



**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Pour en finir avec du Vallon...

Document déposé auprès du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Dans le cadre des
Audiences publiques sur le projet de prolongement
de l'autoroute du Vallon

Par le
Conseil régional de l'environnement — région de la
Capitale nationale

2 juin 2004



Rivière du Berger, parc de l'Escarpement

© Marie-Claude Leclerc, 2002

... Clairement, notre choix de développement n'est pas durable et, même si cette expression est devenue un leitmotiv, les politiques actuelles ne sont pas suffisamment infléchies pour mériter cette qualification. Agir dès maintenant : c'est l'urgence. Inutile de nous bercer d'illusions.

Si rien n'est fait, nous fonçons dans le mur. Il nous faut prendre le virage et il ne peut être pris en douceur. C'est un virage serré à négocier avec la société tout entière impliquée comme elle sait l'être lors d'une entrée en guerre.

Les conditions de vie de la planète sont dorénavant des conditions de survie. L'exercice va consister à persuader les citoyens que rien ne peut plus être comme avant, que la mobilisation est générale mais que le jeu en vaut la chandelle : il s'agit ni plus ni moins que de notre avenir sur Terre...

**Hubert Reeves
Astrophysicien**

Article paru dans l'édition du Monde du 31 août 2003

Table des matières

1	PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE.....	5
2	INTRODUCTION	5
3	DÉVELOPPEMENT DURABLE	6
4	CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	7
5	JUSTIFICATION DU PROJET	9
5.1	Un projet non justifié du point de vue du transport	10
5.2	Gérer la demande plutôt que l'offre	10
5.3	Un projet non justifié du point de vue développement urbain.....	11
5.4	Possibilité de nouveaux logements à Québec	12
5.5	Le temps ne justifie pas le projet	15
6	MILIEUX NATURELS.....	15
6.1	L'IMPORTANCE DE PRÉSERVER LES BOISÉS URBAINS.....	15
6.2	LA VILLE DE QUÉBEC ET LA PROTECTION DES MILIEUX NATURELS.....	16
6.3	LA FORÊT DU PARC DE L'ESCARPEMENT	17
6.3.1	Les espèces floristiques.....	17
6.3.2	Les espèces fauniques.....	18
6.4	ANALYSE COMPARATIVE DES OPTIONS	18
6.5	LES IMPACTS DU PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON SUR LE MILIEU NATUREL.....	19
6.5.1	La destruction et la fragmentation de l'habitat.....	19
6.5.2	L'altération des écosystèmes aquatiques	20
6.5.3	Les autres impacts	20
7	MANQUE DE COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES DE LA VILLE DE QUÉBEC	21
7.1	Stratégies de développement durable.....	21
7.2	Plan stratégique de la Ville de Québec 2004-2008	22
7.3	Résolution sur la planification des nouveaux lotissements résidentiels.....	22
7.4	La confirmation de ces contradictions par la Ville de Québec.....	22
8	ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRES D'AMÉNAGEMENT.....	23
9	ÉTALEMENT URBAIN	26
10	CONCLUSION	26

1 PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Le Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale nationale (CRE-Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif voué à la promotion du développement durable et à la protection de l'environnement. Sa stratégie privilégie la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion. Il œuvre principalement dans les dossiers touchant l'aménagement du territoire, les matières résiduelles, l'eau, le transport, les milieux naturels et l'éducation relative à l'environnement.

Créé en 1989, le CRE-Capitale nationale regroupe aujourd'hui plus de 60 organismes, associations, institutions, entreprises ayant à cœur sa mission. Des membres individuels apportent aussi leur support au CRE- Capitale nationale.

2 INTRODUCTION

Le CRE-Capitale nationale travaille sur de multiples questions environnementales : des questions allant de la forêt à l'agriculture ou à la protection des milieux humides, les enjeux sont multiples. Les questions touchant les transports et l'aménagement et les différents problèmes engendrés par l'étalement urbain ont cependant toujours été identifiées comme prioritaires depuis l'éco-sommet de 1996, d'où notre soutien particulier au développement des organismes qui œuvrent dans ces domaines et la coorganisation du colloque international *Vers des collectivités viables* en 1999.

Le transport et l'aménagement du territoire, au-delà d'être des priorités environnementales, restent des problématiques complexes où les changements ne peuvent que s'inscrire progressivement. On ne change pas nos transports et notre occupation du territoire comme on peut changer notre façon de gérer les matières résiduelles.

Il n'en demeure pas moins impérieux de changer nos façons de faire en matière de transport et c'est la raison pour laquelle le CRE-Capitale nationale a souhaité participer aux présentes consultations. Dans ce mémoire, il sera donc question des différents motifs pour lesquels nous croyons que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement devrait recommander au gouvernement du Québec de ne pas aller de l'avant avec le projet de prolongement de l'axe du Vallon.

3 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les deux promoteurs, la Ville de Québec et le gouvernement du Québec, souscrivent au concept de développement durable. Le ministère des Transports, bras du gouvernement du Québec dans le dossier du prolongement de l'axe du Vallon, prétend aussi vouloir contribuer à l'atteinte du développement durable.

Il nous apparaît donc important de rappeler ce qu'est le développement durable. Dans ce dessein, nous rappelons la définition claire et simple de la Commission Bruntland : « *un développement qui répond au besoin du présent, sans compromettre celui des générations futures de répondre aux leurs* ».

Le développement durable n'est donc pas un lieu de compromis d'intérêt divergent, mais plutôt, comme le suggèrent les termes anglais « sustainable development », un développement qui tient compte de la capacité de support et de renouvellement des écosystèmes et des ressources, de l'équité dans l'utilisation des ressources entre les peuples et dans l'utilisation des ressources entre les générations.

Il est convenu que nous, les Nord-Américains, avons dépassé de beaucoup cette capacité de support. Notre niveau de consommation, en particulier énergétique, est non seulement inéquitable envers les autres habitants de la planète, mais il est aussi dommageable parce qu'il entraîne des conséquences négatives sur le plan environnemental à l'extérieur de notre continent. Ce niveau de consommation est enfin irresponsable parce :

- qu'il ne permettra pas aux générations futures de jouir des mêmes avantages que ceux qu'ont eus les générations actuelles et passées ;
- qu'il menace de disparition des millions d'espèces animales et végétales ;
- qu'il met aussi en danger l'espèce humaine.

Si tous les humains aspiraient au style de vie des pays industrialisés, il faudrait cinq planètes terre afin d'assurer, de manière soutenable à long terme, nos besoins en air, sol, eau, énergie, etc.

**Serge Ansermet, secrétaire régional du WWF Vaud
<http://www.commentaires.com/articles-36.html>**

Pour agir de façon responsable vis-à-vis des autres peuples et des générations futures, le développement durable commande que l'on restreigne notre niveau de consommation. Nous ne pouvons donc plus accepter des projets qui ne contribuent pas à l'atteinte du développement durable en nous disant que « *c'est juste un de plus* ». Accepter le prolongement de l'axe du Vallon serait permettre un projet de plus dans la mauvaise direction, puisqu'il perpétue le modèle de développement basé sur la dépendance envers l'automobile et qu'il contribuerait à augmenter notre consommation énergétique, nos émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

Lorsque l'on pense développement durable, on ne peut pas limiter l'acceptabilité sociale à ce que pense une petite communauté, il faut plutôt prendre en considération les besoins et les impacts affectant les populations plus éloignées et les générations futures.

4 CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La nécessité de réduire notre consommation est particulièrement criante au plan énergétique, à cause notamment de la problématique des changements climatiques. Il faut en effet prendre tous les moyens pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES).

