juin 2003 Participation du Comité forêt à la consultation de la Ville de Québec sur l'avenir de celle-ci.
- Janvier 2004 Le rapport de la firme HBA est rendu public. Le BAPE annonce les 45 jours de consultations qui pourront mener, si quelqu'un en fait la demande, à la tenue d'une audience publique du BAPE.

1.3.1. Questionnement suscité par cette deuxième période :

- La firme d'urbanistes HBA experts-conseils a été choisie par les promoteurs pour effectuer une étude d'impact sur le prolongement de du Vallon. Son mandat a été de se prononcer sur les impacts au prolongement de l'autoroute du Vallon et non sur des alternatives à celui-ci. Tout en reconnaissant le professionnalisme qui a orienté cette étude, dans quelle mesure devons-nous considérer ses résultats, lorsque les questions émises au départ par les promoteurs, suggéraient déjà les réponses?

1.4. Acteurs et intérêts en présence

La base sociale ⁴ de laquelle se réclament les opposantEs

Pour les opposantEs au projet, la base sociale est très large. Elle regroupe l'ensemble des citoyenNEs de la Communauté urbaine de Québec qui souhaitent continuer de fréquenter la forêt tel qu'on la connaît et l'ensemble des contribuables québécois qui considèrent qu'ils n'ont pas à assumer les coûts environnementaux, sociaux et économiques reliés au prolongement de cette route.

La base sociale de laquelle se réclament les partisanEs

Pour les partisans du projet, la base sociale est principalement l'ensemble des personnes qui circulera sur le futur tronçon pour se rendre vers le centre-ville et vers leurs lieux de travail. Ceux-ci considèrent que leur qualité de vie sera améliorée grâce à la rapidité accrue du transport. Toutefois les études démontrent, qu'après 10 à 15 ans, cette base sociale retrouvera les conditions de congestion qui avaient jadis motivés la réalisation de ce projet ⁵.

⁴ Ce concept fait référence à la catégorie sociale regroupant ceux et celles qui bénéficieront des retombées sociales, environnementales et économiques de la lutte si celle-ci atteint ses objectifs, même si une partie importante de cette base sociale ne participe pas directement à la lutte.

⁵ Selon une revue de littératures des études réalisées sur l'efficacité relative de divers projets routiers, chaque augmentation de 10% de la capacité routière entraîne une augmentation de la congestion routière de 4,7% à 12,2% , et ce, sur une période variant entre 10 et 15 ans (Bergeron, 1999).

Qui sont les opposantEs⁶ :
(voir annexe E-1, E-2, F et G)

Le Conseil régional en environnement de la région de la Capitale nationale (CRE – Capitale-Nationale), le Front vert (comité environnementale du Cégep François Xavier Garneau), le comité de protection de l'environnement de Québec, le comité de protection de l'Est de Québec, les AmiEs de la Terre de Québec, la Commission environnement et écologie sociale du Forum social Québec – Chaudière-Appalaches, l'Association forestière Québec métropolitain, le parti vert du Québec, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, le Club des ornithologues de Québec, Univert Laval (le comité environnemental de l'Université Laval), Vivre en Ville, le Comité d'environnement de la Côte-de-Beaupré, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN), l'Action pour la protection des forêts du Québec, Accès Transports Viables, l'Association étudiante du Cégep F-X-Garneau, l'association étudiante du Cégep Lévis-Lauzon, l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, la Coalition citoyenne, le Groupe de recherche urbain Hochelaga-Maisonneuve, Abribec – Nouvelle humanité fiscale, l'Association des femmes de carrière du Québec métropolitain inc. dans une lettre adressée au Maire L'Allier, le Conseil des Monuments et sites du Québec qui a demandé en 2001 au maire L'Allier de protéger légalement trois forêts urbaines (le boisé des Compagnons de Cartier, la montagne des Roches à Charlesbourg et le parc de l'Escarpement), Anne Bourget conseillère municipale à la ville de Québec, Normand Provencher, journaliste au Soleil, se sont également prononcé contre le projet de du Vallon (Le Soleil, 21 juin 2003), etc.

Qui sont les partisanEs du projet ?

Plusieurs comités de citoyenNEs des quartiers du secteur Lebourgneuf, le comité pro-du Vallon, le comité d'environnementalistes de Québec pour du Vallon qui s'est formé en janvier 2004 : À noter que ce comité s'est récemment formé et qu'ils n'est pas officiellement reconnu comme groupe environnemental⁷. CertainEs opposantEs vont jusqu'à dire que ce comité serait un dérivé stratégique du comité pro-du Vallon (Journal Droit de Parole, 2004). Plusieurs éluEs ont aussi pris position publiquement en faveur de la réalisation de ce projet. Parmi ceux-ci notons Marc Bellemare, l'ancien ministre de la justice du Québec et ex-député de Vanier, Yvon Marcoux le ministre des Transports du Québec (promoteur), Sam Hamad, l'actuel ministre des ressources naturelles, Jean-Paul Lallier, maire de la ville de Québec (promoteur), l'ex-député péquiste Diane Barbeau etc.

Des partisanEs plus discretEs, mais tout de même présentEs

⁶ Les opposantEs et partisanEs énuméréEs sont tous ceux et celles qui ont pris position publiquement dans la dernière année contre ou pour la réalisation de ce projet. À noter que ces listes ne sont pas exhaustives.

⁷ Le comité d'environnementalistes pour du Vallon affirme que le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain constitue un choix « environnemental », considérant l'actuelle pollution atmosphérique émis par les bouchons de circulation. Toutefois, selon l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, un organisme reconnu à l'échelle provinciale, promouvoir la construction d'une route pour régler un problème de pollution atmosphérique, c'est contraire au principe de développement durable. Selon André Bélisle, président de l'AQLPA, le prolongement de l'axe Du Vallon risque fort de devenir une mesure incitative à l'augmentation du parc automobile, qui est actuellement responsable de la plupart des gaz à effet de serre émis annuellement (GES). De plus, monsieur Bélisle souligne qu'actuellement les différents paliers gouvernementaux se sont engagés à respecter le protocole de Kyoto et que dans ce contexte la priorité devrait être accordée au transport en commun.

Parmi les partisanEs un peu plus discretEs⁸, mais tout de même présentEs, on note des promoteurs immobiliers qui prévoient déjà depuis quelques temps construire des résidences aux abords du futur boulevard du Vallon. Une entreprise immobilière originaire de l'Ontario disposerait d'un important capital foncier aux abords du tracé proposé.

Les spectateurTRICES

Une part importante de la lutte s'est fait à travers les articles de journaux ou les pages aux lecteurs des différents médias traditionnels et communautaires (annexe H et I). Il est donc pertinent de penser qu'une grande partie de leur lectorat agit comme spectateurs.

Différentes organisations ont été interpellées, mais n'ont pas réagi à notre connaissance. Mentionnons la Société du 400^e anniversaire de la ville de Québec et la Commission de la Capitale-Nationale. Cette dernière ne voit pas l'intérêt d'intervenir dans le dossier puisque la forêt de l'Escarpement est en grande partie propriété de la ville de Québec⁹. Elle se contente de souligner l'importance de la qualité du design nécessaire pour la traversée de la forêt et de la rivière du Berger.

La majorité des citoyenNEs qui habitent d'autres quartiers de la ville de Québec peuvent également être considérés comme des spectateurTRICES.

La firme HBA

Un autre acteur important est la firme d'experts conseils HBA qui a été mandaté pour faire l'étude d'impact. Les conclusions du rapport sont favorables au premier scénario proposé par la ville de Québec et le ministère des Transports du Québec. La firme identifie tout de même des risques et des menaces notamment sur la faune et la flore de la forêt de l'Escarpement. Toutefois, comme nous l'avons précédemment mentionné, la firme s'est prononcée uniquement sur les scénarios proposés par les promoteurs pour réaliser son étude (Simon Thibault, 2004). De ce fait, elle ne s'est pas positionnée sur le bien-fondé du prolongement de l'autoroute ni sur des alternatives à ce développement. Cependant, par l'ampleur du travail réalisé, on peut dire que la firme HBA, et son rapport, est un acteur important auquel se réfèrent autant les opposants que les partisans du projet.

1.5. Intérêts en présence

Il est possible de résumer la position de ces différents acteurs en examinant les intérêts qui les motivent à être actifs dans la lutte.

Le tableau suivant résume la position des acteurs les plus engagés selon différents types d'intérêt en présence. La liste n'est pas exhaustive mais elle permet de connaître au nom

⁸ Notons que le promoteur immobilier Jean-Guy Boilard prévoit développer 800 unités de logements dans les Méandres, d'ici 7 ou 8 ans. Ce promoteur a d'ailleurs publiquement affirmé que si le trajet de prolonger l'axe du Vallon dans la forêt de l'Escarpement n'était pas retenue, certains projets seraient retardés (Radio-Canada, 2004).

⁹ Aucune mesures légales de protection de la forêt de l'Escarpement n'est actuellement en vigueur ou en voie de l'être. Rien ne nous indique que la ville ne vendra pas une partie de cette propriété, puisque déjà, elle n'a pas jugé important d'intégrer la forêt de l'Escarpement à son *Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des espaces naturels*.

de quels principes s'expriment les différentes parties et surtout de constater les divergences au niveau des types d'intérêt invoqués par les opposantEs et les partisanEs.

Intérêts des principaux acteurs

	Les opposantEs au prolongement	Les partisanEs du prolongement	Promoteurs immobiliers	ÉluEs municipaux et provinciaux
Intérêts économiques	Ne pas augmenter le fardeau fiscal, actuellement lourd à porter, en considérant les coûts liés à ce projet, surtout ceux qui seront entraînés par l'étalement urbain.	Réduire le temps de déplacement en automobile, donc sauver de l'argent notamment en ce qui concerne le coût de l'essence, qui augmente de plus en plus.	Créer des complexes résidentiels moyen et haut de gamme le long de l'autoroute.	Accroître les revenus en développant de nouveaux centres résidentiels (impôts fonciers)
Intérêts politiques	Attirer l'attention des décideurs et de la population en général sur les problèmes liés au prolongement de l'autoroute et les enjeux profonds qui sont soulevés.	Attirer l'attention des décideurs et de la population en général sur la problématique liée au temps de déplacements et la pollution entraînée par la congestion actuelle.	Influencer les décideurs politiques pour pouvoir développer des projets immobiliers (spéculation)	Répondre au souhait du plus grand nombre d'électeurs possible afin de gagner les prochaines élections.
Intérêts idéologiques	Obtenir la reconnaissance de l'importance de sauvegarder l'environnement intact et d'agir selon l'approche de développement durable			

	Les opposantEs au prolongement	Les partisanEs du prolongement	Promoteurs immobiliers	ÉluEs municipaux et provinciaux
Intérêts environnementaux	<p>Consentir la population et les éluEs sur la diminution des taux de pollutions atmosphériques pour atteindre les objectifs de Kyoto.</p> <p>Favoriser des moyens alternatifs de déplacement (transport en commun, bicyclette), en rapellant aux éluEs leurs engagements dans ce virage promis.</p> <p>Protéger un espace vert intact.</p>			<p>Respecter leur engagements face au protocole de Kyoto qui impose une diminution de l'émission des gaz à effet de serre.</p> <p>Améliorer la situation du transport dans la région (automobile et transport en commun).</p>
Intérêts urbanistiques	<p>Contrer l'étalement urbain, qui entraînent des coûts environnementaux, sociaux et économiques importants.</p> <p>Favoriser la revitalisation des centres-villes.</p>	<p>Obtenir des services à proximité du lieu de résidence.</p> <p>Avoir accès à un réseau routier qui permet des déplacements rapides et qui assurent la sécurité des résidents.</p>	<p>Pouvoir développer de nouveaux projets domiciliaires et commerciaux.</p>	<p>Être en mesure d'offrir des services de proximité aux citoyens.</p> <p>Promouvoir un développement urbain harmonieux.</p> <p>Contrer l'étalement urbain</p>
Intérêts individuels	<p>Accessibilité du plus grand nombre à des espaces naturels.</p> <p>Diminution du stress causé par les automobilistes ou le mode de déplacement automobile.</p>	<p>Diminuer la durée des déplacements en automobile.</p> <p>Diminution du stress lié aux déplacements.</p> <p>Sécurité sur les routes secondaires.</p>		

1.6.

Principaux enjeux

Cette description des intérêts nous amène à identifier les principaux enjeux liés au prolongement de l'autoroute du Vallon et à son tracé.

- Mode de développement urbain de la ville de Québec
- La disponibilité aux espaces verts en milieu urbain et leur accessibilité
- Le mode de vie individuel
- Le mode de transport individuel et collectif

2. Deuxième partie :

L'argumentation qui supporte notre opposition au projet

2.1. Les impacts prévisibles sur la forêt de l'Escarpement

Par Simon Thibault, biologiste, voisin de la forêt de l'Escarpement et membre du comité forêt des AmiEs de la Terre de Québec

L'importance de préserver nos forêts urbaines

Pour paraphraser David Suzuki, l'aspect le plus destructeur de la ville est la rupture profonde qui s'y opère entre les humains et la nature. La forêt de l'Escarpement est la dernière forêt urbaine à Québec sinon au Québec. Elle abrite plusieurs espèces animales et végétales dont certaines menacées d'extinction, rares ou protégées. Contrairement à un boisé ou à un parc, une forêt est un espace resté à l'état naturel, qui n'a pas été reboisé et qui abrite un écosystème intact. La pression sur la nature urbaine est déjà énorme et déjà on tente de réparer des erreurs du passé¹⁰. La littérature concernant la dégradation de la nature et les dangers que font courir les activités humaines sur la planète est vaste et de plus en plus connue (Reeves, 2003 et Rapport Brundtland, 1987). Dans ce contexte, la destruction de la forêt de l'Escarpement, même si elle occupe une superficie sommes toutes réduites, revêt une valeur symbolique importante¹¹ et constitue une aberration et un non-sens..

En bref...

L'importance de préserver nos forêts urbaines:

Contrairement à un boisé ou un parc, une forêt est un espace resté à l'état naturel, qui n'a donc pas été reboisé et qui abrite un écosystème intact. La forêt de l'Escarpement est la dernière forêt urbaine à Québec, sinon au Québec. Elle abrite plusieurs espèces animales et végétales, dont certaines sont menacées d'extinction, rares ou protégées. Cette forêt fait partie de notre patrimoine naturel, tant pour sa biodiversité que pour l'histoire qu'elle porte.

Un écosystème menacé

Le projet de prolongement de l'autoroute Du Vallon est planifié de telle sorte qu'il scindera plusieurs types de milieux environnementaux. Nous pouvons diviser le projet en deux sections; la partie sud du prolongement, du carrefour de l'autoroute 40 jusqu'au boulevard Chauveau, affecte le parc de l'Escarpement. La partie nord, comprise entre l'avenue Chauveau et le boulevard Johnny-Parent, est principalement constituée de friches arbustives et de boisés de feuillus. Ces friches, contrairement à la croyance populaire, constituent des milieux extrêmement riches, qui abritent de nombreux petits mammifères, amphibiens et oiseaux.

¹⁰ Le bétonnage des berges de la rivière Saint-Charles, dans les années 1970, est un exemple d'erreur qu'on tente actuellement de réparer avec les coûts faramineux que cette renaturation entraîne.

¹¹ Cette forêt fait partie de notre patrimoine naturel, tant pour sa biodiversité que pour l'histoire qu'elle porte. Abrutant la rivière du Berger qui la sillonne du nord vers le sud, elle était anciennement fréquentée par les Amérindiens et constituait une voie de déplacement et de portage.

• La faune

En raison des multiples habitats disponibles, plusieurs petits mammifères (renards, visons, lièvres) cohabitent avec des rongeurs dans la zone d'étude. Un ravage d'environ 1,5 km de diamètre de cerfs de Virginie a été observé, près du boulevard Lebourgneuf. La zone d'étude est très riche en ce qui a trait à l'avifaune. Plus de 50 espèces d'oiseaux ont été répertoriées, et selon l'étude, aucune ne serait désignée menacée, vulnérable ou susceptible d'être désignée ainsi. Cependant, selon le rapport gouvernemental de l'état de l'environnement au Québec (RGÉE, 1993), la pie-grièche migratrice est menacée, alors que le pic à tête rouge, l'épervier de Cooper et le faucon pèlerin sont à risque d'être ainsi désigné. On trouve 14 espèces d'amphibiens et de reptiles dans la zone d'étude. La tortue des bois (*Clemmys insculpta*) et la salamandre sombre du nord (*Desmognathus fuscus*) sont désignées susceptibles d'être menacées ou vulnérables. L'ichtyofaune est composée de l'omble de fontaine, du naseux des rapides, du meunier noir, du meunier rouge et du mené à nageoires rouges. L'omble de fontaine est l'espèce la plus susceptible d'être touchée par des aménagements sur la rivière du Berger, car elle se trouve principalement dans la zone de construction du pont. Une fosse (habitat de prédilection pour de nombreux organismes marins) ainsi que des frayères de différents poissons seront également affectées par cette infrastructure.

• La flore

La forte diversité de la flore due à la présence de plusieurs milieux différents se remarque dans le parc de l'Escarpe par une mosaïque de ces milieux, possédant 28 espèces d'arbres (feuillus pour la plupart), 15 espèces d'arbustes et 70 espèces d'herbacées. Tout d'abord, une aire de friche dans ce parc est constituée d'herbacées, mais aussi de feuillus intolérants comme le peuplier faux-tremble, le bouleau à papier, l'ostryer de Virginie, le frêne d'Amérique, l'aulne et le saule.

