

Audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON LES TRANSPORTS VIABLES NÉGLIGÉS



Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et alternatifs du Québec métropolitain

RECHERCHE ET RÉDACTION

CHRISTIAN SAVARD



Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et alternatifs du Québec métropolitain

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME.....	1
DU VALLON: UN MAUVAIS CHOIX!	2
TRANSPORT VIABLE: ÉTAT DE LA SITUATION	3
<i>SITUATION À L'ÉCHELLE DE LA VILLE DE QUÉBEC</i>	3
<i>SITUATION DANS LA ZONE D'ÉTUDE</i>	4
DU VALLON VS PLANIFICATION STRATÉGIQUE.....	6
<i>ORIENTATIONS DU MTQ</i>	6
<i>ORIENTATIONS DES AFFAIRES MUNICIPALES</i>	7
<i>ORIENTATIONS DE LA VILLE DE QUÉBEC</i>	9
FAIBLESSES DU PROJET	10
<i>GESTION DE LA CIRCULATION</i>	10
<i>DÉVELOPPEMENT URBAIN</i>	11
<i>LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS</i>	12
LES ALTERNATIVES?	14

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Accès transports viables – Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques **préoccupés par l'avenir des transports** dans la région métropolitaine de Québec. Avant 2003, cet organisme, qui existe depuis 1991, était connu sous le nom de Comité régional des usagers du transport en commun (CRUTEK).

La **mission** principale d'Accès transports viables est de promouvoir des modes de déplacement viables dans la région de Québec et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des systèmes de transports alternatifs à l'auto-solo: transport en commun, vélo, marche, covoiturage, propriété collective d'automobiles, véhicules non polluants. La réduction de la pollution atmosphérique provoquée par l'intense circulation automobile en milieu urbain est nécessaire pour améliorer la qualité de vie des citoyens. Cette réduction passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l'utilisation de modes de déplacements viables.

Se **déplacer de façon viable** a un impact bénéfique sur l'environnement (réduction des émissions des gaz à effet de serre, réduction de la consommation individuelle énergétique, etc.), sur la société (baisse de la congestion, diminution du stress et du bruit, etc.) et sur l'économie (coûts des infrastructures de transport, coûts de la congestion, etc.).

Chaque année (et ce, depuis 1991), Accès transports viables organise la **Semaine des transports collectifs et alternatifs** (STCA). Durant toute la durée de l'évènement, diverses activités sont organisées afin de sensibiliser la population aux impacts et aux enjeux liés aux déplacements individuels en automobile.

Régulièrement, l'organisme se prononce sur divers projets ou orientations de développement en transport. Sa participation aux consultations et aux tables de concertation permet de rappeler aux décideurs l'enjeu primordial qu'est celui du transport à Québec.



Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain

COORDONNÉES

1085, avenue De Salaberry
Québec (Québec)
G1R 1K1
Téléphone: 418.648.1242
Télécopieur: 418.524.4112
accès@transportsviables.org
www.transportsviables.org

DU VALLON: UN MAUVAIS CHOIX!

Le prolongement de l'autoroute du Vallon, tel que présenté par les promoteurs du projet, la Ville de Québec et le ministère des Transports (MTQ), constitue, selon Accès transports viables, un **mauvais choix pour le développement durable** de la région métropolitaine de Québec. Les questions de transport et de mobilité constituant le domaine que nous connaissons le moins mal, nous nous concentrerons principalement sur les impacts régionaux et locaux du prolongement de du Vallon sur les transports viables.

Québec est reconnue comme une ville offrant une qualité de vie exceptionnelle. Malheureusement, cette qualité de vie est mise en péril par la progression continue de la motorisation, de la circulation automobile et de la congestion. Pour atteindre ses objectifs en matière de qualité de vie, elle se doit de prendre le **virage du transport viable**¹.

C'EST QUOI ÇA, LE TRANSPORT VIABLE?

Le Centre pour un transport durable définit le transport viable comme suit:

«Le transport durable s'entend d'un système qui

1. permet aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière consistante et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, sous le signe de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci;
2. est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport et appuie une économie dynamique;
3. limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de la planète à les absorber;
4. réduit au minimum la consommation des ressources non-renouvelables, réutilise et recycle ses composantes et réduit au minimum le bruit et l'utilisation des terrains».

¹ L'appellation *transport durable* est souvent utilisée, mais nous préférons, pour différentes raisons qu'il n'est pas pertinent d'énumérer ici, celle de *viable*.

Les réflexions que nous vous présentons dans ce mémoire ne s'attardent que très peu sur les méfaits de l'utilisation massive et systématique de l'automobile et sur les bienfaits des transports collectifs et alternatifs. Selon nous, les avantages indéniables de ces derniers au niveau de la protection de l'environnement, du développement économique, de l'équité sociale et de la santé publique, bref, de l'amélioration de notre qualité de vie, ne sont plus à prouver.²

Le présent mémoire se contente donc, dans les limites de nos moyens et de nos ressources, **d'illustrer comment le prolongement de du Vallon risque fortement de favoriser, encore, l'utilisation de l'automobile au détriment des transports viables**. Pour y arriver, nous suivrons le plan suivant :

- État de la situation des transports collectifs et alternatifs;
 - À l'échelle de la ville de Québec;
 - À l'échelle de la zone d'étude.
- Recension des principales orientations gouvernementales et municipales et cohérences de celles-ci avec le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon;
- Analyse et critique du projet
 - Au niveau de la gestion de la circulation automobile;
 - Au niveau du développement urbain;
 - Au niveau des transports collectifs et alternatifs.
- Réflexions sur les alternatives.

