

PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON

MÉMOIRE SOUMIS
AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
(BAPE)

PAR L'UNION QUÉBÉCOISE
POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE
(UQCN)

MAI 2004

**UQCN • UNION QUÉBÉCOISE POUR
LA CONSERVATION DE LA NATURE**

1085, avenue de Salaberry, bureau 300, Québec (Québec) G1R 2V7
• TÉL. : (418) 648-2104 • TÉLÉC. : (418) 648-0991 • courrier@uqcn.qc.ca • WWW.UQCN.QC.CA

TABLE DES MATIERES

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE (UQCN)	1
INTRODUCTION	2
GRANDES LIGNES DU PROJET	3
LES IMPACTS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON SUR L'ENVIRONNEMENT	5
<i>a) Contribution du projet à l'étalement urbain.....</i>	<i>5</i>
<i>b) Contribution du projet à l'augmentation des gaz à effets de serre</i>	<i>5</i>
<i>c) Utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun</i>	<i>6</i>
<i>d) Conservation des boisés dans le sud du Québec : tour d'horizon et constat.....</i>	<i>7</i>
RECOMMANDATIONS DE L'UQCN.....	9
POSITION DE L'UQCN FACE AU PROJET	9

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME UQCN

Depuis près de 25 ans, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) intervient pour faire progresser le Québec vers les trois objectifs suivants :

- maintenir les processus écologiques essentiels à la vie ;
- préserver la diversité biologique ;
- favoriser l'utilisation durable des espèces, des écosystèmes et des ressources.

Regroupant plus de 8 000 sympathisants et 80 organismes œuvrant pour le développement durable de l'environnement, l'UQCN travaille de plusieurs façons à la rencontre de ses grands objectifs : l'éducation, la sensibilisation, la recherche, la participation aux consultations et les avis ou prises de position publics sont les principaux moyens retenus.

Depuis sa fondation, l'organisme s'est prononcé publiquement sur un grand nombre de questions environnementales: la loi québécoise des forêts, la gestion de l'eau, la réduction de la pollution agricole, la loi fédérale sur la protection de l'environnement, la loi provinciale sur les pesticides, la consultation sur la gestion des matières résiduelles, la gestion de la faune, l'élargissement du réseau des aires protégées, etc. Elle est reconnue pour ses interventions pertinentes, exigeantes et efficaces.

INTRODUCTION

Dans son Plan stratégique émis pour 2004-2008, la Ville de Québec fonde ses orientations sur des principes d'intervention dont l'un est le développement durable. Ce plan stratégique est structuré selon trois thèmes, dont le second attire particulièrement notre attention. Il s'agit du thème *des milieux de vie de qualité* dans lequel s'insèrent les enjeux suivants : *une capitale exemplaire en environnement et une consolidation du territoire urbain*. Pour l'environnement, selon la Ville, les actions à entreprendre d'ici 2008 consistent également à « *développer de meilleures pratiques municipales susceptibles d'améliorer notre performance environnementale* » en « *élaborant et mettant en œuvre des plans d'action destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre et préserver et mettre en valeur les grands boisés [...] et la forêt urbaine* ».

Pour ce qui est de la consolidation du territoire urbain, **les problématiques relevées** concernent « *la déconcentration de l'emploi et du commerce de détail [...] l'implantation d'habitations dans des zones de développement résidentiel éloignées du centre-ville [...]. Or les conséquences à plus ou moins long terme tournent autour « des infrastructures et équipements détériorés et coûteux d'entretien [...] une population de plus en plus dépendante de l'automobile pour tous ses déplacements, y compris pour accéder aux services de proximité [...] un nombre de maisons et de logements vieillissants et parfois excédentaires dans certains secteurs.* »

Enfin, la Ville mentionne ses orientations à long terme. Ici, il s'agit de « *privilégier la consolidation du territoire déjà urbanisé plutôt que son expansion, de même qu'accroître la complémentarité des modes de transport et assurer l'intégration des interventions en cette matière* » :

- *resserrer les périmètres d'urbanisation;*
- *améliorer l'offre et augmenter l'achalandage du transport en commun;*
- *améliorer le partage de la voie publique entre les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes.*

Nous croyons que le projet du prolongement de l'autoroute du Vallon dans sa forme actuelle aura des conséquences diamétralement opposées aux objectifs que la Ville s'est donnée dans ces documents et contribuera à accentuer les problématiques identifiées. En effet, si ce projet se réalise tel que planifié actuellement, il résultera en un accroissement de l'étalement urbain, provoquera l'augmentation du parc automobile et de la production de gaz à effet de serre; accroîtra la dépendance des citoyens à ce mode de transport aux dépens du transport en commun; mettra en danger un important boisé urbain qui peut contribuer à la récréation et à la détente des citoyens ainsi qu'à la conservation de la biodiversité. Nous croyons qu'il s'agit ici d'un exemple de développement non durable que la Ville devrait profondément modifier ou abandonner.