Or, le projet de prolongement de l'axe du Vallon ne peut qu'augmenter nos émissions de GES, puisqu'il s'inscrit dans la même logique de développement urbain qui a entraîné notre dépendance envers l'automobile. Il s'agit d'un développement pensé en fonction de l'automobile, qui va en accroître le nombre (ainsi que sa part modale) dans la ville de Québec. C'est d'ailleurs l'avis du Bureau sur les changements climatiques du gouvernement du Québec (BCC), qui rappelle que le projet ne peut que contribuer à augmenter les GES dans le secteur des transports.

« 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 on retrouve le principal pôle d'emploi. De nombreuses études réalisées dans le cadre de la Commission Nicolet sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud confirment cette problématique.

*« 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 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 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.*

« [...] La réalisation du projet ferait augmenter le volume de circulation sur les liens routiers entre la zone d'étude et les principaux secteurs d'emplois plus au sud et au sud-est (surtout plateau de Sainte-Foy et Québec centre-ville). Ces liens sont déjà très congestionnés durant les périodes de pointe, tout apport de nouveaux véhicules venant du nouveau tronçon de l'axe du Vallon entraînerait des coûts additionnels et des risques d'accident accrus sur ces grands axes. [...] Les coûts pour répondre à l'augmentation requise de la capacité routière de ces axes routiers devraient être imputés au présent projet. On pense entre autres à l'autoroute du Vallon au sud du boulevard Leboumeuf et aux boulevards Charest et de la Capitale à l'est de l'autoroute du Vallon. »¹

¹ Commentaires et questions du Bureau sur les changements climatiques, ministère de l'Environnement. (PR6)

Parce que c'est dans le secteur des transports que les efforts du Québec doivent être les plus conséquents (le secteur des transports approche les 40 % d'émissions de GES au Québec, avec 18 % d'augmentation depuis 1990), nous ne pouvons tout simplement plus continuer de reproduire, projet après projet, les mêmes conditions qui nous rendent dépendants de l'automobile. Or, c'est ce que proposent le ministère des Transports (MTQ) et la Ville de Québec dans le présent dossier.

Prétendre que ce projet, avec le développement résidentiel à faible densité orienté strictement vers l'utilisation de l'automobile, pourrait ne pas avoir d'impact négatif sur la qualité de l'air ou les émissions de GES n'est absolument pas crédible. Ce serait d'une malhonnêteté intellectuelle totale, pour ne pas dire de mauvaise foi, d'essayer de justifier un choix politique par un argumentaire technique fallacieux² !

Le problème avec les changements climatiques, c'est que comme société, nous n'avons pas encore assez peur des conséquences dramatiques qui vont être déclanchés. L'analyse du projet de prolongement de l'axe du Vallon, même faite seulement sous l'angle des changements climatiques, suffit à rendre ce projet inacceptable. Il faut donc cesser de perdre nos énergies et notre argent sur ce type de projet et commencer à travailler pour rediriger progressivement les différents quartiers des huit arrondissements sur la voie des collectivités viables.

Quelques statistiques

- En 2000, les émissions totales de gaz à effet de serre (GES) au Québec se chiffraient à 88,3 millions de tonnes équivalent CO₂. Cela représente 12,5 % des émissions canadiennes et environ 0,3 % des émissions mondiales.
- Entre 1990 et 2000, les émissions de GES au Québec ont connu une hausse de 2,3 % (ou de 2 millions de tonnes). Pendant cette même période, la population québécoise s'est accrue de 6 %; son PIB, de 26 %; et sa consommation d'énergie provenant des combustibles fossiles, de 7 %.
- Le principal gaz à effet de serre rejeté dans l'atmosphère par l'ensemble des secteurs québécois en 2000 est le dioxyde de carbone avec 75,8 % du total; suivent le méthane avec 11,2 % et l'oxyde nitreux avec 7,2 %.
- Les secteurs contribuant le plus aux émissions de GES en 2000 au Québec sont les transports, avec 38 % du total des émissions, et l'industrie, avec 32,5 %.
- Les transports sont les principaux responsables de l'augmentation des émissions de GES au Québec entre 1990 et 2000. En 10 ans, les émissions dans ce secteur ont connu une hausse de 14,5 % - 4 millions de tonnes équivalent CO₂ -, passant de 29 millions de tonnes équivalent CO₂ à 33 millions de tonnes. Cet accroissement est en grande partie attribuable à la hausse du nombre de camions légers et lourds sur le réseau routier.
- Les principaux secteurs affichant une diminution de leurs émissions entre 1990 et 2000 sont ceux de l'industrie (baisse de 4,5 %) et des déchets (baisse de 13,3 %).

Ministère de l'Environnement du Québec

<http://www.menv.gouv.qc.ca/changements/ges/index.htm>

² i.e. mensonger.

« 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. »

**Robert Noël de Tilly
Secrétaire général
Bureau sur les changements climatiques**

5 JUSTIFICATION DU PROJET

Le système québécois d'évaluation et d'autorisation environnementale consacre un rôle important à la justification du projet. Le promoteur doit démontrer qu'il existe un besoin réel pour le projet qu'il soumet et qu'il a bien étudié les solutions alternatives. Dans ce système, au moment de l'évaluation, la justification repose donc sur des besoins réels et non pas sur une pression populaire ou sur des choix politiques.

C'est au moment de l'autorisation que le choix politique intervient. En effet, même si l'analyse d'un projet amène le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) à recommander de ne pas aller de l'avant avec un projet parce qu'il n'est pas justifié ou qu'il occasionnerait des impacts non souhaitables sur l'environnement, le Conseil des ministres a le pouvoir discrétionnaire total d'autoriser, finalement, le projet. C'est à ce moment que le choix politique intervient et les élus doivent alors assumer les conséquences politiques de leur choix.

Les pressions politiques des élus municipaux ou provinciaux du secteur à l'étude ne peuvent donc pas servir à justifier un projet au moment de son évaluation et de son analyse par le BAPE.

Durant quelques années, au milieu des années 1990, les fonctionnaires de la Direction régionale du MTQ, de la Ville de Québec comme ceux du ministère des Affaires municipales, ont résisté à la pression politique pour la réalisation du prolongement de l'axe du Vallon dans le cadre des travaux sur le plan de transport, refusant de l'intégrer parce que ce prolongement était totalement injustifié. C'est uniquement grâce à l'acharnement de l'ancienne députée du Parti Québécois de Vanier, Mme Diane Barbeau, et de l'ex-vice-président du comité exécutif de la Ville de Québec et conseiller municipal de Neuchâtel M. Claude Cantin, que le projet est allé de l'avant.

C'est d'ailleurs ce qu'a confirmé M. Bergeron, représentant du MTQ, durant la première partie de l'audience. À la question de savoir comment on en arrivait à choisir un projet, celui-ci a avoué candidement : « *c'est le gouvernement qui décide, et comme fonctionnaires, nous, on doit essayer de développer donc des argumentations techniques, soit en termes de capacité, de temps d'attente, etc.* »³

³ Transcription de la séance du 5 mai en soirée. (DT3)

« Régler des problèmes de congestion en construisant de nouvelles routes, c'est comme vouloir régler un problème d'obésité en desserrant la ceinture. »

**Enrique Penalosa
Ancien maire de Bogotta**

5.1 UN PROJET NON JUSTIFIÉ DU POINT DE VUE DU TRANSPORT

Pour le CRE-Capitale nationale, le projet de prolongement de l'axe du Vallon présenté par le MTQ et la Ville de Québec est injustifié et clairement disproportionné par rapport aux problèmes de congestion qui existent dans le secteur à l'étude. Les solutions pour régler ces problèmes ont été partiellement regardées sur le plan de l'optimisation du réseau (option 3), mais ont été rejetées parce qu'elles ne permettaient pas d'atteindre l'autre objectif du projet, soit de favoriser le développement résidentiel aux abords du prolongement. Non seulement les scénarios d'optimisation n'ont été étudiés ni suffisamment ni sérieusement, mais les promoteurs ont travaillé dans ce dossier avec une approche de gestion de l'offre en transport, sans considérer l'amélioration du transport en commun, plutôt qu'avec l'approche de plus en plus répandue de gestion de la demande en transport.