² À ce propos, nous recommandons chaudement la lecture du mémoire de l'organisme *Vivre en Ville* qui s'attarde plus longuement sur les conséquences de l'automobile et sur l'importance des transports collectifs dans la mise en place de collectivités viables.

TRANSPORT VIABLE: ÉTAT DE LA SITUATION

La situation du transport viable dans la région de Québec est loin d'être reluisante. L'analyse des statistiques et l'observation sur le terrain démontrent que les moyens de transport collectifs et alternatifs sont de plus en plus **marginalisés et relégués à rôle d'appoint à l'automobile**. Le transport en commun, sur lequel nous nous attarderons principalement, décline et est toujours considéré comme un moyen de transport « offert » au moins bien nantis, aux étudiants et personnes âgées. La marche n'est massivement utilisée que dans les quelques quartiers anciens où l'automobile ne peut rivaliser et sur quelques rues commerciales. Le vélo, pour sa part, gagne en popularité sur les pistes cyclables le dimanche après-midi, mais très peu de personnes l'utilise pour ses déplacements « utilitaires ».

En ce qui concerne la zone d'étude, les statistiques nous montrent que l'automobile y règne sans partage, les transports collectifs et alternatifs y faisant pratiquement de la figuration.

SITUATION À L'ÉCHELLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

Le diagnostic est clair et précis et les principaux intervenants s'entendent: le transport en commun à Québec est **de plus en plus malade** et cette détérioration de la situation dure depuis plus de 10 ans. Les symptômes sont apparents:

- **Stagnation de l'achalandage** autour de 38 000 000 de passages par année malgré une hausse importante du nombre de déplacements totaux (tous modes de transport confondus) effectués dans la ville;

- **Baisse importante de la part des déplacements motorisés** assurés par le transport en commun, cette part passant de 16% en 1991 à moins de 10% en 2001.

Les causes qui expliquent le recul continu des transports collectifs dans la région sont potentiellement nombreuses, en voici un échantillon non-exhaustif :

- Motorisation toujours plus importante, notamment chez les femmes et les jeunes;
- Augmentation constante des tarifs;
- Développement urbain centré sur les besoins de l'automobile;
- Surcapacité autoroutière;
- Sous-financement chronique du transport en commun;
- Etc.

En définitive, les problèmes du transport en commun à Québec, et dans le reste de la province d'ailleurs, se résument, selon nous, à **l'absence, et ce à tous les paliers de gouvernements, d'une véritable volonté de privilégier les transports collectifs et alternatifs dans nos villes**. Le prolongement de du Vallon étant le dernier exemple en liste pour la région de Québec.

Pourtant, les grands documents d'orientation et de planification officiels des différentes instances gouvernementales sont unanimes; pour des raisons environnementales, économiques, sociales et de santé publique, le transport collectif doit être une priorité (voir la prochaine section).

Qui plus est, **la population est également d'avis qu'il faut améliorer et développer le transport en commun**. Différents sondages, dont ceux du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et ceux effectués pendant la dernière campagne électorale provinciale, démontrent clairement que la population de l'agglomération de

LES TRANSPORTS VIABLES NÉGLIGÉS

Québec favorise le développement du transport en commun avant celui du réseau autoroutier. De plus, lors de la large consultation publique, le forum *Une vision pour Québec – L'avenir maintenant!*, tenue à l'été 2003 dans le cadre de l'élaboration du Plan stratégique de la ville, les participants se sont montrés particulièrement favorables à l'amélioration des transports collectifs et alternatifs.

Malgré la détérioration apparente de la situation du transport en commun, l'unanimité des orientations gouvernementales et des demandes de la population, il n'y a eu, à Québec, **aucune amélioration notable du service** offert depuis plus de dix ans. Même la relance du transport en commun de 1992, qui a mené à l'implantation des très populaires circuits *Métrobus*, a été le fruit d'une rationalisation du service, qui s'est traduite pour plusieurs par une diminution de service, provoquée par la réforme Ryan.

SITUATION DANS LA ZONE D'ÉTUDE

Les quartiers les plus directement touchés par le prolongement de l'autoroute sont, en se basant sur les découpages de l'Enquête Origine-Destination 2001, Neufchâtel Est et Lebourgneuf. Ces grands quartiers résidentiels composés presque exclusivement de maisons unifamiliales, comme la majorité des banlieues construites après la Deuxième Guerre mondiale, sont incompatibles avec les modes de transports viables. La faible densité de population qui les caractérise a pour conséquence la difficulté d'y fournir un service efficace de transport en commun à un coût raisonnable. De plus, l'éloignement des commerces et services fait en sorte que la marche n'est souvent pas une option à envisager quand il est temps d'aller se chercher un litre de lait! De plus, Lebourgneuf et Neufchâtel sont situés à proximité d'autoroutes, de centres d'achats et de commerces de grandes surfaces qui font de ses banlieues des **royaumes de l'automobile**.

L'analyse des données de l'Enquête Origine-Destination 2001 pour ces deux secteurs (Neufchâtel Est et Lebourgneuf Est) est très révélatrice des **conséquences de ce type de développement sur les habitudes de déplacement**. À noter que pour l'ensemble du territoire de Québec (après les fusions), sur 24 heures, les transports viables (transport en commun + non-motorisés) se situent aux environs de 20%.