Le couvert forestier proprement dit est constitué d'érablière à bouleau jaune (en bordure de rivière), d'érablières à hêtre, d'érablières rouge à frêne, de bétulaies jaune, de saulaies à saules fragiles, de peupleraies à orme et la peupleraie à frêne. Des érablières rouges ainsi que des érablières à sucre sont présentes, certains érables à sucre atteignant 15 mètres de hauteur et pouvant être âgés de 70 ans. Ces érablières sont accompagnées de diverses essences compagnes, comme le tilleul d'Amérique, le bouleau à papier, l'érable de Pennsylvanie, le peuplier faux-tremble et l'épinette blanche. Ensuite, des îlots forestiers particuliers sont reconnus, tel un îlot de noyers cendrés matures qui est une essence considérée rare à nos latitudes, ainsi que quelques îlots de résineux (sapin baumier et épinette blanche). Une forêt alluviale d'ormes suscite un certain intérêt de conservation, tout comme l'îlot de noyers cendrés matures. Finalement, notons la présence de quelques individus d'if du Canada.

Divers ruisseaux jalonnent le parc, bordés par des peuplements de feuillus non-commerciaux. Aucun arbre n'est considéré comme étant susceptible d'être menacé ou vulnérable par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec considérant le prolongement de l'autoroute dans la forêt de l'Escarpe. L'aubépine de Brainerd est cependant un arbuste ainsi caractérisé par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, et risque d'être directement atteint par le prolongement.

Parmi les 70 espèces d'herbacées présentes, 10 espèces sont susceptibles d'être désignées vulnérables ou menacées. Le cyripède royal (*Cypripedium reginae*) est une espèce d'herbacée considérée vulnérable. Selon le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, l'ail des bois (*Allium tricoccum*) ainsi que le cyripède tête-de-bélier (*Cypripedium arietinum*) seraient également sujets à une telle dénomination et sont présents dans la zone d'étude. Le gentianopsis élané variété de Victorin (*Gentianopsis procera* subsp. *macounii* var. *victorinii*) est aussi espèce menacée. Il est donc très important de noter ici que plusieurs espèces vulnérables ou menacées sont présentes dans cet écosystème qui subira de fortes pertes avec le prolongement de l'autoroute Du Vallon.

En bref...

Un écosystème menacé :

Le projet de prolongement de l'autoroute Du Vallon est planifié de telle sorte qu'il scindera plusieurs types de milieux environnementaux. La forte diversité de la flore due à la présence de plusieurs milieux différents se remarque dans le parc de l'Escarpement par une mosaïque de ces milieux, possédant 28 espèces d'arbres (feuillus pour la plupart), 15 espèces d'arbustes et 70 espèces d'herbacées.

Le couvert forestier est entre autre composé d'érablières rouges ainsi que des érablières à sucre, dont certains d'entre eux atteignent 15 mètres de hauteur et peuvent être âgés de 70 ans. Une forêt alluviale d'ormes suscite un certain intérêt de conservation, tout comme l'îlot de noyers cendrés matures. Aucun arbre n'est considéré comme susceptible d'être menacé ou vulnérable avec le projet du prolongement de l'autoroute du Vallon, par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec. Cependant, l'aubépine de Brainerd est un arbuste ainsi caractérisé par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, et risque d'être directement atteint par le prolongement.

La partie de la forêt actuellement en friche est constituée, contrairement à la croyance populaire, de milieux extrêmement riches qui abritent de nombreux petits mammifères, amphibiens et oiseaux.

Parmi les 70 espèces d'herbacées présentes, 10 espèces sont susceptibles d'être désignées vulnérables ou menacées, par le Centre de données sur le Patrimoine du Québec (Le cyripède royal, l'ail des bois, le cyripède tête-de-bélier, le gentianopsis élané variété de Victorin, etc.). Déjà, plusieurs espèces vulnérables ou menacées sont présentes dans la zone d'étude de cet écosystème qui subira de fortes pertes avec le prolongement de l'autoroute Du Vallon.

Au niveau de la faune, retenons d'abord que la zone d'étude est très riche en ce qui a trait à l'avifaune. Plus de 50 espèces d'oiseaux ont été répertoriées, et selon l'étude, aucune ne serait désignée menacée, vulnérable ou susceptible d'être désignée ainsi. Cependant, selon le rapport gouvernemental de l'état de l'environnement au Québec (RGÉE, 1993), la pie-grièche migratrice est menacée, alors que le pic à tête rouge, l'épervier de Cooper et le faucon pèlerin sont à risque d'être ainsi désigné. Parmi les 14 espèces d'amphibiens et de reptiles présents dans la zone d'étude, la tortue des bois et la salamandre sombre du nord sont désignées susceptibles d'être menacées ou vulnérables.

Au niveau de l'ichtyofaune, l'omble de fontaine est l'espèce la plus susceptible d'être touchée par des aménagements sur la rivière du Berger, car elle se trouve principalement dans la zone de construction du pont. Une fosse (habitat de prédilection pour de nombreux organismes marins) ainsi que des frayères de différents poissons seront également affectées par cette infrastructure.

Impacts du déboisement

Le déboisement inhérent à la construction du prolongement de l'autoroute Du Vallon entraînera une perte nette de 21,64 hectares de territoire, principalement au niveau des friches (environ 20 hectares). Lors de la construction de l'autoroute à travers le parc de l'Escarpement, une érablière à hêtre et une érablière à bouleau jaune subiront une perte de 0,3 hectare, alors qu'une zone de 1,34 hectare de peupleraie à orme et une bétulaie

jaune à érable rouge seront éliminées. L'habitat faunique sera fortement affecté par le déboisement des 21,64 hectares, mais aussi par le développement urbain qui s'ensuivra, modifiant les conditions du milieu pour les animaux déjà en place. À long terme, le ravage du cerf de Virginie pourrait bien disparaître, puisque cette espèce apprécie les grands espaces de friches. Ces friches, riches en petits mammifères et amphibiens, sont également un terrain de chasse important pour les quelques oiseaux de proie observés. La pie-grièche migratrice, évoluant dans ce type d'habitat, sera certainement affectée par les changements projetés sur ce type de territoire. Un agrandissement du parc de l'Escarpement, un reboisement des rives de la rivière du Berger, une gestion adéquate des sentiers et des aires protégées sont des mesures censées compenser pour l'impact fort que sera la perte d'habitat des divers mammifères, oiseaux, amphibiens et reptiles. Cependant, notons qu'il est fort probable que plusieurs espèces présentes en ce moment ne s'adaptent pas à ces nouveaux changements, menaçant par le fait même l'équilibre de l'écosystème.

Impacts des constructions routières

Les travaux engendrés par l'autoroute causeront de nombreuses vibrations et des bruits à haute fréquence pendant la durée de tous les travaux, mais puisque ces activités de construction sont temporaires, aucune mesure d'atténuation pour la faune locale n'a été prévue et donc on peut s'attendre à de lourdes conséquences sur eux. Le bouleau jaune, un arbre d'intérêt très présent sur les rives de la rivière du Berger, risque d'être perturbé par la construction du pont. Cette construction va également remettre en suspension des sédiments dans l'eau de la rivière, qui nuiront à la fosse à poisson présente et aux frayères si les travaux sont effectués en période de frai. Un ruisseau tributaire de la rivière sera également touché, une traverse étant construite par-dessus. La revégétalisation des berges est une action primordiale pour la remise en fonction de l'habitat, et une bande de 90 m à partir de la rivière se doit d'être protégée pour la faune et la flore. Des déversements accidentels lors de la construction peuvent survenir, contaminant avec de l'huile hydraulique ou du diesel les sols et les eaux de surfaces (ultérieurement, les ruisseaux et la rivière). Une distance de 60 m entre la rive et le lieu d'entretien et de maintenance des véhicules sera exigible. De plus, des matériaux d'absorption seront prévus. Ainsi, les eaux de ruissellement contaminées se rendront inextricablement à la rivière lors d'un incident.

La dénaturalisation et ses impacts à long terme

La dénaturalisation causée par le passage et la pérennité de l'autoroute ne pourra être atténuée ou compensée totalement. L'affluence des citoyens dans ce milieu risque d'augmenter et d'altérer l'écosystème en entier. Les mesures d'atténuation proposées, comme la création d'une zone tampon entre les zones de développement urbain et l'écosystème d'intérêt ou une administration restrictive des sentiers, seront efficaces à court terme. Ce projet considère que cette zone est à vocation urbaine ; ce n'est donc qu'une question de temps avant que l'étalement urbain ne fasse son œuvre, et qu'il y ait un morcellement de cette forêt urbaine encore plus intense ultérieurement.

EN BREF...

L'habitat faunique sera fortement affecté par le déboisement des 21,64 hectares, mais aussi par le développement urbain qui s'ensuivra, modifiant les conditions du milieu pour les animaux déjà en place. À long terme, le ravage du cerf de Virginie pourrait bien disparaître, puisque cette espèce apprécie les grands espaces de friches, qui sont aussi un terrain de chasse important pour les quelques oiseaux de proie observés. Les mesures de compensations proposées, tel que l'agrandissement du parc de l'Escarpement, le reboisement des rives de la rivière du Berger, la gestion adéquate des sentiers et des aires protégées, ne pourront remplacer la perte de plusieurs habitats et il est fort probable que plusieurs espèces ne puissent s'adapter à ces nouveaux changements.

Pendant la construction de l'axe, aucune mesure d'atténuation pour la faune locales n'a été prévue. Le bouleau jaune risque fort d'être perturbé par la construction du pont. La rivière aussi absorbera les sédiments qui se déverseront dans l'eau et qui affecteront la fosse à poissons et les frayères, sans tenir compte des déversements accidentels de toutes sortes de combustibles pendant les constructions. Les eaux de surfaces ou de ruisellement contaminées se déverseront par la suite dans la rivière.

La dénaturation causée par le passage et la pérennité de l'autoroute ne pourra être atténuée ou compensée totalement. L'affluence des citoyens dans ce milieu risque d'augmenter et d'altérer éventuellement l'écosystème en entier. À moyen et à long terme, l'étalement urbain achèvera peu à peu le morcellement de cette forêt urbaine.

Différents niveaux de biodiversité

La forêt urbaine qui sera morcelée dans ce projet est la dernière forêt de ce type au Québec. Il est donc nécessaire de comprendre l'importance de la diversité comme processus de maintien de la vie, les variétés et les différences qui assurent la stabilité du vivant. Le monde vivant peut être considéré comme une suite de niveaux d'organisation de complexité croissante. Le premier niveau, le plus bas, est représenté par les molécules essentielles à la vie. Le plus complexe correspond aux écosystèmes. La diversité biologique est présente à chacun de ces niveaux. La notion de biodiversité recouvre donc un si grand nombre de concepts, à des échelles et à des niveaux différents, qu'il est actuellement impossible de la réduire à une seule unité de mesure.

Pour des raisons pratiques, on distingue en général trois niveaux de biodiversité : la biodiversité des gènes, celle des espèces et celle des écosystèmes. Cette distinction permet de faciliter la mesure de la diversité biologique, mais il n'existe pas de consensus sur le meilleur moyen de l'évaluer. Dans la pratique, on prend, comme point de référence aux études sur la biodiversité, la diversité des espèces. Celle-ci est en effet d'une importance cruciale pour la diversité à des niveaux d'organisation supérieurs.

Diversité des espèces

Les espèces constituent, d'une certaine manière, l'étalon de mesure des sciences de la vie. C'est d'ailleurs sur elles que se concentrent la plupart des études menées par les écologistes ou les biologistes de la conservation. Mais, malgré l'importance du terme « espèce », il n'existe pas de définition univoque de ce mot. On a ainsi recours à un certain nombre de critères pour leur classification (dite taxinomique) en divers groupes. Le nombre d'espèces déterminé est la « richesse spécifique », ou « diversité spécifique ». La richesse spécifique est la mesure de biodiversité la plus directe et sans doute la plus utile.

Toute région possède des espèces qui lui sont propres. Ces dernières sont appelées espèces endémiques, c'est-à-dire limitées à une certaine zone. Par exemple, les îles disposent en général d'un nombre d'espèces inférieur à celui de territoires de superficie équivalente sur les continents, mais on y recense souvent un pourcentage plus important d'animaux que l'on ne trouve nulle part ailleurs. En d'autres termes, les îles possèdent une richesse spécifique moindre, mais un endémisme plus important. Les zones riches en espèces endémiques peuvent être des sites de spéciation active (séparation d'une espèce en deux espèces distinctes) ou servir de refuge pour des espèces reliques, renforçant ainsi la diversité. Il est important de connaître ces zones, afin de mieux gérer et de préserver la biodiversité. En effet, plus la zone d'hébergement d'une espèce endémique sera restreinte, plus cette espèce sera menacée. Ainsi, par la destruction de l'écosystème de la Forêt de l'Escarpement, on réduit la zone d'hébergement de nombreuses espèces et on les rend donc plus vulnérables.

Outre la richesse et l'endémisme spécifiques, une mesure de la biodiversité devrait évaluer l'éloignement, en termes d'évolution, entre les différentes espèces. La classification taxinomique tente en effet de représenter les relations qui existent entre les différentes espèces, et notamment de mettre en évidence l'histoire de leur évolution. Ainsi, deux espèces d'un même genre seront plus proches que deux espèces de genres différents. Des espèces très éloignées (appartenant à des familles ou des ordres différents) contribuent dans une plus large mesure à la biodiversité que des espèces proches (appartenant au même genre). C'est pourquoi, en face de deux sites comprenant le même nombre d'espèces, il sera préférable de privilégier celui qui renferme les espèces les plus différentes.

Les espèces sont d'une grande importance écologique. Certaines d'entre elles, les « espèces clés », sont essentielles au maintien de toute une communauté d'autres espèces. La présence de grands arbres favorise généralement la biodiversité, car ils fournissent toute une série de ressources à d'autres espèces, végétales (comme les épiphytes), ou animales (oiseaux nicheurs, parasites, frugivores, etc.).

Une fragmentation des habitats, lourde de conséquences en ce qui concerne la biodiversité, est inhérente à la construction d'une route en milieu forestier. Cette route constitue une barrière physique qui représente un danger sans équivoque pour les populations animales, tant l'avifaune que la faune terrestre. Elle brise les corridors de déplacements des petits mammifères, sans oublier la forte pollution sonore et atmosphérique qu'elle entraîne et qui perturbera les populations tant animales que végétales. De nombreuses études, principalement par le laboratoire du Dr. Louis Bélanger du département de Foresterie de l'Université Laval, ont démontré qu'une diminution du couvert forestier et une fragmentation de la forêt entraînent une diminution notable de la diversité en espèces au sein de l'avifaune et des petits mammifères (écureuils, marmottes, pékan, etc.)

Diversité génétique

Les différences entre les individus peuvent être attribuées à deux causes distinctes. D'une part, les variations génétiques transmises de génération en génération. D'autre part, les variations dues à l'adaptation à l'environnement, propre à chaque individu. Les membres d'une même espèce possèdent un héritage génétique commun. Pourtant, il existe un

certain nombre de différences entre eux. C'est le cas en particulier entre individus appartenant à des populations d'une même espèce géographiquement très éloignées.

Si, au sein d'une espèce, les individus qui présentent la plus grande diversité, par rapport aux autres membres, viennent à disparaître, les perspectives d'évolution seront réduites, et ce même si la totalité de l'espèce ne s'éteint pas. En effet, quand la diversité au sein d'une espèce devient moindre, le spectre d'action de la sélection naturelle et donc sa capacité d'adaptation aux changements environnementaux sont diminués. Il en est de même pour la diversité des espèces au sein d'un écosystème et même pour la diversité des écosystèmes sur la planète. La Forêt de l'Escarpement représente un dernier vestige d'écosystème forestier entièrement urbain, elle se doit donc d'être protégée.

Diversité des écosystèmes

La diversité des écosystèmes correspond à la diversité des habitats ou des communautés. Des trois types de biodiversité, celui-ci est sans doute le plus difficile à définir, car il n'existe pas de méthode de classification des écosystèmes.

On peut toutefois estimer leur diversité en tenant compte, par exemple, de leur distribution géographique, ou du nombre d'espèces qu'ils renferment. Il existe ainsi quelques critères généraux de classification : le climat, la biogéographie, la végétation existante, la végétation potentielle ou celle due à l'humain. Ces critères permettent d'appréhender la diversité globale, mais fournissent peu d'éléments de comparaison dans et entre les écosystèmes.

C'est pourquoi la diversité des écosystèmes est souvent estimée à partir de la diversité des espèces : si toutes les espèces sont présentes en proportions équivalentes à l'intérieur d'un écosystème, on considère que cet écosystème est plus diversifié que si certaines espèces étaient prédominantes et d'autres minoritaires.

L'être humain a contribué, et contribue toujours, à une importante réduction de la biodiversité. La diminution des populations animales et végétales, l'extinction ou la raréfaction de certaines espèces et la simplification des écosystèmes en sont des preuves évidentes. La régression de la biodiversité peut être évaluée de deux manières : soit par l'observation, soit par des prédictions, fondées sur les connaissances actuelles. On estime cependant qu'un habitat dont la superficie globale se réduit de 10 p. 100 perd environ la moitié des espèces qu'il comptait à l'origine. Je vous laisse donc imaginer les conséquences d'une destruction de l'écosystème de l'Escarpement...

En bref...

Diversité des espèces, des écosystèmes et diversité génétique

Toutes les régions possèdent des espèces qui lui sont propres. En effet, plus la zone d'hébergement d'une espèce endémique sera restreinte, plus cette espèce sera menacée. Ainsi, par la destruction de l'écosystème de la Forêt de l'Escarpement, on réduit la zone d'hébergement de nombreuses espèces et on les rend donc plus vulnérables. Une fragmentation des habitats, lourde de conséquences en ce qui concerne la biodiversité, est inhérente à la construction d'une route en milieu forestier. Cette route constitue une barrière physique qui représente un danger sans équivoque pour les populations animales, tant pour l'avifaune que la faune terrestre. Elle brise les corridors de déplacements des petits mammifères, sans oublier la forte pollution sonore et atmosphérique qu'elle entraîne et qui perturbera les populations tant animales que végétales.

