

Québec, le 26 mai 2004

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

**Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le  
ministère des Transports et la Ville de Québec**

Monsieur le Président,  
Mesdames les Commissaires,

Je me nomme Pierre Daviau. J'habite ma résidence de la rue d'Argenteuil de Neufchâtel-Est depuis 1967.

Je joins à la présente trois documents qui proviennent du **Groupe d'action du prolongement de l'autoroute du Vallon**.

**1. ► Exposé sur l'urgence et la nécessité de prolonger l'autoroute du Vallon de 4,4 kilomètres seulement.**

Cet exposé, préparé par monsieur Bruno Deshaies, est daté du 30 octobre 1991. Résidant maintenant à Montréal, monsieur Deshaies détient un D. ès. L. Historien et analyste politique, il est aussi expert en méthodologie.

À titre de complément à l'Exposé précédent, je joins les deux pièces suivantes :

**2. Pour les autoroutes, oui ! Mais à certaines conditions !**

Ce texte a été préparé par madame Caroline Beaulieu, à l'époque étudiante, le 27 octobre 1991. Vous en prendrez connaissance lors de la présentation de son mémoire personnel.

<sup>1</sup> Le masculin est utilisé afin d'alléger le texte.

**3. Lettre adressée à monsieur Lawrence Cannon, député de La Peltrie (notre comté de ce temps) et ministre des Communications.**

Cette lettre, signée par messieurs Bruno Deshaies et Guy Ruel (Directeur de la Caisse populaire de Neufchâtel), est datée du 17 décembre 1991.

Veillez noter que ce « Groupe d'action » a été le premier mouvement en faveur de du Vallon organisé par les citoyens. Sa première réunion a eu lieu le 7 novembre 1988.

La Commission s'interroge certainement sur la pertinence de documents « vieux » de plus de 10 ans. Elle doit se demander ce qui motive l'auteur de cette lettre, ancien membre du **Groupe d'action du prolongement de l'autoroute du Vallon**, à se présenter devant elle.

Monsieur le Président et mesdames les Commissaires, trois raisons principales motivent ma participation à ces audiences. Malgré la modification des structures municipales et du transport en commun, création d'une nouvelle Ville de Québec fusionnée et la CTCUQ devenant le RTC, peu de choses ont changées depuis plus de dix ans. Voici ces raisons :

**1) L'accès à notre quartier s'est dégradé.**

En effet, la circulation automobile a augmenté de beaucoup. De plus, malgré l'élargissement à quatre voies du boulevard Saint-Joseph, la circulation est congestionnée aux heures de pointe. Qu'un accident se produise comme cela est arrivé dernièrement, alors qu'un camion-remorque a déversé son chargement sur l'autoroute Laurentienne bloquant les deux voies, tout notre secteur est paralysé. Pas moyen de trouver une route d'évitement; les boulevards Bastien, Saint-Joseph, Chauveau, Saint-Jacques et l'Ormière bloqués. Qui aurait pu imaginer qu'un accident sur l'autoroute Laurentienne aurait eu des répercussions aussi importantes jusqu'à notre quartier? Le matin de cet accident, un ami a mis plus de 1h 10 m pour se rendre sur la Colline parlementaire. Tous les travailleurs étaient pris dans une souricière. Que penser alors des dangers pour la sécurité des citoyens et de l'impact sur les services ambulanciers, les incendies et la police?

Membres de cette commission, l'épisode de l'accident précité devrait vous conscientiser davantage sur les conséquences désastreuses que les citoyens pourraient encourir si le prolongement de l'axe du Vallon ne se réalisait pas.

**2) L'Exposé de 1991 de Monsieur Bruno Deshaies demeure d'une actualité manifeste**

La lecture que j'en ferai démontrera cette affirmation.

### 3) Ville centre pourfendue, Québec, fusionnée puis...démembrée

Cette troisième raison s'est ajoutée à la suite du résultat de la signature des registres en faveur du démembrement de Québec fusionnée. En effet, 12 villes de banlieues sur 12 ont obtenu le nombre de signatures requises pour la tenue d'un référendum en juin.