5.2 GÉRER LA DEMANDE PLUTÔT QUE L'OFFRE

L'approche de gestion de la demande en transport a été développée par des ingénieurs en transport qui constataient que l'on n'arrivait pas à régler les problèmes de congestion en améliorant l'offre en transport automobile, c'est-à-dire en augmentant la capacité routière. Toutes les études et tous les articles sur les études déposées dans le cadre de la première partie de l'audience concernant la demande induite démontrent parfaitement cette situation (DC 2, DC 3, DC 4, DC 5, DC 5.1, DC 5.2). L'Agence métropolitaine de transport, dans une analyse intitulée « Le point sur la congestion » explique bien cette situation. En voici un court extrait.

« On s'attendrait à ce que l'investissement routier contribue à réduire la congestion, comme l'avancent ceux qui sont en faveur d'investissements accrus dans les infrastructures routières. Auquel cas, on observerait une droite d'ajustement à pente négative, signifiant que plus l'on a investi dans le réseau routier supérieur, plus la réduction de la congestion a été marquée. Or, c'est l'inverse que l'on constate. On remarque toutefois aussi que les points composant cette figure sont très dispersés, ce qui explique que le coefficient de détermination entre les deux variables soit de 4,5 % seulement ($R^2 = 0,0447$). Ainsi, même s'il est indéniable que la droite d'ajustement a une pente positive, on doit se limiter à conclure que l'investissement routier ne semble pas diminuer la congestion. »⁴

⁴ Agence métropolitaine de transport, *Le point sur la congestion*. (DC 4)

« Si on est dans un party où il y a deux cents personnes dans un 5 et demi, c'est pas en ajoutant des nouvelles portes pour entrer dans l'appartement qu'on va mieux circuler à l'intérieur. »

***Un ancien maire de l'Ouest de l'île de Montréal
à propos de la possibilité de construire de nouveaux
axes de transport pour accéder au centre-ville.***

Dans le cas du prolongement de l'axe du Vallon, ce sera la même situation. Non seulement les 7 500 nouvelles automobiles viendront s'ajouter au réseau routier de la ville en seule provenance des nouveaux développements du secteur à l'étude, mais les secteurs autour du secteur à l'étude, en particulier au nord du boulevard Bastien, verront une accélération de l'étalement lié à ce nouvel axe automobile. Aussi, si la prévision de diminution de la circulation sur l'autoroute Henri-IV se concrétise à court terme, cette nouvelle capacité devrait créer un attrait pour le développement des quartiers autour de cette autoroute, en particulier dans le secteur de Val-Bélair, jusqu'à ce que l'autoroute soit de nouveau congestionnée. Un projet orienté sur l'automobile, qui va en augmenter la dépendance, ne peut qu'avoir des conséquences négatives.

La solution au problème de congestion passe donc par la gestion de la demande, en favorisant toutes les alternatives à l'auto-solo. Meilleure déserte en transport en commun (TC) d'abord, création de voies réservées, facilité accrue sur le plan des transports actifs et de leur intermodalité avec les transports en commun, optimisation du réseau (en s'assurant de ne pas créer de demande induite), soutien au covoiturage sur le plan logistique, mais aussi en donnant accès aux voies réservées aux covoitureurs, étalement des horaires de travail, etc. Ces quelques exemples servent à illustrer que les alternatives existent. Nous n'avons d'ailleurs pas le choix de poursuivre cette voie pour réussir à réduire nos émissions de GES.

5.3 UN PROJET NON JUSTIFIÉ DU POINT DE VUE DÉVELOPPEMENT URBAIN

De façon à justifier le projet de prolongement de l'axe du Vallon, la Ville de Québec veut y greffer le développement de quelque 5 000 unités d'habitation. Il y a quelques années, c'était par un golf (situé en partie dans le Parc Chauveau et en partie au nord de Chauveau et à l'est de Saint-Jacques) que le conseiller Claude Cantin voulait favoriser la réalisation du prolongement de du Vallon. Le tunnel entre ces deux parties sous l'intersection Saint-Jacques/Chauveau a même été réalisé au coût de près de 600 000 \$, le tout payé par la Ville.

Le CRE-Capitale nationale est d'avis que de prolongement de l'axe du Vallon ne saurait être justifié par la volonté de la Ville d'y développer 5 000 unités d'habitation. Le besoin en unités d'habitation à cet endroit n'a non seulement pas été démontré par le promoteur, mais la Ville de Québec a avoué à plusieurs reprises qu'elle en était à compléter plusieurs études visant à

déterminer les potentiels de logements sur le territoire et que plusieurs choix ne sont pas faits, puisqu'ils s'inscrivent dans le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD). En voici deux extraits :

1) Monsieur Marc Des Rivières, Ville de Québec, en réponse à une question sur la localisation des pôles de quartiers et des terrains vacants dans les huit arrondissements de la ville :

*En ce qui a trait aux pôles de quartiers, monsieur Bédard a dit tout à l'heure qu'il y a un exercice de planification qui est en cours actuellement à la Ville, qui s'appelle le PDAD, donc il n'est pas opportun à cette étape-ci de déposer ça, parce qu'on est en période de réflexion et ça fera l'objet d'une consultation spécifique au cours des prochains mois.*⁵

2) Monsieur Yves Bédard, Ville de Québec, également en réponse à une question sur la localisation des pôles de quartiers, des axes structurants et des terrains vacants dans les huit arrondissements de la ville :

*On est en train de faire le plan directeur de la Ville, où les pôles de quartiers vont être définis et donc, on va reprendre également toute la planification qui avait été faite aussi dans les anciennes Villes.*⁶

Pour le CRE-Capitale nationale, le choix de favoriser le développement autour du prolongement de l'axe du Vallon est prématuré. La Ville, comme elle le suggère dans son plan stratégique 2004-2008, doit plutôt chercher à :

1. favoriser le développement dans les axes de transport en commun structurant existant ;
2. favoriser le développement dans les futurs axes structurants de transport en commun ;
3. favoriser la consolidation, par une plus grande densité et une plus grande mixité, des pôles de quartiers existants répartis dans les huit arrondissements (pôle dont elle ne connaît ni la localisation ni le nombre) ;
4. favoriser la réhabilitation des zones en redéveloppement ;
5. réaliser les nouveaux développements autour du transport en commun, avec une mixité de fonction.

Le secteur autour de l'axe du Vallon ne correspond à aucune de ces priorités. Si un jour nous décidions collectivement de développer ce secteur, il y aurait lieu de le développer de façon durable, non pas autour de l'automobile, mais en fonction des critères de collectivités viables. Compte tenu des possibilités de création de logements à Québec, il ne faut donc pas gaspiller ces terrains, mais les préserver pour un horizon de 20 à 50 ans.

5.4 POSSIBILITÉ DE NOUVEAUX LOGEMENTS À QUÉBEC

La Ville de Québec estimait, pendant la première partie de l'audience, à 4 000 le nombre de logements pouvant être construits sur des terrains déjà desservis en égout et en aqueduc. À l'automne, elle estimait ce nombre à 6 000. La différence tient à la densité que l'on applique pour obtenir le nombre total. Elle a, pour arriver à ces chiffres, utilisé les densités existantes autour de ces terrains vacants. On peut donc dire, compte tenu de la très faible densité à Québec, que ces chiffres sont très conservateurs.

