

MÉMOIRE

POUR UN LIEN ROUTIER INDISPENSABLE À LA QUALITÉ DE VIE
ET AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE
DU GRAND SECTEUR DES RIVIÈRES

UN BOULEVARD URBAIN D'UN NOUVEAU TYPE EN ZONE URBAINE

*Préparé par : Claude Perron
Jean Cloutier
Solange Blouin
Thérèse Fournier*

Le 15 mai 2004

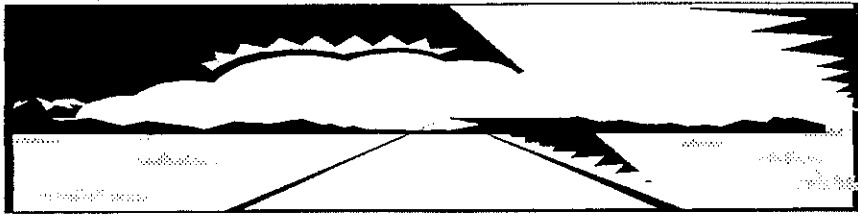
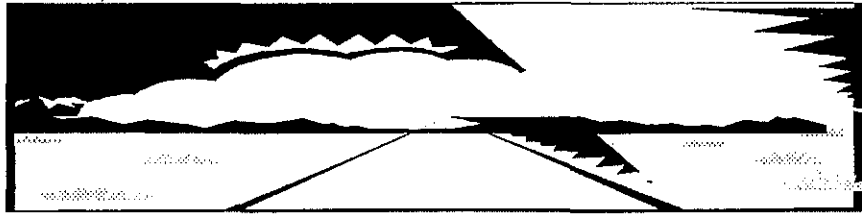


TABLE DES MATIÈRES

1. *Introduction.*
2. *Le « «Boulevard Des Deux Rivières» » et l'étalement urbain, ça n'a rien à voir.*
3. *Le « «Boulevard Des Deux Rivières» », une nécessité et une urgence : Nos liens de communication peu fonctionnels nous isolent et nous pénalisent énormément :*
 - 3.1 *Les jeunes délaissent souvent le transport en commun contre leur volonté et s'endettent pour s'acheter une voiture ;*
 - 3.2 *Des services à domicile moins efficaces ;*
 - 3.3 *Une qualité de vie sociale amoindrie ;*
 - 3.4 *Une crainte constante pour la sécurité de nos enfants ;*
 - 3.5 *Un degré de pollution plus élevée par la lenteur de la circulation et un coût économique y est attaché*
 - 3.6 *Un développement économique au ralenti et peu incitatif.*
4. *Le Parc de l'Escarpement : À conserver mais non de façon intégrale.*
5. *Le BAPE : Orienté vers le compromis.*
6. *Conclusion : L'humain doit être considéré avant toute autre considération.*

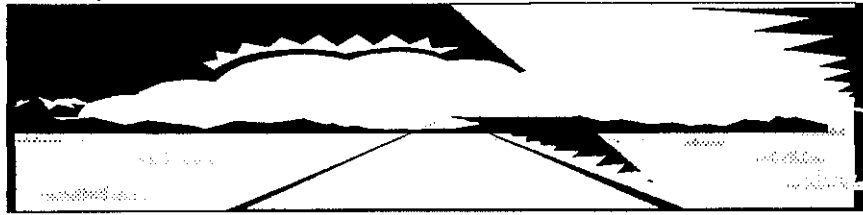


1. Introduction.

*D'entrée de jeu, précisons immédiatement que pour les dizaines de milliers de citoyennes et de citoyens de Neufchâtel, de Saint-Émile, du Lac-Saint-Charles, de Lebourgneuf, de Loretteville et du Village Huron, la réalisation prochaine d'un **lien direct en boulevard urbain** entre le boulevard Bastien à Neufchâtel et l'autoroute de la Capitale ne constitue pas seulement le prolongement de l'autoroute du Vallon. Il est également le prolongement du Boulevard de la Colline qui aurait pu être prolongé facilement jusqu'à Chauveau avant l'entente avec le Ministère des Transports concernant la deuxième partie du trajet.*