Par la perte d'individus, la diversité au sein d'une espèce devient moindre. Le spectre d'action de la sélection naturelle et sa capacité d'adaptation aux changements environnementaux sont donc diminués. C'est le même processus qui affecte la diversité des espèces au sein d'un écosystème et la diversité des écosystèmes sur la planète. La Forêt de l'Escarpement, représentant un dernier vestige d'écosystème forestier entièrement urbaine, se doit d'être protégée, surtout lorsqu'on estime qu'un habitat dont la superficie globale se réduit de 10 p. 100 perd environ la moitié des espèces qu'il comptait à l'origine. Je vous laisse donc imaginer les conséquences d'une destruction de l'écosystème de l'Escarpement...

2.2. Impacts socio-économiques et environnementaux relatifs au prolongement de l'axe Du Vallon

Par Émilie Dufour, organisatrice communautaire aux AmiEs de la Terre de Québec et Patrick Bacon, étudiant à la Maîtrise en Relations Internationales et membre des ATQ

Cette section est en grande partie tirée du mémoire des ATQ déposé en février dernier dans le cadre des consultations publiques sur l'avenir du transport en commun à Québec. Vous pouvez lire le communiqué des ATQ qui a fait suite à ces consultations (annexe J).

Québec : un territoire marqué par les autoroutes

La région métropolitaine de Québec dispose d'un réseau autoroutier très dense, lorsque comparé à celui d'autres grandes villes nord-américaines. Il y a 21,6 kilomètres d'autoroute par 100 000 habitants à Québec. En comparaison, Montréal dispose d'environ 10 kilomètres d'autoroute par 100 000 personnes. Depuis 1960, et particulièrement après la publication du rapport Vandry-Jobin en 1972, la Ville de Québec s'est lancée dans la construction d'un important réseau autoroutier¹². Au plan géographique, les politiques de la Ville en matière d'urbanisme ont favorisé l'étalement urbain. Aujourd'hui, la région métropolitaine de Québec est étalée comme si elle comptait trois millions d'habitants alors que la population de la ville n'atteint même pas le million de personnes. En comparaison, la Ville de Pittsburgh, en Pennsylvanie aux États-Unis, possède le même nombre de kilomètres d'autoroute que Québec (140 km), mais compte sur une population de 2 500 000 personnes (Boutin, 2004, p. 5).

Selon le géographe Marc Boutin, « d'une densité démographique peut-être la plus forte au Canada au début du 20^{ème} siècle, Québec se retrouve aujourd'hui avec une densité

¹² À cette époque, on prévoyait que la région de Québec allait être le théâtre d'un boom démographique, qui n'a jamais eu lieu. Aujourd'hui, la population urbaine est vieillissante et rien ne laisse présager qu'il y aura une croissance démographique importante dans la région de Québec.

parmi les plus faibles (autour de 700 personnes au km²) en Amérique » (*Ibid*, p. 5). Depuis trente ans, la population dans les quartiers centraux de Québec ne cesse de diminuer en comparaison avec les banlieues-dortoirs, qui voient leur population augmenter (*Ibid*, p. 5 et Fortin, 2002, p. 2).

EN BREF...

Québec : territoire marqué par les autoroutes

Québec possède un réseau autoroutier très dense, comparé à celui de d'autres grandes villes nord-américaines. Les politiques d'urbanisme de la ville ont favorisé l'étalement urbain (Québec est étalée comme si elle comptait 3 millions d'habitants). L'une des conséquences directes de ce type de développement c'est que la population des quartiers centraux diminue et celle des banlieues augmente.

Un parc automobile en pleine croissance

En ce qui concerne le parc automobile de Québec, la croissance de celui-ci a été plus importante que la croissance démographique entre 1991 et 2001. Au cours de cette période, le nombre de voitures s'est accru de 27 000 unités, tandis que la population a augmenté de seulement 18 000 personnes (RTC, 2003, pp. 7 et 9). Parallèlement à la croissance du parc automobile, le trafic routier a augmenté en moyenne de 12 % sur les grands axes autoroutiers de la région métropolitaine de Québec depuis le début des années 1990 (autoroutes Félix-Leclerc, Henri-IV, Laurentienne, Du Vallon, Charest et Dufferin-Montmorency) (*Ibid*, p. 9).

La Ville de Québec continue de construire d'énormes stationnements dans les quartiers centraux, qui sont directement reliés aux besoins des automobilistes qui proviennent des cités-dortoirs (banlieues) (Boutin, 2004, p. 5). Pourtant, il y a déjà plus de 50 000 espaces de stationnements commerciaux à Québec. Les gouvernements nous infusent d'informations selon lesquelles il n'y a pas d'argent pour le transport en commun, mais il y a pourtant de l'argent pour la construction de stationnements, et prochainement, d'une nouvelle route.

EN BREF...

Parc automobile en pleine croissance :

La croissance du parc automobile de Québec est plus importante que la croissance démographique. Le trafic routier a lui aussi augmenté sur les grands axes autoroutiers de la région. L'une des conséquences directes de la croissance du parc automobile c'est qu'on continue de construire d'immenses stationnements dans les quartiers centraux pour les automobilistes, au détriment des besoins prioritaires des habitants des quartiers centraux et de l'ensemble des citoyens de Québec (logements sociaux, etc).

Prolonger l'axe Du Vallon : une solution au problème du transport urbain?

On le répète encore, une nouvelle route attire les automobilistes et incite les usagers du transport en commun qui ont la possibilité de se déplacer en voiture à le faire, ce qui ne fait qu'augmenter la circulation routière au lieu de la réduire. Une telle dépense ne servira qu'à accentuer le problème que l'on voulait régler. En effet, plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 %

de plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (Noland et Lem, 2000 et Hansen et Huang, 1997).

La congestion routière a coûté 500 millions à Montréal en 1997. Selon l'organisme Vivre en Ville, le coût économique de la congestion routière dans la région métropolitaine de Québec peut être évalué à 50 millions annuellement (la région de Québec génère environ 10 % des déplacements calculés dans la métropole) (Vivre en Ville, 2003).

EN BREF...

Prolonger l'axe Du Vallon : une solution au problème du transport urbain?

Considérant que le parc automobile est en pleine croissance, qu'une nouvelle route attire les automobilistes et incite les usagers du t.c. à se déplacer en voiture s'ils peuvent le faire; que les importants projets de développement résidentiel (4860 logements prévus) dans un secteurs ou déjà en moyenne il y a 2 voitures par ménage, nous pouvons affirmer avec certitude qu'il y aura une augmentation considérable de la circulation dans ce secteur, donc on retrouvera logiquement la congestion après une dizaine d'années. Ce cercle vicieux *vers toujours plus de congestion* est confirmé par une revue d'études sur ce type de projet.

Problème lié à l'étalement urbain

« Le domaine du logement a été profondément marqué, au cours des deux dernières décennies, par la consolidation du type « individuel isolé ». En 1951, un logement sur cinq était de ce type, alors que la proportion atteignait un sur trois en 1966. On constatera facilement que cette évolution coïncide avec la première grande période de développement des banlieues résidentielles. Le sens de l'évolution de la construction résidentielle depuis lors [1966] illustre de façon convaincante le « sprawl » urbain [étalement] qui a gouverné le développement de la région métropolitaine. » (Ville de Québec, 1974).¹³

Le développement autoroutier et les infrastructures nécessaires au parc automobile réduisent les espaces urbains pour le développement de projets à volets sociaux, tels la construction de logements sociaux ou de tout autre projet communautaire. L'étalement urbain qu'il entraîne menace également les espaces verts en périphérie.

Étaler les lieux des résidences veut aussi dire hausser les coûts relatifs aux constructions et à l'entretien d'infrastructures de toutes sortes (routes, collectes des déchets, écoles et centres communautaires, etc.). C'est un modèle de développement qui a connu des belles heures mais qui a eu pour effet d'entraîner divers problèmes dont la *dévitilisation* des centres-villes un peu partout en Amérique du Nord et d'accroître de façon considérable le

¹³ À cette époque, les planificateurs et urbanistes de la ville cherchait à limiter l'étalement urbain, en faisant notamment la promotion des quartiers centraux. Ce plan prévoyait, entre autres, l'amélioration et l'aménagement de nouveaux modes en matière de transports en commun. On devait, notamment, construire un mini-rail, dont le terminal était le mail Saint-Roch Plan de développement initial de la Ville de Québec pour Lebourgneuf (1974).

volume du transport et par conséquent très énergivore. Nombreux sont ceux et celles qui militent pour un renversement de la tendance. Même la ville de Québec semblait s'être engagée dans cette voie avec la revitalisation de ses quartiers centraux. Toutefois, ce projet de prolongement d'autoroute, avec ses 4860 unités de logement moyen et haut de gamme projetées (HBA, 2003), laisse les opposants perplexes... À ceci, la ville de Québec répond que le développement du secteur Lebourgneuf ne contribuera pas au phénomène d'étalement urbain, puisque ce secteur est géographiquement au cœur de la nouvelle ville. Dans cette logique d'idées, devrions nous faire de la ville de Chibougamau la métropole du Québec, parce qu'elle est géographiquement située en plein cœur du Québec?

Dans de nombreux documents émanant des gouvernements provincial et fédéral, on reconnaît les menaces que pose l'utilisation de l'automobile, tant pour l'environnement que pour la santé humaine. De plus, certains de ces documents révèlent également que le transport en commun est un secteur où les interventions du secteur public sont prioritaires (RTCa, 2003, p.13), notamment pour la résolution de problèmes sociaux et environnementaux. Le Gouvernement du Québec s'est également engagé à limiter l'étalement urbain (Gouvernement du Québec, 2000, p. 36), qui est entre autres favorisé par le développement autoroutier et l'utilisation de l'automobile. Malgré ces objectifs louables, peu d'efforts concrets ont été réalisés jusqu'ici. La décision de prolonger l'axe Du Vallon au détriment du transport en commun met en lumière le manque de volonté de nos élites politiques d'aller dans le sens du « bien commun ».

EN BREF...

Problèmes liés à l'étalement urbain :

Le développement des banlieue coïncide avec la consolidation du type de logement *individuel isolé* qui a entraîné l'étalement urbain gouverne le développement de la région de Québec depuis 1960. Le développement autoroutier et les infrastructures qui accompagne ce type de développement, impliquent des coûts économiques importants, réduisent les espaces urbains pour le développement de projets à volets sociaux et entraînent la *dévitilisation* des centre-villes. De plus, l'étalement urbain menace les rares espaces verts de la région métropolitaine.

Coûts reliés au développement autoroutier et à l'étalement urbain

La densité du réseau autoroutier de la région métropolitaine de Québec et l'étalement urbain que son développement entraîne représente un coût socio-économique et environnemental important pour la communauté. Le coût d'entretien des routes, par personne, est plus élevé à Québec qu'à Montréal si on tient compte du fait que la population de la capitale est beaucoup moins nombreuse que celle de la métropole. L'important réseau autoroutier de la région métropolitaine de Québec entraîne de fortes dépenses privées et publiques pour le carburant, les stationnements et pour les soins de santé reliés à la pollution et aux accidents, sans compter le coût astronomique des nouvelles infrastructures civiles (égouts, réseaux énergétiques, écoles, etc.) reliés à l'étalement urbain (Boutin, 2004, p. 5).

Selon la Coalition pour le renouvellement des infrastructures, le Québec aura besoin d'injecter 1,1 milliards de dollars pendant les 15 prochaines années pour l'entretien des routes, ponts et réseaux d'aqueducs. Selon le Conference Board du Canada, l'institut de recherche du patronat canadien, une somme de 17,9 milliards \$ devrait être allouée à l'entretien de ces infrastructures, seulement au Québec (Saint-Pierre, 2004, p. 15). Étant

donné le poids démographique, politique, économique de Québec, une part importante de cette somme devra sûrement être investie dans la région. Construire Du Vallon, c'est multiplier la somme nécessaire à l'entretien des infrastructures, alors que les besoins des villes sont déjà supérieurs aux ressources disponibles. Dans le cas où la circulation automobile augmenterait davantage que les prévisions, cette somme risque de s'accroître car la pression sur le réseau sera plus élevée. Une diminution de la circulation automobile, réduirait la pression sur les infrastructures routières, et le réseau nécessiterait probablement moins d'investissements sur une période à long terme.

Le développement démesuré d'infrastructures routières constitue en fait un facteur d'appauvrissement pour la communauté de Québec.¹⁴ D'un point de vue strictement économique, cette situation n'est guère « rationnelle », du moins logique. La construction de nouvelles infrastructures routières multiplie les sommes qui seront nécessaires à l'entretien du réseau routier dans les années à venir. Qui assumera les conséquences des choix actuels si ce n'est la collectivité? D'ici là, des promoteurs privés vont s'enrichir et les automobilistes auront librement accès à une nouvelle route alors qu'il n'y a prétendument pas d'argent pour le transport en commun et que le coût de celui-ci pour les usagers ne cesse de croître. Le domaine du transport urbain à Québec repose sur un rapport inégal entre les automobilistes et ceux et celles qui ont recours à des modes de transports alternatifs, dont le transport en commun. Le moment est venu de parvenir à un nouvel équilibre entre automobilistes et le reste des citoyenNEs qui ont recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile. À Québec, la population est vieillissante et le fardeau fiscal est, de l'avis de plusieurs, déjà lourd à porter. Avons-nous collectivement les moyens et le désir de nous endetter davantage ?

EN BREF...

Coûts reliés à l'entretien du réseau routier et à l'étalement urbain :

La densité du réseau de Québec et l'étalement urbain qui y sont reliés impliquent des coûts socio-économiques et environnementaux importants pour la communauté. Le coût d'entretien des routes, les dépenses privées et publiques pour le carburants, les stationnements, les soins de santé reliés à la pollution et aux accidents, les coûts astronomiques des nouvelles infrastructures civiles reliés à l'étalement urbain (égouts, réseaux énergétiques, écoles, services d'urgences, etc) sont aussi à considérer dans la facture de ce projet. En mettant en place des mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif, on observerait une diminution de la circulation automobile, ce qui réduirait automatiquement la pression sur les infrastructures routières et le réseau nécessiterait ainsi moins d'investissements à long terme. Actuellement, on investit dix fois moins dans le t.c. que ce qu'on dépense dans l'automobile. Continuer à dépenser de l'argent pour développer le réseau routier implique la multiplication des sommes qui devront être nécessaires pour l'entretien de ce réseau. Qui assumera ces coûts? À Québec la population est vieillissante et le fardeau fiscal est déjà lourd à porter. Est ce que les jeunes de notre ville ont les moyens et le désir d'hypothéquer leur avenir davantage avec ce type de fardeau fiscal?

Processus de fragmentation spatiale

Selon une étude, publiée en 1997 par une organisation américaine – *The Institution of Highways and Transportation* – le processus de fragmentation spatiale qu'entraîne le

¹⁴ Dans son étude sur le transport en commun dans la Ville de Montréal, l'urbaniste Richard Bergeron souligne que la société québécoise a dépensé 223 milliards entre 1998 et 2002 pour l'automobile et 23 milliards pour le transport en commun. En comparaison des 100 milliards de dollars dépensés pour l'automobile dans la région de Montréal au cours de la même période, seulement 11,7 milliards furent dépensés dans le transport en commun, soit le dixième! (Francoeur, 2003, p. A-1).

développement routier influence le choix du mode de déplacement des citoyenNES, car la « frontière » créée par une route amène de nombreux riverains à penser qu'ils/elles ne sont plus en sécurité lorsqu'ils/elles marchent ou circulent à bicyclette (Vivre en ville, 2004). Selon un rapport de la *Public Health Alliance* (1991), il demeure difficile pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite de franchir certaines routes très achalandées, ce qui entrave leur accès à divers services essentiels comme les commerces, les hôpitaux, les aires de détente ou les espaces verts (*Ibid.*, 2004).

Dans le cas du « projet Du Vallon », le processus de fragmentation sera particulièrement important pour l'écosystème forestier de l'Escarpement. En coupant l'Escarpement en deux, la route viendra briser le lien qui unit les différentes parties de cet écosystème et sera une sérieuse menace au maintien de la grande biodiversité qu'elle regorge.

EN BREF...

Processus de fragmentation spatiale :

Le développement routier entraîne un processus de fragmentation spatiale qui influence le choix du mode de déplacement des citoyenNES, car la frontière créée par une route amène de nombreux résidentEs à penser qu'ils ou elles ne sont en sécurité lorsqu'ils/elles marchent ou circulent en vélo dans un secteur.

L'urbanisme au service de l'industrie automobile

« Au cours des prochaines années, on assistera au Canada comme au Québec à une augmentation de l'urbanisation et de la métropolisation. Ceci implique une augmentation du transport urbain et de l'automobile. Les impacts des systèmes de transport sur l'environnement sont multiples, en partant de la production des véhicules et des carburants, de la construction des infrastructures jusqu'à l'exploitation du système de transport et à la gestion de résidus. Les problèmes de pollution de l'air en milieu urbain sont causés en bonne partie par les émissions qui proviennent des véhicules automobiles. [...] le développement de systèmes de transport en commun performants et l'aménagement préventif du territoire, par exemple, revêtent [donc] une grande importance» (Lajoie, 1998, p. 67).

« La contribution du secteur du transport à la pollution atmosphérique est importante. En général, le secteur des transports est responsable de 90% des émissions de CO. En milieu urbain, le transport est responsable d'environ 50% des émissions totales d'hydrocarbures (HC), de 80% de benzène, de 60% de NO_x et de 50% de particules. » (OCDE, in Lajoie, 1998, p. 55).