⁵ Marc Des Rivières. Transcription de la séance du 6 mai en soirée. (DT5)

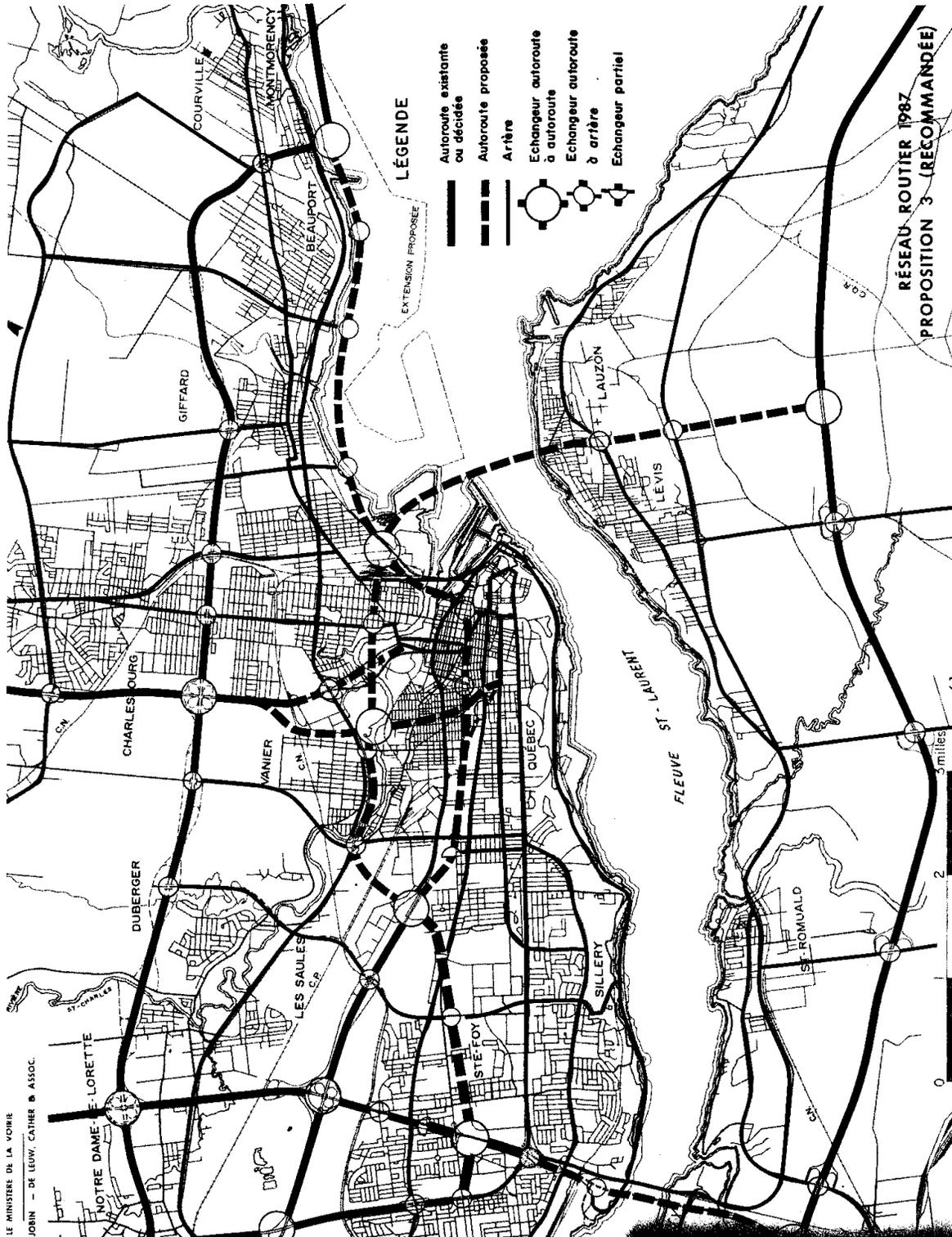
⁶ Yves Bédard. Transcription de la séance du 6 mai en soirée. (DT5)

Le nombre de logements créés à Québec par recyclage et agrandissement devrait, selon la Ville de Québec, conserver la même tendance, soit environ 400 logements par année. On peut donc compter sur un potentiel de 6 000 logements d'ici 2021. On peut cependant croire que ce type de logements, souvent situés près des services et nécessitant moins d'entretien pour l'occupant qu'une résidence isolée, seront de plus en plus en demande avec le vieillissement de la population. Le nombre de logements créés par recyclage devrait donc être plus élevé.

Pour ce qui est du potentiel de logements dans les secteurs en redéveloppement, la Ville l'estime à 5 800, seulement en fonction des projets connus. Il est, sans aucun doute, beaucoup plus grand. Il y a sans doute possibilité de combler tous les besoins en nouveaux logements (30 000) d'ici 2021 dans ces secteurs.

Logements potentiels sur terrain avec services :	4 000 à 6 000
Logements potentiels sur terrain avec services avec une plus grande densité :	non estimé
Logements par recyclage et agrandissement :	6 000
Logements par recyclage et agrandissement (avec augmentation des tendances) :	non estimé
Logements dans des secteurs en redéveloppement (connus) :	5 800
Logements dans des secteurs en redéveloppement (projets futures) :	non estimé
Logements par densification dans les axes structurants de transport en commun :	non estimé
Logements par consolidation des pôles de quartier :	non estimé
Total :	15 800 à 17 800

Près de 18 000 logements potentiels et plusieurs milliers de logements non estimés (voire quelque dizaine de milliers). Il est donc clair que nous n'avons pas besoin des 5 000 unités souhaitées par le promoteur, du moins, pas avant 30 ans ou plus.



Vandry & Jobin, 1967 (DA55)

5.5 LE TEMPS NE JUSTIFIE PAS LE PROJET

Les promoteurs, le MTQ, la Ville de Québec et plusieurs autres participants ont fait valoir, pour justifier le projet de prolongement de l'axe du Vallon, que celui-ci était planifié depuis les années 1960. La Ville a même fait valoir que le projet était prévu au seul schéma d'aménagement adopté de la Communauté urbaine, adopté dans les années 1980.

Le fait que ce projet ait été planifié dans les années 60 n'en fait pas pour autant un bon projet. Au contraire, il a été adopté à une époque où l'on ne pensait qu'en fonction de l'automobile, à une époque où nous n'avions pas idée des contraintes d'épuisement des sources énergétiques et où la conscience environnementale était, dans les faits, inexistante. Les planificateurs de l'époque n'avaient pas non plus à prendre en considération des questions comme les changements climatiques. C'était une époque où l'on croyait que les ressources étaient inépuisables.⁷ Le projet de prolongement de l'axe du Vallon avait par ailleurs été conçu alors que l'on croyait que Québec serait une ville de un million d'habitants en l'an 2000. Il est donc malheureux que le fait d'avoir planifié ce projet il y a longtemps ait suscité des attentes importantes pour une partie des résidents des secteurs autour de du Vallon, mais cela ne saurait justifier pour autant le projet.

Quant au schéma d'aménagement, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prévoit que le processus de révision doit être enclenché cinq ans après son adoption. L'actuel processus concernant le Plan directeur d'aménagement et de développement est la suite de ce processus engagé par l'ancienne Communauté urbaine de Québec il y a bientôt quatre ans.