***Ce lien routier nord-sud** ne constitue pas un obstacle en soi pour un accès sécuritaire et respectueux des caractéristiques de l'environnement physique des quartiers résidentiels de Neufchâtel, Le Mesnil et Les Méandres. C'est pourquoi nous formulons même une proposition que ce boulevard, car c'est un boulevard, ait comme nom celui de « **Boulevard Des Deux Rivières** ». Nous avons vérifié auprès du service de typologie de la Ville de Québec et ce nom est disponible. À noter que nous emploierons cette expression pour le désigner tout au long du présent texte. ». Nous croyons aussi que c'est un élément important pour préparer mentalement les automobilistes, qui arriveront d'une autoroute avec une limite de 90 Km, à ralentir en étant informé que le prolongement est un boulevard et qu'ils entrent à l'intérieur de quartiers résidentiels.*

*Nous réclamons depuis plus de trente (30) ans (vous l'entendrez souvent) la réalisation de ce lien direct dans une perspective équitable qui intègre la qualité de vie, l'environnement et l'économie sociale. **La majorité des Riviérois et des Riviéroises sont conscients des problèmes environnementaux et c'est pourquoi nous avons exigé des instances concernées que le boulevard urbain des Rivières ait un tracé respectueux de l'environnement et qu'il protège adéquatement la forêt de l'Escarpement** qui, précisons-le, rejoindra bientôt le Parc Chauveau, un havre de tranquillité, pour un site écologique fusionné et unique à Québec.*



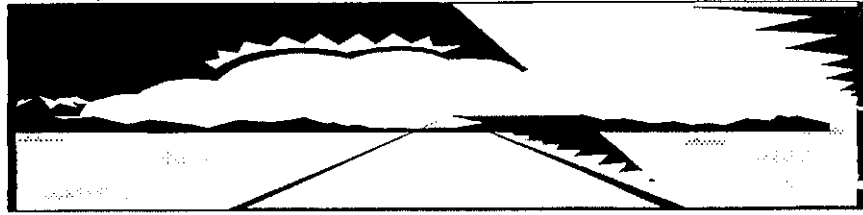
À noter que le Parc Chauveau est aussi une forêt avec une flore de qualité, en plus de nombreuses espèces d'oiseaux et d'une petite faune.

Nous avons donc à cœur un environnement sain et un avenir viable pour les générations actuelles et futures en réclamant un lien routier dès l'année 2004 qui respectera l'environnement, la protection de la santé publique et notre patrimoine territorial collectif.

Nous sommes des citoyennes et citoyens environnementalistes en ce sens que nous protégeons notre environnement avec des petits gestes quotidiens en entretenant nos gazons avec des produits naturels, en faisant notre propre compostage pour nos jardins, en participant quotidiennement à la cueillette de différents contenants et des journaux, en achetant des produits biologiques, en nourrissant les oiseaux, en gardant nos lieux de villégiature propres comme celui du Parc de l'Escarpement par exemple, etc.

*À deux reprises, soit en 1994 et en 2000, nous avons recueilli et déposé aux autorités politiques deux pétitions de plus de 12 000 signataires provenant de tous les secteurs de la région de Québec réclamant un lien direct de du Vallon jusqu'au boulevard Bastien. **De plus, un sondage interne en 1995 auprès de l'ensemble de la population de Neufchâtel (à partir de la liste électorale) démontre l'appui majoritaire (92 %) des citoyens et des citoyennes du secteur des Rivières.***

Or la prétention de quelques opposants à l'effet que personne, mis à part quelques influents lobbies, n'a d'intérêt à voir se réaliser le « «Boulevard Des Deux Rivières» », ne tient pas. C'est vingt à trente fois plus d'appuis que ceux qui veulent la préservation intégrale du parc. Les autorités doivent maintenant agir selon la volonté massive et indéfectible de la population. Ajoutons que l'entente intervenue entre la Ville de Québec et le ministère des Transports pour la réalisation du «Boulevard Des Deux Rivières» constitue à la fois une reconnaissance de l'urgence de réaliser un boulevard urbain et une décision équitable envers les citoyens et les citoyennes du secteur des Rivières.



2. Le « «Boulevard Des Deux Rivières» » et l'étalement urbain : ça n'a rien à voir.

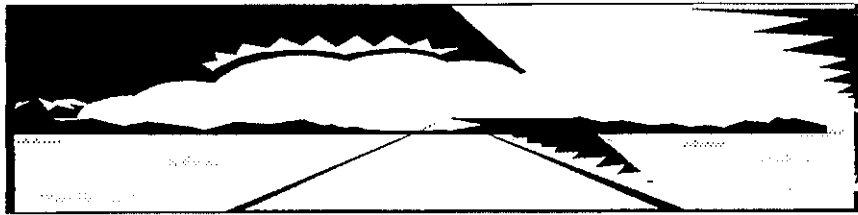
Lorsqu'on aménage une ville avec ses espaces verts et ses parcs, ce n'est jamais au détriment de l'efficacité et de la logistique de ses artères principales.