À titre de comparaison, le tableau de la page suivante présente le résultat de ces deux quartiers (les données ayant été

NEUFCHÂTEL EST ET LEBOURGNEUF

Ce tableau présente les habitudes de déplacement des deux quartiers les plus directement touchés par le prolongement de l'autoroute du Vallon. Les données proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2001.

		Neufchâtel Est		Lebourgneuf	
		Produits*	Attirés*	Produits*	Attirés*
Part modale des déplacements (%) (24 heures)	Automobiles	74,8	73,6	88,5	92,3
	Autres motorisés	12,2	13,3	6,9	9,5
	Transports en commun (TC)	5,7	2,5	3,3	3,3
	Non-motorisés (NM)	7,2	10,2	2,6	1,9
	Transports viables (TC+NM)	12,9	12,7	5,9	5,2
Logis avec (%)	0 auto		3,1		2,4
	1 auto		47,0		47,8
	2 autos		39,7		43,2
	3 autos		7,9		5,1
	4 autos et plus		2,2		1,4

** Les déplacements produits par un secteur sont ceux dont ils constituent l'origine, c'est-à-dire le point de départ. Quant aux déplacements attirés par un secteur, ce sont ceux dont ils constituent la destination, c'est-à-dire le point d'arrivée final.*

fusionnées) au secteur Haute-Ville Ouest. Ce secteur a été retenu puisque qu'au niveau du revenu des ménages, il présente des caractéristiques semblables à celui de Neufchâtel/Lebourgneuf, ceci afin de prouver que l'utilisation des transports viables n'est pas juste une question de richesse.

TRANSPORTS VIABLES : HAUTE-VILLE VERSUS NEUFCHÂTEL/LEBOURGNEUF

Le présent tableau compare la performance de deux logiques de développement urbain en matière de transports viables. D'un côté secteur Ouest de la Haute-Ville (Montcalm et Saint-Sacrement), de l'autre le zone d'étude (Neufchâtel Est et Lebourgneuf). Les données proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2001.

	Haute-Ville Ouest		Zone d'étude		
	Produits*	Attirés*	Produits*	Attirés*	
Part modale des déplacements (%) (24 heures)	Automobiles	62,2	64,6	83,0	88,3
	Autres motorisés	1,5	1,7	7,4	4,2
	Transports en commun (TC)	14,8	16,7	4,2	3,1
	Non-motorisés (NM)	21,4	17,2	4,4	3,7
	Transports viables (TC+NM)	36,2	33,9	8,6	6,8,2
Logis avec (%)	0 auto	30,4		2,7	
	1 auto	53,3		47,5	
	2 autos	14,8		41,5	
	3 autos	1,4		6,5	
	4 autos et plus	0,1		1,8	

* Les déplacements produits par un secteur sont ceux dont ils constituent l'origine, c'est-à-dire le point de départ. Quant aux déplacements attirés par un secteur, ce sont ceux dont ils constituent la destination, c'est-à-dire le point d'arrivée final.

L'automobile est définitivement le moyen de transport privilégié dans la zone d'étude. Toujours selon l'enquête Origine-Destination 2001, le nombre moyen d'automobiles par logis y est de 1,6 comparativement à 0,9 pour la Haute-Ville Ouest et de 1,3 pour l'ensemble de la ville de Québec. Les transports viables n'y sont que marginalement utilisés. La performance des modes de transport actif comme la marche et le vélo (non-motorisés) est particulièrement faible, trois fois plus faible que dans le reste de la ville (12% environ), ce qui est inquiétant compte tenu des effets néfastes, de mieux en mieux documentés, de la sédentarité sur la santé.

Comme il sera démontré un peu plus loin, le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon n'améliora en rien la position du transport viable dans ce secteur. Qui plus est, l'étude d'impact prend pour acquis que la situation continuera à se détériorer.

DU VALLON VS PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Afin de juger de l'opportunité et de la pertinence de prolonger l'autoroute du Vallon, il convient de **vérifier la cohérence de cette décision face aux objectifs et aux orientations des différentes instances gouvernementales**. Cette analyse se fera sur trois axes :

- Les objectifs et orientations du MTQ en se basant sur le *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec* de 2000;
- Les objectifs et orientations du ministère des Affaires municipales en se basant sur les *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*;
- Les objectifs et orientations de la Ville de Québec en se basant sur les principaux documents du présent processus de planification stratégique.

ORIENTATIONS DU MTQ

Comme le démontre le tableau de droite, pour le MTQ, depuis la parution de son plan de transport pour la région de Québec en 2000, gérer la croissance de la demande en transport par la **consolidation et l'amélioration du transport en commun est prioritaire**. Pourtant, quatre années se sont écoulées depuis la parution de ce plan et, exception faite du financement d'études, absolument rien n'a été fait dans le but d'améliorer de manière notable le réseau régional de transport en commun dans la région.

PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC

Cet encadré résume les orientations et axes d'interventions les plus pertinentes qui touchent le transport des personnes du Plan de transport produit par le MTQ. Nous tenons à attirer votre attention sur les passages que nous avons soulignés en gras.

Orientations

-Assurer la gestion, la consolidation et l'optimisation des réseaux routiers en tenant compte des objectifs d'accessibilité et de mobilité et en assurant le respect de leur intégration à l'environnement, en particulier au tissu urbain.