Enfin, il est important de rappeler que, l'aménagement du territoire étant une responsabilité politique, le choix de mettre du Vallon dans un schéma d'aménagement reflète ce choix politique, mais ne répond pas aux questions fondamentales de la justification d'un projet, à savoir si le projet répond à un besoin réel, si le projet est la bonne solution par rapport aux problèmes soulevés et si les autres alternatives ont été suffisamment étudiées.

6 MILIEUX NATURELS

6.1 L'IMPORTANCE DE PRÉSERVER LES BOISÉS URBAINS

Dans le contexte actuel, les forêts en milieu urbain deviennent de plus en plus rares, davantage perturbées et sont vouées à disparaître au « profit » du développement domiciliaire, autoroutier et agricole. Les forêts urbaines constituent des îlots de nature assumant un rôle écologique et environnemental essentiel dans l'équilibre des écosystèmes présents. En effet, elles sont des refuges pour la faune et la flore, elles forment des microclimats qui atténuent les effets néfastes du développement urbain (température plus chaude, air plus pollué, smog urbain, bruit, etc.), elles constituent des puits de carbone et la végétation y fixe les sédiments issus du ruissellement urbain.

⁷ Note du CRE-Capitale nationale : Plusieurs de nos décideurs semblent malheureusement encore vivre à cette époque.

Préserver une parcelle de forêt est extrêmement difficile en milieu urbain, quelle que soit sa superficie, sa composition ou sa situation. La valeur des forêts urbaines et de la diversité biologique qui y réside ne cesse d'augmenter, en raison de leur grande accessibilité pour les citoyens en quête de quiétude et d'espaces naturels. Ces parcelles de forêt présentent alors un intérêt véritable pour la conservation à cause de la rareté des milieux naturels au sein de la trame urbaine d'une ville.

À ce titre, le boisé de l'Escarpement présente un potentiel exceptionnel. Ce boisé, qui sera fortement altéré par le prolongement de l'axe du Vallon, est l'un des rares boisés urbains se retrouvant sur le territoire de la Ville de Québec. Le parc de l'Escarpement étant l'une des forêts urbaines ayant les plus grandes superficies et abritant une diversité des plus impressionnantes d'écosystèmes et d'espèces fauniques et floristiques, il devient donc primordial de préserver l'intégrité de cette forêt urbaine.

6.2 LA VILLE DE QUÉBEC ET LA PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

Le 28 avril 2003, la Ville de Québec, copromotrice du prolongement de l'axe du Vallon, a rendu public son *Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels*, dont le premier objectif était d'identifier les boisés et milieux naturels présents sur son territoire. À cette étape du processus, ce sont plus de 50 sites naturels d'intérêt qui ont été identifiés, dont le parc de l'Escarpement et le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger.⁸

De ces milieux identifiés, quelques-uns ont été reconnus prioritaires pour faire l'objet d'une caractérisation et une évaluation de la sensibilité de leurs écosystèmes, deuxième objectif du plan. Cinq milieux naturels (Parc des Verveines, Boisé du Mélézin, Parc Montchâtel, Parc central de l'Ancienne-Lorette et Parc de la Montagne-des-Roches) ont été ou seront caractérisés prochainement. Le processus de sélection de ces cinq sites, parmi les 59 autres identifiés, n'est toutefois pas connu. Nous nous demandons quels ont été les critères d'évaluation qui ont été retenus pour analyser la valeur de chacun des boisés identifiés au départ. Sur ce point, la Ville de Québec n'a pas été transparente dans sa démarche d'évaluation et nous l'invitons vivement à clarifier cet aspect.

En effet, le boisé de l'Escarpement n'a pas été jugé prioritaire, quoiqu'il fasse plus de 90 hectares dans la zone d'étude. Nous considérons pourtant comme important le critère « superficie », particulièrement lorsqu'on compare le boisé de l'Escarpement avec les cinq milieux retenus, comme le parc des Verveines (5 hectares) ou le boisé du Mélézin (10 hectares). Nous concluons ici que c'est par souci de ne pas nuire au projet de prolongement de l'axe du Vallon que la décision vraisemblablement politique de ne pas prioriser ce boisé a été prise.

⁸ Ville de Québec (2003). Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels, Service de l'environnement.

Si la Ville de Québec veut se doter d'une vision à long terme quant au rôle et à l'importance qu'elle souhaite donner à ses milieux naturels, elle devra proposer une évaluation claire du potentiel actuel et futur de ces espaces et être systématique dans son processus de protection.

La Ville de Québec devra également expliquer la compatibilité des projets, tels que le prolongement de l'autoroute du Vallon, avec les orientations du *Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels* dont elle s'est dotée. À l'heure actuelle, nous sommes forcés de constater l'incohérence de la Ville de Québec. D'un côté, elle est copromotrice du prolongement de l'autoroute du Vallon, un projet qui favorisera notamment le développement domiciliaire au détriment des milieux naturels, et d'un autre côté, elle met de l'avant un plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels qui indique que « l'expansion résidentielle, commerciale et industrielle constitue une menace pour ces milieux si ces derniers ne font pas partie d'un plan de développement visant leur protection et/ou leur mise en valeur ».

6.3 LA FORÊT DU PARC DE L'ESCARPEMENT

Dans la zone où l'étude d'impacts a été réalisée, la forêt de l'Escarpement couvre une superficie de 90,5 hectares. Cette forêt urbaine s'avère plutôt exceptionnelle, autant pour la richesse des espèces animales et végétales que l'on y retrouve que pour la diversité des habitats qui la composent. En effet, on retrouve dans cette forêt des peuplements forestiers de tous âges et composés de diverses essences. On y retrouve également des friches ainsi que différents milieux aquatiques (rivière, ruisseau, marais).

6.3.1 Les espèces floristiques

Sans nommer tous les éléments floristiques qui ont un intérêt particulier, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) a confirmé que le boisé de l'Escarpement comporte des communautés végétales d'intérêt écologique : le groupement de noyer cendré et la forêt alluviale à orme d'amérique, notamment. Le noyer cendré est d'ailleurs à la limite de son aire de distribution et est très rare dans la région de Québec.

L'espèce vasculaire à statut particulier qui n'a pas été présentée dans le tableau 3.7 du tome 2 de l'étude d'impact parce qu'elle est dite « sensible » aurait lieu d'être connue. C'est peut-être pour cette espèce que le boisé de l'Escarpement mériterait d'être protégé du prolongement de l'axe du Vallon.

Autre fait à noter, les inventaires de plantes spécifiques à l'identification de plantes rares, qui ont eu lieu en 2002, ont été faits beaucoup trop tard. Les inventaires ayant été faits à la mi-septembre, il est normal qu'aucune plante rare n'ait été trouvée. Comme la fleur est l'organe le plus utilisé pour identifier une plante, les inventaires devraient être réalisés aux mois de juin, juillet et août. Il n'y a seulement que quelques espèces qui fleurissent au mois de septembre.

⁹ Ibid.

6.3.2 Les espèces fauniques

En ce qui concerne les espèces fauniques, plusieurs des inventaires n'ont pas été réalisés à la période idéale. Les inventaires pour l'herpétofaune (reptiles et amphibiens) auraient dû être effectués avant le mois de juin. Les anoues chantent dès avril et déjà, au mois de juin, moins d'espèces se font entendre. Il est important de noter que, sur les 38 espèces de reptiles et d'amphibiens que nous avons au Québec, 16 sont menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être. Le boisé de l'Escarpeement correspond sur plusieurs points à l'habitat de la tortue des bois, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. En effet, cette tortue passe la majeure partie de sa saison active en milieu terrestre, dans les boisés, les friches et à proximité des méandres.