Antérieurement à la fusion d'il y a quelques années, Québec, ville centre, était à la merci des autocrates de banlieue. Comme preuve à l'appui je vous réfère au point #1 de la section III de l'Exposé de 1991 (page 5) où il est précisé que le *Schéma d'aménagement* de la CUQ, établi par les 13 maires, désigne de fait le centre géographique de la CUQ comme une « aire urbaine périphérique » alors que les villes de Sillery, Sainte-Foy, Charlesbourg et Beauport font parti de « l'aire urbaine centrale ». Vous avez bien entendu, le secteur des Rivières de la Ville de Québec représentait pour ces messieurs de la CUQ une zone périphérique. N'est-ce pas incroyable?

Advenant le démembrement et malgré les prescriptions de la Loi à cet effet, le prolongement de du Vallon s'imposera comme un besoin encore plus essentiel pour la Ville de Québec, afin de lui permettre de développer prioritairement son centre géographique et de rentabiliser ses infrastructures.



Pierre Daviau

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE  
DU VALLON**

**EXPOSÉ SUR L'URGENCE ET LA NÉCESSITÉ DE PROLONGER L'AUTOROUTE DU  
VALLON DE 4,4 KILOMÈTRES SEULEMENT**

**Le 30 octobre 1991**

**Préparé par: Bruno Deshaies**

# EXPOSÉ DE MONSIEUR BRUNO DESHAIES

## Prolongement de l'autoroute du Vallon

<b>INTRODUCTION</b> . . . . .	1
<b>I.- DES PROBLEMES IDENTIFIÉS</b> . . . . .	1
1. Les difficultés du transport en commun . . . . .	1
2. Le congestionnement des rues résidentielles . . . . .	1
3. Le problème de la diminution de la clientèle scolaire . . . . .	2
4. L'isolement . . . . .	2
5. Dévalorisation du milieu . . . . .	2
<b>II - SITUATION ACTUELLE</b> . . . . .	3
1. Plan démographique . . . . .	3
2. Plan spatial . . . . .	3
3. Plan fiscal . . . . .	3
4. Position géographique du secteur des Rivières . . . . .	4
4.1 Lacune du développement et encercllement du secteur . . . . .	4
4.2 Position centrale du secteur des Rivières . . . . .	4
<b>III - ANALYSE SOMMAIRE DES CAUSES DE NOS PROBLEMES</b> . . . . .	4
1°) Schéma d'aménagement de la CUQ (version octobre 1985) . . . . .	4
2°) Le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec (1988) . . . . .	5
<b>IV.- DES SOLUTIONS ENVISAGÉES</b> . . . . .	6
A.- Dans le contexte actuel . . . . .	6
1. Au sujet du transport . . . . .	7
2. Le prolongement de l'autoroute du Vallon . . . . .	7
accroissement de population . . . . .	7
4. Au sujet de l'isolement . . . . .	7
5. La dévalorisation . . . . .	7
B.- Réponses aux objections . . . . .	8
<b>CONCLUSION</b> . . . . .	9

# EXPOSÉ DE MONSIEUR BRUNO DESHAIES

## Prolongement de l'autoroute du Vallon

### INTRODUCTION

Cet exposé, préparé en collaboration avec les différents comités des citoyens, vise à faire prendre conscience aux citoyens et citoyennes du secteur des Rivières des problèmes que nous vivons dans notre milieu.

Après l'identification des problèmes, il sera question de notre situation actuelle comme agglomération urbaine à l'intérieur de la ville de Québec et au sein de la CUQ. En outre, nous ferons une analyse sommaire des causes de nos problèmes.

Nous terminerons notre exposé sur des propositions de solutions envisagées qui tiendront compte du contexte actuel et de certaines réponses à des objections anticipées.

### I.- DES PROBLEMES IDENTIFIÉS

Voici quelques-uns des problèmes identifiés.