-Assurer la complémentarité entre les modes de transport en favorisant, entre autres choses, **une meilleure harmonisation des réseaux de transport en commun et en privilégiant les modes de transport autres que l'utilisation individuelle de l'automobile**.

-...

Axes d'intervention

-Gérer la croissance de la demande en transport

- **Consolider et améliorer le transport en commun, une priorité**
- **Assurer le développement à long terme du transport en commun**
- **Améliorer la circulation sur des tronçons d'autoroutes qui présentent des difficultés** (voies réservées)
- **Adopter des mesures incitatives pour changer les habitudes de transport des citoyens**

-Faciliter l'accès à la capitale tout en assurant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation

- Continuer d'améliorer la sécurité et la fluidité du réseau routier supérieur ainsi que son arrimage avec les autres réseaux

• ...

Il est important de noter que le prolongement de l'autoroute du Vallon n'est pas explicitement mentionné dans les actions à entreprendre dans les 5 prochaines années. Toutefois, dans la section sur le *Partenariat avec les municipalités*, on souligne que «*le Ministère accentuera le partenariat avec les municipalités pour assurer une meilleure harmonisation entre le réseau autoroutier et les réseaux municipaux. Les interventions prioritaires à cet égard touchent l'avenue Dufferin, l'axe du Vallon ainsi que les boulevards Laurier et François-De-Laval.*»

Dans un contexte où les ressources budgétaires sont rares et où la congestion routière est encore sous contrôle³, **il est surprenant de voir le MTQ investir dans le développement du réseau routier**. Il est important de rappeler que le prolongement de l'autoroute du Vallon coûtera près de 28 M\$ au MTQ. À cela, il faut ajouter les nombreux travaux de consolidation et d'amélioration du réseau routier et autoroutier qui ont été complétés ou entrepris dans les quatre dernières années. Dans la plupart des cas, ces travaux se résumaient à un entretien normal de la route. Mais dans d'autres cas, comme la réfection de certains échangeurs, ils ont eu comme effet d'augmenter davantage la capacité autoroutière de la région.

Au même moment, le transport en commun fait du surplace en termes d'achalandage et recule au niveau de la part modale. En fait, pour être plus précis, l'achalandage du transport en commun a progressé de 1,8% en 2002 et de 1,6% en 2003. La conséquence de ces légères hausses est que le RTC, victime de son succès, mettait la pédale douce sur la promotion parce que le **tiers des autobus déborde aux heures de pointe** (Le Soleil : 20 février 2004).

Bref, malgré des orientations très claires et favorables au transport en commun, le bilan du MTQ dans ce domaine est presque vierge. Aucune voie réservée n'a été mise en place sur les autoroutes et le projet Interrives est toujours sur la glace. **Dans la hiérarchie des priorités du MTQ, le transport en commun semble se classer bon dernier.**

³ À Québec, le temps moyen de déplacement entre le domicile et le travail est inférieur à 15 minutes (document de consultation de la Ville de Québec *L'avenir maintenant* p. 27)

ORIENTATIONS DES AFFAIRES MUNICIPALES

Au niveau des orientations gouvernementales du ministère des Affaires municipales pour la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), le préjugé favorable envers le transport en commun est aussi limpide que dans le cas du MTQ. Le tableau de la page suivante résume les orientations les plus pertinentes.

Les orientations gouvernementales insistent donc principalement sur **la nécessité de redynamiser et de consolider le tissu urbain actuel**. Le mode de transport privilégié pour asseoir ce développement doit être le transport en commun.

Comme le mentionne l'étude d'impact, le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon s'accompagne d'un important développement urbain aux abords de la nouvelle route. À terme, on prévoit la construction de 5800 logements dans le secteur. Ces nouveaux logements devraient attirer 12 000 habitants supplémentaires dans Lebourgneuf et Neufchâtel. D'ailleurs, une partie de ce développement est déjà en cours avec les projets *Les Méandres* et *Le Faubourg Raphaël*.

L'analyse des données de la plus récente étude démographique pour la région de Québec, parue en 2003 et intitulée *Le choc démographique : La population de la Communauté métropolitaine de Québec à l'aube du XXI^e siècle* **laisse planer des doutes importants sur la pertinence de développer ce secteur** de la ville de Québec. Quatre faits saillants sont à retenir :

- La population est de plus en plus vieillissante;
- Entre 2001 et 2021, l'augmentation de la population à Québec sera limitée à 13 000;
- Entre 2001 et 2021, 33 000 nouveaux ménages seront créés;
- Après des années de décroissance, le centre de l'agglomération (arrondissement La Cité) voit sa population augmenter de

2,7%, ce qui est la deuxième plus forte hausse de tous les arrondissements de la Ville de Québec. Le phénomène du « retour à la ville » semble donc se confirmer. Pendant la même période, l'arrondissement la population de l'arrondissement Les Rivières a stagné à 0,8% de progression.

Dans ce contexte, il est difficile de comprendre l'empressement des promoteurs à vouloir prolonger l'autoroute du Vallon et développer ce secteur. En effet, puisque l'on prévoit une augmentation de la population que de 13 000 personnes, pourquoi en installer 12 000 dans un secteur non desservi en infrastructure et en transport en commun? De plus, la population vieillissante a des besoins en termes d'habitation (logement plus petit et plus facile à entretenir) et de services (qui doivent être complet et à proximité) qui sont beaucoup plus faciles à combler dans les milieux urbains plus matures (centre de la ville et premières banlieues). Qui plus est, le vieillissement de la population risque d'entraîner une augmentation massive du stock de maison unifamiliale disponible dans la première couronne de banlieue. Ces maisons deviendront disponibles pour les jeunes familles.