Par ailleurs, pour les problèmes que la Ville identifie, c'est à sa propre incurie qu'elle les doit. Elle fait en effet partie des municipalités qui, au cours des dix dernières années, ont permis la construction du plus grand nombre de bungalows; c'est elle qui a implanté le plus de grandes surfaces commerciales (Galeries de la Capitale, Place Lebourgneuf, Carrefour Neufchâtel), qui a poussé des entreprises, des bureaux, des services et des commerces à s'établir à Lebourgneuf, dont une grande partie de ses activités provient des quartiers centraux de Québec. C'est aussi la Ville de Québec qui investit dans le choix automobile en demandant au Gouvernement du Québec d'en faire autant pour prolonger l'autoroute du Vallon, et, parallèlement, continuer de construire de grands stationnements au centre-ville. *Tous ces choix s'opposent à une politique de réhabilitation et de reconquête des espaces centraux pour l'habitat, le piéton, le cycliste, le transport collectif et l'amélioration du cadre de vie.* (François Hulbert, 1994 : *Essai de géopolitique urbaine et régionale*).

GRANDES LIGNES DU PROJET

Le projet se trouve dans les plans de développement du réseau routier de l'agglomération urbaine depuis 1968, date de la production du rapport Vandry-Jobin, qui dressait un gigantesque plan de circulation et de transport basé sur l'autoroute *qui n'excluait pas un certain nombre de propositions d'aménagement touchant le transport en commun et le déplacement des piétons mais dont les décideurs ont surtout retenu le plan autoroutier* (François Hulbert, op cit). On voit donc que le ministère des Transports n'a pas modifié sa façon de concevoir le développement urbain et le transport en milieu urbain depuis belle lurette, et ce, malgré sa Politique environnementale et ses énoncés de principe qui définissent des objectifs environnementaux plus progressistes. Ni la Ville de Québec, ni le ministère des Transports ne semblent donc disposés à repenser leur approche commune quant à ces questions et à opérer un virage plus que nécessaire au vu des problèmes environnementaux auxquels nous sommes confrontés.

Depuis plus de 50 ans, l'Amérique du Nord a acquis une connaissance des potentiels et des impacts d'un type d'aménagement urbain qui devrait tirer à sa fin, selon les réflexions qui sont à la base de ce mémoire, et qui rejoignent celle de la Commission de la Capitale nationale auxquelles le mémoire fait référence. Cette situation est devenue incontournable au Québec, en fonction d'une stabilisation de la population dont le processus achève au Québec. La conjugaison de cette stabilisation avec le constat des limites budgétaires associées au maintien des infrastructures urbaines aboutit à la conclusion, dans le mémoire, que le projet d'extension de l'autoroute du Vallon, le premier projet du genre proposé pour la Capitale nationale depuis 1978, et le dernier qu'elle devrait proposer, à notre avis, devrait être abandonné.

La population de la Ville de Québec n'est pas appelée à augmenter dans les prochaines décennies, en dépit d'une volonté des responsables politiques à l'échelle municipale et provinciale de voir une telle augmentation. Par ailleurs, la Ville possède déjà un réseau de transport routier qui fait l'envie des autres villes canadiennes en termes de kilomètres par personne. Finalement, la densité de la trame urbaine est assez faible pour permettre, sans difficulté, la localisation à l'intérieur du périmètre actuel de tout projet de construction résidentielle (la construction de nouveaux centres d'achat et autres infrastructures commerciales étant difficile à envisager devant la multitude de tels centres récemment construits).

Ce portrait définit de façon on ne peut plus claire le fait que le projet planifie un étalement urbain plutôt que de répondre à une situation qui nécessite une reconnaissance d'un tel étalement déjà existant pour y apporter des correctifs. Selon l'UQCN, il y a lieu de regarder de très près les incidences économiques et sociales aussi bien qu'environnementales du projet, et en prenant les deux premières en priorité.