L'invention de l'automobile a certes marqué le 20^{ème} siècle. La société nord-américaine contemporaine est caractérisée par le rôle central de l'automobile au sein de l'économie, un rôle qui a des répercussions sur la vie sociale, économique, politique, culturelle et sur l'environnement. Aujourd'hui, il y a environ une automobile pour deux citoyenNES au Canada, une proportion parmi les plus élevées au monde. Sur une base annuelle, ces

automobiles parcourent environ 200 milliards de kilomètres, ce qui représente 1000 fois la distance entre la Terre et le Soleil (Environnement Canada, 1995, p. 2). L'expansion continue de l'industrie automobile pose aujourd'hui de nombreux problèmes, auxquels les politiciens n'osent pas faire face et ce, malgré les engagements qu'ils ont pourtant pris, notamment dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Pour comprendre l'importance du rôle de l'automobile dans notre société, il faut saisir tous les cycles de production nécessaires à son fonctionnement et les relations sociales qui sont déterminées par l'appropriation de cette technologie par quelques sociétés privées qui disposent d'un puissant lobby. L'influence de celui-ci sur nos gouvernements nous affectent tous et sur de nombreux plans – socio-économique, santé, l'environnement. Les industries automobile et pétrochimique sont aujourd'hui en grande partie responsables des problèmes de pollution atmosphérique, et ce, à plusieurs échelles : « l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication de véhicules et des combustibles qui la font fonctionner, la construction des infrastructures (routes, ponts, etc.), la pollution atmosphérique résultant de l'utilisation de véhicules, la production de déchets (huiles usées, batteries, etc.) et leur mise au rancart contribuent à la pollution de l'environnement et constituent une partie du prix à payer pour l'utilisation démesurée de l'automobile » (*Ibid*, p. 2).

EN BREF...

L'urbanisme au service de l'industrie de l'automobile :

Au cours des prochaines années, on assistera au Canada comme au Québec à une augmentation de l'urbanisation et de la métropolisation, ce qui implique une augmentation du transport urbain et de l'automobile. La société nord-américaine contemporaine est caractérisée par le rôle central de l'automobile au sein de l'économie, un rôle qui a des répercussions sur la vie sociale, économique, politique, culturelle et sur l'environnement. L'expansion continue de l'industrie automobile pose aujourd'hui de nombreux problèmes, auxquels les politiciens n'osent pas faire face, malgré les engagements pris, comme ceux envers le protocole de Kyoto. Les industries automobiles et pétrochimiques sont en grande partie responsables des problèmes de pollution atmosphérique et de d'autres types de pollution. L'extraction des ressources nécessaires à la fabrication et au fonctionnement, la quantité énorme d'énergie pour la conception du véhicule, la construction des infrastructures, la pollution atmosphérique résultant de l'utilisation de véhicules, la production de déchets comme les huiles usées, et leur mise au rancart sont quelques exemples des éléments à considérer dans l'analyse globale de cette source de pollution diverse.

Parc automobile et gaz à effet de serre (GES)

Au Québec, les transports sont responsables de 35% des émissions de gaz à effet de serre (GES), qui sont responsables des changements climatiques en particulier, et de la dégradation des écosystèmes en général. Voici la part du secteur des transports dans l'émission des principaux polluants industriels qui contribuent à la pollution atmosphérique : 74 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), 86 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), 24 % des émissions de dioxyde de soufre (SO₂), 34 % des émissions de composés organiques volatils (COV) et 22 % des émissions de particules en suspension totales (PST). Le parc automobile de la région de Québec émet environ 1 million de tonnes de ces gaz à effet de serre sur une base annuelle (Inventaire des émissions de polluants atmosphériques dans l'agglomération de la Capitale nationale, 2000), et celui-ci connaît actuellement une importante croissance relativement à la croissance démographique. L'augmentation des ventes au détail des concessionnaires

automobiles du Québec illustrent bien le phénomène¹⁵. Si on considère qu'aucune mesure concrète n'est prise pour renverser cette tendance, la pollution atmosphérique provenant de l'amont et de l'aval de la chaîne industrielle – extraction, transformation, fabrication et utilisation de l'automobile – ne va cesser de croître. Dans un tel scénario, les engagements de nos gouvernements envers le Protocole de Kyoto n'auront été que superficiels. Dans l'objectif de parvenir à un développement durable, le BAPE devrait prendre les mesures nécessaires lorsque les gouvernements s'avèrent peu intéressés à prendre des décisions qui sont à la hauteur de la crise écologique actuelle et des objectifs qu'ils se fixent.

EN BREF...

Parc automobile et GES :

Au Québec, les transports sont responsables de 35% des émissions de GES, qui sont responsables des changements climatiques en particulier, et de la dégradation des écosystèmes en général. Le parc automobile de Québec émet 1 millions de tonnes de GES par année et il croît de plus en plus. Une des preuves de cette croissance, c'est le chiffre d'affaires des concessionnaires qui est passé d'environ 8 milliards en 1995 à 13 milliard en 2002...

Le smog urbain : manifestation de la crise écologique

« De nos jours, la consommation mondiale de combustibles fossiles est 30 fois plus importante qu'elle ne l'était au début de la Révolution industrielle. En 1860, nous consommions l'équivalent de 300 millions de tonnes de pétrole; aujourd'hui, nous en utilisons l'équivalent de 8 730 millions de tonnes. » (Last et *al.*, 1999, p. 3).

L'un des problèmes évidents pour les communautés urbaines des sociétés industrielles est l'accroissement du phénomène du smog urbain. Dans les dernières années, le phénomène a pris tellement d'ampleur à l'échelle internationale que le smog se manifeste aujourd'hui au-delà de la frontière urbaine et industrielle. Cette manifestation n'est pas sans conséquence pour la santé humaine et pour l'équilibre des écosystèmes, essentiel pour la survie des différentes formes de vie, dont nous disposons d'ailleurs peu d'informations à l'endroit de nombreuses espèces. L'équilibre des écosystèmes et du système climatique global sont pourtant essentiels à la vie en général, et ce tel que nous la connaissons actuellement. Le smog urbain vient perturber de façon importante ces équilibres.

Notamment composé d'ozone, le smog « est un polluant secondaire formé par une réaction photochimique (activée par la lumière du soleil) entre les NO_x (oxydes d'azote) et les HC (hydrocarbures), deux polluants émis en grande partie par l'automobile » (Environnement Canada, 1995). L'ozone est également un irritant pour le système respiratoire et elle affecte les cultures et les forêts¹⁶.

¹⁵ Le marché québécois du véhicule neuf connaît actuellement une importante croissance. Le chiffre d'affaires des concessionnaires automobiles est passé de 7,8 milliards de dollars en 1995 à 12,7 milliards en 2002. Avec l'ensemble des ventes au détail dans l'automobile – véhicules, carburants, pièces et services – c'est 16,1 milliards de dollars qui furent dépensés dans cette industrie. Selon Richard Bergeron, pour chaque dollar dépensé par les ménages québécois, en moyenne, ils ont affecté 63¢ à l'automobile contre 37¢ pour l'alimentation, l'ameublement, la santé, les loisirs, etc. (Bergeron, 2003b, p. 16).

¹⁶ Le smog serait en partie responsable de la dégradation des érablières du Québec, un phénomène observable depuis les années 1980 (Environnement Canada, 1995, p. 2).

En 2002, la région de Québec a subi le smog pendant 3 jours et 5 alertes ont été émises au cours de l'été (Ministère de l'Environnement du Québec). Dans les années à venir, le phénomène du smog urbain risque de prendre de l'ampleur dans la région métropolitaine de Québec si aucune mesure concrète n'est prise pour freiner l'expansion du parc automobile. Depuis quelques années, le parc automobile du Québec connaît une expansion marquée. Les ventes au détail, dans la province, ne cessent de croître, et c'est particulièrement le cas dans la région métropolitaine de Québec. Le projet de prolonger l'autoroute Du Vallon ne permettra certainement pas de renverser cette tendance.

EN BREF...

Le smog urbain : manifestation de la crise écologique :

Dans les dernières années, le phénomène a pris tellement d'ampleur à l'échelle internationale, que le smog se manifeste aujourd'hui au-delà de la frontière urbaine et industrielle. Ceci n'est pas sans conséquences pour l'équilibre des écosystèmes. En 2002, Québec a subi le smog pendant 3 jours et 5 alertes ont été émises. Le phénomène du smog risque de prendre de l'ampleur si aucune mesure concrète n'est prise pour freiner l'expansion du parc automobile.

Considérations pour la santé humaine

« Selon l'OMS, en 2010, la proportion de la population vivant dans les villes sera de 78%. L'urbanisation s'accompagne d'une augmentation importante des problèmes reliés au transport urbain. Le problème de la pollution de l'air qui provient principalement de la circulation automobile est préoccupant. Les polluants de l'air dus au transport sont les particules, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, l'ozone, le dioxyde de carbone, les hydrocarbures aromatiques, l'anhydride sulfureux et de nombreux composés organiques comme les aldéhydes. Il y a aussi certains métaux lourds comme le plomb. [...] Cependant, le problème du smog, causé par le mélange des composés organiques volatils et les oxydes d'azote qui provoque la formation d'ozone, augmente dans plusieurs grandes villes. [...] Plusieurs études épidémiologiques montrent une association entre l'exposition à ces polluants et les effets sur la santé. » (Lajoie, 1998, p. 51).

« Le domaine d'intervention qui concerne la santé environnementale regroupe les problèmes de santé qui sont causés ou aggravés par la contamination biologique, chimique ou physique de l'air, de l'eau ou du sol. Les principaux problèmes sont : l'aggravation des maladies cardiorespiratoires occasionnée par la pollution de l'air et la chaleur accablante, les problèmes liés à la qualité de l'air intérieur, l'asthme allergique, la rhinite allergique, les problèmes de la qualité de l'eau, les cancers d'origine environnementale (peau, poumon et mésothéliome) ainsi que les intoxications d'origine environnementale » (Gouvernement du Québec, 2003, p. 59).

Le transport, en général, et le transport en commun, en particulier, exercent une influence considérable sur trois des neuf déterminants clés de la santé humaine recensés par Santé Canada : le milieu physique, les habitudes de santé de chacun et la situation sociale (le revenu). Les facteurs qui se rapportent directement au transport sont la qualité de l'air, les changements climatiques, la sécurité, les activités physique et l'équité (ACTU, 2001b, p. 1).

Plusieurs études épidémiologiques soulignent qu'une augmentation de la pollution atmosphérique (notamment par ozone, oxydes d'azote et de soufre, monoxyde de carbone et particules respirables) entraîne un accroissement du risque de mortalité prématurée, une augmentation significative de la mortalité moyenne quotidienne chez les personnes âgées de 65 ans ou plus ainsi qu'une morbidité accrue chez les enfants et les personnes défavorisées vivant en périphérie des espaces pollués. Une plus grande concentration de l'ozone dans l'air favoriserait également le développement de maladies respiratoires (Gouvernement du Québec, 2003, p. 59).

Un plan d'action sur les changements climatiques produit par le Gouvernement du Québec souligne que la réduction des GES aurait des répercussions positives au plan de la santé humaine (Gouvernement du Québec, 2000, p. 24). La réduction des émanations polluantes provenant du parc automobile aurait des répercussions positives non seulement sur notre propre santé, mais permettrait également de réduire la pression sur le système de santé public.

Problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique

- Entre 1990 et 2000, on a enregistré chaque année 80 intoxications graves au CO₂ traitées en chambre hyperbarre et 13 décès reliés à de telles intoxications ainsi que 1200 appels au Centre antipoison du Québec. Les intoxications aux hydrocarbures et aux pesticides génèrent plus de 5000 appels par année.
- Entre 1987 et 1998, la prévalence de l'asthme est passée de 2,3% à 5% dans la population en général et de 3,4% à 6,6% chez les moins de 15 ans.
- Entre 1984 et 1993, à Montréal, l'augmentation de la mortalité moyenne quotidienne, au moment des pics de pollution atmosphérique, a été de 5% chez les personnes atteintes de maladies respiratoires et de 4,2% chez celles qui souffraient d'insuffisance cardiaque.
- Une étude réalisée auprès de 168 hôpitaux de l'Ontario a démontré une corrélation positive entre les admissions pour troubles respiratoires et les concentrations d'ozone et de sulfate au cours des trois jours qui ont précédé leur admission à l'hôpital.

(Sources : Gouvernement du Québec, 2003, pp. 59-60 et Lajoie, 1998, p. 62).

EN BREF :

Considérations pour la santé humaine :

Plusieurs études épidémiologiques soulignent qu'une augmentation de la pollution atmosphérique entraîne un accroissement du risque de mortalité prématurée et une augmentation de la mortalité chez les personnes âgées. Elle favorise aussi le développement de maladies cardiorespiratoires, etc. La réduction des émanations polluantes provenant du parc automobile aurait inévitablement des répercussions positives sur notre propre santé et elle réduirait aussi la pression sur le système de santé publique.

Le transport en commun versus l'industrie automobile

« La concurrence est la mort du commerce. » (John D. Rockefeller).

Chaque année, l'industrie automobile – fabricants, concessionnaires, détaillants de pneus et pétrolières – dépense un milliard de dollars en publicité, au Québec, soit l'équivalent du budget total de toutes les sociétés de transports en commun de la province (Vivre en Ville, 2004). Évidemment, le transport en commun ne joue pas à armes égales contre l'industrie de l'automobile dans ce qu'on pourrait qualifier de bataille pour gagner les « cœurs et les esprits », et la publicité s'avère une arme de choix pour ceux qui tirent d'énormes profits de l'utilisation de l'automobile. Cette publicité, reliée à l'automobile, est présente partout, dans toutes les sphères de la vie contemporaine, à la télévision, radio, cinéma, en milieu urbain, le long des routes, etc. et constitue un puissant moyen de propagande. Si l'industrie dispose d'importants moyens pour promouvoir son essor, on ne peut en dire autant du secteur du transport en commun, qui depuis quelques années fait face à une crise financière malgré le fait que l'achalandage augmente d'année en année.

En 2002, les sociétés de transports en commun de la région métropolitaine de Montréal ont transporté 41 millions de passagers de plus que six années auparavant, tout en disposant de budgets, en valeur constante, ont diminué de 43 millions de dollars par rapport à 1996. Selon un chercheur de l'UQÀM et de l'Université Laval, une telle « performance » ne peut être reproduite indéfiniment, et les sociétés de transport en commun ont besoin d'argent neuf pour palier à la demande. Pourtant, les gouvernements, précédent et actuel, etc., tant à Ottawa qu'à Québec, ont refusé de souscrire aux demandes des STC. Pourtant, notamment dans le cadre de l'entente fédérale provinciale sur les infrastructures, les gouvernements continuent d'injecter des millions et des millions dans le développement routier. Nos gouvernements se font ainsi le complice de l'industrie automobile qui engrange d'énormes profits alors que la collectivité, par l'entremise de l'État, continue de s'endetter!

Depuis plusieurs années, les sociétés de transport en commun (STC) du Québec réclament davantage de financement de la part du Gouvernement provincial. Tant le Parti Québécois que le Parti Libéral du Québec ont refusé de répondre positivement aux demandes des STC au cours des dernières années même si certaines d'entre-elles sont dans le « rouge ». Récemment, le Ministre des Transports Yvon Marcoux s'est montré peu enclin à accroître le financement de ces sociétés, qui dépendent grandement des fonds publics. Selon lui, le financement public des STC est adéquat au Québec (le ministre compare la situation avec le reste des provinces canadiennes) (Vaillancourt, 2004, p. A-6).¹⁷ Même son de cloche du côté du Ministre des Finances Yves Séguin. Le spectre des contraintes budgétaires et la réingénierie (désengagement) de l'État sont invoqués par le gouvernement actuel pour légitimer leur politiques à l'endroit du secteur public. La position du Gouvernement Charest en matière de transport en commun est à

¹⁷ Plus loin, nous verrons que le secteur du transport en commun est sous-financé dans l'ensemble du Canada comparativement à d'autres pays-membres du G-8. Au Québec, les investissements provenant du Ministère des Transports dans le transport en commun sont à la baisse, comparativement aux investissements dans les infrastructures routières. Pour chaque 1\$ investi dans le transport en commun pour la période 1989-1990, le ministère a investi 2,40\$ dans les routes. De 1999 à 2000, le ministère a investi 1\$ dans le transport en commun pour 3,86\$ dans les infrastructures routières (Fortin, 2002, p. 2).

l'image des politiques anti-sociales adoptées par les libéraux depuis leur arrivée au pouvoir. Avant de privatiser, il faut se désengager...

Du côté de la Ville de Québec, le président du Réseau de transport de la capitale (RTC), Paul Shoiry, a récemment rencontré le Ministre Marcoux pour lui demander d'accroître le financement de la société de transport municipale. L'argument de M. Shoiry, selon lequel le transport en commun constitue un outil pour réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre (GES), objectif envers lequel le Gouvernement du Québec s'est pourtant engagé, n'a pas su convaincre le Ministre des Transports (Vaillancourt, 2004, p. A-6). Il n'y a donc pas d'indications claires quant à savoir si le gouvernement provincial va prendre des mesures concrètes en matière de transport en commun (financement, développement, etc.). Les déclarations ministérielles faites jusqu'à ce jour indiquent plutôt le contraire.

Le Canada est le seul pays du G7 où il n'y a pas d'investissement direct de sommes considérables dans le transport en commun de la part du Gouvernement fédéral.¹⁸ Pourtant, c'est le Gouvernement fédéral qui dispose de la capacité économique d'assurer au transport en commun un financement adéquat. L'ACTU évalue que les transports collectifs permettent pourtant au Canada d'économiser entre 5 et 6 milliards de dollars en coûts sociaux, ce qui dépasse nettement l'investissements net actuel de 2,1 milliards des gouvernements provinciaux et municipaux (ACTU, 2001a, p. 4).

