

**Audiences publiques du BAPE**  
Prolongement de l'axe du Vallon

Mémoire déposé par Jean-Baptiste Maur  
Juin 2004

Mémoire présenté dans le cadre des audiences publiques tenues par le Bureau d'Audience Publique en Environnement sur le prolongement de l'axe du Vallon.

Juin 2004

Auteur : Jean-Baptiste Maur

Coordonnées :

Description de mes intérêts au projet :

Ayant un baccalauréat en urbanisme et une maîtrise en aménagement du territoire, et étant résident de Québec, j'ai à cœur de m'intéresser aux questions de développement de cette ville. Je profite de l'opportunité que nous offre le BAPE pour exprimer les diverses opinions contenues dans ce mémoire sur le prolongement de l'axe du Vallon.

Je suis présentement à l'emploi de l'organisme Accès transports viables, lequel a déposé et a présenté un mémoire dans le cadre des mêmes audiences mais je tiens à préciser que mes réflexions sont faites en mon nom propre et non au nom de l'organisme pour lequel je travaille. Il n'y a donc pas de conflit d'intérêt entre le mémoire que je dépose et celui de l'organisme qui m'emploie.

## Table des matières

Prolongement en boulevard urbain vs autoroute.....	4
Circulation automobile.....	4
Oui elle est problématique.....	4
...Mais elle le sera encore dans peu de temps : L'investissement en vaut-il la chandelle?.....	4
Message social et gouvernemental.....	5
Renforce l'utilisation automobile.....	5
Renforce la notion de pression des citoyens.....	6
Plan vieux de 30 ans, toujours actuel?.....	6
Développement résidentiel du secteur.....	7
Le projet résidentiel prévu : du nouvel urbanisme?.....	7
Perméabilité piétonne.....	8
Bonne à l'intérieur des deux ensembles prévus..	8
...Mais pas entre eux.....	8
Cadre bâti.....	9
Forme générale issue d'un design dépassé.....	9
Moyenne et haute densité.....	9
Recommandation : servir d'exemple.....	10

## **Prolongement en boulevard urbain vs autoroute**

Le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain repose sur le principe que le secteur est victime d'une forte congestion. Le choix du promoteur de construire un boulevard plutôt qu'une autoroute est sensé permettre une meilleure perméabilité des secteurs adjacents au nouveau tronçon routier. Par ailleurs, le projet présenté permettrait l'intégration de pistes cyclables, de trottoirs et de voies réservées pour autobus.

Je ne pense pas, selon la configuration présentée par le promoteur, que le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard apporte beaucoup moins de contraintes qu'une autoroute.

### *Circulation automobile*

Oui elle est problématique...

Selon l'étude d'impact environnemental effectuée par la firme HBA, la circulation routière est congestionnée au niveau de l'autoroute du Vallon. Son accès étant restreint au boulevard Lebourgneuf, les personnes résidant au Nord circulent dans les quartiers avoisinant le boulevard pour se rendre à l'autoroute. Cela générerait une circulation intense sur les rues locales des quartiers Le Mesnil et Les Méandres.

Il est tout à fait nécessaire de réagir pour minimiser l'impact de la circulation automobile sur les quartiers résidentiels.

**...Mais elle le sera encore dans peu de temps : L'investissement en vaut-il la chandelle?**

Le prolongement de l'axe du Vallon est sensé réduire la congestion routière afin de mieux drainer la circulation provenant du Nord de la ville et se dirigeant vers Sainte-Foy ou la Colline parlementaire. Cependant, l'étude d'impact nous apprend qu'à l'horizon 2020, le DJMA<sup>1</sup> devrait être de plus de 40 000 véhicules.

Je me pose alors trois questions :

1. En augmentant le débit de circulation en aval (puisque les mouvements de pointe du matin vont du Nord au Sud), ne risque-t-on pas de décongestionner un secteur pour en congestionner un autre?
2. Dans quelle mesure un investissement de près de 40 millions \$ est-il justifié pour permettre à une faible partie de la population de la ville de rejoindre leur lieu de travail avec un gain de temps de 10 minutes?
3. Les études de circulation démontrent que plus de 40 000 véhicules dans 20 ans ou moins, pourquoi investir autant dans un tronçon routier qui arrivera aux limites de sa capacité dans si peu de temps?

---

<sup>1</sup> DJMA : Débit journalier moyen annuel. Représente le flux quotidien moyen de véhicules sur un axe routier ou à un carrefour.