Le prolongement de du Vallon figure au Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec depuis 1987 et fait également partie des objectifs mêmes du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec depuis plusieurs années pour le développement harmonieux de quatre quartiers importants de la ville de Québec et l'aménagement du réseau routier inter-municipal et régional du secteur nord-ouest de la CUQ et de la CTCUQ.

De plus, il y a eu une table de concertation régionale en 1992 qui a entériné à l'unanimité une résolution réclamant dans la programmation budgétaire du ministère des Transports du Québec (MTQ) des sommes d'argent concernant le prolongement de du Vallon.

Enfin, soulignons que le «Boulevard Des Deux Rivières» n'est absolument pas un problème d'étalement urbain car, voyez-vous, nous sommes déjà en ville au même titre que les résidents de Charlesbourg ou de Beauport qui sont à la même hauteur géographique que nous par rapport au Centre-Ville.

C'est tellement évident que nous n'élaborerons pas davantage pour essayer de convaincre nos opposants.



3. Le «Boulevard Des Deux Rivières» : une nécessité et une urgence car nos liens de communication sont peu fonctionnels et nous isolent et nous pénalisent grandement.

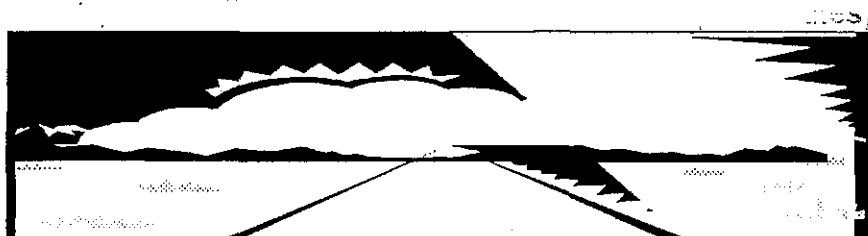
En effet, ce qui caractérise particulièrement le grand secteur des Rivières et de la Haute St-Charles, malgré qu'il se situe au centre géographique de la CUQ, c'est le peu de liens de communication fonctionnels tout autant au SUD-NORD et jusqu'auNORD-SUD. Il y a plus de 30 ans, cette situation a été décriée fortement par la population et le gouvernement l'a reconnue en exigeant l'expropriation immédiate de plus de 40 citoyens. Aujourd'hui, cette situation est davantage décriée car toutes les catégories de citoyens en sont grandement pénalisées.

Les inconvénients de l'absence du «Boulevard Des Deux Rivières» sont nombreux, mais nous vous soumettons les plus importantes à votre attention.

3.1 Les jeunes délaissent souvent le transport en commun contre leur volonté et s'endettent pour s'acheter une voiture.

La majorité des jeunes, de nos secteurs avoisinant l'axe du vallon, travaillent ou étudient dans la région de Québec sans bénéficier d'un accès à un service de transport en commun de qualité.

Saviez-vous qu'en dehors des heures de pointe, le temps aller-rétour pour se rendre au CÉGEP de Sainte-Foy ou à l'Université Laval est d'environ deux (2) heures car il faut passer par Québec et prendre un ou deux transferts de Charlesbourg ou de Québec. Les heures de cours et les heures de transport rapide ne sont pas compatibles. Lorsqu'ils arrivent à la maison, les étudiants sont fatigués, en plus d'avoir perdu un temps précieux pour leurs études. C'est pourquoi sont-ils nombreux à s'endetter davantage pour acheter une voiture, et leurs griefs envers le transport en commun sont nombreux.



Référons-nous à un article du journal *Actualité* qui informait ses lecteurs des conséquences de la fermeture temporaire d'une seule des routes de détour, soit le rang Saint-Jacques : « Les automobilistes se dirigeant vers le sud seront obligés d'emprunter l'avenue Chauveau en direction d'Ouest ainsi que le boulevard l'Ormière vers le sud pour rejoindre l'autoroute Félix Leclerc. À l'inverse, les automobilistes se dirigeant vers le nord devront emprunter la rue Decelles, le boulevard Lebourgneuf vers l'est ainsi que le boulevard Pierre Bertrand vers le nord pour rejoindre le boulevard Saint-Joseph. Les automobilistes provenant de l'autoroute Félix-Leclerc sont invités à utiliser les sorties vers les boulevard Pierre-Bertrand Nord ou l'Ormière, plutôt que celle située sur le boulevard Saint-Jacques »

À l'heure de pointe, c'est le bordel total. **Le boulevard l'Ormière, c'est déjà le « zoo » même à quatre voies.** Le boulevard Saint-Joseph via le quartier Mesnil, c'est encore pire. Et quoi encore.