#### 1. Les difficultés du transport en commun

1.1 Pour les étudiants des niveaux cegep et universitaire. Ils doivent faire un aller/retour en 2.30 heures. Quelque chose qui se compare à la durée d'un trajet entre Québec et Chicoutimi ou Québec et Montréal. Cela n'est pas compatible avec les distances à parcourir dans la région immédiate de Québec.

1.2 Pour les autres usagers du transport en commun:

1.2.1 Aux heures de pointe. Les circuits directs (ou express) desservent une certaine clientèle du transport en commun. Certains détours dans les zones résidentielles réduisent leur rapidité anticipée par l'utilisateur.

1.2.2 En dehors des heures de pointe. Lorsque que l'on sort de cette plage de temps prévu pour les circuits express, vous avez des difficultés considérables pour revenir dans le secteur. La situation est catastrophique. C'est le moins qu'on puisse dire!

#### 2. Le congestionnement des rues résidentielles

Le congestionnement des rues résidentielles - non prévues pour un flot de circulation routière (automobilistes,

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

2

camionneurs, livreurs) aussi intense - complique la circulation dans ce secteur urbain. Étant donné que les conducteurs de véhicules n'ont pas d'autres choix ou une autre alternative d'une voie de circulation adaptée à nos besoins actuels, alors on assiste à un congestionnement des rues résidentielles. Cette situation n'avantage pas nécessairement le transport en commun quant au facteur de rapidité du service.

### 3. Le problème de la diminution de la clientèle scolaire

Nous constatons que la situation actuelle dans notre secteur entraîne la réduction du nombre de classes et qu'en conséquence, on pourra parler demain de fermetures d'écoles. Si nous ne voulons pas vivre les problèmes des vieux quartiers ou des quartiers centraux des autres municipalités du Québec, il faut réagir maintenant à ce phénomène de vieillissement démographique et de la baisse du taux de natalité.

### 4. L'isolement

Nous observons un phénomène d'isolement social et économique à trois paliers dans le secteur des Rivières.

- 4.1 D'abord un isolement entre les quartiers eux-mêmes du secteur des Rivières. Il s'agit de quartiers éclatés et mal intégrés les uns aux autres.
- 4.2 En second lieu, un isolement des quartiers du secteur des Rivières avec le secteur des anciennes limites de la ville de Québec.
- 4.3 En troisième lieu, l'isolement au sein de la CUQ. On a souvent l'impression d'être quelque chose comme les "pays d'en haut". Mais dans la région de Québec, on a trouvé une bonne expression pour parler de notre milieu, on dit qu'il s'agit du "trou du beigne" de la CUQ. Pour d'aucuns on va même jusqu'à affirmer qu'il s'agit d'un «trou». Des gens quittent finalement parce qu'il n'y a pas de bons services pour le commun des mortels. Lors d'une émission radiophonique d'information à Radio-Canada, madame Marichou Dabadie lançait en boutade: «Le prolongement du Vallon, mais pour aller où?» Voilà des propos qui en disent long sur la compréhension des données nouvelles relatives à l'évolution du tissu urbain dans la Communauté urbaine de Québec depuis 20 ou 30 ans.

### 5. Dévalorisation du milieu

On observe un sentiment de dévalorisation psychologique et économique dans notre secteur.

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

3

- 5.1 Des gens se demandent souvent: «Neufchâtel, c'est où?» Pour ne pas dire autrement: «Pourquoi diable habitez-vous là?» Comme si le quartier Neufchâtel était à 30 ou 40 kilomètres au nord des rives du fleuve Saint-Laurent. Comme il vient d'être dit précédemment, cette incompréhension est souvent entretenue par les divers milieux d'information.
- 5.2 Au plan économique, on s'aperçoit que le marché immobilier est plus difficile dans notre milieu.
- 5.3 Au plan municipal, les coûts de taxation sont très élevés et on obtient moins de services que les autres. En somme, nous n'en avons pas pour notre argent!