## ***Message social et gouvernemental***

Depuis l'après Seconde Guerre mondiale, les réseaux routiers n'ont cessé de croître. Faut-il encore rappeler que Québec possède le triste record provincial du kilomètre d'autoroute par habitants<sup>2</sup>? Certes, la population a développé un réflexe de déplacement axé autour de l'utilisation individuelle et presque systématique de l'automobile. Elle n'est pas à blâmer puisque les ressources pour ce mode de transport ont été plus qu'abondantes.

Dans la présentation de ses orientations, le gouvernement du Québec met de l'avant la priorité à accorder au transport en commun afin de réduire la pression négative sur l'environnement qu'exerce l'utilisation individuelle de l'automobile<sup>3</sup>.

### **Renforce l'utilisation automobile**

Même si la congestion atteint un certain niveau d'inconfort pour les automobilistes se rendant à Sainte-Foy ou sur la Colline parlementaire chaque matin, le fait de prolonger un axe routier comme l'autoroute du Vallon comporte un message simple : celui de perdurer dans l'utilisation de l'automobile comme mode de transport principal.

Il est certain que l'on peut apporter l'argument que la part modale des transports collectifs dans ce secteur est faible (moins de 6%). Quelle est donc l'attitude à adopter de la part de la Ville de Québec et du ministère des Transports du Québec?

1. La part modale des transports en commun étant faible, un investissement majeur les priorisant ne représente pas une bonne option, n'étant pas garante d'un franc succès.
2. Le transport en commun est peu utilisé dans ce secteur, un investissement et une structure informative doivent être mis en place afin d'augmenter la part modale des transports collectifs.

À la lumière de ce que les promoteurs nous ont présenté, l'option 1 a été retenue. Dès lors, il est logique de penser que l'optique de développement préconisée par les promoteurs s'axe autour de l'utilisation de l'automobile et que les transports en commun sont perçus comme un mode de transport marginal, régulateur de la congestion automobile. Des voies réservées sont prévues pour les autobus mais elles ne sont intégrées que dans la partie Sud du boulevard, c'est-à-dire sur seulement 2 kilomètres puisque le reste de l'autoroute du Vallon n'en comporte pas. N'oublions pas à ce propos, que le Réseau de transport de la Capitale n'a été consulté que six mois après le dépôt de l'étude d'impact environnementale. L'exercice d'étude devrait être refait en axant le développement du secteur en prenant en priorisant l'utilisation des transports collectifs, puisqu'il s'agit de l'élément prioritaire à considérer aux yeux du gouvernement du Québec.

---

<sup>2</sup> Québec possède environ 22 Km d'autoroute pour 100 000 habitants, l'un des plus hauts taux d'Amérique du Nord.

<sup>3</sup> Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 2<sup>e</sup> rapport d'étape, 2002, p. 22.

## Renforce la notion de pression des citoyens

Une très forte majorité des citoyens et des citoyennes de la Ville de Québec se déplacent en automobile. Il est donc logique que la prolongation d'axes routiers fasse leur bonheur. Malgré cette ferveur populaire, les spécialistes savent que les réseaux routiers doivent cesser de trop s'étendre à cause des coûts (construction et entretien) et des impacts environnementaux (impact de l'emprise routière, pollution atmosphérique, pollution visuelle, pollution par le bruit) qu'ils génèrent. Alors que faire?

1. Répondre aux besoins et volonté d'une population creusant sa dépendance à l'automobile?
2. Mettre en place des structures visant à réduire l'utilisation individuelle de l'automobile?

Il semble que la construction d'un axe routier de 4 voies, capable d'accueillir plus de 40 000 véhicules par jour, signifie à la population que ses vœux en matière de prolongement et de densification du réseau routier seront exaucés.

## Plan vieux de 30 ans, toujours actuel?

Les promoteurs justifient que le prolongement de l'axe du Vallon doit être entrepris car il s'agit d'un dossier vieux de 30 ans et qu'un développement résidentiel conséquent en dépend. Quel est donc le but principal du prolongement de l'axe du Vallon : décongestionner ou générer du développement résidentiel?