3.3 Une qualité de vie sociale amoindrie.

De ce qui précède en regard de la complexité des trajets, il n'est pas surprenant de constater une réduction de notre qualité de vie sociale avec les amis (es) et les membres de nos familles ou notre parenté.

En effet, ces derniers hésitent souvent à nous rendre visite, considérant leur grande difficulté à trouver le chemin pour se rendre à notre domicile ou à retrouver leur chemin lorsqu'ils retournent chez-eux. Le téléphone sonne souvent pour entendre l'éternelle excuse : « On s'excuse, tu va encore rire de nous, mais par quels chemins au juste on doit passer pour aller chez-vous ? ». Ils ont l'impression que nous demeurons très loin alors qu'en ligne droite, nous sommes à 10 ou 15 minutes de chez eux avec des voies rapides.

8

9

1 Nous l'estimons à près de 10 000 véhicules/jour et avec une circulation normale, les quantités déposées dans l'atmosphère seraient de l'ordre de 80 à 140 g/j/km de plomb, 40 g/j/km de zinc et 1 à 5 kg/j/km d'hydrocarbures.

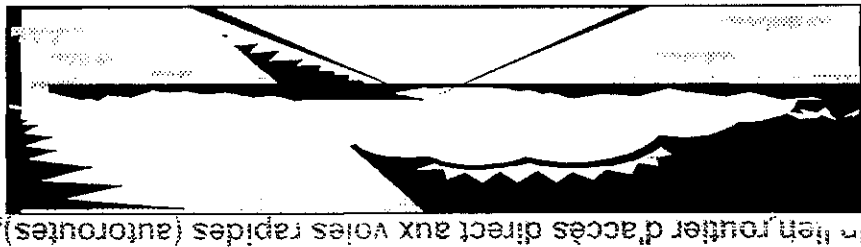
Or vous n'êtes pas sans connaître le flux et la densité de circulation considérable entre le « cul-de-sac » actuel à Lebourgneuf et le boulevard Bastien¹. Or la circulation est imptoyable surtout lors des heures de pointe, ce qui occasionne une circulation lente qui augmente de beaucoup le degré de pollution en gaz dans plusieurs secteurs, sans compter la pollution par le bruit pour des centaines de personnes vivant à proximité de ces rues comme les résidents vivant sur la rue Saint-Jacques (un rang jusqu'à dernièrement).

◆ Un degré de pollution plus élevé par la lenteur de la circulation et un coût économique y est attaché. L'étude HBA de l'impact environnemental, récemment déposée en décembre dernier, tient compte d'un certain nombre de contraintes environnementales. Nous en retenons les plus importantes : La pollution des eaux, la protection de la faune sauvage, la pollution atmosphérique et la pollution du bruit.

3.5 Une indisposition constante pour la santé

◆ De nombreux parents craignent pour la sécurité de leurs jeunes enfants dans certains secteurs parce que le volume d'achalandage des voitures est très dense lors des heures de pointe en particulier. Il y a eu des accidents, mais non mortels heureusement jusqu'à aujourd'hui.

3.4 Une crainte constante pour la sécurité de nos enfants



1 In lieu d'accès direct aux voies rapides (autoroutes).

32 ans après l'expropriation du dernier des 40 citoyens du secteur des Rivières en 1972

Un lien routier d'accès direct aux voies rapides (autoroutes).



3.6 Le développement économique au ralenti et peu incitatif

Les enjeux de la planification économique de développement dans ce secteur central de la région de Québec exigent le «Boulevard Des Deux Rivières» pour répondre aux besoins futurs du développement régional dans le secteur nord-ouest de la CUQ.

Nous voulons que la grande ville de Québec se bâtisse à la mesure des besoins et des désirs de la population de Québec, incluant le secteur des Rivières et de la Haute St-Charles. Le «Boulevard Des Deux Rivières» va attirer une clientèle qui refuse actuellement d'habiter chez-nous pour des raisons évidentes. Le développement de logements dans notre secteur augmentera la qualité de notre vie économique et sociale. Il élargira l'assiette fiscale de la Ville de Québec et réduira ainsi le fardeau fiscal.