## II - SITUATION ACTUELLE

Des problèmes identifiés, passons maintenant à une description sommaire de notre situation actuelle.

Voici un certain nombre de faits relatifs à la situation actuelle des quartiers du secteur des Rivières, i.e. des quartiers compris anciennement dans le DSNCO (= Duberger, Les Saules, Neufchâtel et Charlesbourg-Ouest).

## 1. Plan démographique

La population du secteur des Rivières est évaluée actuellement aux alentours de 60 000 personnes, dont un bon tiers réside dans le quartier de Neufchâtel. Cette population représente plus de 30% de la population de la ville de Québec.

## 2. Plan spatial

Le secteur des Rivières représente actuellement 75% de la superficie du territoire de la ville de Québec. Il s'agit donc de l'effet des annexions municipales au cours des années 1970.

## 3. Plan fiscal

La contribution fiscale du secteur des Rivières aux revenus de la ville s'élève à 32% des recettes fiscales de la ville. Le quartier Neufchâtel à lui seul contribue dans une proportion de près de 12% en perceptions de taxes municipales. A cet égard, c'est le deuxième quartier en importance après le quartier Montcalm.

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

4

#### 4. Position géographique du secteur des Rivières

Si l'on jette un coup d'oeil sur une carte de l'organisation spatiale de la Communauté urbaine de Québec, il est facile d'observer le constat suivant. Il se présente sous deux volets:

##### 4.1 Lacune du développement et encercllement du secteur

Le manque de prévision dans le développement de ce secteur de la ville de Québec ainsi que de la CUQ a fait que le secteur des Rivières est entouré par des développements à sa périphérie. A l'est, c'est la ville de Charlesbourg; au sud, c'est la ville de Vanier, à l'ouest et au nord-ouest, ce sont les villes de l'Ancienne-Lorette et Loretteville; un peu plus au nord, c'est la ville St-Émile. A l'intérieur de ce cercle, c'est que les urbanistes appellent avec humour le «trou du beigne». Pourtant, ce secteur a connu un développement important au cours des 20 dernières années. A tel point que ce sont les quartiers du DSNCO, mais en particulier le quartier de Neufchâtel, qui a permis à la ville de Québec de se maintenir, au plan démographique, durant les années 1971 à aujourd'hui.

##### 4.2 Position centrale du secteur des Rivières

Le secteur des Rivières est au centre géographique de la CUQ. Il n'est pas, quoiqu'on pense et quoiqu'on dise, à la périphérie de la CUQ. Ce facteur est capital à retenir quant au développement de la ville de Québec et de la CUQ. L'idée de faire un centre-ville régional dans Lebourgneuf confirme cette position stratégique du secteur des Rivières.

Le secteur des Rivières est non seulement au centre géographique de la CUQ, mais il est aussi à proximité des institutions d'enseignement, des établissements publics et des centres scientifiques tout en étant - par la centralité du développement dans le secteur Lebourgneuf - un lieu de développement d'affaires, socio-économique et résidentiel.

### III - ANALYSE SOMMAIRE DES CAUSES DE NOS PROBLÈMES

Abordons quelques aspects légaux relatifs au problème du prolongement de l'autoroute du Vallon.

#### 1°) Schéma d'aménagement de la CUQ (version octobre 1985)

Il faut prendre conscience que la loi concernant la CUQ impose aux élus municipaux la responsabilité de rédiger un schéma d'aménagement et de le réviser au cinq ans. Soulignons immédiatement que le Schéma d'aménagement de la CUQ est actuellement en cours de révision.

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

5

Le schéma que nous connaissons actuellement a été établi par les 13 maires des municipalités regroupés au sein de la CUQ.