En ce qui concerne les inventaires de l'avifaune, ils ont été réalisés un peu tardivement. Il est à noter qu'à la 3^e semaine de juin, les oiseaux identifiés sont certainement les oiseaux qui vont nicher dans la région. Par contre, les espèces qui utilisent le boisé au printemps à la migration ont autant d'importance que celles qui y nichent. Il est donc essentiel d'identifier, tôt au printemps, les espèces qui utilisent ce boisé autrement que pour y nicher.

Les inventaires de poissons dans la rivière du Berger, même s'ils datent de 1998, ont permis d'identifier des espèces intéressantes comme l'omble de fontaine. Le CRE juge qu'il serait pertinent d'effectuer d'autres inventaires qui permettraient certainement de valider les données déjà existantes, sinon de les bonifier. Cette mesure permettrait aussi de déterminer les périodes de frai et l'utilisation des frayères dont la présence a été notée dans le secteur de l'étude.

Ces lacunes dans les inventaires, bien que certaines soient en voie d'être comblées, démontrent que le promoteur ne possédait pas les connaissances requises pour présenter différentes options de tracés qui tiendraient compte adéquatement de la faune et de la flore. Il serait dommage d'altérer l'habitat de plusieurs espèces fauniques et floristiques sous prétexte que les données n'étaient pas complètes lors de la conception du projet.

6.4 ANALYSE COMPARATIVE DES OPTIONS

Dans l'étude d'impacts, l'analyse des quatre options a été effectuée en respectant deux niveaux d'analyse. Le premier niveau d'analyse, basé sur l'atteinte des objectifs seulement, a rapidement éliminé les deux options qui étaient les moins dommageables pour le boisé et l'intégrité de ses écosystèmes. C'est seulement au deuxième niveau d'analyse que les critères environnementaux sont entrés en ligne de compte. À ce niveau d'analyse, on aurait dû attribuer une valeur d'importance à chacun des critères environnementaux retenus. Probablement qu'une pondération de ces critères aurait avantagé l'option 2, qui engendre moins de pertes d'habitats, plutôt que l'option 1. Nous tenons à appuyer les propos de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable (PR6) qui affirmait « [qu']au niveau de l'importance des milieux naturels, l'option retenue (option 1[...]) est de loin la plus dommageable. Nous déplorons que deux des trois autres options aient été rejetées sur la seule base des considérations d'amélioration routière et de développement urbain et invitons l'initiateur du projet à considérer beaucoup plus sérieusement d'autres scénarios préservant l'intégrité écologique de boisé de l'Escarpeement et de la rivière du Berger ».

La méthode d'analyse des quatre options proposées dans l'étude d'impacts doit donc être revue. Cette nouvelle analyse devrait assurer le maintien de l'intégrité des composantes tant fauniques, écosystémiques que visuelles et sonores. Cette façon de faire ne pourrait qu'être hautement valorisée dans une vision à long terme des promoteurs de la vie urbaine.

6.5 LES IMPACTS DU PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON SUR LE MILIEU NATUREL

Dans cette section, nous souhaitons, entre autres, soutenir plusieurs propos tenus par la Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale (PR6).

Le prolongement de l'axe du Vallon a des impacts majeurs qui seront, à plusieurs égards, irréversibles. La phase de construction est très dommageable puisque les travaux réalisés (machinerie lourde, déboisement, entretien régulier) viennent dénaturer complètement les milieux fréquentés à l'origine par certaines espèces, et ce, sans parler des pressions supplémentaires sur le milieu naturel, qui n'ont pas été sérieusement évaluées, puisque le lien routier favorisera le développement domiciliaire dans ce secteur.

Les promoteurs suggèrent d'abord des mesures d'atténuation et de compensation pour les pertes et modifications d'habitats, alors qu'ils devraient, en premier lieu, concevoir un projet qui réduirait au maximum les impacts de construction sur les habitats et le milieu naturel. Dans tous les cas, il faut que les mesures compensatoires restent toujours une solution de dernier recours.

6.5.1 La destruction et la fragmentation de l'habitat

Un des impacts écologiques majeurs de la mise en place du réseau autoroutier est la perte d'habitats due à la construction d'infrastructures reliées au projet à réaliser (emprise, autoroute, terre-plein, etc.). Dans le cas du prolongement de l'axe du Vallon, il a été noté que les habitats perdus n'ont pas de grande valeur au plan écologique. Il est vrai qu'à première vue, la superficie et la nature du milieu perdu (friche) n'ont pas autant de valeur qu'une superficie qui aurait un bon couvert végétal. Par contre, la friche est intéressante pour plusieurs espèces d'oiseaux, entre autres pour les oiseaux que l'on n'observe que rarement.

Concernant les espèces menacées, la transplantation ou la délocalisation de colonies d'espèces ne sont vraiment pas des mesures à privilégier. Les espèces déplacées ou replantées s'adaptent très difficilement à leur nouveau milieu et les taux de succès sont assez faibles.

Le parc de l'Escarpement étant long et effilé, il est noté dans l'étude d'impacts que le milieu ne sera probablement plus en mesure de supporter la grande faune. De plus, la fragmentation de l'habitat par l'autoroute qui sera construite ouvrira le milieu et les milieux ouverts ne conviennent pas à toutes les espèces, tant fauniques que floristiques. Une fois l'autoroute terminée, nous retrouverons des parcelles de forêt isolées dans lesquelles les animaux seront, en quelque sorte, confinés à un territoire restreint. Couper le parc de l'Escarpement en deux aura des effets néfastes sur les populations en place qui, entre autres, seront en compétition entre elles pour les ressources de l'habitat.

6.5.2 L'altération des écosystèmes aquatiques

L'installation de ponts et de ponceaux perturbe énormément le milieu aquatique, réduisant temporairement la qualité du milieu aquatique sur une certaine portion du cours d'eau et haussant l'apport de sédiments. L'étude d'impacts a révélé la présence de frayères à proximité des futurs travaux. En grande partie, l'étude a décrit tous les effets pouvant être reliés à ce genre de travaux. Par contre, les mesures d'atténuation proposées par les promoteurs sont insuffisantes.

Premièrement, les ponceaux en forme d'arches doivent manifestement être privilégiés puisqu'ils perturbent beaucoup moins le lit des ruisseaux. Ces ponceaux devront être à l'extérieur de la ligne des hautes eaux. De plus, compte tenu de la frayère située à proximité, aucun passage à gué ne doit être toléré. Les passages à gué sont très dommageables et risquent de colmater les frayères. Les travaux devront aussi être réalisés hors des périodes de frai de l'omble de fontaine (à l'automne).

De plus, concernant le pont de la rivière du Berger, les promoteurs présentent, à la figure 12c, un plan peu explicite. Il y aurait lieu de présenter des plans recevables qui démontreraient les travaux à faire sur les rives.

Dans un autre ordre d'idées, l'étude d'impacts fait fi de la présence du ruisseau Beaudin dans la planification du développement domiciliaire prévu au nord de l'avenue Chauveau. Ces petits cours d'eau, même s'ils sont intermittents, sont essentiels à l'intégrité du régime hydrique et alimentent souvent les cours d'eau de plus grande envergure. L'intention des promoteurs de canaliser ce ruisseau va à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et à l'encontre du principe d'aucune perte nette d'habitats fauniques défendu par la Société de la Faune et des Parcs (FAPAQ). Il serait de mise que les promoteurs ajustent leur plan de développement en conséquence.

6.5.3 Les autres impacts

À la page 202 de l'étude d'impacts, il est mentionné que les débris forestiers seront brûlés. Bien qu'il soit indiqué que ces travaux devront respecter la réglementation municipale, cette activité va à l'encontre de la Politique sur la gestion des matières résiduelles visant, entre autres, à valoriser les débris avant de les éliminer. Les perspectives pour valoriser les débris ligneux sont nombreuses et il serait important d'étudier cette avenue.