Il importe donc de diminuer les coûts du réseau municipal de la ville de Québec car le flux d'automobiles est trop élevé, ce qui augmente considérablement les coûts d'entretien et de réfection comme le rang Saint-Jacques, la rue Chauveau, le boulevard l'Ormière et même les voies de détours. Le « Boulevard Des Deux Rivières » réduira considérablement leur achalandage et par conséquent, ces rues seront fonctionnelles et en bon état pendant de nombreuses années.

32 ans après l'expropriation du dernier des 40 citoyens du secteur des Rivières en 1972

Un lien routier d'accès direct aux voies rapides (autoroutes).



4 Le Parc de l'Escarpement : Une partie seulement à conserver.

Nous accueillons avec un grand scepticisme les propos alarmistes à l'effet que ce parc va en être grandement affecté et ce d'une façon irréversible avec la réalisation du «Boulevard Des Deux Rivières».

Le «Boulevard Des Deux Rivières», avec un tracé respectueux de ces zones, ne mettra pas en danger la fragilité de ces zones. Depuis de nombreuses années, tous les éléments spécifiques de ce parc se retrouvent à proximité des routes souvent engorgées comme celles de Buisson, boulevard Lebourgneuf et rang Saint-Jacques, pour ne nommer que celles-là. Cela n'empêche pas les 80 espèces d'oiseaux et les 14 espèces d'amphibiens et reptiles de vivre dans un habitat de qualité ni d'entendre et de voir des oiseaux, même à l'entrée des jeux des Galeries de la Capitale. Avec un aménagement adéquat, la nature s'adapte.

Nous allons continuer à le fréquenter assidûment pour ses espèces végétales et animales comme c'est le cas pour deux champignons, le polypore rose et le polypore gemine, que son sol est argileux, avec une rivière, un étang, des arbres fruitiers ou autres tels l'érable à bouleau jaune, qu'il y a des animaux comme les renards et lièvres qui y habitent, que différentes plantes s'y trouvent, que des sentiers sont aménagés et que différentes espèces d'oiseaux se nichent.

Nous croyons que le tracé du «Boulevard Des Deux Rivières» permet de concilier les deux points de vue. Nous voulons également que le boulevard intègre le concept de vie communautaire inter-quartiers et respectueux de l'environnement.

32 ans après l'expropriation du dernier des 40 citoyens du secteur des Rivières en 1972

Un lien routier d'accès direct aux voies rapides (autoroutes),



Seul le secteur des Rivières n'en possède pas dans la région de Québec

5. Le BAPE : Orienté vers le compromis.

*Nous avons consulté certains rapports récents du BAPE provenant de d'autres régions du Québec. Nous sommes heureux de constater que le BAPE se soucie de trouver des scénarios de compromis **qui tiennent compte de la sécurité, de la fluidité à long terme, du développement socio-économique, de l'environnement et de d'autres considérations.** Cela nous rassure car il n'y a rien de parfait dans ce domaine.*

6. CONCLUSION : L'HUMAIN DOIT ÊTRE CONSIDÉRÉ AVANT TOUTE AUTRE CONSIDÉRATION.

Il est indéniable que la population du secteur Des Rivières et de la Haute St-Charles se sent fortement pénalisée par l'absence du «Boulevard Des Deux Rivières». Nous sommes aussi convaincus des impacts positifs et que sa réalisation va propulser une énergie inter-quartier vivante.

*Quand nous réclamons avec force ce boulevard urbain, nous avons **une vision à long terme** quoiqu'en disent nos adversaires. **Nier les impacts humains, c'est d'être vraiment insensible aux besoins réels d'une forte population et de défendre plus les droits de la verdure que ceux qui y vivent.** C'est d'écrire dans les journaux que nous vivons en banlieue grâce à l'étalement urbain, que nous voulons sauver quelques minutes en transport, que nous ne pensons qu'à notre bien-être immédiat, que nous n'avons pas de vision à long terme, que nous réservons une place monopolistique à l'automobile, et quoi encore.*

***Nous sommes des verts mais par des ultra-verts.** Nous réclamons un tracé avec la meilleure protection adéquate de notre écosystème. Nous invitons nos opposants à reconsidérer leur position, à réclamer comme nous la réalisation immédiate de ce boulevard et nous leur garantissons, en contre partie, de surveiller l'ensemble du projet pour que le Parc de l'Escarpement en sort gagnant et pour l'ensemble de la population de Québec.*

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.