Pour l'essentiel, ce schéma confirme trois axes structurants du développement urbain sur la rive nord du fleuve, à savoir:

1. L'axe Québec/Sillery/Sainte-Foy;
2. L'axe Québec/Charlesbourg
3. L'axe Québec/Beauport.

«Ces axes, pouvons-nous lire dans le schéma d'aménagement, identifient les secteurs de densification d'occupation du sol, notamment pour les affectations résidentielles, de commerce de vente au détail, d'administration et de services.»<sup>1</sup>

Donc, ces trois axes constituent ce que le schéma appelle l'«aire urbaine centrale»; les autres espaces de la CUQ sont désignés comme une «aire urbaine périphérique». Les conséquences d'une telle organisation spatiale de la CUQ fait que le secteur des Rivières représente spatialement une zone périphérique au sein de la CUQ. Est-ce croyable aujourd'hui? Le schéma d'aménagement en cours de révision vise à reconnaître explicitement ce fait.

2°) Le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec (1988)<sup>2</sup>

En 1986-1987, la Ville de Québec a lancé une vaste opération de consultation auprès de la population Québécoise de la ville pour faire connaître les grandes idées d'aménagement et de développement de la ville. J'ai personnellement participé aux audiences publiques concernant le projet de Plan directeur; j'ai même déposé un mémoire où je faisais état de l'importance et de l'urgence de la construction du prolongement de l'autoroute du Vallon.<sup>3</sup>

Ce document, préparé par les élus et les dirigeants de la ville, plaidait la cause d'une ville unifiée territorialement. Dans cette analyse urbaine, chaque quartier a fait l'objet d'une étude de situation et d'un certain nombre de recommandations en vue d'assurer leur développement respectif.

<sup>1</sup> Résumé du schéma d'aménagement (Règlement N° 207, adopté le 1<sup>er</sup> avril 1985, entré en vigueur le 2 octobre 1985), p. 18 et carte N° 3.

<sup>2</sup> Une ville sur mesure (Québec, 1988), 260 p. avec des cartes de quartiers.

<sup>3</sup> Bruno Deshaies, «Pour devenir une capitale». Mémoire déposé, le 4 juin 1987, dans le cadre des audiences publiques tenues par la Ville de Québec au sujet de l'élaboration de son Plan directeur d'aménagement et de développement.

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

6

Pour les quartiers du secteur des Rivières, anciennement dénommés DSNCO, il était proposé, entre autres, ceci:

[Je cite le document:]

**5.5.1 Caractéristiques et enjeux du secteur des Rivières**

«L'absence du prolongement de l'autoroute du Vallon freine le développement du projet Lebourgneuf et complique les déplacements des résidents de la partie nord du secteur. (p. 237)»

**5.5.2 Orientation d'aménagement et de développement du secteur des Rivières****Faciliter les déplacements locaux et vers l'extérieur des quartiers périphériques**

«Pour faciliter les déplacements locaux ou vers l'extérieur des quartiers périphériques, la Ville de Québec considère primordial que le Gouvernement du Québec prolonge l'autoroute du Vallon vers le nord. Ce nouveau tronçon qui devra avoir un caractère urbain et non prendre la forme d'une autoroute, reliera le nord du quartier Lebourgneuf et la zone de Saint-André de Neufchâtel aux autres quartiers. Après avoir raccordé le boulevard Neuviale au boulevard Lebourgneuf la Ville entend, pour sa part, relier le boulevard La Morille à l'autoroute du Vallon et au boulevard des Galeries. (p. 243)»

Ces deux extraits du Plan directeur montre qu'il est urgent d'assurer et de consolider le développement dans l'axe du Vallon pour ce secteur de la ville de Québec. Mais que se passe-t-il depuis des années à cet égard? Le prolongement de l'autoroute du Vallon est toujours en friche depuis 25 ans. Toutes les expropriations sont pourtant terminées depuis le début de l'année 1965.

**IV.- DES SOLUTIONS ENVISAGÉES****A.- Dans le contexte actuel**

En tenant compte du contexte que nous venons de décrire, quelles pourraient être les solutions à court terme, i.e. en 1992, en vue de modifier la situation.