L'extension de l'autoroute nécessitera des investissements importants. L'infrastructure, par la suite, peut être présumée fonctionnelle pour une période d'environ 50 ans. Pendant cette même période, la population de Québec va suivre la tendance de la pyramide des âges actuelle, et décliner. On peut même prévoir que d'ici 20 ans les baby-boomers, largement établis en banlieue, vont revenir en ville, où ils vont pouvoir occuper des logements qui existent et existeront en nombre amplement suffisant pour leurs besoins. Cela laissera vraisemblablement un surplus de logements en banlieue, ce qui entraînera à son tour une baisse de la demande pour ces logements, et une baisse de demande pour les infrastructures que sont les autoroutes.

Autrement dit, l'UQCN se permet de suggérer que le projet d'extension de l'autoroute du Vallon constitue un investissement dont l'intérêt en termes de rentabilité et d'utilité devrait être révisé fortement à la baisse. Une étude de la Société canadienne d'hypothèques et de logements a tout récemment dessiné

ce portrait, en prenant le recul nécessaire face aux orientations en matière d'aménagement urbain 1950-2000 pour voir plus loin.

Le mémoire souligne, dans le contexte d'une telle analyse qu'on reconnaît trop sommaire, que le projet d'extension de l'autoroute Du Vallon entraînera : (a) un étalement urbain dont l'ensemble des coûts – extrêmement importants - sont maintenant bien connus, même s'ils ne sont pas reconnus explicitement par les responsables ; (b) un nouvel incitatif à l'utilisation de l'automobile, alors que des politiques appropriées devraient viser, et visent (sans mise en œuvre) un important transfert vers des transports en commun, qui seront par surcroît rendus encore moins efficaces et plus coûteux ; (c) une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, au moment même où la Russie annonce que son adhésion au Protocole de Kyoto va permettre la ratification, à l'échelle planétaire, de ce traité visant une réduction importante de ces mêmes GES ; (d) une destruction et une fragmentation d'une forêt urbaine très importante et d'espaces verts que l'étalement urbain a tendance à éloigner de plus en plus loin des centre-villes et de la population.

LES IMPACTS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON SUR L'ENVIRONNEMENT

a) Contribution du projet à l'étalement urbain

Comme indiqué précédemment, la Ville de Québec par le développement qu'elle a encouragé, est déjà aux prises avec un problème d'étalement urbain. Selon les chiffres du ministère des Affaires municipales, des Sports et des Loisirs (MAMSL), la région de la CMQ couvre une superficie six fois plus grande qu'il y a 40 ans, alors que sa population n'a augmenté que de 1,7 %. La dispersion de la population aurait entraîné « *une expansion importante des infrastructures, des équipements et des services collectifs avec des pressions accrues sur les finances publiques* » (réf : Document DB4).

Au cours de la première partie des audiences publiques, les commissaires et le comité expert se sont penchés sur la problématique de l'étalement urbain et plus particulièrement sur la contribution du projet de prolongement de l'autoroute du Vallon à l'étalement urbain. Selon la Ville de Québec, le développement du secteur Lebourgneuf réduit l'étalement urbain puisque celui-ci permet la consolidation de la trame urbaine plutôt que le développement périphérique. Cependant, nous ne croyons pas que toute la surface comprise à l'intérieur du périmètre déterminé de la CMQ peut être développée sans être considérée comme de l'étalement urbain. En effet, il faut intégrer différents aspects lors de l'analyse de cette problématique : la construction de nouveaux quartiers résidentiels, la distance importante des quartiers à faible densité projetés aux pôles centraux d'activités et de services, la construction de nouvelles infrastructures telles l'expansion du réseau d'aqueduc, l'accès déficient au réseau de transport en commun, l'impossibilité de le desservir économiquement et la destruction de milieux naturels, - sont autant d'indices que le projet sous étude est une source d'étalement urbain avec, pour résultat, la migration de la population des pôles centraux vers la périphérie. En effet, avec la faible augmentation et même la stagnation de la population de la communauté urbaine de Québec d'ici 2021, d'où proviendront les résidents de ces secteurs que les promoteurs désirent développer?

b) Contribution du projet à l'augmentation des gaz à effets de serre

Actuellement, le Québec consomme *per capita* plus d'énergie que presque toute autre société sur la planète. Dans sa Politique sur l'environnement, à la rubrique Énergie, le ministère des Transports prétend vouloir « *privilégier l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique, soit le transport collectif des personnes et le transport ferroviaire et maritime des marchandises.* » S'il y a une chose que les sociétés modernes ont apprise depuis cinquante ans, c'est que la gestion de l'offre en visant l'automobile et le camion comme modes privilégiés de transports constitue un cul-de-sac.