À l'heure actuelle, les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun sont assurés par les gouvernements provinciaux (53 % en Colombie-Britannique, 40 % au Manitoba et 1 % au Québec). Pour ce qui est des coûts d'immobilisation, ils sont assurés par les gouvernements provinciaux (80 % en Colombie-Britannique, 62 % au Manitoba et 78 % au Québec). Les villes doivent donc contribuer aux coûts d'exploitation des sociétés de transport (47 % en Colombie-Britannique, 60 % au Manitoba et 99 % au Québec). Pour leur parts, les coûts d'immobilisation assurés par les villes sont évalués à 20 % en Colombie-Britannique, à 38 % au Manitoba et à 22 % au Québec (Vivre en Ville, 2003).

Entre 1992 et 2001, le coût moyen du passage a connu une augmentation de plus de 40 % au Canada, alors que le coût de la vie (inflation) a augmenté de moins de 20 % (ACTU, 2001d, p. 3). Ces hausses de tarifs peuvent être associées à une diminution du financement public pour le transport en commun. Depuis 1990, la part du gouvernement du Québec dans le financement du transport en commun a diminué de 76 %. Cette diminution du financement de la part du Gouvernement provincial a eu pour résultat d'accroître la part assurée par les usagers et les municipalités, ce qui ne constitue guère un incitatif à l'utilisation du transport en commun. Au cours de cette période, la part assurée par les usagers a augmenté de 62 % et celle de la Ville de Québec, de 135 % (Ville de Québec, 2003, p.7).

¹⁸ Le gouvernement fédéral des États-Unis a adopté un programme pluriannuel d'investissement dans le transport en commun (ISTEA 21) qui permettra de consacrer jusqu'à 7 milliards de dollars US par année pour aider les États et les municipalités à financer le transport en commun. Le Gouvernement fédéral et les États payent 54 % des coûts liés aux immobilisations et 26 % des coûts liés à l'exploitation (pourcentage des coûts du transport en commun). Au Canada, ces sommes se situent respectivement à 11 % et à 5 % (ACTU, 2001a, p. 2)

L'évolution du coût du titre adulte du Réseau de transport de la Capitale

Année	Coût (\$)
2000	54,00\$
2001	58,60\$
2002	58,60\$
2003	59,90\$
2004	62,15\$

(Source : Réseau de transport de la Capitale).

Une étude réalisée en 1996 par la Société de transport de Montréal (STM) révèle qu'une hausse des tarifs de 60 %, qui ferait passer le coût mensuel de 45 \$ à 72 \$ générerait 90 millions de dollars en revenus, mais ferait chuter l'achalandage d'environ 15 %. Cette baisse de l'achalandage entraînerait des coûts additionnels de 150 millions de dollars pour la société montréalaise (Société de Transport de Montréal). D'autres études soulignent également qu'une augmentation des tarifs et une diminution du financement public entraîne une baisse de l'achalandage.¹⁹

EN BREF :

Le transport en commun versus l'industrie automobile :

Chaque année, l'industrie automobile – fabricants, concessionnaires, détaillants de pneus et pétrolières - dépense un milliard de dollars en publicité, au Québec, soit l'équivalent du budget total de toutes les sociétés de transport en commun de la province. Le transport en commun fait face à une crise financière, malgré le fait que l'achalandage augmente d'années en année. Les gouvernements précédent et actuel, tant à Ottawa qu'à Québec, ont refusé de souscrire aux demandes de financement des Sociétés de Transport en commun, tandis qu'ils continuent d'injecter des millions dans le développement routier. En 1999, pour chaque investissement de 1\$ investie dans le transport en commun, 3,86\$ ont été dépenser dans les infrastructures routières. L'Etat se fait donc le complice de l'industrie de l'automobile qui engrange d'énormes profits alors que la société, par l'entremise de l'Etat continue de s'endetter. L'ACTU évalue que les transports collectifs permettent au Canada d'économiser entre 5 et 6 milliards de dollars en coûts sociaux, ce qui dépasse nettement l'investissement des gouvernements provinciaux et municipaux.. Le Canada est le seul pays du G7 ou il n'y a pas d'investissement direct de sommes considérables dans le transport en commun de la part du Gouvernement fédéral, qui dispose pourtant de la capacité économique d'assurer au t.c. un financement adéquat, entre autre parce qu'il reçoit les taxes d'assise sur l'essence. On remarque une hausse de 40% du coût moyen de passage entre 1992 et 2001, qui peut être associée à une diminution du financement public du t.c. Depuis 1990, le gouvernement du Québec a diminuer son financement de 76%, ce qui accroît directement la part assurée par les usagers et les municipalités. Est-ce que l'ensembles de ces éléments constituent des mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif ?

L'Etat, complice des grandes pétrolières...

Il y a plusieurs moyens de financer le transport en commun, mais aucun gouvernement ne semble avoir le courage de prendre des mesures progressistes qui iraient dans ce sens. Un autre des moyens invoqué serait d'imposer aux automobilistes le coût réel de leur choix par des mesures directes (nouvelles taxes sur l'essence, l'achat de véhicules, de pneus, etc.). Indirectement, le développement du transport en commun permettrait de réduire les

¹⁹ À Montréal, la proportion des déplacements en transport en commun est passée de 35% à 26% de 1987 à 1998. Au cours de la même période, le financement de l'actuelle STM par le gouvernement provincial a diminué de 120 millions de dollars. Les municipalités ont augmenté leur financement de 100 millions, ce qui a créé un déficit de 20 millions sur une période de dix ans (Fortin, 2002, p. 2).

dépenses publiques liées à l'entretien du réseau routier, à la santé humaine et à l'environnement.

Le sous-financement du transport en commun et de modes de transport autres que l'automobile remet en question la possibilité individuelle et collective de choisir son mode de déplacement. Nous sommes donc confrontés à un choix de société : soit on augmente le financement du transport en commun dans le but d'aider à résoudre les problèmes de pollution atmosphérique et de l'étalement urbain sur les écosystèmes ou bien on demeure dans le cycle destructeur du *laisser-faire* que nous impose le libéralisme économique.

Il est venu le temps où ceux qui tirent des profits considérables du complexe industriel destructeur incarné par l'automobile soient redevables envers les citoyenNEs. Avec l'achat de voitures et de combustibles fossiles produits à l'étranger, nous faisons collectivement « sortir » du Québec plus de 20 milliards de dollars par année. Sur les 47,5 milliards de dollars dépensés en 2002 au Québec dans le secteur automobile, 21,4 milliards de dollars, soit 45 % du montant total, se sont volatilisés à l'extérieur de la province (Bergeron, 2003a, p. xii). En ce sens, le développement autoroutier reposant sur l'utilisation intensive de l'automobile contribue de manière importante aux flux de capitaux. Avec la libéralisation des marchés financiers, nos gouvernements ont de moins en moins de pouvoirs de réglementation et de taxation à l'endroit des multinationales. La globalisation du capitalisme est en train de créer un vaste *no man's land* politico-juridique, un espace au sein duquel la représentation et le pouvoir des citoyenNEs et éluEs est pratiquement nul.

La dépendance de notre société à l'endroit de l'automobile constitue une source considérable de profits pour le complexe pétrochimique et un endettement au niveau de l'environnement et au plan de la santé humaine pour la collectivité. Les profits réalisés par cette industrie sont la propriété d'un nombre restreint d'individus alors que les coûts sociaux et environnementaux provoqués par son expansion sont collectivisés à l'ensemble de la société. Longtemps connues comme les « sept grandes sœurs », les pétrolières constituent aujourd'hui un puissant oligopole qui a le pouvoir de faire fléchir, de plusieurs façons, les gouvernements. Ces multinationales disposent de puissants lobbys qui militent pour une plus grande libéralisation du commerce; pour le financement public de l'industrie pétrolière (exonérations d'impôts, licences d'exploration et d'exploitation, l'établissement de partenariats public-privé, etc.). En finançant le développement et l'expansion de cette industrie et en permettant la libre-circulation de leur capitaux (fuite de capitaux), l'État demeure complice des grandes pétrolières. La citation, en exergue, de John D. Rockefeller, fondateur de la Standard Oil Corporation, qui est connue aujourd'hui comme la société Exxon-Mobil, reflète bien l'état de la situation actuelle : la position oligopolistique des grandes pétrolières sur le marché mondial n'a rien d'une concurrence, vertu même du libéralisme économique. Avec la nécessité de parvenir à un modèle de développement qui respecte les limites des écosystèmes, pourquoi nos gouvernements aident les pétrolières à prospérer, par l'octroi de subventions, licences d'exploitation, etc., plutôt que d'investir dans des projets de développement et dans des technologies viables?

Au Canada, l'Impériale Esso²⁰ ainsi que Shell Canada²¹ ont réalisé, ensemble, 12,4 milliards de dollars de profits et ont versé 13,3 milliards de dollars à leurs actionnaires,

²⁰ Filiale de Exxon-Mobil, la plus grande société pétrolière américaine.

soit 107% de profits. Ces pétrolières « canadiennes » sont en fait des filiales d'entreprises étrangères et 84,1% des dividendes de l'Impériale ont fui le Canada. Sur les 12,4 milliards de dollars de profits réalisés par les deux pétrolières, 10,7 milliards de dollars ont quitté le pays (Lauzon, 2003, p. 3). Les politiques fiscales du Gouvernement canadien à l'endroit de sociétés pétrolières étrangères contribue à la consolidation d'un puissant cartel, qui cherche d'ailleurs à s'approprier certaines énergies alternatives aux combustibles fossiles. L'exemple de la pétrolière Shell à cet égard est éloquent. Celle-ci a notamment investi dans un projet de récupération de l'énergie provenant de matières organiques en milieu tropical.

La récupération partielle de ces profits astronomiques par des mesures fiscales progressistes ou par la nationalisation pure et simple de la ressource naturelle permettraient de financer de nombreux programmes sociaux (*Ibid*, p. 3), dont le transport en commun, ce qui réduirait d'autant plus notre servitude à l'égard de l'automobile et à l'endroit d'un puissant oligopole qui contrôle l'exploration, la production, le raffinage et la vente au détail des produits pétroliers.

EN BREF...

L'Etat, complice des grandes pétrolières...

Plusieurs moyens existent, dont celui d'imposer aux automobilistes le coût réel de leur choix par des mesures directes (nouvelles taxes sur l'essence, l'achat de véhicules, de pneus, etc.). Indirectement, le développement du transport en commun permettrait de réduire les dépenses publiques liées à l'entretien du réseau routier, à la santé humaine et à l'environnement. Le sous-financement du transport collectif et alternatif remet en question la possibilité de choisir son mode de déplacement. La dépendance de notre société à l'endroit de l'automobile constitue une source considérable de profits pour le complexe pétrochimique, composé de quelques individus, et un endettement collectif pour l'environnement et la santé humaine. L'Etat finance le développement et l'expansion de l'industrie pétrochimique et, en permettant la libre-circulation de leurs capitaux, l'Etat demeure le complice des grandes pétrolières. Sur les 12,4 milliards de dollars de profits réalisés par Shell Canada et Esso en 2003, 10,7 milliards ont quitté le pays. La récupération partielle de ces profits astronomiques par des mesures fiscales progressistes ou par la nationalisation de la ressource permettrait de financer bon nombre de programmes sociaux, dont le transport en commun.

2.3. Les alternatives à l'équation auto-route-banlieue existent!!!!

Par Patrick Bacon et Emilie Dufour

Création d'un fonds Kyoto

Richard Bergeron souligne que la création d'un fonds Kyoto pourrait être financée de maintes façons, sans étrangler davantage le Trésor public des sommes nécessaires aux différents programmes sociaux. Il propose une série de mesures désincitatives à l'utilisation de l'automobile telle qu'un programme de redevances-remises²², l'ajustement des droits d'immatriculation à la consommation en carburant des automobiles et l'introduction d'une taxe sur le stationnement en milieu urbain. De même, ce fonds, qui pourrait aussi se financer par une hausse de la taxe sur les carburants et par le retour des

²¹ Filiale de Royal-Dutch Shell, une société anglo-néerlandaise qui figure parmi les cinq plus grandes pétrolières au monde.

²² C'est une forme de taxe pour les automobilistes.

postes de péage sur les autoroutes, permettrait de recueillir de un à deux milliards de dollars par année. Sur une période de quinze ans, et ce uniquement à Montréal, le fonds Kyoto procurerait un montant totalisant 29 milliards de dollars (Bergeron, 2003b, p.16).

Le Gouvernement fédéral perçoit annuellement plus de 4 milliards de dollars en taxe sur le carburant. Cependant, il a affecté moins de 300 millions de dollars au réseau routier et des sommes minimales ont été accordées pour le transport en commun. En réservant de 2 à 4 cents le litre de la taxe fédérale sur l'essence, on créerait un apport en capitaux se chiffrant entre 1 et 2 milliards de dollars par année, cela aiderait à résoudre les problèmes de transport urbain et à améliorer les réseaux de transport en commun (ACTU, 2001a, p.3).

Taxe sur l'essence en vigueur ailleurs au Canada

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Grande région de Montréal : 1,5 sous/litre- Grande région de Vancouver : 8 sous/litre (10 sous en 2005)- Victoria (CB) : 2,5 sous/litre- Edmonton et Calgary : 5 sous/litre |
|--|

D'autres mesures directes pourraient également être prises par les différents gouvernements afin d'accroître le financement du transport en commun. Ce serait une façon d'imposer une partie du coût réel à ceux et celles qui utilisent l'automobile. Par exemple, 5\$ de plus versés pour l'immatriculation générerait annuellement environ 1,7 million de dollars. La Ville de Québec pourrait également imposer une taxe supplémentaire pour les usagers des espaces de stationnements commerciaux, dont le nombre est évalué à 50 000 unités (une taxe de 10 sous/jour, sur 325 jours = 32,25\$/an, assurerait des revenus de 1,625 million de dollars par année.

Une telle somme pourrait financer la construction de nouveaux modes de transports collectifs, tel train léger sur rail et à améliorer les modes existants.

Mesures pour réduire l'emprise des automobiles sur la zone urbaine

Le débat actuel sur le projet Du Vallon est l'occasion de prendre conscience que des modes de développement alternatifs existent et qu'ils sont viables la communauté métropolitaine de Québec. Des alternatives à la prolifération illimitée d'automobiles en milieu urbain existent pourtant bel et bien et il est possible de renverser la tendance actuelle. Selon les études de l'organisme Vivre en Ville, des villes importantes telles que Portland (Oregon), Annapolis (Maryland), Seattle (Washington) et San Diego (Californie) ont pris de sérieuses mesures pour réduire l'emprise des automobiles sur la zone urbaine. Ces villes ont fermé des routes, interdit la circulation automobile en ville, tout en améliorant la déserte de transports collectifs modernes. Même au pays de l'Oncle Sam, où le culte de l'automobile est omniprésent, des gouvernements locaux ont pris les moyens nécessaires pour renverser la tendance et s'attaquer de front aux problèmes de la pollution atmosphérique et de l'étalement urbain.

Récemment, la Ville de Londres (Grande-Bretagne) a adopté le *Central London Congestion Charging*, une mesure qui « aurait pu coûter très cher politiquement au maire, Ken Livingstone ». Or, l'imposition de cette mesure, qui a créé un cordon de péage sur le quartier central de Londres, est aujourd'hui acclamée par un nombre grandissant de

citoyens. Elle a permis de réduire quotidiennement la présence de 50 000 voitures dans le centre-ville londonien (Carpentier et Porlier, 2003, p.10).

Il est grand temps de remettre en question le mythe que l'équation route-auto-banlieue considéré comme une source de prospérité économique pour une ville et une solution aux problèmes actuels en matière de logement (pénurie) et de transport (congestion routière).

Propositions de la Coalition verte de Montréal

Le Coalition verte de Montréal est un organisme qui milite pour la préservation des espaces verts, ainsi que pour l'amélioration des transports collectifs à Montréal. Elle est un groupe de pression qui a collaboré avec la Ville de Montréal. La Coalition propose la création de transports collectifs mieux intégrés dans le but d'accroître l'efficacité du système ainsi qu'une série de mesures désincitatives à l'utilisation de l'automobile en milieu urbain. Le groupe recommande également la préservation des espaces verts en milieu urbain, notamment pour leurs effets bénéfiques sur l'écosystème.

Voici les propositions de la Coalition verte pour répondre aux problèmes du transport et de la pollution :

- Covoiturage
- Navette d'autobus
- Autobus express
- Voies réservées aux autobus et à ceux et celles qui pratiquent le covoiturage
- Construction de parc-o-bus
- Développement d'un système de train léger sur rail
- Réduire les aires de stationnement dans le centre-ville
- Accroître le coût du stationnement avec l'imposition d'une surtaxe
- Ne plus investir dans la construction de nouvelles routes
- Politique de non-intervention pour les espaces verts

Propositions d'alternatives à Du Vallon

Le projet de développement dans Lebourgneuf associé à la construction du « boulevard » Du Vallon ne règlera pas ces problèmes, mais risque plutôt de les aggraver. Dans la ceinture nord de la ville de Québec, un ménage sur deux possède déjà deux voitures et plus. Un développement résidentiel de faible densité, associé à la construction d'une route pour relier les domiciles aux lieux de travail risque de contribuer à augmenter le nombre de voitures en circulation entre le Nord, le centre-ville et les parcs industriels de la région métropolitaine de Québec.

Actuellement, la ville de Québec est loin de connaître une croissance démographique qui permettrait d'assumer les coûts de projets démesurés. La communauté de Québec ne dispose donc pas de la croissance démographique et économique pour soutenir financièrement de nouveaux projets routiers combinés à des développements résidentiels qui nécessitent d'importantes dépenses pour nos gouvernements, qui sont pourtant obnubilés par le « déficit zéro ». Le projet entraînera notamment de nouvelles dépenses pour la ville en matière d'infrastructures (rues, aqueducs, écoles, bibliothèques, arénas, services d'urgences, etc.), des frais que l'on pourrait éviter en concentrant le

développement là où ces infrastructures existent déjà. Dans l'un des projets résidentiel déjà prévu, celui du secteur Les Méandres, l'aménagement et la construction de maisons sur 295 lots coûtera 9 millions \$ en infrastructures, ce qui représente approximativement une dépense de 30 000\$ par lot pour les contribuables de la ville. Et ce, c'est sans compter sur les conséquences à long terme d'un tel choix. Le malaise causé par nos dépenses énergétiques est évident et les politiciens semblent peu intéressés à panser les plaies, mais plutôt enclins à poursuivre la fuite en avant.