La question que nous nous sommes finalement posés a été formulée de la manière suivante:

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

7

**En quoi le prolongement de l'autoroute du Vallon constitue-t-il la première étape de solution aux problèmes identifiés?**

Les réponses peuvent s'aligner de la manière suivante:

1. Au sujet du transport, si le Vallon était complété jusqu'à Bastien, le transport de véhicules toutes catégories serait accéléré. Dans notre esprit, il le serait tout autant pour le transport collectif des personnes. Nous croyons que ce type de transport pourrait devenir plus «efficace, plus fiable et plus rapide» si le Vallon existait comme voie rapide.
2. Le prolongement de l'autoroute du Vallon permettrait de décongestionner les rues résidentielles qui n'ont pas été prévues pour un flot de circulation que nous connaissons actuellement (voir le problème pour les résidents de la rue St-Charles, le Mesnil, des Brumes, des Broussailles et du boulevard St-Jacques par exemple).
3. Avec l'augmentation du développement des maisons familiales, multifamiliales et des édifices à logements, on pourrait observer un accroissement de population qui serait à l'avantage de notre milieu scolaire. Mais aussi, cet accroissement de population servirait les intérêts de la ville de Québec. Notre développement socio-économique servirait à tout le monde. Au fait, le secteur des Rivières est dans Québec!
4. Au sujet de l'isolement social et économique, le prolongement de l'autoroute du Vallon permettrait:
  - 4.1 une accessibilité plus rapide et plus facile des différents quartiers du DSNCO, aujourd'hui des Rivières, et aussi aux autres secteurs de la CUQ. (Faut-il rappeler que la circulation ne se fait pas seulement du nord vers le sud, mais aussi du sud vers le nord, i.e dans les deux directions!);
  - 4.2 de modifier la perception des gens quant à notre éloignement des autres secteurs de la région de Québec;
  - 4.3 de meilleurs accès à des activités socio-économiques.
5. La dévalorisation serait contrecarrée par un accroissement de l'activité économique. Ceci pourrait s'observer par
  - 5.1 un meilleur contrôle de l'accroissement de l'impôt foncier;

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

8

- 5.2 un élargissement de l'assiette fiscale pour la ville de Québec;
- 5.3 un accroissement de l'intérêt des hommes d'affaires et des investisseurs pour le secteur;
- 5.4 l'émergence d'une nouvelle dynamique socio-économique qui suscitera un sentiment d'appartenance et créera une fierté pour le développement de son propre milieu.

**B.- Réponses aux objections**

Si l'on tient compte du contexte économique actuel, est-il raisonnable d'exiger le prolongement de l'autoroute du Vallon?

Voici quelques éléments de réponses:

1. Les expropriations de terrains sont faites depuis des années par le ministère des Transports;
2. Le financement est demandé à l'intérieur des enveloppes budgétaires du budget alloué au ministère des Transports;
3. En période économique où l'on observe un taux de chômage élevé, la construction de routes crée des emplois directs et indirects. La décision de construire maintenant l'autoroute du Vallon permettrait d'activer le développement de l'habitation, des commerces, des services et de l'industrie.
4. A la question suivante, est-ce que la construction de l'autoroute du Vallon nuit au transport en commun, nous croyons que cela pourra permettre:
  - 4.1 de rendre le service d'autobus beaucoup moins lent;
  - 4.2 de densifier l'occupation du territoire du secteur des Rivières;
  - 4.3 et aussi, de contribuer à augmenter la rentabilité des services de la CTCUQ par l'accroissement de la population dans ce secteur.
5. Quant au schéma d'aménagement de la CUQ, il est évident maintenant que considérer le secteur des Rivières de la ville de Québec comme une «aire périphérique» ne colle plus à la réalité (n.b. du périmètre III ou IV du Schéma d'aménagement de la CUQ, il pourrait être considéré plutôt dans celui du périmètre II).

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

9

Le secteur des Rivières est au coeur même de la CUQ et au centre géographique de la CUQ.

