

## **Collection**

*Mouvements sociaux*

**no MS0503**

**L'opposition au prolongement  
de l'autoroute Du Vallon  
à Québec**

Suzie Cloutier

sous la direction de  
Yvan Comeau  
avec la collaboration de  
Luu Thuy-Diep

mars 2005



Cahiers du CRISES  
Collection Mouvements sociaux – no MS0503  
« **L'opposition au prolongement de l'autoroute Du Vallon à Québec** »  
Suzie Cloutier

ISBN : **2-89605-186-4**

Dépôt légal : avril 2005

Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada

## PRÉSENTATION DU CRISES

Notre Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES) est une organisation interuniversitaire qui étudie et analyse principalement « les innovations et les transformations sociales ».

Une innovation sociale est une intervention initiée par des acteurs sociaux pour répondre à une aspiration, subvenir à un besoin, apporter une solution ou profiter d'une opportunité d'action afin de modifier des relations sociales, de transformer un cadre d'action ou de proposer de nouvelles orientations culturelles.

En se combinant, les innovations peuvent avoir à long terme une efficacité sociale qui dépasse le cadre du projet initial (entreprises, associations, etc.) et représenter un enjeu qui questionne les grands équilibres sociétaux. Elles deviennent alors une source de transformations sociales et peuvent contribuer à l'émergence de nouveaux modèles de développement.

Les chercheurs du CRISES étudient les innovations sociales à partir de trois axes complémentaires : le territoire, les conditions de vie et le travail et l'emploi.

### **Axe innovations sociales et territoire**

- Les chercheurs de l'axe territoire s'intéressent principalement aux rôles des acteurs sociaux, et à leurs pratiques innovatrices, dans les recompositions territoriales contemporaines. Ils étudient notamment l'émergence de réseaux sociaux et leurs liens avec de nouvelles formes de territorialité ; les relations entre les entreprises, les acteurs sociaux et les instances politiques locales ; les identités locales et leurs liens avec le développement économique et social ainsi que les modalités de gouvernance territoriale.

### **Axe innovations sociales et conditions de vie**

- Les chercheurs de l'axe conditions de vie s'attardent à repérer, décrire et analyser des innovations sociales visant l'amélioration des conditions de vie, notamment en ce qui concerne la consommation, l'emploi du temps, l'environnement familial, l'insertion sur le marché du travail, l'habitat, les revenus, la santé et la sécurité des personnes. Ces innovations se situent, généralement, à la jonction des politiques publiques et des mouvements sociaux : services collectifs, pratiques de résistance, luttes populaires, nouvelles manières de produire et de consommer, etc.

## **Axes innovations sociales, travail et emploi**

- Les membres de l'axe travail et emploi centrent leurs travaux sur l'organisation du travail, la régulation de l'emploi et la gouvernance des entreprises dans le secteur manufacturier, dans la fonction publique et dans l'économie du savoir. Les recherches portent sur les dimensions organisationnelles et institutionnelles de l'emploi et du travail. Elles concernent tant les syndicats et les entreprises que les politiques publiques et s'intéressent à certaines thématiques comme les stratégies des acteurs, le partenariat, la gouvernance des entreprises, les nouveaux statuts d'emploi, le vieillissement au travail, la formation et l'économie du savoir.

## **LES ACTIVITÉS DU CRISES**

En plus de la conduite de nombreux projets de recherche, l'accueil de stagiaires post-doctoraux, la formation des étudiants, le CRISES organise toute une série de séminaires et de colloques qui permettent le partage et la diffusion de connaissances nouvelles. Les cahiers de recherche, les rapports annuels et la programmation des activités peuvent être consultés à partir de notre site Internet à l'adresse suivante : **[www.crises.uqam.ca](http://www.crises.uqam.ca)**.

*Denis Harrisson*  
Directeur

## NOTES SUR L'AUTEURE

**Suzie CLOUTIER** est étudiante à la maîtrise en service social à l'Université Laval. Son mémoire portera sur la structuration de la citoyenneté par des projets de développement communautaire durable dans le quartier Limoilou de Québec.

Elle a obtenu son baccalauréat à l'Université Laval en 2001 puis elle a travaillé quelques années comme formatrice et accompagnatrice pour le développement d'entreprises coopératives et à but non lucratif. Ses intérêts actuels tournent autour des questions d'écologie, de la vie en ville et de la participation citoyenne.



## TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX .....	ix
LISTE DES ACRONYMES .....	xi
RÉSUMÉ .....	xiii
INTRODUCTION .....	1
1. LES SOURCES DE DONNÉES .....	3
1.1. Les sources documentaires .....	3
1.2. Les entrevues .....	3
2. LA PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA LUTTE.....	5
2.1. Le milieu .....	5
2.1.1. Les aspects géographique et physique.....	5
2.1.2. L'histoire .....	6
2.1.3. Les données démographiques.....	7
2.1.4. Les données socio-économiques .....	8
2.1.5. Les logements.....	9
2.1.6. Les données sur le marché du travail .....	9
2.2. La chronologie des événements .....	10
2.2.1. La première période.....	10
2.2.2. La deuxième période .....	12
2.3. Les acteurs et les intérêts en présence.....	14
2.3.1. La coalition.....	14
2.3.2. La base sociale.....	15
2.3.3. Les alliés.....	15
2.3.4. Les sympathisants.....	16
2.3.5. Les spectateurs .....	17
2.3.6. Les opposants .....	18
2.3.7. Les intérêts en présence.....	18
2.4. Les enjeux de la lutte .....	19
3. L'ÉMERGENCE DE LA LUTTE.....	21
3.1. La situation de privation, de conflit ou de désaccord .....	21
3.1.1. La situation à l'origine .....	21
3.1.2. La théorie de la privation relative.....	21

3.2.	La construction sociale des schèmes d'interprétation collectifs.....	23
3.2.1.	Le diagnostic .....	23
3.2.2.	Le pronostic .....	25
3.3.	La constitution et le maintien de l'identité collective.....	26
3.4.	Le court-circuit des solidarités .....	27
4.	LE DÉVELOPPEMENT DE LA LUTTE.....	29
4.1.	Les opportunités .....	29
4.1.1.	L'État.....	29
4.1.2.	Les élites.....	31
4.1.3.	Les alliés.....	31
4.1.4.	Les corps intermédiaires.....	31
4.2.	La conduite de la lutte .....	32
4.2.1.	Les éléments de calcul rationnel.....	32
4.2.2.	L'information .....	33
4.2.3.	Les ressources.....	33
4.2.4.	La stratégie .....	34
4.2.5.	La concurrence avec d'autres organisations.....	36
5.	LE DÉNOUEMENT DE LA LUTTE.....	37
6.	L'ÉVALUATION DE LA LUTTE.....	39
6.1.	Sur le plan de la répartition.....	39
6.1.1.	Économique.....	39
6.1.2.	Politique.....	39
6.1.3.	Idéologique.....	39
6.2.	Sur le plan de l'organisation.....	40
6.2.1.	L'autonomie .....	40
6.2.2.	La solidarité.....	41
6.2.3.	La mobilisation.....	41
7.	DES PISTES DE RENOUVELLEMENT.....	43
	BIBLIOGRAPHIE .....	45
	ANNEXE 1 Zone concernée par le prolongement de l'autoroute du vallon.....	49



## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	Variation de la population 1996-2001 .....	8
TABLEAU 2	Données socio-économiques .....	8
TABLEAU 3	Intérêts des principaux acteurs.....	19



## LISTE DES ACRONYMES

ATQ	Ami-e-s de la Terre de Québec
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
COPREQ	Comité de protection de l'environnement de Québec
CUQ	Communauté urbaine de Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
R.M.R.	Région métropolitaine de recensement



## RÉSUMÉ

*Cette monographie décrit la lutte entreprise par une coalition formée d'associations, de citoyennes et de citoyens de la Ville de Québec contre le prolongement de l'autoroute Du Vallon dans le quartier Lebourgneuf. Le prolongement de cette autoroute affecterait directement les espèces animales et végétales qui constituent l'écosystème de la forêt de l'Escarpement, et hypothéquerait sérieusement le potentiel récréatif de cette zone. Les enjeux de cette lutte concernent donc le modèle de développement urbain à privilégier, la disponibilité des espaces verts en milieu urbain, le mode de vie urbaine et les types de transport individuel et collectif à favoriser.*