Pourquoi ne pas investir la somme prévue pour du Vallon dans des alternatives viables? Le développement de nouveaux métrobus sur les axes existants (autobus 87 et 60), l'implantation de voies réservées sur les autoroutes Du Vallon et de la Capitale et sur les boulevards Laurentien et Charest permettrait de réduire considérablement la congestion routière. L'amélioration des lignes express ainsi que la construction de parc-o-bus sont d'autres incitatifs en vue d'effectuer un virage vert des modes de transports plus viables, et qui cadrent avec l'objectif de développement durable, ambitieux projet que se sont fixé nos politiciens, sans avoir jusqu'à présent très peu de moyens pour y parvenir.

3. Troisième partie : La conclusion

Aujourd'hui, l'être humain est confronté à un sérieux problème qui a notamment entraîné le déclin de plusieurs civilisations au cours de l'histoire, celui de la déforestation. À l'échelle planétaire, on détruit annuellement dix millions d'hectares de forêts. Les forêts du monde sont désormais en péril et ne représentent plus que 7% de la superficie de la terre. Lieux de biodiversité, elles sont pourtant un facteur qui influencent les climats et l'équilibre de nos écosystèmes (Greenpeace). Dans un tel contexte, il importe de préserver les forêts, peu importe leur dimension géographique. Une forêt en milieu urbain, peu importe sa taille, doit être protégée parce qu'elle est unique en son genre et qu'elle absorbe et transforme une part des polluants atmosphériques et autres qui émanent principalement de la ville.

Le Ministre de l'Environnement, Thomas Mulcair a récemment annoncé l'octroi d'une aide financière de 200 000\$ pour la protection de milieux naturels boisés et humides sur le territoire de la ville de Québec, dans le cadre de la stratégie québécoise sur les aires protégées. L'un des objectifs de cette stratégie est d'accroître la superficie des sites naturels protégés du Québec en encourageant la participation des communautés locales et régionales tout en défrayant 50% des coûts associés à l'élaboration du plan directeur de protection et de mise en valeur des milieux naturels boisés et humides situés sur le territoire de la ville de Québec. (Ministère de l'environnement, avril 2004).

La première partie de notre mémoire tente de dresser le portrait de la mobilisation d'une communauté, composée de groupes, d'associations et d'individus, qui s'organise depuis longue date afin de s'opposer au prolongement destructeur de l'autoroute du Vallon pour plusieurs raisons, dont celle de protéger une des dernières forêts de leur tissu urbanisé. Dans la première ébauche de son plan directeur, la ville de Québec dit vouloir protéger 30% de ses espaces verts, mais elle recense le territoire jusqu'à sa partie privée, non-urbanisée et agricole, hors de portée du milieu de vie de la plupart des citoyens. Derrière ce 30%, seul 1% de nos véritables domaines forestiers urbains font partie du plan de protection de notre ville et malheureusement, la forêt de l'Escarpement n'y figure pas...

L'un des problèmes majeurs posés par la prolifération démesurée de l'automobile associée à une forme d'urbanisme expansionniste, c'est-à-dire qui repousse toujours plus loin les limites de la ville tout en accroissant le volume du transport, même au-delà de la croissance démographique, est la dégradation de l'environnement et la destruction d'écosystèmes importants peu importe leur dimension géographique. Le prolongement de l'autoroute du Vallon va justement favoriser et contribuer à cette problématique, et cet élément doit, selon nous, être pris en considération par les commissaires du BAPE. Le problème de la pollution atmosphérique est d'autant plus important dans la mesure où l'urbanisation démesurée accentue le problème via l'augmentation du volume de transport intra-urbain. Face aux problèmes de transport public, les politiciens nous présentent seulement deux options : continuer de collectiviser le transport privé ou privatiser le transport collectif! Les alternatives à ce modèle de développement urbain existent, seule une véritable volonté politique de changement, qui place le bien commun au centre des décisions, pourra faire en sorte qu'on réalise ensemble un véritable virage *vert* le transport collectif. Comme vous l'avez sûrement constaté, nous nous organisons et nous attendons depuis longtemps qu'il y ait une réflexion sérieuse sur les enjeux profonds qui entourent ce projet...

Écologiquement vôtre,

Patrick Bacon
Suzie Cloutier
Simon Thibaut
Emilie Dufour
Ainsi que plusieurs autres militantEs.

Annexes

De A à J

COURRIER

ÉCRIREZ-NOUS. CE QUE VOUS AIMEZ, CE QUE VOUS N'AIMEZ PAS. VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS ENVOYER VOS COMMENTAIRES PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE À: COURRIER@QC.VOIR.CA. VOIR SE RÉSERVE LE DROIT D'ABRÉGER LES COURRIERS TROP LONGS.

Du Vallon, c'est NON!

Lettre ouverte aux élus de Québec et à la population.

La forêt de l'Escarpement, dernier vestige d'écosystème complet et intact en milieu urbain québécois, est menacée par la construction d'encore plus d'autoroutes à Québec. La Ville de Québec projette des dépenses de 30 millions \$, sans compter les millions du ministère des Transports, pour prolonger vers le nord l'autoroute du Vallon, située dans le secteur Lebourgneuf derrière les Galeries de la Capitale. Ce projet entraînerait la destruction de notre dernière grande forêt urbaine.

D'une dimension comparable à celle des plaines d'Abraham, c'est la dernière érablière à noyer et à tilleul à la limite nordique de son aire de distribution. On y trouve des arbres bicentennaires, des arbres fruitiers, de l'ail des bois (espèce protégée) et deux variétés de champignons observées pour la première fois au Québec. Des oiseaux de proie, des renards, 22 espèces de batraciens et des chevreuils fréquentent le site. Cette forêt vit en équilibre avec le système aquatique de la rivière du Berger, qu'elle abrite et protège.

Saviez-vous que la ville de Québec détient le deuxième rang mondial quant à son ratio kilomètres d'autoroutes par

nombre d'habitants? Les coûts socio-économiques et environnementaux associés à l'utilisation massive et irrationnelle d'automobiles ne sont évidemment pas inclus dans les tables comptables des «gestionneurs» de notre aménagement urbain...

Pourquoi ne pas plutôt investir la même somme prévue pour du Vallon dans l'amélioration de la desserte en transport en commun du secteur, par exemple par l'ajout de deux lignes métrobus (boul. de l'Ornière et boul. Lebourgneuf), de nouveaux terminus, par l'augmentation de la fréquence des parcours actuels et des voies réservées aux autobus, aux taxis et au covoiturage?

Si vous voulez exprimer votre opposition à ce projet, les Amis de la Terre de Québec vous invitent à une journée festive au cœur de la forêt de l'Escarpement, le samedi 17 mai. Rendez-vous à 10 h dans le stationnement du Wal-Mart face aux Galeries de la Capitale. Invitez toutes vos Amis!

Réseau de groupes et individus qui s'opposent au prolongement de l'autoroute du Vallon:

- ABRIBEC - nouvelle humanité fiscale;
- Action pour la protection des forêts du Québec;
- Amis de la Terre de Québec;
- Association étudiante du cégep François-Xavier-Garneau;
- Association forestière du Québec métro;
- Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique;
- Atelier du patrimoine urbain de Montréal;
- Coalition citoyenne;
- Comité de protection de l'environnement de Québec;
- Comité d'environnement de la Côte-de-Beaupré;
- Commission environnement et écologie sociale du Forum social Québec-Chaudière-Appalaches;
- Front Vert;
- Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve;
- Groupe interdisciplinaire de recherche

sur les barrières de l'Université Laval; UniVert Laval; Vivre en Ville.

VATICAN RETRANCHÉ

Au Vatican, on vient de faire grand cas de l'intégration d'un premier élément non blanc chez les gardes suisses - unité d'élite affectée à la protection du pape -, en près de 500 ans d'existence. Il était plus que temps.

Sur cette bonne farce, pourquoi ne pas en profiter pour réviser les conditions d'admission archaïques qui prévalent encore? Ainsi, il est inadmissible et ridicule d'exiger des candidats qu'ils mesurent au moins 1,74 mètre, qu'ils soient célibataires et imberbes. Il y a même quelque chose d'indécemment là-dessous (imberbe, imaginez un peu).

Bien que nous soyons en Europe, au début du XXI^e siècle et du troisième millénaire, il faut se rendre à l'évidence: le Vatican est sur une autre planète.

Sylvio Le Blanc
Montréal

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

L'opposition prend forme

► le Soleil (10 mai 2003)

⑥
10-5-3

ANNE-LOUISE CHAMPAGNE
ALChampagne@lesoleil.com

■ L'opposition au prolongement de l'autoroute du Vallon prend forme. Seize groupes intéressés à l'environnement se dressent contre ce projet dont les libéraux ont fait un engagement électoral. Ils le qualifient de «dépense inutile pour un projet d'une autre époque».

L'impact le plus grave de ce projet sera la destruction de la forêt de l'Escarpement, qui comprend la dernière grande forêt urbaine de Québec. «La richesse que représente cette forêt au cœur d'une ville doit absolument être conservée et protégée pour les générations futures», lit-on dans un communiqué signé par les 16 membres de ce réseau.

Le Parti libéral a fait du prolongement de l'autoroute du Vallon jusqu'au boulevard Bastien un des principaux engagements régionaux.

Pour Émilie Dufour, des Amis de la Terre, «c'est ridicule. Il y a plein d'alternatives (pour désengorger le trafic). Il faudrait plutôt investir le 30 millions \$ prévu dans le transport en commun, et dans l'aménagement des voies réservées...»

Le prolongement de cette route favorisera l'étalement urbain, pas seulement

dans le secteur Lebourgneuf, mais aussi à Saint-Émile, Lac-Saint-Charles, Loretteville et Neuchâtel, estime-t-elle.

Par ailleurs, chaque nouvelle route incite des utilisateurs potentiels du transport en commun à retourner à leur automobile, assurent les signataires du communiqué. Avec des conséquences néfastes sur la qualité de l'air: «Si la première priorité est la santé, pourquoi s'entêter à vouloir polluer la région et diminuer la qualité de vie?»

Le projet est engagé dans un processus qui devrait prendre plusieurs mois. On doit s'attendre aussi à ce que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement tienne des audiences publiques.

Le Réseau de groupes et individus qui s'opposent au prolongement de l'autoroute du Vallon invite la population à une journée dans la forêt de l'Escarpement, le samedi 17 mai.

L'impact le plus grave de ce projet sera la destruction de la forêt de l'Escarpement



1085 avenue de Salaberry, bur. 212,
Québec (Québec) G1R 2V7
Tél.: (418) 524-2744 Téléc.: (418) 524-4946
Courriel: atquebec@clic.net
Site : www.clic.net/~atquebec

B

Pour diffusion immédiate

COMMUNIQUÉ

Non au prolongement de du Vallon L'opposition citoyenne s'élargit...

Québec, le 20 mai 2003 — Plus de 300 personnes sont venues manifester leur opposition au projet du prolongement de l'autoroute du Vallon, lors d'une première action au cœur même de la forêt de l'Escarpement, samedi dernier.

Cette journée festive d'opposition, un 24 heures d'occupation, fut introduite par une marche symbolique au cours de laquelle une cinquantaine de militantEs accrochèrent une grande banderole *SOS Escarpement* à la limite nord de du Vallon, dans le secteur Lebourgneuf.

La première action collective de cette campagne contre le prolongement de du Vallon et pour la préservation intégrale de la forêt de l'Escarpement, s'est d'abord présentée comme une opportunité d'être sensibiliséEs à la richesse d'un tel écosystème, à travers plusieurs activités. Quelques militantEs se sont même suspenduEs aux arbres, grâce à un système de cordage, pour y passer la nuit.

Avec la présence d'un soleil complice et la fraîcheur de la rivière du Berger, ce fut une journée parfaite pour l'observation de chevreuils, d'oiseaux et l'appréciation de la diversité de cette forêt unique. Bref, cette journée fit ressortir la fragilité et l'interdépendance entre les éléments de l'écosystème de cette forêt menacée par un projet dont les impacts sont sous-estimés.

Pour les quelques centaines de militantEs qui ont fait acte de présence lors de cette action, le retrait du projet de prolongement de du Vallon est urgent, pour garantir la protection de cette forêt qui est une nécessité! La Ville de Québec doit absolument inclure la protection de notre seule forêt urbaine dans son plan directeur de protection des forêts et des boisés. De plus, nous sommes complètement insatisfaiTEs de l'annonce par la ville d'un BAPE (Bureau d'audience publique en environnement), prévu pour l'automne prochain. Nous savons qu'à cette étape, ce n'est plus la faisabilité du projet qui sera évaluée, mais bien comment il sera réaliser.

Bref, nous savons très bien que plus de routes signifie plus de congestion à long terme et que les vrais coûts de ce projet sont d'abord qualitatifs et qu'il vont bien au delà de 30 millions de dollars. Des alternatives constructives existent, mais la ville se borne à poursuivre ce modèle de développement des années 1970, qui n'a plus rien à voir avec notre réalité.

- 30 -

Source : Emilie Dufour, pour les AmiEs de la Terre de Québec



D



COMMUNIQUÉ

Stratégie verte au conseil de ville... Aux Arbres!! Non au prolongement de du Vallon!!

Québec, le 3 juin 2003 — Lundi dernier, une vingtaine de citoyenNEs toutEs vêtueS de vert, se sont présentÉs au Conseil de Ville de Québec avec leur *argumentaire de béton* contre le prolongement de du Vallon.

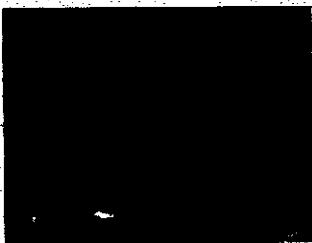
Dans un contexte d'urgence, cette deuxième action contre du Vallon s'est révélée très stratégique, parce que fort embarrassante pour le maire Lallier. Celui-ci ne savait pas trop quoi répondre à la dizaine de questions présentées par de jeunes citoyenNEs conscientEs des impacts irréversibles qu'entraînerait le prolongement de du Vallon sur l'écosystème de la forêt de l'Escarpement.

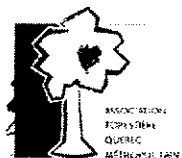
«Nous sommes ici pour prendre parti pour la santé des gens (...) au Conseil de Ville nous en avons assez d'être seulement consulté, nous voulons être écouté (...) Que faudra-t-il faire pour parler plus fort que les vendeurs d'asphalte et de béton, les développeurs de bungalow ou les propriétaire de grandes surfaces?», demanda Renault Blais, citoyen inquiet pour l'avenir de cette forêt. «M. Lallier fut visiblement surpris par la profondeur des arguments présentés et la qualité de la recherche qu'il y avait derrière tout ça», révéla Sébastien St-Onge, jeune citoyen *pour* la préservation de cette rare forêt urbaine. «M. le maire ne semblait pas être au courant que pour chaque augmentation de 10% de la capacité routière, il y a de 5% à 12% plus de congestion routière sur une période variant de 10 à 15 ans. Bref, il n'était pas au courant qu'à long terme, plus de route entraîne plus de congestion», affirma Maxime Bolduc, déçu du peu d'attention que la Ville de Québec accorde à l'analyse des alternatives.

Depuis leur première action (journée festive d'occupation) qui a eu lieu au cœur de la Forêt de l'Escarpement, le 17 mai dernier, ce groupe d'une quarantaine de citoyenNEs ont amassé plus de 800 signatures d'opposition. Depuis le début de cette campagne contre le prolongement de du Vallon, plus d'une vingtaine de groupes s'opposent à ce projet d'une autre époque. Parmi ces groupes, on retrouve le Conseil régional de l'environnement de la Capitale Nationale, L'Union Québécoise pour la Conservation de la Nature, Vivre en Ville, le Club des Ornithologues de Québec, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, la Commission Environnement du Forum social de Québec, l'Association forestière Québec Métropolitain, les AmiEs de la Terre de Québec, le Comité de protection de l'environnement de Québec, plusieurs associations étudiantes de la région, etc.

- 30 -

Source : Emilie Dufour, pour les AmiEs de la Terre de Québec





Commission environnement et
écologie sociale du



COMMUNIQUÉ

Pour diffusion immédiate

Prolonger l'autoroute du Vallon ne réglera pas les problèmes **Le prolongement de l'autoroute du Vallon soulève des enjeux beaucoup plus complexes que ceux avancés par les promoteurs du projet**

Québec, le jeudi 11 mars 2004. Une soirée d'information et de discussion sur le prolongement de l'autoroute du Vallon s'est tenue le 3 mars dernier dans le secteur Lebourgneuf. Plus d'une soixantaine de personnes y ont participé et les éléments présentés en introduction par trois experts ont apporté un nouvel éclairage sur la complexité des enjeux relatifs à ce projet. L'avenir de la forêt urbaine de l'Escarpement a été soulevé, mais c'est l'inefficacité qu'aurait un tel projet routier qui a semblé être le point central des réflexions. En voici un bref résumé.

Selon Marc Boutin, géographe invité qui présentait la problématique de l'étalement urbain à Québec, « le réseau autoroutier surdimensionné de Québec a provoqué un éclatement démographique tel que le transport en commun ne peut desservir adéquatement une partie importante de la région métropolitaine. Le prolongement de l'axe du Vallon viendrait accentuer cette situation. La limite sud de ce prolongement se ferait dans une zone déjà suréquipée en corridors autoroutiers. À sa limite nord, il provoquerait une spéculation et une densification *dans le champ*, soit à 12 km du centre-ville ».