En renforçant le développement dans ce secteur, ce serait accroître les possibilités de développement de la ville de Québec, d'une part, et de contrer, d'autre part, l'étalement urbain. **L'ÉTALEMENT URBAIN À QUÉBEC, C'EST LE LONG DES RIVES DU SAINT-LAURENT QU'IL S'EFFECTUE.** En agissant au coeur même de la CUQ, i.e. dans le secteur des Rivières, les décideurs publics pourraient loger une population qui se trouverait à peine à plus d'un rayon de 15 kilomètres du boulevard Champlain dans l'axe du Vallon.

Dans une étude de Statistiques Canada, il était prévu que le secteur des Rivières pourrait atteindre près de 90 000 à 95 000 de population en l'an 1995. Cette prévision était un peu trop optimiste. Il apparaît plus certain qu'au tournant des années 1995, la population de ce secteur dépassera les 75 000 habitants.

Si les facteurs de développement sont bien mis en place, cette prévision est réaliste, mais elle pourrait facilement être dépassée. Enfin, on ne parlerait plus du «trop du beigne» de la CUQ! **ET CE DÉVELOPPEMENT SERAIT À L'AVANTAGE DE TOUT LE MONDE, Y COMPRIS DE LA VILLE DE QUÉBEC ET DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC.** Pourquoi le développement d'une partie dynamique du tout ne pourrait-il pas servir à accroître le bien-être de l'ensemble de l'agglomération urbaine de Québec?

**CONCLUSION**

Pour obtenir tous ces avantages, les citoyens et les citoyennes de Neufchâtel se battent depuis plus de 20 ans pour un bout de chemin de 4,4 kilomètre seulement.

Pourtant, ce ne serait que quelques kilomètres seulement à ajouter aux quatre-vingt-dix kilomètres d'autoroutes de la région métropolitaine de Québec.

Au surplus, le prolongement de du Vallon se ferait au coeur même de la CUQ.

**NOUS N'AVONS OBTENU QUE DES  
PROMESSES À CE JOUR; NOUS VOULONS  
UNE RÉALISATION CONCRÈTE  
EN 1992.**

**SOURCE:** Les comités des citoyens pour le prolongement de du Vallon  
(Porte-parole: Bruno Deshaies, tél.:

*Malgré sa fréquence d'envoyer au moins  
un représentant.*

Québec, 17 décembre 1991

Monsieur Lawrence Cannon  
Ministre  
Ministère des Communications  
Député de La Peltrie  
1564, rue Notre-Dame  
Ancienne-Lorette  
QUÉBEC G2B 3B3

**OBJET: Prolongement de du Vallon à Québec**

Monsieur le Ministre,

Le Groupe d'action pour le prolongement de l'autoroute du Vallon a constaté avec regret votre absence, le 29 novembre dernier, au Parrainage St-André lors de la table de concertation convoquée par la Ville de Québec de concert avec l'Association des comités pour le prolongement de l'autoroute du Vallon.

Les membres du Groupe d'action veulent vous faire part ouvertement de leur déception et de leur mécontentement concernant votre attitude dans ce dossier. La chaise de la Peltrie était vide et vous n'avez même pas daigné déléguer un mandat officiel lors de cette rencontre importante pour un nombre considérable de vos commettants dans La Peltrie. Pourtant, lors de notre rencontre à votre bureau de comté, vous nous aviez promis la présence d'un délégué si vous vous trouviez dans l'impossibilité d'être présent personnellement.

Depuis plus de trois ans, le Groupe d'action a tenté de faire comprendre à la députation locale de Québec l'importance de prolonger du Vallon dans les meilleurs délais. Il ne peut plus être question à nos yeux d'assimiler ce projet à de multiples autres projets de routes ou d'améliorations d'autoroutes dans la région de Québec comme a voulu le faire le caucus régional des libéraux à sa réunion du 2 décembre dernier.