La congestion sur les autoroutes et l'étalement urbain sont des indicateurs d'un mauvais aménagement passé du territoire urbain et d'une incapacité des « planners » et des aménagistes à apprendre de l'expérience. Le smog et les changements climatiques constituent des indicateurs plus subtils de problèmes extrêmement importants qui en ont résulté indirectement. Les transports sont responsables de plus du tiers des gaz à effet de serre pris globalement, et si les conséquences de l'étalement urbain y sont ajoutées, son rôle serait encore plus néfaste.

Le gouvernement du Québec a approuvé le Protocole de Kyoto par une motion unanime à l'Assemblée nationale en décembre 2002 et a encouragé le gouvernement fédéral à en faire autant. Voici les commentaires que le Bureau sur les changements climatiques du ministère de l'Environnement du

Québec émettait le 13 juin 2003 dans une lettre, sous la signature de M. Noël de Tilly à Mme Linda Tapin, au sujet du projet sous étude : *«Au Québec, le secteur des transports est le plus important contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) avec 38 % des émissions. Avec le camionnage, le recours à l'automobile privée, surtout en milieu urbain, rend ce secteur responsable des plus importantes hausses d'émissions de GES dans les années futures. De 1990 à 2000, les émissions de GES du secteur des transports routiers ont augmenté de 4,3 millions de tonnes, soit 17,9 %. Sans compter les hausses d'émissions prévues de ce sous-secteur entre 2000 et 2010, on doit déjà réduire les émissions de 5,7 millions de tonnes en transport routier pour réussir à abaisser les émissions de 6% par rapport à 1990. L'ampleur des réductions à réaliser nous oblige à examiner tous les projets routiers qui pourraient contribuer à augmenter les émissions de GES.»* Or nous sommes d'avis que le projet aura pour conséquence l'étalement urbain et sera un encouragement à l'accroissement et à l'utilisation accrue du parc automobile, tous deux sources de production de GES.

Les impacts de l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) sont déjà perceptibles. Cette augmentation entraîne un déséquilibre du système climatique de la planète et engendre de plus en plus de catastrophes écologiques associées aux sécheresses, aux feux, aux tornades, aux inondations et à d'autres perturbations des conditions normales. Depuis quelques années, les GES ont eu des impacts significatifs sur la qualité de vie des citoyens avec les alertes smog qui surviennent fréquemment dans des grandes villes canadiennes, et qui ont un impact direct sur la santé. Ils ont aussi engendré des pertes économiques importantes. À titre d'exemple, les grandes compagnies d'assurance et de réassurance ont révisé leurs politiques en profondeur pour en tenir compte. Pour ces raisons, nous avons le devoir de poser des gestes concrets afin de freiner ce phénomène.

c) Utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun

Il est possible de réduire la contribution du transport aux GES, si on cesse d'axer le développement en général sur l'étalement urbain et des transports sur l'utilisation de l'automobile personnelle en milieu urbain, en subventionnant directement ou indirectement l'utilisation de l'automobile par la construction de réseaux autoroutiers (et évidemment en favorisant le ferroviaire et le transport maritime pour le transport des marchandises. Mais c'est là un autre débat.) Actuellement, la région métropolitaine de Québec serait l'une des mieux pourvues en réseaux routiers, soit 21,6 km pour 100 000 habitants comparativement à 8,8 km pour 100 000 habitants à Montréal (Doc DB4 : MAMSL, *Des orientations claires pour assurer une planification optimale du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*). De plus, 90 % des déplacements s'effectueraient en automobile comparativement à 70 % en 1977. Ces chiffres nous révèlent l'urgence d'intervenir au niveau de la gestion des transports dans la région de Québec.