Il y a 30 ans, la Ville de Québec était en forte croissance démographique et économique. Les développements de l'époque en témoignent. Aujourd'hui, selon la Communauté métropolitaine de Québec, Québec subit un très fort ralentissement démographique et économique<sup>4</sup>. Pourquoi, dans ce contexte, justifier le prolongement d'un axe routier répondant à une croissance et un développement d'une logique d'il y a 30 ans? Les données de l'Institut de la Statistique du Québec nous apprennent dans un rapport démographique pour la région de Québec que la population croîtra très faiblement et que le nombre des ménages aura tendance à augmenter (par la scission des ménages existants). Cette croissance du nombre des ménages devrait exercer une pression sur le développement de nouveaux lotissements pour environ 30 000 nouvelles unités de logement. Le secteur de Lebourgneuf est identifié comme un lieu de choix pour l'érection de nouveaux lotissements<sup>5</sup>. Cela signifie que l'axe du Vallon devrait être prolongé non seulement pour réduire la congestion routière mais aussi pour permettre l'établissement de plusieurs centaines de nouveaux logements dans le secteur. Ces nouveaux logements seront en grande majorité occupés par des ménages issus de la scission d'autres ménages, donc par de la migration interne à la région de Québec.

Les investissements de 40 millions \$ sur le réseau routier, planifiés dans un contexte de croissance démographique et économique des années 70, serviront à répondre aux besoins exclusifs d'une population vivant déjà à Québec. Le gain pour

---

<sup>4</sup> La CMQ vient de produire ses recommandations sur le développement de la Communauté métropolitaine de Québec et y indique ces tendances.

<sup>5</sup> Voir Chapitre correspondant

la région est donc très limitée, le projet routier est donc très local alors que la vocation d'une autoroute (et de son prolongement) est régionale.

## **Développement résidentiel du secteur**

La Ville de Québec a signifié le besoin d'avoir 30 000 nouveaux logements à l'horizon 2020 afin de répondre aux besoins futurs de la population. Le secteur de Lenourgneuf est identifié comme un milieu privilégié par la Ville pour le développement de nouvelles unités résidentielles.

Pour justifier ce choix, une méthodologie d'analyse multicritère a été élaborée. Il s'agit d'une façon novatrice d'évaluer le potentiel du milieu pour accueillir de nouveaux lotissements. Il est tout à fait louable pour la Ville de Québec, d'user de ces techniques avancées d'analyse spatiale.

Toutefois, l'exercice qui a été présenté à la commission du BAPE est incomplet. Tel que cela a été mentionné par un responsable de la Ville de Québec, chacun des 7 éléments (périmètre d'urbanisation, transport en commun, réseau d'aqueduc, réseau d'égout, réseau pluvial, milieux naturels, autres) évalués sur le territoire possédait le même coefficient pondérateur dans l'évaluation de l'impact qu'ils représentent. Or, il est très peu probable que chaque élément présente les mêmes contraintes. En effet, est-ce que la présence ou non de transport en commun constitue le même facteur encourageant ou limitant qu'un raccordement au réseau d'égout ou au réseau pluvial? Voilà pourquoi, il est possible de douter que le secteur de Lebourgneuf-Neufchâtel puisse être jugé comme milieu de développement prioritaire puisque la méthode nous le démontrant peut être corrigée et pourrait nous apprendre que d'autres secteurs sont potentiellement plus intéressants.

Ainsi, pourquoi la Ville de Québec ne priorise-t-elle pas prioritairement les secteurs de son territoire ayant le plus haut potentiel de développement?

## **Le projet résidentiel prévu : du nouvel urbanisme?**

Il est indéniable, au dire du promoteur, que le prolongement de l'axe du Vallon va permettre l'implantation d'un vaste projet domiciliaire (Le Faubourg Le Raphaël) ainsi que le parachèvement des quartiers Le Mesnil et Les Méandres. Il est dit, dans l'étude d'impact environnementale produite par la firme HBA, que les développements prévus respectaient les principes du nouvel urbanisme. Pour en faire un portrait bref, on peut dire que le nouvel urbanisme repose au moins sur trois principes très généraux<sup>6</sup> :

- Favoriser la création d'ensemble de moyenne et de haute densité pour maximiser l'utilisation du sol.
- Implanter une certaine mixité des fonctions (commerces, services et résidences) et permettre une mixité verticale des fonctions (commercial / bureau avec résidentiel aux étages)
- Créer des quartiers ou des communautés (cœurs de quartier) favorisant les déplacements à pied ou en vélo, c'est-à-dire autrement qu'en automobile.

---

<sup>6</sup> Charte du Nouvel urbanisme définie par le *Congress for New Urbanism*, [www.cnu.org](http://www.cnu.org)

En prenant ces trois principes de bases, il est possible d'estimer que les futurs développements faisant suite au prolongement de l'axe du Vallon ne répondent pas aux valeurs du nouvel urbanisme.