Selon Simon Thibault, biologiste et voisin de la forêt urbaine de l'Escarpement, « un tel projet ne peut être considéré comme une solution écologique et efficace face au problème de congestion routière que l'on connaît actuellement. Plusieurs autres alternatives existent, dont le transport viable, et celles-ci n'auront pas les nombreux impacts environnementaux que ce boulevard urbain entraînerait, tels une fragmentation sans équivoque des habitats, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et surtout, une perte majeure de biodiversité (génétique et biologique) au sein de cet écosystème unique au Québec. Il ne faut pas s'attendre à voir autant d'espèces de fleurs et d'oiseaux une fois ce projet en route... ! »

Selon Pascal Laliberté, chargé de projets pour Vivre en Ville, « les développements prévus dans le secteur sont, dans la grande majorité des cas, de faible densité (maisons unifamiliales avec terrain et stationnement). La plupart des logis auront un stationnement avec de l'espace pour deux véhicules. Avec 1,5 automobile par ménage dans une zone comme Lebourgneuf, les 4 000 logements qu'on prévoit construire amèneront environ 6 000 voitures de plus. L'étude d'impact prévoit aussi une augmentation importante des déplacements en automobile pour le secteur dans les prochaines années. Comment ce type de développement, avec une autoroute comme colonne vertébrale, va-t-il diminuer les problèmes de congestion et de circulation de transit ? ».

Lors de cette assemblée publique, seules deux personnes se sont prononcées en faveur du prolongement de l'axe du Vallon et les représentant(e)s de la Ville de Québec, aussi invité(e)s à participer au débat, brillaient par leur absence.

- 30 -

Sources : Pascal Laliberté, Vivre en Ville (418) 522-0011 poste 223
Émilie Dufour, AmiEs de la Terre de Québec (418) 524-2744

le soleil · p. A7 (04-03-04)

À la recherche de solutions



LE SOLEIL, RAYMOND LAVOIE

La prolongation de l'autoroute du Vallon, malgré sa transformation en boulevard urbain, continue d'alimenter les passions. Une cinquantaine de citoyens, rassemblés par les Ami(e)s de la Terre, ont exploré diverses avenues de solutions lors d'une rencontre, hier, au centre récréatif Michel-Labadie, sur l'avenue Chauveau. Le géographe Marc Boutin (ci-dessus) leur a parlé du contexte global de l'étalement et de l'aménagement urbain à Québec, tandis que le biologiste Simon Thibault, voisin de la forêt de l'Escarpement, a tenu un exposé sur les impacts environnementaux d'un tel projet. La table ronde s'est terminée par des propositions de solutions soumises par Pascal Laliberté, de Vivre en ville.

NOUVELLE CHASSE DU TRÉSOR AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

**UNE ALLIANCE DE GROUPES DE MONTRÉAL, QUÉBEC ET GATINEAU
DEMANDE L'ABANDON DE TROIS PROJETS AUTOROUTIERS DÉPASSÉS,
NÉFASTES AU CŒUR DE LEURS VILLES.**

Montréal, Québec et Gatineau, le 6 juin 2003- Alors que le ministère des Transports du Québec (MTQ) doit effectuer des compressions de 200 millions \$, des groupes de citoyens de Montréal, Québec et Gatineau unissent leurs voix pour demander au gouvernement du Québec d'abandonner pour 350 millions \$ de projets autoroutiers situés au coeur de leurs villes.

Préoccupés par le développement durable et l'équité en milieux urbains, les trois groupes estiment que le gouvernement du Québec, de concert avec les municipalités, devrait investir dans la revitalisation urbaine des terrains expropriés et la protection des espaces verts, plutôt que de relancer des projets autoroutiers dévastateurs pour ces milieux densément habités.

Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve / GRU HM, les Ami(e)s de la terre et l'Association des résidents et résidentes du quartier Wright s'opposent fermement à trois projets d'autoroutes du ministère des Transports du Québec. Respectivement : la construction de la Ville-Marie à Montréal, le prolongement du Vallon à Québec et l'achèvement de McConnell-Laramée à Gatineau.

Philippe Côté du GRU HM, juge : « après 30 ans de ruines, l'abandon complet de l'autoroute Ville-Marie demeure l'unique solution pour l'aménagement durable des quartiers touchés, tout en améliorant la santé des résidents. Maintenant, l'enjeu n'est plus d'achever le réseau autoroutier des années 60, mais de le revoir dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal. » Philippe Côté précise que d'ici 2010 « le vieux réseau autoroutier de Montréal sera refait à l'identique à des coûts astronomiques, tandis que la conservation du patrimoine en transport public va nécessiter autant d'investissements gouvernementaux, surtout le métro qui date des années 60 ! Avec de telles dépenses en vue, aller de l'avant avec l'autoroute Ville-Marie estimé à 260 millions \$, serait se jeter dans le vide. »

« À Québec, le projet du prolongement de l'autoroute du Vallon est évalué à 30 millions \$, sans compter les coûts externes reliés à la dégradation de la santé, de l'environnement, et à l'étalement urbain qu'engendre un nouveau bout de route » déclare Émilie Dufour des Ami(e)s de la terre. « Le réseau autoroutier de Québec est déjà surdéveloppé et le projet du MTQ détruirait l'écosystème de la forêt de l'Escarpement, notre plus ancienne et notre plus grande forêt en milieu urbain. Un projet qui contribuera à accroître notre dépendance à l'automobile, au détriment du transport public. C'est insensé ! C'est un projet des années 1970, qui n'a plus rien à voir avec notre réalité. Il est temps que le MTQ fasse du ménage dans ses vieux dossiers et que nos villes protègent véritablement notre patrimoine naturel en milieu urbain. À Québec, le plan directeur de protection des boisés et des forêts en milieu urbain, s'engage à protéger 40 sites, dont la plupart n'ont même pas un hectare de superficie, alors que la forêt de l'Escarpement s'étend sur 250 hectares. »

« Dans l'Outaouais, » souligne Stéphane Roberge de l'Association des résidents et résidentes du quartier Wright, « le MTQ s'apprête à dépenser 55 millions \$ pour l'autoroute McConnell-Laramée située à l'extrémité ouest de l'autoroute 50, en fait un projet néfaste pour le centre-ville et le parc de la Gatineau. Selon les études du MTQ, ce projet ne fera que repousser à 2011 - lorsque cette autoroute sera rendue à capacité - des solutions durables comme l'intermodale et le transport en commun. Il y a sûrement des choses plus importantes à faire avec les fonds publics que de détruire un centre-ville, en y déroulant le tapis rouge pour les camions de transit. » Stéphane Roberge ajoute « dans le cas où le gouvernement du Québec voudra procéder sans avoir réellement évalué les impacts et les alternatives devant le BAPE, il est clair qu'un recours juridique, actuellement devant la Cour supérieure, sera réactivé pour faire arrêter la destruction inconsidérée et injustifiée de notre patrimoine. »

- 30 -

Pour de plus amples renseignements, contacter :

Philippe Côté - (514) 523-2500
Courriel : phcote@cam.org
Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve / GRU HM - Montréal
Site : www.gruhm.org

Émilie Dufour - (418) 524-2744
Courriel : atquebec@clic.net
Ami(e)s de la terre - Québec
Site : www.clic.net/~atquebec

Stéphane Roberge - (819) 997-2699
Président, Association des résidents et résidentes du quartier Wright - Gatineau
Site sur le recours juridique en injonction : www.geocities.com/mcconnellaramee
Site sur la problématique du camionnage : www.geocities.com/info_laramee

Source sur les compressions de 200 millions \$ demandés au MTQ : Journal Le Droit, Ottawa-Gatineau, 29 mai 2003, page 5.

G

Communiqué de presse : Parti Vert du Québec
<http://partivertquebec.org/article>

Dénonciation et alternative à l'autoroute du Vallon

Par Stéphane Côté & Janine Beaudoin

Source : http://partivertquebec.org/article.php?id_article=584

Québec - 22 IV 2004 - À l'aube de l'ouverture des audiences publiques en environnement, le Parti vert du Québec tient à offrir son soutien aux citoyens et aux groupes qui s'opposent au prolongement de l'autoroute du Vallon à travers la dernière grande forêt urbaine sise dans la ville de Québec. Pour les Verts, la solution réside dans l'amélioration du transport en commun sur les routes déjà existantes. Le Parti vert du Québec dénonce d'ailleurs l'entêtement des élus libéraux, ceux-ci refusant de tenir compte des solutions avancées afin de satisfaire des intérêts électoralistes à court terme.

Le Parti vert du Québec adhère à l'argumentaire selon lequel il serait plus logique d'investir les 30 millions prévus pour prolonger l'autoroute dans une véritable amélioration du transport en commun impliquant l'ajout de lignes métrobus, de nouveaux terminus ainsi que de nouvelles voies réservées sur les routes déjà existantes. Cette orientation, résolument tournée vers les années 2000, permettrait d'épargner une forêt de dimension comparable à celle des Plaines d'Abraham et, par le fait même, de sauvegarder des arbres bicentenaires, une rivière, différents oiseaux, des animaux et des plantes, dont certains s'avèrent même des espèces protégées. En plus des bienfaits environnementaux au niveau local, un véritable virage vert privilégiant le transport en commun, le vélo et la marche contribuerait également à atteindre les objectifs afférents au protocole de Kyoto, lesquels impliquent notamment une diminution de la production de gaz à effet de serre.

Le Parti vert du Québec considère qu'il est plus que temps de mettre un terme à l'étalement urbain qui a fait passer la dimension de la ville de Québec de 15 km² qu'elle était en 1960 à 350 km² en 2004. Il faut dénoncer le fait selon lequel la ville de Québec dispose d'un système autoroutier démesuré : le 2^{ème} en Amérique du Nord si on tient compte de la statistique selon laquelle la ville dispose de 20 km d'autoroute par 100 000 habitants (le double de la moyenne des villes d'Amérique du Nord). Les coûts attachés à l'entretien de ce réseau routier disproportionné de même que les coûts de santé émergeant à moyen terme, compte tenu notamment de la piètre qualité de l'air, contribuent de même à discréditer ce projet de construction de route. La prise en considération de la pollution sonore et visuelle afférentes et les coûts reliés à la dépendance à l'automobile représentent encore des faits qui tendent à déconsidérer ce projet.

Dans un contexte où l'industrie automobile investit 1 milliard de dollars par année uniquement en publicité dans la province, tandis que les différentes sociétés de transport disposent de plus ou moins la même somme pour assurer tous les services partout au Québec, un fait ressort : malgré l'immense pouvoir de persuasion des constructeurs automobiles, des citoyens résistent et dénoncent le manque de financement qui contribue au piètre état des services de transport en commun. C'est notamment le cas des résidents de l'arrondissement desservi par l'autoroute du Vallon, ceux-ci identifiant (dans un sondage publié par le quotidien le Soleil) le transport en commun comme représentant le service municipal dont ils restent le moins satisfaits parmi tous.

Enfin, le Parti vert dénonce le discours maintenant privilégié par les promoteurs du projet, notamment par le ministre de la Justice et député de Vanier, Monsieur Marc Bellemare, discours selon lequel le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain à travers la forêt de l'Escarpement serait « une solution écologique » (paru récemment dans le Soleil). Selon le Parti vert, il s'agit davantage pour les promoteurs d'une « solution électoraliste » puisque la construction de ce tronçon de route figurait parmi les promesses électorales du député et de son parti lors des dernières élections provinciales. Le Parti vert enjoint donc le ministre et son gouvernement à aborder la question du prolongement de

l'autoroute du Vallon dans une perspective de long terme qui privilégie un développement écologique de nos villes. Dans le contexte des pays industrialisés, l'amélioration du transport en commun reste au cœur de ce type de développement.

(8-JUIN 2003)

La 4

LES BIAIS DU CARREFOUR

On doit aller de l'avant avec Du Vallon

Alors que les audiences publiques prévues sur le prolongement de Du Vallon approchent - elles sont prévues à l'automne - la grogne des groupes environnementaux est de plus en plus perceptible. Lundi, au conseil municipal, ils étaient plusieurs à essayer de faire valoir leur point de vue. Toutefois, bien que légitimes, force est de constater que leurs arguments ne tiennent pas la route.

Préserver les arbres et la flore du parc, c'est très noble, mais qui a déjà parlé de détruire cette forêt? On veut certes raser un corridor pour y aménager un boulevard urbain, mais ce dernier ne représentera qu'une infime portion du parc. De toute façon, on ne peut pas qualifier le parc de l'Escarpement de forêt sauvage. Totalement enclavé entre des développements résidentiels et commerciaux, il est d'abord et avant tout un parc urbain.

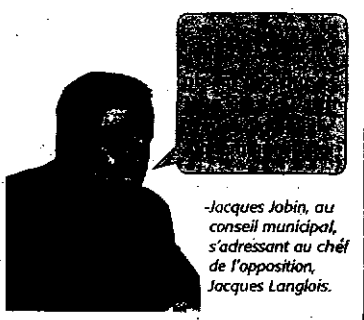
Au-delà des considérations environnementales, il faut également considérer l'aspect sécurité entourant ce prolongement. Présentement, les gens habitant le nord de la ville empruntent L'Ornière, Chauveau, Saint-Jacques et une foule de petites rues résidentielles pour se rendre au bureau. Ils passent très souvent à des vitesses très élevées dans ces secteurs, et ce, à l'heure où les enfants se rendent à l'école. L'aménagement du boulevard urbain Du Vallon permettrait de résoudre cet

engorgement et cette circulation de transit, très peu sécuritaire pour les gens de Neufchâtel et Lebourgneuf.

De plus, en le construisant, on pourrait aménager des voies réservées pour les autobus, ce qui réduirait encore plus la circulation automobile. Présentement, le RTC jongle avec l'idée d'implanter un trajet Métrobus Nord / Sud pour desservir ce secteur de la Ville, mais il faut bien le faire passer quelque part. C'est pratiquement impossible actuellement de le faire, tant les autres axes sont engorgés. Un jour ou l'autre, il faudra trouver une solution et la plus simple et la plus logique demeure encore de prolonger Du Vallon.

Rédamé depuis 25 ans, ce projet semble enfin sur le point de se réaliser. Autant les conseillers municipaux du secteur que le député Marc Bellemare ont la volonté d'aller de l'avant dans ce dossier. Les défenseurs du parc de l'Escarpement disent avoir une pétition de plus de 300 noms de gens opposés au projet. De l'autre côté, la Ville en a une de plus de 10 000 noms. Le calcul est assez facile à faire. Ceux qui veulent se promener dans la nature, la vraie, pourront toujours aller dans la vallée de la Jacques-Cartier. Sinon, le parc Chauveau ne sera pas très loin.

JEAN LAROCHE



-Jacques Jobin, au conseil municipal, s'adressant au ché de l'opposition, Jacques Langlois.

CHIFFRE À L'APPUI

vol 9 no 39 (15 juin 03)

La 4

COURRIER DU LECTEUR

Non au prolongement de Du Vallon : des arguments de béton

(Réponse au billet de Jean LaRoche, paru en page 4 du Carrefour du 8 juin)

Alors que la Ville de Québec annonce des audiences publiques sur le prolongement de Du Vallon pour l'automne, un corridor de coupe d'une largeur de deux mètres traverse déjà la forêt de l'Escarpement. Avant même que le débat ait lieu, le projet est en route...

C'est avoir des œillères que de croire que ce projet n'implique que la triste mort de quelques arbres. C'est tout un écosystème qui risque de subir ce manque de profondeur d'analyse. On compte dans la forêt de l'Escarpement 80 espèces d'oiseaux et 14 d'amphibiens, une vingtaine de chevreuils, des grands Ducs, des renards, une flore diversifiée, une des rares rivières pures de Québec, etc.

C'est manquer de rigueur que de continuer de croire que la construction d'un bout de route est la solution aux problèmes de congestion. Bien au contraire, de nombreuses études prouvent que pour chaque augmentation de 10% de la capacité routière, il y a de 5 à 12% plus de congestion routière sur une période variant de 10 à 15 ans. Donc, plus de routes entraînent plus de congestion.

Selon les promoteurs du projet, un boulevard urbain est beaucoup moins dommageable qu'une autoroute. Au contraire, construire un boulevard

urbain, c'est donner le feu vert à toute une variété de constructions inutiles dans le secteur qui entoure le nouveau tronçon. C'est donc s'engager à détruire à petit feu la forêt de l'Escarpement.

Dès maintenant, on pourrait investir les 30 millions de dollars prévus pour le projet, dans des alternatives écologistes: l'amélioration de la desserte de transport en commun, l'ajout de stationnements incitatifs, de voies réservées au transport en commun, de mesures d'atténuation de la circulation réduisant les impacts de la circulation de transit et augmentant la sécurité des résidents du Mesnil et des Méandres.

Poursuivre Du Vallon, c'est encourager notre dépendance à l'automobile et au pétrole, prendre position contre la santé humaine et environnementale, aller à l'encontre des objectifs du protocole de Kyoto, poursuivre un modèle de développement dépassé, faire fi de l'opposition citoyenne qui s'élargit de plus en plus (800 signataires en trois semaines de campagnes), exclure de l'analyse l'expertise des 20 groupes qui s'opposent à ce projet.

EMILIE DUFOR,
AMI(E)S DE LA TERRE DE QUÉBEC



-Jean-Paul L'Allier, dans le Journal de Québec, à propos de la signature d'un pacte d'amitié entre Québec et Paris.