Les sols sont souvent oubliés lors de l'étude des impacts de travaux, mais la machinerie lourde et les passages répétés compactent grandement le sol, modifiant ainsi la perméabilité et même générant des répercussions sur le régime hydrique.

Une fois le boulevard urbain construit, l'entretien normal des routes engendre aussi quelques impacts, particulièrement les sels de voirie. Environnement Canada qualifie ces sels de substances toxiques ; ils amèneront à long terme la disparition des arbres situés à proximité.

7 MANQUE DE COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES DE LA VILLE DE QUÉBEC

Le projet de prolongement de l'axe du Vallon est en contradiction avec plusieurs politiques de la Ville de Québec, notamment dans les Stratégies de développement durable de la Ville de Québec, la Résolution concernant la Planification des nouveaux lotissements résidentiels et le Plan stratégique de la Ville 2004-2008. La quasi-totalité des arguments que nous évoquons dans notre mémoire est contenue dans ces trois documents. Si la Ville était cohérente avec ses propres politiques, elle n'insisterait pas pour réaliser le prolongement de l'axe du Vallon.

7.1 STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

D'entrée de jeu, la Ville nous indique l'importance de cette partie du document Stratégies de développement durable.

« L'adoption de stratégies de développement durable n'est pas un geste isolé à la Ville de Québec. C'est une démarche bien intégrée au sein de l'administration municipale. En effet, les stratégies de développement durable font partie intégrante du processus conduisant à l'adoption du Plan directeur d'aménagement et de développement et du plan stratégique de la Ville. »¹⁰

Ces stratégies devaient être opérationnalisées dans tous les Services de la Ville. Dans ses fondements, les Stratégies de développement durable s'appuient notamment sur la définition de collectivité viable qu'elle énonce comme suit :

« En fait, une collectivité viable devrait favoriser une approche de planification globale basée sur la conservation des ressources et des espaces et sur les transports viables, plutôt que sur l'étalement et l'usage de l'automobile. De plus, une collectivité viable devrait mettre en place des outils normatifs et fiscaux afin d'inciter les comportements viables. Elle devrait renforcer le réseau d'entraide sociale et appliquer la valeur d'équité sociale à tous les membres de la collectivité. »¹¹

Le premier thème abordé par les Stratégies de développement durable est l'aménagement du territoire. Le projet de prolongement de l'axe du Vallon va à l'encontre des trois premiers objectifs. Le premier vise à *consolider le développement des secteurs urbains existants afin de limiter l'étalement urbain et de minimiser l'empiètement sur les espaces naturels, ruraux et forestiers.*

Dans le thème sur la sécurité et la gestion du risque, le premier objectif vise à *aménager des quartiers sécuritaires où il fait bon vivre, exempts de nuisances et de violence et qui accueillent des services de proximité et des pôles de travail.*

¹⁰ Ville de Québec, *Stratégies de développement durable*. (DA18)

¹¹ Ibid.

Le prolongement de l'axe du Vallon va à l'encontre des trois premiers objectifs du thème transport. Dans le thème de l'air, les objectifs visent à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de GES. Dans le développement, la Ville souhaite *encourager le développement qui fait la promotion de l'utilisation rationnelle, économique et efficiente du territoire, des infrastructures et des services existants.*

7.2 PLAN STRATÉGIQUE DE LA VILLE DE QUÉBEC 2004-2008¹²

Le plan stratégique contient aussi son lot d'orientations et d'actions avec lesquelles le prolongement de l'axe du Vallon est en contradiction. Mettre en œuvre des plans d'action pour atteindre le développement durable ; réduire les émissions de GES ; préserver et mettre en valeur les forêts et grands boisés urbains ; privilégier l'insertion, la restauration, le recyclage et le renforcement des pôles multifonctionnels comme mode de développement ; resserrer les périmètres d'urbanisation ; améliorer l'offre de transport en commun ; améliorer le partage de la voie publique entre les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes ; élaborer des mesures de soutien à la densification et à la mixité des usages dans une perspective d'amélioration de l'environnement ; mettre en place un réseau structurant de transport en commun et moderniser le système actuel ; densifier l'occupation du sol aux endroits stratégiques bien desservis par le réseau de transport en commun et plusieurs autres encore.

Ces orientations et actions visent, entre autres, à corriger des problématiques identifiées, dont le *maintien d'une forte dépendance à l'automobile et la réduction des gaz à effet de serre.* Une dépendance que le prolongement de l'axe du Vallon ne fera qu'accentuer.

7.3 RÉOLUTION SUR LA PLANIFICATION DES NOUVEAUX LOTISSEMENTS RÉSIDENTIELS¹³

Encore une fois, on nage en pleine contradiction avec le projet de l'axe du Vallon. Logiquement, les nouveaux lotissements devraient contribuer à diminuer la dépendance envers l'automobile et être situés dans des lieux desservis par le transport en commun. On privilégierait les développements qui sont sur des terrains vacants déjà desservis ou dans des secteurs en redéveloppement. Les projets devraient également prévoir une diversité de fonctions.

7.4 LA CONFIRMATION DE CES CONTRADICTIONS PAR LA VILLE DE QUÉBEC

Dans le cadre de la première partie de la présente audience du BAPE, nous avons demandé au promoteur comment il expliquait les contradictions évidentes entre ces orientations et objectifs adoptés par le conseil municipal de la Ville de Québec et le projet de prolongement de l'axe du Vallon. Loin de nier ces contradictions, le promoteur a plutôt justifié que le Plan stratégique 2004-2008 et la Résolution sur les nouveaux lotissements avaient été adoptés à la fin de 2003 et au début de 2004, alors que l'étude sur le projet avait été réalisée au printemps 2003.

¹² Ville de Québec, *Plan stratégique de la Ville de Québec.* (DA13)

¹³ Ville de Québec, *Résolution sur la planification des nouveaux lotissements résidentiels.* (DA9.1)

« Je pense qu'il y a une question de chronologie dans tout ça. Au départ, l'étude d'impact a été réalisée au printemps 2003, alors que la réflexion sur les nouveaux lotissements résidentiels a été adoptée par le conseil municipal à la fin de l'année 2003. Donc il y a une évolution dans l'histoire. Parallèlement à ça, le Réseau de transport de la Capitale a déposé ses orientations stratégiques, pour lesquelles le conseil de Ville devrait prendre position prochainement. Alors c'est bien évident que si le conseil de Ville prend une orientation développement/transport en commun, en tout cas je peux pas présumer mais je le souhaite que ce soit une orientation de ce type-là, évidemment ça va venir appuyer la résolution sur les nouveaux lotissements résidentiels, et ces décisions-là pourraient venir à ce moment-là modifier la demande en déplacement auto dans ce territoire-là. »¹⁴

Doit-on comprendre que, si c'était à refaire, le promoteur n'irait pas de l'avant avec le projet de prolongement de l'axe du Vallon ? C'est du moins ce que cette réponse laisse entendre. Pour le CRE-Capitale nationale, le BAPE doit se servir de ces contradictions, et plus particulièrement des objectifs que la Ville de Québec dit poursuivre, pour faire un avis négatif à propos du projet de prolongement de l'axe du Vallon.

8 ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRES D'AMÉNAGEMENT

Le projet de prolongement de l'axe du Vallon va à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Le promoteur s'est en effet contenté de dire que son projet visait le bouclage du réseau routier, tel qu'inscrit aux orientations. Il faut d'abord rappeler que c'est le ministère des Transport lui-même qui a fait inscrire cette orientation. Il faut par ailleurs se demander ce qu'est quoi un bouclage. Est-ce de réaliser tous les projets routiers planifiés dans les années 1960 ?