Le Groupe d'action vous demande, en tant que ministre des Communications et député de La Peltrie (où passe le prolongement de du Vallon, faut-il le rappeler avec insistance?), d'exercer les pressions nécessaires et suffisantes auprès du ministre des Transports, monsieur Sam Elkas, pour qu'il inscrive dans la programmation budgétaire de son ministère les crédits

indispensables aux travaux de prolongement de l'autoroute du Vallon dès 1992-1993 comme le proposait la table de concertation du 29 novembre dernier.

Ne pensez pas trop facilement, monsieur le Ministre, que nous exprimons ici uniquement le mécontentement des membres du Groupe d'action pour le prolongement de du Vallon. Vous vous leurreriez grandement. Les Riviérois et les Riviéroises sont déterminés à obtenir une décision ferme concernant le prolongement de du Vallon avant la fin de votre mandat électoral. Des promesses, des discours et des refus sont considérés maintenant par la population comme totalement inacceptables de votre part ainsi que du caucus régional des libéraux de Québec.

Nous vous demandons instamment de prendre sérieusement en main ce dossier et de faire en sorte que du Vallon passe des promesses à la réalité. C'est ce que souhaitent raisonnablement des milliers de citoyens et de citoyennes demeurant au coeur de la Communauté urbaine de Québec (et aussi dans votre circonscription électorale). La nécessité d'inscrire maintenant dans la programmation budgétaire 1992-1993 du ministère des Transports les crédits pertinents au prolongement de l'autoroute du Vallon ne ferait - comme vous le savez très certainement - correspondre au plan directeur quinquennal actuel du ministère des Transports. Ce plan directeur est officiel et présentement en cours de réalisation au ministère des Transports. Il faut que le ministre des Transports prenne la décision d'inscrire du Vallon dans sa programmation 1992-1993.

Veillez agréer, monsieur Lawrence Cannon, l'expression de nos sentiments distingués.

Bruno Deshaies

Guy Ruel

Pour le Groupe d'action du prolongement de  
l'autoroute du Vallon

c.c. A toutes les personnes invitées à la table de concertation pour le prolongement de l'autoroute du Vallon tenue au Parrainage St-André le 29 novembre 1991

**POUR LES AUTOBUS, OUI!  
MAIS A CERTAINES CONDITIONS!**

Je suis une étudiante au Cegep F.-X. Garneau. Je demeure à Neufchâtel. Mon enfer quotidien, c'est de consacrer entre 2.30 et 3.00 heures par jour d'autobus (aller/retour), au minimum, pour me rendre au cegep. Ceci est possible, à la condition d'utiliser les autobus express et surtout de ne pas être pénalisée par le non-respect des heures de correspondances. Imaginez, en temps, qu'il s'agit d'un aller Québec à Montréal!

A mon arrivée tardive chez moi, je suis complètement «vidée» et stressée! D'une part, j'ai besoin de me reposer pour étudier efficacement et, d'autre part, mon temps d'études est sensiblement réduit.

Face à ce problème, je connais certains(es) étudiants(es) de Neufchâtel qui ont choisi d'acheter une automobile ou de louer un appartement à proximité de leur cegep ou de l'université. De ce fait, ils se créent ainsi des problèmes financiers souvent partagée avec leurs parents.

Avec le prolongement de l'autoroute du Vallon, promis depuis plus de 25 ans, la CTCUQ pourrait mettre à notre disposition un parcours express via du Vallon. A mon avis, ce nouveau service couperait au moins la durée du transport en commun à plus de la moitié du temps actuel. Le temps ainsi gagné augmenterait le nombre d'heures alloué à mes études; il améliorerait ma qualité de vie étudiante. C'est cela, monsieur Claude Larose, un service efficace, rapide et fiable! Ainsi vous pourriez augmenter grandement le nombre d'usagers de la CTCUQ!

*Caroline Beaulieu*

Caroline Beaulieu  
Comité des jeunes citoyens(nes) de  
Neufchâtel pour le prolongement de  
l'autoroute du Vallon

Québec, 27 octobre 1991