À la lumière de ces données et de la volonté ferme du gouvernement de concentrer le développement dans les zones urbaines déjà viabilisées, **il nous apparaît évident que le prolongement de du Vallon** ne respecte pas les orientations gouvernementales au niveau de l'aménagement de la CMQ.

ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT POUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

Cet encadré résume les orientations et objectifs du gouvernement pour la Communauté métropolitaine de Québec les plus pertinents pour évaluer le projet. Nous tenons à attirer votre attention sur les passages que nous avons soulignés en gras.

Orientations gouvernementales en matière d'urbanisation et milieux de vie

-Gérer l'urbanisation avec une vision d'ensemble et selon une approche intégrée, tout en tenant compte des caractéristiques de chacune des cinq parties composant la Communauté urbaine de Québec et visant la complémentarité.

- Consolider le développement urbain existant de chacune des cinq parties composant la CMQ (étalement urbain zéro) et **diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les secteurs déjà pourvus d'équipements, d'infrastructures et de services de base** en préservant les boisés et les milieux sensibles.
- **Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de service et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieues (collectivités viables).**
- **Consolider les artères, les boulevards, les zones et les pôles commerciaux existants** et assurer leur complémentarité, leur intégration à l'organisation urbaine et leur **accessibilité par transport en commun.**
- **Redynamiser et réhabiliter en priorité** les secteurs dévitalisés ou en voie de dévitalisation, notamment les quartiers urbains centraux ou ancestraux, les noyaux villageois, les artères commerciales et les zones industrielles vétustes.

Orientations gouvernementales en matière de transports

Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif, favorise l'intermodalité et optimise l'utilisation des équipements, infrastructures, systèmes et réseaux de transport existants, tout en soutenant le développement socioéconomique et en protégeant l'environnement et le cadre bâti.

- **Privilégier le développement du transport collectif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile.**
- Harmoniser les interventions en transport et optimiser l'utilisation des réseaux existants, leur fluidité et leur fonctionnalité, de façon à **restreindre les besoins d'implantation de nouvelles infrastructures routières.**

Il est important de noter que sous ce point, malgré la volonté manifeste de limiter les nouvelles infrastructures routières, il est mentionné qu'il faudra: «*Analyser la configuration et la hiérarchisation du réseau de transport routier actuel et planifier l'achèvement et un meilleur maillage des boulevards urbains afin de créer, à l'échelle métropolitaine, un réseau artérielle efficace et plus fluide qui complètera et soutiendra le réseau autoroutier.*»

L'OPINION DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES

Lors des consultations du ministère de l'Environnement sur le prolongement de l'autoroute du Vallon, le ministère des Affaires municipales (MAM) a été invité à donner son avis sur le sujet. Tout en reconnaissant le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon satisfaisant et valable, puisque conforme au schéma d'aménagement de la Ville. Le MAM a tout de même tenu à préciser que :

Par ailleurs, à l'annexe 8, le promoteur explique comment son projet rencontre les objectifs gouvernementaux inscrit au document «Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté urbaine de Québec», signifié au milieu municipal le 18 décembre 2002. Il ne réfère alors qu'à une partie de ces attentes gouvernementales. Il conviendrait de rappeler au promoteur qu'il doit rencontrer toutes les orientations gouvernementales pertinentes, notamment celles relatives à l'offre de logements variés, à la redynamisation des secteurs dévitalisés et à la prise en compte des contraintes naturelles et anthropiques.

ORIENTATIONS DE LA VILLE DE QUÉBEC

La Ville de Québec travaille présentement à établir sa planification stratégique. Toutefois, les documents préliminaires qui sont disponibles sont unanimes sur la nécessité d'améliorer l'offre de service en transport en commun. (Plan stratégique, 2004, p.21) D'ailleurs, lors des récentes consultations publiques sur l'avenir du transport en commun à Québec, **le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec endossait l'objectif du Réseau de transport de la capitale d'augmenter la part modale du transport.** De plus, elle vise à développer son territoire de manière à favoriser les transports collectifs et alternatifs, notamment par la mise en place de quartiers denses et mixtes le long des principaux axes de transport en commun. (Plan stratégique, 2004, p.22)

Sachant cela, **il est difficile de comprendre pourquoi la Ville de Québec soutient un projet qui ne favorisera en rien l'utilisation du transport en commun.** Le prolongement de l'autoroute du Vallon et le développement résidentiel qui

l'accompagne risque d'ailleurs plus d'affaiblir le transport en commun au lieu de le renforcer. En diminuant les temps de déplacement automobile, plusieurs personnes du secteur Lebourgneuf qui utilisent le transport en commun, nous savons qu'ils ne sont déjà pas très nombreux, risquent d'être attirés par l'automobile. De plus, la basse densité résidentielle qui caractérisera le secteur est très difficile à desservir efficacement en transport collectif

En définitive, malgré la belle unanimité qui règne en faveur du développement des transports collectifs et alternatifs et de collectivités plus viables, il est décevant de constater toutes les ressources qui sont mises à contribution pour faire passer un projet de prolongement de route. Surtout, nous allons voir dans la prochaine section, qu'il s'agit d'un projet qui comporte de nombreuses faiblesses.