L'accès facile à un réseau autoroutier, le stationnement à prix avantageux, de même que le désengagement du gouvernement provincial sont cités par la Ville de Québec comme les causes principales de la baisse de l'achalandage du transport en commun à Québec. Cette analyse ne tient pas compte du contexte de développement créé par les actions à courte vue de la Ville elle-même, présentées plus haut. Dans les faits, si on veut que le transport collectif ait une clientèle suffisante et soit rentable dans l'avenir, *il est urgent que les nouveaux développements résidentiels et les nouveaux centres d'emplois soient incités à s'établir dans ou à proximité des pôles urbains et des corridors actuellement desservis par le réseau principal de transport en commun. Continuer à favoriser l'étalement urbain dans le contexte démographique actuel, est suicidaire pour le transport en commun.* (Commission de la Capitale nationale, Mémoire sur l'avenir du transport en commun à Québec).

À la lumière de ces commentaires, il est évident que la Ville fait fausse route en favorisant le développement domiciliaire dans le secteur sous étude, car il nécessitera des investissements d'infrastructure additionnels, se trouve loin des réseaux de transport en commun bien implantés, consistera en des logements de faible densité, et se fera dans un contexte de stabilité ou de déclin de la

population. Si elle désire réellement favoriser le développement du transport en commun, elle doit procéder d'une manière diamétralement opposée à ce qu'elle fait présentement. En effet, il ne s'agit pas d'asservir le transport en commun aux développements domiciliaires, mais de planifier ceux-ci en renforcement des lignes de transport existantes. Il faut donc densifier les zones d'habitation déjà desservies par le transport en commun et restructurer des secteurs comme le pôle est Sainte-Anne – d'Estimauville et le pôle Charlesbourg – Lebourgneuf, là où les lignes de transport en commun 800 sont rentables. À noter qu'on retrouve un nombre important de logements potentiels dans ces périmètres d'urbanisation, soit 13 520 logements selon les chiffres de la ville de Québec.

Des idées innovatrices comme l'évaluation de la possibilité de mettre en place des ceintures tarifaires, implantées récemment à Londres, peuvent constituer une source intéressante de revenus pour le transport en commun tout en étant un incitatif contre la voiture personnelle.

En résumé, nous croyons que le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon ne correspond pas aux orientations gouvernementales en matière de transport, puisque celui-ci favorise une fois de plus l'utilisation individuelle de l'automobile au détriment du transport en commun. De plus, il n'offre qu'une solution éphémère au problème de congestion.

d) Conservation des boisés dans le sud du Québec : tour d'horizon et constat

« Le sud du Québec se déboise à un rythme affolant », titrait *Le Devoir* du 18 juillet 2003. En effet, la situation des boisés naturels dans le sud du Québec est dramatique, autant en milieu agricole qu'en milieu urbain. Une étude de la Direction du patrimoine écologique du ministère québécois de l'Environnement (*Le Devoir*, ibid.) indique que le déboisement s'est accru de 30 % au cours des années 1999-2002 par rapport aux cinq années précédentes. Le déboisement a ainsi frappé 21 839 ha à l'intérieur de la zone agricole, et 10 176 à l'extérieur pour un total de 32 007 ha ou 320 km². Le rythme annuel moyen de superficies déboisées augmente, passant de 8 236 à 10 669 par année. Le phénomène du déboisement se concentre principalement dans les basses terres du Saint-Laurent, où on note par ailleurs les pourcentages de territoires boisés les plus faibles, soit une moyenne de 28 %, par rapport à 66 % dans les Appalaches et à 91 % dans les Laurentides. Or les boisés dans le sud du territoire jouent un rôle important pour la conservation de la biodiversité : la distribution nordique de nombreuses espèces se limite au sud du territoire québécois, de sorte que la survie de ces populations aussi bien végétales qu'animales pourrait être menacée par la disparition des habitats que constituent ces boisés.

La situation en milieu urbain suit cette tendance, et est même encore plus dramatique. Nous avons pu nous-mêmes constater ce qui se passe à Longueuil, où des forêts humides font l'objet de développement domiciliaire malgré une interdiction en ce sens du ministère de l'Environnement, et où une association de conservation locale ne cesse de dénoncer ces pertes. À Montréal, à la fin de 2003, les boisés naturels de l'île ne représentaient plus que 1 600 ha à l'extérieur des parcs, soit un maigre 3 % du territoire. Pour contrer ce phénomène, la Ville de Montréal propose une politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels qui vise 6 % de protection en milieu terrestre et de 8 % incluant les milieux aquatiques et riverains.