Le ministère des Affaires municipales a par ailleurs rappelé au promoteur, de façon polie, que son projet ne respectait pas les orientations gouvernementales et que son projet doit se conformer à toutes les orientations.

« Par ailleurs, à l'annexe 8, le promoteur explique comment son projet rencontre les objectifs gouvernementaux inscrits au document " Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec ", signifiés 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. »¹⁵

Le prolongement de l'axe du Vallon est loin de respecter TOUTES les orientations. Il va plutôt exactement à l'encontre de plusieurs d'entre elles. Dans les principaux défis, on note les contradictions avec les éléments suivants :

¹⁴ Transcription de la séance du 6 mai 2004, en soirée. (DT5)

¹⁵ Direction de l'aménagement et du développement local, MAMSL. (PR6)

La **rationalisation** et la **consolidation** du développement urbain pour tenir compte de la très faible croissance projetée de la population et des ménages ainsi que de la pression énorme sur les finances publiques municipales et gouvernementales, laquelle pression résultera des investissements incontournables pour, d'une part, **réhabiliter les équipements et les infrastructures collectifs** afin d'en assurer la pérennité et, d'autre part, **adapter les services publics afin qu'ils répondent aux besoins d'une population vieillissante**.

Le maintien de la qualité des milieux de vie, tant urbains et ruraux que de villégiature, l'augmentation de leur attrait, **de leur mixité et de leur fonctionnalité**, entre autres **le défi de la requalification des banlieues vieillissantes** ainsi que la fourniture **d'une offre de logements de qualité, abordables et adaptés aux besoins et aux ressources diversifiés de la population**.

La planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire à l'échelle locale et métropolitaine ainsi que la réduction des impacts environnementaux des transports et de la dépendance à l'automobile, entre autres par l'intégration et le renforcement des réseaux de transport en commun pour accroître sensiblement la part modale des déplacements effectués par transport collectif.

La préservation et la mise en valeur de l'immense capital naturel que recèlent le territoire de la CMQ et sa ceinture pour le bénéfice de leurs résidents et de leurs visiteurs, et notamment la mise en valeur du littoral du Saint-Laurent **et la constitution d'un réseau structuré d'espaces verts et bleus**.¹⁶

Parmi les nombreuses orientations ou attentes significatives, on note :

Cibler des moyens d'accroître l'accessibilité aux infrastructures, équipements et services de base existants et encourager leur utilisation, par exemple par une densification de l'occupation du sol dans les quartiers où ils sont situés, la détermination des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement à leur proximité, leur desserte par le transport en commun, le recyclage, entre autres, de certaines écoles (excédentaires) ne servant pas à des fins éducatives, mais pouvant regrouper des activités communautaires assurant une certaine vitalité dans les quartiers visés.

Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de services et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieue (collectivités viables)

Favoriser en priorité la consolidation des secteurs situés à proximité des pôles d'activités et de services, afin d'assurer leur viabilité et de minimiser les déplacements en automobile.

Privilégier la consolidation ou le développement des quartiers (unités de voisinage) de façon qu'ils soient plus autonomes et offrent des biens et services de proximité, qu'ils réduisent les déplacements motorisés et qu'ils favorisent et diversifient les interactions sociales.

À cet effet :

– **Adopter des critères ou des règles d'aménagement accordant la priorité au développement ou au redéveloppement arrimé au transport en commun.**

¹⁶ Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour la CMQ. (DB5)

- *Accorder la priorité et intensifier de façon légère et progressive l'urbanisation à proximité des concentrations commerciales ou institutionnelles existantes et le long des lignes de transport en commun.*
- *Accroître, à l'intérieur du tissu bâti, les fonctions résidentielles, commerciales, de services, institutionnelles et manufacturières légères, selon des grilles de compatibilité tenant compte de leur taille, de leur achalandage et de leur degré de nuisance sonore et visuelle.*
- *Encourager la formation de pôles de services locaux dans les quartiers résidentiels de banlieue, à l'aide de critères assurant une plus grande mixité fonctionnelle et en privilégiant, dans une optique de continuité spatiale, leur émergence à partir des noyaux commerciaux et de services existants.*

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.

Favoriser une planification structurée du développement commercial visant à assurer la rentabilisation et la pérennité des investissements consentis, une plus grande polarisation, ainsi que la détermination des activités à implanter selon les différents milieux, notamment par l'établissement d'usages et de seuils appropriés.

Voir à ce que les espaces commerciaux, et plus particulièrement les nouveaux, soient aménagés avec un souci d'accessibilité par transport en commun ou par des moyens non motorisés.

Privilégier la mise en place de commerces qui ne seront pas de nature, par leur multiplication, leur emplacement et leur taille, à nuire à la consolidation des pôles existants ou à la revitalisation des artères commerciales traditionnelles.

À cet effet :

- *Proposer une structure commerciale hiérarchisée pour le territoire de la CMQ et prévoir des moyens pour renforcer la vocation attribuée selon chacun des niveaux hiérarchiques.*
- *Énoncer des critères généraux visant à guider le développement commercial dans chacune des parties composant son territoire, dans une optique de complémentarité, notamment entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, et d'atteinte d'objectifs de développement durable, tel l'accès par le transport en commun.*

Que dire de plus. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement sont excellentes. Il nous faut maintenant nous assurer de les mettre en œuvre. Or, en acceptant le prolongement de l'axe du Vallon dans sa forme actuelle, avec le type de développement résidentiel qui y est prévu, c'est plus que bafouer ces orientations, c'est les discréditer définitivement aux yeux des autres municipalités de la Communauté métropolitaine de Québec.

9 ÉTALEMENT URBAIN

L'étalement urbain ne se caractérise pas par la distance du développement par rapport au centre-ville, mais bien par les caractéristiques de ce développement. Ainsi, un développement qui respectera les critères de collectivités viables dans les huit arrondissements, ou même dans les autres municipalités de la CMQ, ne sera pas considéré comme de l'étalement urbain. Le projet soumis par le promoteur ne répond pas ces critères et doit être considéré comme de l'étalement urbain, notamment parce qu'il accroît la dépendance envers l'automobile, qu'il est réalisé dans un territoire dépourvu d'infrastructures, qu'il n'est pas planifié autour du transport en commun et ne répond pas aux besoins de diversifier l'offre en matière d'habitation.

10 CONCLUSION

Le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale espère que son mémoire aura pu convaincre le BAPE que la réalisation du projet de prolongement de l'axe du Vallon, tel que soumis par les promoteurs, n'est aucunement justifiée. Différentes solutions existent pour résoudre la légère congestion de ce secteur. Celles-ci devraient donc être mises en place.

Le CRE-Capitale nationale souhaite également que les recommandations du BAPE soient fortes et claires afin que les élus aient l'heure juste par rapport à ce projet.

Enfin, nous espérons que le présent débat va clore, une fois pour toutes, les vaines attentes et les promesses entourant le prolongement de l'autoroute du Vallon.



**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Santé Changements climatiques

Ruissellement urbain Gaz à effet de serre

Réalise des projets d'avenir

Sensibiliser Pollution Aménagement du territoire

Contamination Conservation

Améliore la qualité de vie

Matières résiduelles

Recycler

Diffuse les connaissances

Transports viables

Biodiversité

Aide les organismes ayant à cœur

Eaux usées

Pesticides Agriculture

le développement durable

Forêt Étalement urbain Milieux humides



1085, avenue de Salaberry, bureau 316
Québec, (Québec) G1R 2V7

Téléphone : (418) 524-7113

Télécopieur : (418) 524-4112

Courriel : info@cre-capitale.org

Site Internet : www.cre-capitale.org