L'OPINION DU BUREAU SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En décembre 2002, l'Assemblée nationale a approuvé unanimement le Protocole de Kyoto afin que le Québec fasse sa part dans la réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES). Puisque au Québec, le secteur des transports est responsable de 38% des GES et que le camionnage et la circulation automobile sont responsables des plus importantes hausses des émissions, le Bureau sur les changements climatiques (BCC) du ministère de l'Environnement a été appelé à donner son avis sur le prolongement de l'autoroute du Vallon. Cette analyse s'avère très intéressante pour ceux qui doutent de la pertinence du projet. Dans les prochaines pages, nous appuierons certaines de nos idées par leurs propres préoccupations. Pour l'instant, voici deux extraits de l'opinion du BCC sur le projet de prolongement de du Vallon :

-Tel qu'élaborée, l'étude d'impact ne contient pas les éléments qui permettent de justifier le projet. Entre autres, l'option de l'amélioration du réseau actuel (option 3) devrait être bonifiée et inclure le développement de services de transport en commun de qualité. (BCC)

-L'étude ne mentionne pas l'impact du projet sur la hausse de véhicules-kilomètres parcourus provoquée par l'établissement de personnes dans des secteurs éloignés des principaux centres d'activités de l'agglomération. (...) La hausse de véhicules-kilomètres parcourus engendre des émissions de polluants urbains générateurs de smog et de gaz à effet de serre. (BCC)

FAIBLESSES DU PROJET

Le prolongement de l'autoroute du Vallon a plusieurs faiblesses qui nous contraignent à nous opposer au projet. La présente section constitue donc une analyse et une critique des principaux éléments du projet. Nous nous attardons sur trois points :

- Gestion de la circulation;
- Développement urbain;
- Transports collectifs et alternatifs.

GESTION DE LA CIRCULATION

Pour les promoteurs du projet, le prolongement de du Vallon est un projet défendable puisqu'il s'agit de construire un « boulevard urbain convivial » et non une autoroute. Effectivement, d'un point de vue strict, le prolongement de du Vallon n'est pas une autoroute (pas d'échangeurs, limite de vitesse de 70km/h, etc.). Mais dans les faits, **nous pouvons qualifier ce nouveau tronçon routier de quasi-autoroute.**

La géométrie retenue pour le prolongement de du Vallon a comme objectif de faire passer le plus de voitures possible tout en tentant d'éviter l'effet de coupure d'une autoroute. Dans sa portion sud (entre le boul. Lebourgneuf et l'av. Chauveau), la limite de vitesse sera de 70 Km/h avec un nombre limité d'intersections (3). Cette route aura deux voies dans les deux sens avec voies de refuges aux intersections et sera séparée par un large terre-plein central. Il va s'en dire qu'une telle **configuration permettra de supporter un débit de circulation comparable à une autoroute.** Selon l'étude d'impact, près de 42 000 véhicules emprunteront du Vallon entre le boul. Lebourgneuf et l'av. Chauveau en 2021. À titre comparatif, dans la section nord de l'autoroute Henri

IV (au nord de l'autoroute Félix-Leclerc), on prévoit 53 000 véhicules.

L'étude d'impact est limpide, le prolongement de du Vallon sera avant tout un axe de transit qui aura comme premier objectif de faire passer beaucoup de voitures. La vocation d'axe de service et d'accessibilité aux quartiers environnants est secondaire. Dans cette optique, la différence entre une autoroute et le futur axe du Vallon n'est pas si grande.

Un des objectifs du prolongement de du Vallon est de réduire la congestion sur certains axes routiers du secteur et la circulation de transit dans certaines rues résidentielles, principalement aux heures de pointe. Selon nous, une partie de ces problèmes réside dans la surutilisation de l'automobile dans le secteur.⁴ La solution proposée, c'est-à-dire la construction d'un lien routier à fort débit de circulation, a à maintes reprises montrées ses limites, comme le souligne le Bureau sur les changements climatiques dans son avis sur le projet :

Il est reconnu que l'ajout d'un lien routier direct et rapide entre un secteur périphérique et le centre de l'agglomération entraîne à moyen terme une augmentation du nombre de véhicules privés du secteur concerné allant au centre, où l'on retrouve le principal pôle d'emploi. (...)

Généralement, un nouveau lien périphérie-centre plus direct contribue à un désengorgement temporaire d'une artère congestionnée et à une baisse de la consommation d'essence et

⁴ D'ailleurs, avec une moyenne de 1,6 autos par logis, n'est-il pas un peu normal d'avoir à subir certains contrecoups de la circulation automobile.

des émissions de gaz à effet de serre, **mais à court terme seulement**. Ensuite, la nouvelle fluidité temporaire attire d'autres automobilistes des secteurs plus éloignés du centre qui viennent prendre les « espaces » disponibles sur les artères existantes et sur le nouveau lien. Ces nouveaux utilisateurs proviennent du transport en commun, d'autres artères congestionnées et de l'implantation de nouveaux ménages attirés par la nouvelle fluidité. Globalement, après quelques années, on se retrouve **avec plus de véhicules venant du secteur plus**

KM-VOIE D'AUTOROUTE PAR 1000 HABITANTS
VS
KM D'AUTOROUTES PAR 100 000 HABITANTS

Les promoteurs du projet insistent pour dire que le prolongement de du Vallon n'est pas une nouvelle autoroute, ils ont tout de même dépensés de l'énergie pour tenter de démontrer que Québec ne serait pas s'y bien pourvue en autoroute si on la compare avec Laval et Longueuil et d'autres villes américaines de tailles comparables. Le nouvel indicateur utilisé est le nombre de km-voie par 1000 habitants.