La situation dans l'agglomération urbaine de Québec est mal connue. On sait qu'une stratégie d'intervention est en cours de préparation, mais si on en croit des estimés non vérifiés, avant les annexions récentes, les boisés ne constituaient pas plus de 5 % du territoire (Normand Villeneuve, verbatim des séances d'information du BAPE), loin d'un pourcentage minimum acceptable. La dimension de ces boisés, leur distribution dans l'agglomération, et leur isolement de la circulation urbaine à des fins de conservation de la biodiversité, d'accessibilité, de récréation et d'appréciation par la

population sont des aspects importants dont il faut aussi tenir compte dans une stratégie de conservation. La situation commande donc que l'on protège et consolide tous les boisés résiduels dans l'agglomération.

Dans le document « Orientations d'aménagement et de développement proposées pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec », la Commission de la Capitale Nationale exprime son désir de voir la Communauté métropolitaine de Québec se doter d'un plan vert et bleu qui permettrait la protection d'écosystèmes forestiers exceptionnels et de boisés d'intérêt. Parmi les écosystèmes ciblés par la Commission se trouve le parc de l'Escarpe. Cette forêt, impropre à l'agriculture, fut conservée intacte et constitue donc un vestige des habitats de l'époque coloniale.

L'extension de l'autoroute du Vallon vers le nord dans le secteur du parc de l'Escarpe remet en question la conservation du boisé qu'on y trouve. En effet, ce boisé sera coupé de toute expansion possible, enserré qu'il sera entre l'autoroute et les développements domiciliaires, - les zones en friche constituent une extension potentielle du boisé, mais constituent en même temps l'emprise de l'éventuelle autoroute - et sera tronçonné par le passage de l'autoroute, réduisant ainsi la continuité des habitats et leur valeur. La proximité de l'autoroute réduira aussi l'intérêt de son utilisation par le public, et probablement par la faune migratrice. Pour vous en convaincre, allez faire un tour à la base de plein air de Sainte-Foy, près de laquelle deux autoroutes se croisent, sans compter qu'elle est dans l'axe de la piste sud-nord de l'aéroport.

Malgré le fait que cette forêt ne répond pas aux critères provinciaux pour être désignée comme un écosystème forestier exceptionnel (EFE), il n'en demeure pas moins que celle-ci est d'une richesse inestimable à une échelle locale. En effet, les forêts d'une superficie égale à cette dernière et aussi riches d'un point de vue de la biodiversité sont très rares au cœur du tissu urbain de la ville de Québec, d'après les connaissances dont on dispose. Pour ces raisons, et connaissant l'importance des boisés urbains sur la qualité de vie des citoyens, l'UQCN croit que la forêt de l'Escarpe devrait être préservée dans sa totalité et même agrandie.

RECOMMANDATIONS DE L'UQCN

1. Le dépôt du Plan directeur pour la conservation des boisés urbains de la CMQ devrait précéder la mise en œuvre des projets ayant des impacts sur les boisés d'intérêt dans le secteur de la CMQ.
2. La forêt de l'Escarpement devrait être conservée pour contribuer à l'atteinte d'un objectif de protection des boisés urbains de 8 % à l'intérieur de la ceinture urbaine de la CMQ.

POSITION DE L'UQCN FACE AU PROJET

L'UQCN s'oppose au projet car il ne fait que souligner l'absence de volonté politique capable d'importantes remises en cause dans le mode de développement urbain. L'UQCN adhère au constat de François Hulbert fait il y a déjà 10 ans : « Changer pour vrai en matière de déplacements exige des choix politiques clairs et cohérents qui précisent des priorités et des programmes d'action inscrivant visiblement et durablement dans l'espace les nouvelles façons de se déplacer en ville... Remettre en cause le choix automobile, c'est non seulement arrêter le développement du réseau autoroutier et son prolongement à la pièce ici et là, mais aussi transformer certaines autoroutes en boulevards urbains et certains grands boulevards de transit en rue de quartier. »

Avec ce projet, la Ville de Québec encourage une fois de plus le développement résidentiel dans un secteur périphérique aux pôles centraux d'activités avant même d'exploiter la capacité maximale de logements potentiels de ces pôles centraux.

La protection des boisés urbains, un développement urbain contrôlé et visant une consolidation plutôt qu'un étalement, et le soutien inconditionnel à un réseau de transports en commun efficace sont des préoccupations sociales, économiques et environnementales qui devraient guider les décisions des gestionnaires du territoire de la CMQ avant même la mise en œuvre du schéma d'aménagement de la CMQ prévu pour 2006. En contrepartie, il est difficile de trouver une explication pour le projet en termes économiques, sociaux ou environnementaux.