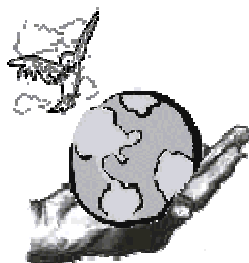


Non au prolongement de
L'autoroute Du Vallon



Mémoire présenté au BAPE
par le
Groupe de simplicité volontaire de Québec

Québec

Juin 2004

Sur le plan de l'aménagement du territoire et de l'environnement, selon le Groupe de simplicité volontaire de Québec, le prolongement de l'autoroute Du Vallon serait une mauvaise décision

Mentionnons tout d'abord que la région de la capitale nationale est exceptionnellement bien desservie en autoroutes. Le ratio (kilomètre d'autoroute/100 000 habitants) est de **21** pour la région de Québec, alors qu'il est de **8 à Montréal** et de **7 à Toronto**. De plus, ce prolongement de l'autoroute Du Vallon aurait pour effet secondaire de relancer le développement dans la région au nord de Québec et par le fait même d'accélérer fortement l'étalement urbain.

La région de Québec est déjà considérablement étalée dans tous les sens. Ce phénomène entraîne toutes sortes de conséquences graves à court et à long terme, notamment :

- le gaspillage accéléré d'énergie et de ressources,
- le dégagement accru de gaz à effet de serre et d'autres polluants,
- les difficultés de gestion du transport en commun,
- la désertion du centre-ville,
- etc.

L'étalement urbain a un caractère très structurant et ses effets indirects et à long terme sont qualifiés par certains auteurs comme « *le problème environnemental le plus important des sociétés modernes* »

L'étalement urbain a aussi des conséquences économiques considérables. La multiplication des coûts des services publics, la duplication des édifices publics et l'accroissement général des dépenses effectuées par les gens à plusieurs chapitres (achat de plusieurs autos par famille, maisons plus grandes, etc.), ne sont que quelques exemples des coûts occasionnés par la dispersion du bâti.

Des gens qui ne croiraient pas aux conséquences qu'entraînerait la construction d'une autoroute, n'ont qu'à examiner celles qui furent provoquées par la construction de l'autoroute Henri IV jusqu'à Val-Bélair, il y a quelques années (ville champignon, construction d'écoles, de bibliothèque, etc.).

Plutôt que d'investir des millions dans le prolongement de l'autoroute Du Vallon, les administrateurs devraient concentrer leurs efforts afin d'améliorer les transports en commun dans ce secteur. De plus, on devrait y favoriser le covoiturage de façon proactive en impliquant les entreprises, les agences gouvernementales, les institutions d'enseignement et autres, de même qu'en utilisant des moyens originaux comme les babillards de covoiturage, les bottins d'offres et de demandes de covoiturage, les réductions de frais de stationnement et autres avantages pour les gens qui font du covoiturage. Actuellement on assiste au laisser-faire, résultant en mode de déplacement « autosolo ». Certains moyens de transport novateurs pourraient être mis en place tels les navettes et les « taxibus » ou d'autres modes de transport alternatifs. Finalement, pourquoi ne pas envisager de construire une simple piste multifonctionnelle, partant de cette région située au nord et allant jusqu'à l'Université Laval? Celle-ci pourrait être utilisée par les amateurs de vélo-travail, vélo-études et vélo-loisirs de même que par les amateurs de patins à roues alignées et les simples marcheurs. Actuellement, les déplacements alternatifs

du nord de la ville vers Ste-Foy sont une vraie expédition avec tout ce réseau d'autoroutes à traverser et sont loin d'être sécuritaires.

- D'une façon plus générale, *nos administrations publiques devraient développer un discours pour faire contrepoids à la croyance populaire qui incite les gens à s'éloigner de la ville pour « retrouver la nature, l'absence de pollution et la paix »*. On évite souvent d'indiquer qu'avec « La ville de la nature » vient; les longues périodes passées à faire des déplacements pendulaires pour se rendre et revenir du travail,
- les fréquents déplacements motorisés pour reconduire les enfants à leurs activités ou pour acheter la pinte de lait manquante,
- les couts élevés associés aux dépenses automobiles et aux frais inhérents à donner des services à des habitations dispersées,
- aux travaux et aux couts associés à l'aménagement et à l'entretien de ces grandes propriétés de banlieue,
- etc.

Les administrations, plutôt que de construire de nouvelles autoroutes, ne devraient-elles pas s'affairer, non seulement à développer un discours, mais à véritablement *rendre nos villes plus vivables et conviviales*, afin que les gens soient intéressés à y vivre et à y élever des enfants?

Par : Pascal Grenier, resp.

Groupe de simplicité volontaire de Québec