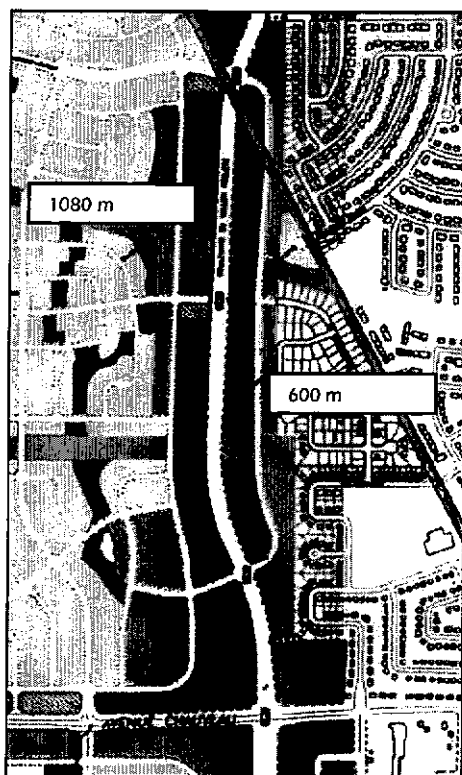
### *Perméabilité piétonne*

**Bonne à l'intérieur des deux ensembles prévus...**

Les liens prévus dans les ensembles résidentiels sont de bon augure pour la circulation piétonne. En effet, les piétons devraient rencontrer peu de culs de sac et pourront circuler librement dans le secteur. Malgré cet effort d'intégration des piétons, cela se gâte lorsqu'ils souhaiteront transiter au-delà du boulevard.

**...Mais pas entre eux**

Le futur boulevard du Vallon est une large route composée de quatre voies (six dans la partie Sud) de circulation de plus de 4 mètres de large et d'un terre-plein central de 7 mètres (un total de près de 23 mètres). Aux intersections, le nombre de voies à franchir passe à six voies car les promoteurs, pour faciliter la circulation automobile, ont prévu des bretelles de virages pour tourner sur les rues perpendiculaires au boulevard. Pour réguler la circulation, des feux de circulation comportant une phase exclusive pour les piétons seront prévus à une distance de 400 mètres en moyenne les uns des autres. Exceptionnellement, cette distance, selon les plans fournis par les promoteurs, atteint plus de 600 mètres dans la partie Nord (voir le schéma ci-dessous).



Le corridor commercial ne serait composé que de deux parties (l'une de 600m et l'autre de 480m). Cette configuration est fort limitative pour assurer un achalandage piéton décent.



Morphologiquement, ce boulevard sera donc très difficile à franchir pour les piétons puisqu'il n'y aura que peu d'intersections avec feux de circulation et que les distances à parcourir pour les atteindre sont dissuasives. De plus, l'effet de corridor généré par le large terre-plein central favorisera les accélérations et le non respect quasi systématique de la limite de vitesse de 50 km/h (ce qui constitue un danger supplémentaire pour les piétons). Pour faire un parallèle équivalent, il suffit de constater la morphologie du boulevard Laurier, à Sainte-Foy (ce dernier comporte un terre-plein plus étroit), qui ne favorise pas du tout les déplacements piétons.

À ce propos, en 2003, une équipe en design urbain de l'Université Laval, dans le cadre d'un cours, a démontré par des observations faites sur le terrain à l'aide de bandes vidéos, que l'espacement excessif des passages piétons incitaient les usagers à franchir le boulevard dans un espace non protégé de la chaussée. Il est donc tout à fait possible que cette situation se reproduise avec le futur boulevard du Vallon et que cela engendre des problèmes de sécurité.

Notons qu'avec un débit prévu de plus de 40 000 véhicules par jour, pour des fins de fluidité, les feux de circulation devraient présenter de longues phases de circulation aux automobiles, aux dépens des piétons. La vocation commerciale se trouvant aux abords directs du boulevard pourrait pâtir du manque d'accessibilité piétonne et devenir un axe commercial dédié aux automobiles.

### ***Cadre bâti***

Les plans proposés par les promoteurs sont sensés être préliminaires. Toutefois, les promoteurs résidentiels proposent d'ores et déjà des plans de lotissement à de potentiels clients<sup>7</sup>. Ceci nous laisse penser que les implantations prévues dans les plans fournis par la Ville de Québec ne sont pas loin de ne plus être préliminaires.