Il est regrettable de voir Québec, une ville-centre, se comparer à des villes de banlieue comme Laval et Longueuil ou à des villes américaines où l'automobile est un mode de vie.

La surabondance autoroutière de Québec ne réside pas dans le km-voie par 1000 habitants, mais par le nombre et l'omniprésence de ces autoroutes. Celles-ci ont favorisé l'utilisation massive de l'automobile, défiguré le centre de la cité et enclavé de larges secteurs de la ville.

Peu importe la statistique retenue, la plupart des experts s'entendent, l'offre autoroutière est abondante à Québec et contribue à l'augmentation généralisée de la circulation automobile.

éloigné et se dirigeant vers le centre, d'où une augmentation de véhicules-kilomètres parcourus et des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Selon l'étude d'impact, **la plupart des liens autoroutiers de la région** (Henri IV, Laurentien, du Vallon et Félix-Leclerc) **sont ou seront congestionnés aux heures de pointe** (Étude de

circulation, p.146-147). Sachant cela, il est plutôt curieux de vouloir construire un autre tronçon de route qui favorisera les déplacements automobiles et installer 12 000 personnes au nord de l'autoroute Félix-Leclerc.

Avec le prolongement de du Vallon, la Ville de Québec et le MTQ envoie le signal que c'est l'automobile et le développement urbain en périphérie qui continueront à être favorisés dans la région. Pourtant **le tandem automobile/banlieue a amplement montré ses limites au niveau de l'atteinte des objectifs du développement durable**, il serait temps d'envisager d'autres solutions.

DÉVELOPPEMENT URBAIN

Comme nous l'avons déjà mentionné un peu plus tôt, la pertinence de développer les secteurs de Neufchâtel et Lebourgneuf doit être analysée **en tenant compte des plus récentes tendances démographiques**. Ces tendances nous indiquent que la population de Québec n'augmentera que de 13 000 personnes entre 2001 et 2021. De plus, le vieillissement de la population risque de libérer nombres d'unités de logement unifamilial et accroître la demande pour les logements situés plus près du centre et des services. La progression de la population dans l'arrondissement La Cité et la stagnation de la population de la plupart des banlieues en 1996 et 2001 témoignent de cette tendance. Par conséquent, il serait probablement plus prudent de limiter le développement urbain dans les zones périphériques et se concentrer sur la consolidation des secteurs urbains plus anciens, notamment la première couronne de banlieue.

De plus, le plan directeur de Lebourgneuf est **très décevant dans l'état actuel des connaissances en matière d'urbanisme** et de design urbain. Contrairement à ce qu'on affirme dans l'étude

LES TRANSPORTS VIABLES NÉGLIGÉS

d'impact, le développement proposé ne respecte en rien les principes du Nouvel urbanisme. Cette école de pensée préconise, par la proximité des services et le mélange des fonctions urbaines, la réduction des déplacements en voiture et l'augmentation des déplacements en transports en commun, à pied et en vélo. Toutefois, l'étude d'impact elle-même prend pour acquis que le transport en commun continuera à décliner dans le secteur.

Le projet prévoit des implantations résidentielles de haute densité le long du nouveau tracé et surtout de basse densité dans les nouveaux secteurs. Les bâtiments de haute densité serviront donc de mur antibruit pour les résidences unifamiliales. Le plan directeur de Lebourgneuf **est d'ailleurs fortement dominé par un lotissement de basse densité** (63% de l'emprise au sol). Du fait de la grande surface occupée par les constructions de basse densité, il est très difficile de desservir adéquatement en transport en commun ce type de lotissement à moindre frais et les distances de marche y sont souvent excessives.

Le développement préconisé **ne favorise en rien la mise en place de communautés compactes**. Les zones commerciales situées aux principales intersections avec du Vallon ne pourront, par le côté rébarbatif de l'intensité du trafic automobile qu'on retrouvera sur ce boulevard et la largeur des carrefours, jouer leur rôle de pôles de services accessibles à pied.

Le plan de directeur de Lebourgneuf se résume donc essentiellement à implanter des centaines de maisons unifamiliales dans une zone en friche et à desservir celles-ci par un lien routier qui déversera dans la zone commerciale du boul. Lebourgneuf (Galeries de la Capitale et grandes surfaces) les milliers de consommateurs venus du nord.

Pourtant, même si nous croyons que les quartiers plus proches du centre-ville et du réseau structurant de transport en commun

doivent être consolidés avant de développer les secteurs périphériques, nous aurions pu appuyer un projet de quartier de banlieue qui aurait mis les transports collectifs et alternatifs au centre de sa croissance et proposé une véritable diversité des types d'habitation. Ce secteur de Lebourgneuf aurait pu être un véritable laboratoire de la « banlieue durable ». Voilà donc une belle occasion manquée, surtout que les projets immobiliers *Les Méandres* et *Faubourg Le Raphaël* sont déjà en branle.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS

En tant qu'organisation de promotion des transports collectifs et alternatifs, nous sommes extrêmement déçus de la manière dont le transport en commun a été traité dans le prolongement éventuel de l'autoroute du Vallon. **Jamais le transport collectif n'a été sérieusement pris en compte lors de l'étude d'impact** et ce n'est qu'après le dépôt de celle-ci que l'opinion et les besoins du RTC ont été pris en considération. Aujourd'hui encore, il est impossible de mesurer les potentiels de développement du transport en commun amenés par le prolongement de l'autoroute du Vallon puisque les études sur les opportunités de développement dans le secteur de la zone d'étude viennent tout juste de débuter.