CHIFFRE À L'APPUI

Si vous voulez réagir à cette opinion, envoyez-nous votre texte à carrefour@webnet.qc.ca

La 4

(15-01-2004)

LES « BIAIS » DU CARREFOUR

Une consultation biaisée

Réponse à la lettre de Claudine Martineau, parue la semaine dernière. C'est dans l'espoir d'échanger avec les privilégiés voisins de notre forêt urbaine unique et pour débattre des enjeux relatifs au projet du Vallon, que nous avons participé à la consultation publique du 27 octobre dernier. Par contre, nous fûmes contraints de constater que peu de gens étaient sensibilisés aux dangers pesant sur la forêt et que la quasi totalité des participants attendaient patiemment ce tronçon de route. L'accueil chaleureux du comité pro-du Vallon, qui distribuait un autocollant « DU VALLON JE TE VEUX!!!! » était révélateur de l'ambiance qui régnait lors de cette rencontre. À peu près tout le monde était étiqueté, même les animateurs. Vive la neutralité! Qui étaient donc les véritables organisateurs de l'événement? La Ville de Québec ou le comité pro du Vallon?

Dans l'atelier auquel je participais, l'animateur a proposé un tour de table où chacun était invité à exprimer son opinion sur le projet. Chaque participant avait un maximum de 8 minutes pour s'exprimer. Dernière à prendre la parole, j'ai basé mon argumentaire sur le fait que la construction d'une autoroute n'est pas la solution aux problèmes de congestion. Des études prouvent que pour chaque augmentation de 10% de la capacité routière, il y a de 5 à 12%

plus de congestion sur une période variant de 10 à 15 ans. Il est aussi incohérent de croire que ce projet n'implique que la coupe de quelques arbres. En fait, c'est tout un écosystème qui sera sacrifié. Déjà, le milieu humide autour du Walmart a été asséché. De plus, un boulevard urbain est davantage dommageable qu'une autoroute, puisqu'il implique toute une variété de constructions inutiles autour du nouveau tronçon. Après 4 minutes, l'animateur m'arrêta, prétextant que Du Vallon n'était pas le seul sujet abordé et que mes idées seront notées au dossier. Malheureusement, ce dernier prit peu de notes sur l'argumentaire des opposants.

Les rencontres d'arrondissements devraient permettre le débat afin de servir le bien commun et non les intérêts particuliers. Sachant que le maire L'Allier est pro-du Vallon, nous ne sommes point étonnés de constater un manque de neutralité de la part de la Ville. Le débat sur l'avenir de notre forêt urbaine doit être centré sur le bien commun et doit s'ouvrir à l'ensemble de la communauté et non seulement à ceux en faveur du projet.

**EMILIE DUFOUR,
LES AMIS DE LA TERRE**

Reagissez à cette opinion ou à tout autre sujet en envoyant votre lettre à l'une des adresses au bas de cette page.

La 4

COURRIER DU LECTEUR

Cessons d'hypothéquer nos espaces verts

Réponse au courrier du lecteur du 15 janvier dernier

Je crois que les arguments de Mme Dufour concernant le prolongement de Du Vallon sont cohérents. Quand cessera ce grignotage des espaces verts? Qu'allons-nous léguer à nos descendants? Une ville farcie d'autoroutes? Plusieurs villes nord américaines sont mieux nanties que nous au chapitre des espaces verts. Bien des gens n'ont pas les moyens d'aller à Duchesnay faire de la marche dans les bois.

Je suis un usager régulier du parc de l'Escarpement. J'y pratique la marche, le jogging et le vélo. J'y côtoie une foule de gens. Je suis aussi un usager régulier de l'autoroute Du Vallon en automobile et j'en sais long sur les engorgements des boulevards Saint-Jacques à l'ouest et Saint-Joseph à l'est.

Construire une telle autoroute à travers le parc ne fera que retarder l'échéance de nouveaux engorgements, phénomène créé par le refus des automobilistes de faire du co-voiturage et d'utiliser l'autobus. Je crois donc que les sommes associées à la construction de cette autoroute le seront à tort en créant un dommage irréversible à notre environnement.

**BERNARD RIEDL,
PROFESSEUR À LA FACULTÉ DE FORESTERIE
ET DE GÉOMATIQUE, UNIVERSITÉ LAVAL**



Pour diffusion immédiate

COMMUNIQUÉ

Les AmiEs de la Terre de Québec exigent que le plan d'urbanisme de la ville de Québec soit revu et corrigé en fonction des coûts socio-économiques et environnementaux réels entraînés par le modèle de développement de la ville centré sur l'autoroute et l'automobile depuis 1960.

Québec, le 19 février 2004 – Se terminait hier les audiences publiques sur l'avenir du transport en commun, organisées par la ville de Québec. Les AmiEs de la Terre de Québec (ATQ) ont présenté leur mémoire considérant que les aspects socio-économiques et environnementaux sont essentiels à la planification d'un aménagement intégré du territoire, qui s'inscrit *vert* la réduction des GES, en commençant d'abord par la préservation des rares et derniers espaces verts de notre région, comme la forêt de l'Escarpement, menacée par le prolongement de l'axe Du Vallon.

Les coûts reliés à ce modèle autoroutier inapproprié s'observent sur la santé humaine, environnementale et la santé économique de notre ville. Malgré les objectifs louables des éluEs de limiter l'étalement urbain, on construit encore de nouvelles routes (ex : Du Vallon) sans se soucier qu'à long terme, plus de routes entraîne plus de congestion et qu'on incite ainsi les gens à s'installer plus loin. Actuellement, Québec est étalée comme si elle comptait 3 millions d'habitantEs, alors que la population n'atteint même pas le million.

Considérant que le parc automobile ne cesse de s'accroître, que les problèmes de santé et de congestion s'aggravent à Québec, nous affirmons que le transport en commun représente un investissement, et non une dépense. En investissant dans le transport en commun, on réduirait notamment les dépenses liées à la construction de nouveaux stationnements, à l'entretien des infrastructures routières, et à celles entraînés par les nouvelles infrastructures civiles (égouts, réseaux, écoles, etc) reliées à l'étalement urbain, qui sont de plus en plus grandes et assumées par l'ensemble de la collectivité. On réduirait aussi les dépenses liées aux soins de santé humaine et environnementale, occasionnées par la pollution.

C'est pourquoi nous considérons que la Ville de Québec doit mettre en place des mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun et non à l'automobile, afin d'être cohérente avec l'ensemble de ses objectifs. Il faut rétablir un équilibre entre l'automobiliste, actuellement privilégié, et le reste des citoyenNEs, qui assument les coûts socio-économiques et environnementaux de la politique de la ville en matière d'urbanisme, malgré eux et elles.

-30-

Source : Emilie Dufour (418) 524-2744 (atquebec@clic.net)

Avissez-nous et nous vous ferons parvenir notre mémoire avec plaisir!

BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2001a). *Investir dans le transport en commun : Le Canada à la croisée des chemins*. Exposé analytique no. 1, Toronto, ACTU, 4 p., <http://209.167.103.78/pdf/FrenchIssuePaper1.pdf>.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2001b). *Investir dans le transport en commun : la voie vers une meilleure santé*. Exposé analytique no. 2., Toronto, ACTU, 4 p., <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper2FR.PDF>.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2001c). *Investir dans le transport en commun et la qualité de vie : Pour de meilleures collectivités*. Exposé analytique no. 3., Toronto, 4 p., <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper3FR.PDF>.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2001d). *Profil de l'industrie du transport en commun*. Exposé analytique no. 4., Toronto, ACTU, 4 p., <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper4FR.PDF>.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2001e). *Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada*. Exposé analytique no. 5. Toronto, ACTU, 4 p., <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper5FR.PDF>.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2001f). *Un meilleur accès par la mobilité : Les progrès du transport collectif*. Exposé analytique no. 6. Toronto, ACTU, 4 p., <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper6FR.PDF>.

BERGERON, Richard (1999). *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*. Québec, Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 146 p.

BERGERON, Richard (2000). *Le livre noir de l'automobile*. Montréal, Éditions Hypothèse, 437 p.

BERGERON, Richard (2003a). *L'économie automobile au Québec*. Montréal, Éditions Hypothèse, 69 p.

BERGERON, Richard (2003b). « L'économie automobile au Québec », *Envûle*, vol. 5, no.2, décembre 2003, p. 16.

BACON, P. et DUFOUR, É. (2004), « L'avenir du transport en commun à Québec », *Mémoire des AmiEs de la Terre de Québec présenté à la ville de Québec lors des consultations publiques*, 11 février 2004.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2004), « Communiqué. Sur la période d'information et de consultation publiques. Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec », www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du_vallon/communiques/27-01-04. Page lue le 26 février 2004.

- BUECHLER, Steven (2000), « Social Movement Theory : A Sociology of Knowledge Analysis », in *Social Movements In Advanced Capitalism*, New York, Oxford University Press, pp. 19-57
- CARPENTIER, Louis et PORLIER, André (2003), « L'exemple musclé de Londres! », *Envie*, vol. 5, no.2, décembre 2003, p. 10.
- CENTRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN (CDEU) (1997), *Plan directeur Lebourgneuf*, janvier 1997.
- COMITÉ de PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE QUÉBEC (COPREQ) (2003), « Quelques réflexions sur l'application du traité de Kyoto au Québec », *Mémoire présenté aux audiences publiques de la Commission permanente des transports et de l'environnement*, 6 février 2003.
- EUROPEAN LOCAL TRANSPORT INFORMATION SERVICE (2003). *Socio-economic effects of transport*. Bristol, ELTIS. <http://www.eltis.org/en/conceptc.htm>.
- FORTIN, Luc (2001). « Changements climatiques et risques pour la santé : une première conférence canadienne », *BISE*, vol. 12, no. 6, novembre-décembre 2001, pp. 1-4.
- FORTIN, Willem (2002). « Plus de fric dans le transport public! ». Document de travail du CRUTEC-TTA, 2002, 4 p.
- GOVERNEMENT DU CANADA (1995). *L'automobile et... la pollution atmosphérique*, Ottawa, Environnement Canada.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2000). *Québec Action Plan on climate change : 2000-2002*.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC Gouvernement du Québec (2003). *Programme national de santé publique : 2003-2012*. Québec, 126 p.
- GROUPE HBA – Experts-conseils (2003), *Études d'impact sur l'environnement. Prolongement de l'axe du Vallon. M.T.Q. - Ville de Québec*, février 2003.
- LAJOIE, Pierre (1998). « Pollution de l'air reliée au transport en milieu urbain: impacts sur la santé et la population ». In Lajoie, Pierre et Levallois, Patrick (dir.) *Pollution atmosphérique et champs électromagnétiques*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 266 p.
- LALIBERTÉ, Pascal (2002), « Prolongement de l'autoroute du Vallon. Une dépense inutile pour un projet d'une autre époque. » *Le Bulletin d'information du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale-Nationale*, vol. 6, no 3, mai 2002.
- LAST, John et al. (1999). *À couper le souffle: Les effets de la pollution atmosphérique et des changements climatiques sur la santé*. Vancouver, Fondation David Suzuki, 51 p.
- LAUZON, Léo-Paul (2003). « La compagnie pétrolière impériale Ltée (ESSO) et Shell Canada Ltée », *Analyse socio-économiques des deux plus grandes pétrolières*

canadiennes intégrées à contrôle étranger de la Chaires d'études socio-économiques de l'UQAM, janvier 2003, 50 p.

QUEBEC URBAIN, 01-02-2004, *L'urbanisme de la ville en version carnet*, <http://www.quebecurbain.qc.ca/2004/01/15.html>, pages lues le 17 mai 2004.

REEVES, Hubert (2003), *Mal de Terre*, Paris, Éditions du Seuil, 261 p.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (2003). *Le transport collectif à Québec : Pour une qualité de vie améliorée*. Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013. Québec, 22 p.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. «Impact majeur d'un transfert de 15% des déplacements vers l'auto!». <http://www.stm.info/en-bref/fiches/c11.pdf>.

THIBAUT, Simon (2004), *Conférence donnée dans le cadre de l'activité « Prolonger l'autoroute du Vallon ? »*, organisée par le AmiEs de la Terre de Québec qui s'est tenue le 3 mars 2004.

VILLE DE QUÉBEC (2004a), *Lebourgneuf. Quelques chiffres et Neufchâtel, quelques chiffres*, www.ville.quebec.qc.ca/fr/ma_ville/quartiers/. Pages lues le 2 mars 2004.

VILLE DE QUÉBEC (2004b), *Arrondissement Les Rivières*, www.ville.quebec.qc.ca/fr/ma_ville/chiffres2.shtml, page lue le 2 mars 2004.

VILLE DE QUÉBEC (2003). *Réflexion sur l'avenir du transport en commun à Québec*. Document de réflexion. Québec, Ville de Québec, 15 p.

VIVRE EN VILLE (2004), *Conférence donnée dans le cadre de l'activité « Prolonger l'autoroute du Vallon? »*, organisé par les AmiEs de la Terre de Québec qui s'est tenue le 3 mars 2003.

Articles de journaux

BACON, Patrick et al. (2004), « Du Vallon, un projet environnemental : le comble de l'absurde! », *Droit de parole*, vol. 31, no. 1, janvier 2004, p. 6.

BOUTIN, Marc (2004), « Un réseau « structurant » : ça mange quoi en hiver ? », *Droit de parole*, vol. 31, no 1, janvier 2004, p. 5.

BOIVIN, Simon et Anne-Louise CHAMPAGNE, « En route pour des audiences du BAPE », *Le Soleil*, 28 janvier 2004.

BOILARD, Christiane (2003), « Une autoroute du Vallon écologique », *Le Soleil*, 7 octobre 2003.

BOURQUE, François (1997), « Le prolongement de Du Vallon : une priorité pour la ville de Québec », *Le Journal de Québec*, 15 août 1997, p. 23.

- BUSSIÈRE, Katia (2001), « Détruire un boisé, c'est vraiment dommage », *Journal de Québec*, 24 juillet 2001.
- CAOUPETTE, Marie (1998), « Prolonger l'autoroute du Vallon demeure l'enjeu des candidats du PQ et du PLQ », *Le Soleil*, 12 novembre 1998, p. A-11.
- CHAMPAGNE, Anne-Louise (2004), « Du Vallon, boulevard urbain, une solution écologique », *Le Soleil*, 31 janvier 2004.
- CHOUINARD, Tommy (2004), « Feu vert au privé dans les transports en commun », *Le Devoir*, 30 janvier 2004, p. A-1.
- DUFOUR, Émilie (2004), « Une consultation biaisée », *Le Carrefour de Québec*, 29 janvier 2004, p. 4.
- DUMAS, Hugo (1997), « Unis pour Du Vallon. Députés et Ville de Québec tenteront de mettre le projet sur la voie rapide », *Le Soleil*, 22 septembre 1997.
- FLEURY, Robert (2000), « 350 millions \$ en cinq ans », *Le Soleil*, 7 avril 2000, p. A-1.
- FLEURY, Robert (2001), « Prolongement de Du Vallon. Des résidents n'en veulent pas... », *Le Soleil*, 1er février 2001.
- FRANCOEUR, Louis-Gilles (2003), « Créer un Fonds Kyoto pour les transports en commun », *Le Devoir*, 19 novembre 2003, p. A-1.
- HOULE, Nicolas (2004), « Un tracé qui assurerait la protection du boisé », *Le Soleil*, 1er mars 2004, p. A-6.
- LAROCHE, Jean (2001), « Étude environnementale pour Du Vallon », *Le Carrefour de Québec*, 27 octobre 2001.
- LAUZON, Léo-Paul (2003), « Dossier pétrolières : Comment nous payons les étrangers pour accéder à nos propres ressources », *Le Taon dans la cité*, no 26, mars 2003, pp. 3-6.
- MARTINEAU, Claudine (2003), « Plaidoyer en faveur de Du Vallon », *Le Carrefour de Québec*, 23 octobre 2003.
- MATHIEU, Isabelle (2001), « La ville ignore les écologistes », *Le Soleil*, 27 juillet 2001.
- MOREAULT, Éric (2003), « Le meilleur scénario. Le développement du quartier Lebourgneuf ne pourra se faire autrement, conclut le rapport de HBA », *Le Soleil*, 25 mars 2003.
- NOLAND, Robert B. et LEWISON, Lem (2000) *Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental policy. European transport Conference 2000*, 40 p. http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effects.pdf.
- PICARD, Claude (2002), « Toute une ville condamnée à souffrir », *Le Soleil*, 10 juillet 2002.

POIRIER, Denis (2003), « Du Vallon sur le bord de nos piscines ! », *Le Carrefour de Québec*, 30 mars 2003.

PROVENCHER, Normand (2003), « Boisé en péril », *Le Soleil*, 21 juin 2003, p. A-5.

REID, Jancimon (2002), « Le projet de construction toujours à l'étude », *L'Actuel*, 11 août 2002.

RODRIGUE, Patrick (1998), « Prolongement de l'autoroute Du Vallon. Pétition de 14 000 noms », *Le Carrefour de Québec*, 25 octobre 1998, p. 5.

ROUTHIER, Benoît (1994), « Une priorité non prioritaire », *Le Soleil*, 16 juin 1994.

ST-HILAIRE, Josée (2000), « Le prolongement de Du Vallon figure dans les plans du gouvernement », *Le Carrefour de Québec*, 15 avril 2000, p. 1.

SAINT-PIERRE, Annie (2004), « Pour retaper routes et égouts, il faudrait 1,1 milliards pendant 15 ans », *Journal de Québec*, jeudi 22 janvier 2004, p. 15.

TANGUAY, Louis (2004), « Pas besoin de détruire le parc de l'Escarpement », *Le Soleil*, 20 janvier 2004.

THIBAUT, Simon (2003), « Le transport en commun avant Du Vallon », *Le Carrefour de Québec*, 18 décembre 2003.

VAILLANCOURT, Claude (2004), « Financement des sociétés de transport en commun : Le Président du RTC déçu par le ministre Marcoux ». *Le Soleil*, jeudi 29 janvier 2004, p. A-6.