### **Forme générale issue d'un design dépassé**

63% de la surface dédiée au développement résidentiel dans le secteur du prolongement de l'axe du Vallon seront à usage unifamilial isolé. Il s'agit d'un mode de développement de banlieue fort conventionnel et vorace en terme d'espace. De plus, la dispersion des futures résidences génère un coût par logement très élevé en termes de services municipaux (entretien de rues, raccordement au réseau d'égout et d'aqueduc, écoles, etc.)

### **Moyenne et haute densité**

Les implantations de moyenne et de haute densité sont peu présentes dans les projets domiciliaires prévus proche du boulevard du Vallon<sup>8</sup>. En fait, elles se situent directement au niveau du futur boulevard. Bien que ce type de construction permette de bien encadrer la rue, il est permis de penser que leur hauteur a aussi été

---

<sup>7</sup> Faubourg Le Raphaël : [www.faubourgleraphael.com](http://www.faubourgleraphael.com). La Ville de Québec, dans la résolution CE-2004-0609, lors du conseil municipal datant du 12 mars 2004, a approuvé la vente de terrain en vue de la construction prochaine du Faubourg Le Raphaël à l'entreprise Gély Construction inc.

<sup>8</sup> La part d'emprise occupée par de la moyenne densité est de 20% tandis que la part d'emprise occupée par de la haute densité est de 17%. Si l'on ôte du calcul le développement se situant au nord du boulevard de la Morille, les parts sont de 68,56% pour la basse densité, 13,35% pour la moyenne densité et 18,07% pour la haute densité.

prévue pour servir d'écran anti-bruit pour les résidences se situant à l'arrière. La configuration présentée sur l'esquisse fournie par les promoteurs nous montre que les ensembles sont peu attrayants et passablement espacés, ce qui brise la trame bâtie.

Il conviendrait, lors de leur implantation, de générer un véritable aspect urbain (comme celui que l'on retrouve dans les nouveaux développements de la rue du Campanile à Sainte-Foy) au secteur de haute et de moyenne densité.

## **Recommandation : servir d'exemple**

Si le prolongement de l'axe du Vallon et le développement résidentiel tels que prévus par les promoteurs voient le jour, pourquoi ne pas en faire de réels exemples en matière de transport et d'aménagement urbain?

Il est manifeste que le transport en commun a été mis de côté dans l'étude d'impact environnementale puisque le RTC a dû déposer ses recommandations six mois après le dépôt de l'étude d'impact.

- Le projet devrait être refait de manière à considérer une meilleure intégration du transport collectif et alternatif.

S'il est exécuté tel que décrit par les promoteurs, le boulevard du Vallon risque de devenir une cicatrice dans le nouveau développement résidentiel prévu dans le secteur. Il s'agira d'un obstacle difficile à franchir pour tous, sauf pour les automobilistes.

- Il faut rendre le milieu plus perméable pour la circulation interne à ce nouveau milieu résidentiel. Le prolongement présenté fait office de « solution facile » plutôt que de solution intégrative.

Les nouveaux secteurs doivent être développés selon les principes du *Transit Oriented Development*. Ce type d'aménagement est reconnu pour son efficacité mais n'est que trop rarement appliqué au Québec. Le plan proposé par le promoteur n'est que la continuité d'un urbanisme dépassé et critiqué par les spécialistes en la matière.

- Pourquoi ne pas oser en faire un développement exemplaire dans la région de Québec?

Les nouveaux développements devraient intégrer plus de constructions de haute et de moyenne densité. L'étalement urbain qui caractérise Québec n'est pas seulement un problème physique mais aussi un message social. En établissant encore plus de logements unifamiliaux isolés, l'on signifie que l'étalement urbain n'est pas un problème à Québec. Voilà donc pourquoi il serait très prometteur pour la ville et pour créer un véritable cœur urbain d'appliquer réellement les principes du nouvel urbanisme.

- L'espace est un bien rare, construire de la faible densité constitue un gaspillage. Dans un souci de développement durable, les nouvelles communautés à construire devraient être plus compactes, basées sur des cœurs de quartiers plutôt que sur des axes routiers majeurs.

Bref, le prolongement de l'axe du Vallon ne fait figure que d'un longue rampe d'accès à l'autoroute existante. Si le secteur doit être développé, un plan d'ensemble novateur doit être mis sur pied afin d'appliquer les fondements du nouvel urbanisme et du développement orienté vers le transport.