Au niveau des transports, la première orientation gouvernementale en matière d'aménagement pour le territoire de la CMQ est de :

Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif, favorise l'intermodalité et optimise l'utilisation des équipements, infrastructures, systèmes et réseaux de transport existants, tout en soutenant le développement socioéconomique et en protégeant l'environnement et le cadre bâti.

Pour nous, « ...la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif... » implique **l'acquisition du « réflexe transport en commun »** dans l'ensemble des décisions touchant la planification urbaine, que ce soit la construction d'un nouvel édifice, la réfection de la chaussée et un l'établissement d'un nouveau quartier.

Dans le cas d'un projet aussi important que le prolongement de l'autoroute du Vallon, **il est tout à fait inadmissible que le transport en commun n'est pas été considéré dès le départ.** Le projet ne comporte aucun objectif en matière d'amélioration de la situation des transports collectifs et alternatifs. Cette façon de planifier fait en sorte que le transport en commun est toujours obligé de s'ajuster au projet en lieu et place d'ajuster le projet aux besoins du transport en commun.

Le prolongement de du Vallon est un projet majeur à l'échelle de la région de Québec. Il s'agit tout de même d'une dépense de 40 M\$ dans la construction d'une route d'un peu plus de 4 Km et de l'établissement de plus de 10 000 personnes dans le secteur. **Selon nous, l'absence d'une véritable intégration du transport en commun dans le projet joint à des objectifs d'amélioration de la part modale des transports collectifs et alternatifs constitue une raison suffisante pour rejeter le projet.**

LE LEURRE DES VOIES RÉSERVÉES

Le projet prévoit, éventuellement, l'implantation de deux voies réservées sur l'axe prolongé entre l'avenue Chauveau et le boulevard Lebourgneuf. Selon nous, ces voies réservées sont un leurre. Le prolongement au nord de Chauveau ne prévoit rien pour le transport en commun. Si les promoteurs avaient sérieusement voulu intégrer le transport en commun au projet, ils auraient pu suggérer la création d'un stationnement incitatif au niveau du boulevard Bastien par exemple. Finalement, ce que les promoteurs nous proposent, c'est un effort symbolique. À terme, nous craignons que l'espace réservé pour ces voies servent à ajouter de nouvelles voies de circulation automobile.

LES ALTERNATIVES?

Le contexte démographique qui prévaut actuellement à Québec doit inciter les décideurs à la prudence en ce qui concerne les projets de développement routier et urbain. Le prolongement de l'autoroute du Vallon est peut-être une dépense inutile. Est-ce que Québec a vraiment besoin d'ouvrir le secteur de Lebourgneuf à la construction 5800 nouvelles unités de logements? **Notre principale recommandation serait donc de mettre ce projet sur la glace afin de mieux juger des impacts du choc démographique** qui nous attend.

Toutefois, au-delà des considérations démographiques, ce projet nous apparaît comme étant une solution d'une autre époque à un problème récurrent. Depuis des années, la construction de nouvelles infrastructures routières en milieu urbain a démontré ses limites quant à sa capacité à résoudre les problèmes de congestion. **Il est temps, selon nous, de regarder du côté des transports collectifs et alternatifs pour trouver une solution plus durable à l'augmentation de la circulation automobile.** D'ailleurs, à ce propos, les différentes orientations gouvernementales arrivent aux mêmes conclusions que nous sur la nécessité de prioriser les transports viables. Pour une panoplie des solutions possibles, nous vous référons au mémoire qu'Accès transports viables a produit dans le cadre des consultations de la Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement de la Ville de Québec sur l'avenir du transport en commun.

D'aucune manière, les promoteurs ont essayé d'innover face aux problèmes présents dans la zone d'étude. Pourquoi, par exemple, ne pas avoir proposé un boulevard véritablement urbain qui aurait immédiatement **intégré un service rapide et efficace**

de transport en commun sur voies réservées sur toutes la longueur de du Vallon, c'est-à-dire jusqu'à Ste-Foy. D'ailleurs, il y a déjà assez d'autobus qui empruntent cette autoroute pour justifier l'implantation d'une voie réservée. Voilà une avenue qui aurait pu intéresser les usagers du transport en commun.

En ce qui concerne le développement urbain, **les terrains en friches de Lebourgneuf constituaient une fantastique occasion d'implanter un quartier de banlieue respectant les principes du développement durable.** De cette façon, les promoteurs auraient eu des chances de s'attirer la sympathie des groupes et des citoyens sensibles à la préservation de l'environnement. Malheureusement, des projets de développement résidentiels sont déjà en cours dans ce secteur et il sera maintenant difficile de l'améliorer. Les propositions que nous aurions pu faire sont maintenant impossibles à mettre en place.

En définitive, à l'ère de Kyoto, nous croyons que le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon, tel que présenté, constitue **une solution d'une autre époque qui favorise l'utilisation individuelle de l'automobile au détriment des transports collectifs.** C'est pourquoi nous ne pouvons que rejeter le projet.