*Au moment de publier cette monographie, on apprend que le Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) approuve un projet du prolongement de l'autoroute qui prévoit l'aménagement récréo-touristique de la forêt. Il s'agit d'une demi-victoire pour la coalition puisque le projet initial a été modifié mais le prolongement de l'autoroute est tout de même autorisé sur le plan environnemental. La monographie montre que la coalition opposée au prolongement de cette autoroute faisait face à une structure d'opportunités qui lui était défavorable, en particulier en ce qui concerne les élus qui avaient promis, lors d'élections antérieures, le prolongement de l'autoroute. Bien que des actions de mobilisation aient bien réussi, celles-ci impliquaient peu de résidants concernés par le prolongement de l'autoroute, sans doute parce qu'une majorité de membres de la coalition n'habitaient pas ce quartier. Enfin, la création du Comité des citoyens environnementalistes pro du Vallon a permis aux promoteurs du projet d'autoroute de gagner de points dans l'opinion publique.*

*Suzie Cloutier*



## INTRODUCTION

Les actions collectives dans le champ de l'environnement concernent différentes dimensions et plusieurs problématiques. La menace que représente l'étalement urbain pour les zones vertes situées en périphérie des villes est bien connue ; dans cette monographie, c'est l'action contre le prolongement d'une autoroute et le danger que celle-ci représente pour une zone naturelle en milieu urbain qui font l'objet de la présentation.

La lutte contre le prolongement de l'Autoroute Du Vallon à Québec comporte des analogies avec d'autres situations où l'aménagement urbain modifie les espaces et menace l'intérêt général des citoyennes et des citoyens. Par exemple, on se rappelle qu'à Québec, un certain type de développement privilégiant l'automobile et parfois le commerce ont conduit à la construction du Hilton, du Centre municipal des congrès et de l'Auberge des gouverneurs du centre-ville, et à l'aménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency dans le quartier St-Roch et du boulevard Charest dans le quartier St-Sauveur. Ces initiatives ont conduit, cette fois, à la déstructuration de ces quartiers selon un processus de détérioration similaire à celui qui prévaut pour les espaces naturels.

Cette monographie s'inspire d'une grille conçue particulièrement pour la description de luttes sociales (Comeau, 2005). Celle-ci a fait l'objet de la première publication de la collection « Mouvements sociaux » des cahiers du CRISES. La présente étude de cas comporte six parties : la présentation générale de la lutte, sa phase d'émergence, son développement, son dénouement, son évaluation et les pistes de son renouvellement.





## **1. LES SOURCES DE DONNÉES**

### **1.1. Les sources documentaires**

Plusieurs sources documentaires ont été consultées pour réaliser cette étude. Dans un premier temps, nous avons consulté différents documents appartenant à la Ville de Québec, notamment le plan directeur Lebourgneuf (1997) et le rapport produit par le Groupe HBA pour le compte de la Ville de Québec et du ministère des Transports du Québec. Nous avons ensuite parcouru les dossiers de presse compilés par le Centre de développement économique et urbain de la Ville de Québec et par les AmiEs de la Terre de Québec (ATQ) concernant ce projet. Ces dossiers de presse contenaient des articles de journaux et des articles parus dans des bulletins internes d'organismes. Nous avons également eu accès à des mémoires écrits par différents organismes dans le cadre des consultations menées à l'hiver 2004 par la Ville de Québec sur l'avenir du transport en commun. Ces données ont ensuite été complétées par d'autres trouvées sur les sites *internet* de différents groupes participant à la lutte, et par des données statistiques de Statistique Canada cumulées par le Centre de développement économique et urbain.

### **1.2. Les entrevues**

À la suite de cette collecte de données, nous avons participé à une soirée d'information organisée par les AmiEs de la Terre, qui s'est tenue dans le quartier Lebourgneuf. Cette soirée d'information présentait les conférences de trois personnes engagées dans la lutte : un biologiste, un géographe et un urbaniste. Une centaine de personnes, des partisans et des opposants ont assisté à cette soirée, qui nous a donné l'occasion de recueillir des données et des impressions précieuses. Enfin, une entrevue a été menée avec Pascal Laliberté, chargé de projet de l'organisme Vivre en Ville, et plusieurs contacts téléphoniques et personnels ont eu lieu avec Émilie Dufour, organisatrice communautaire aux AmiEs de la Terre. L'ensemble de ces contacts ont contribué à enrichir considérablement cette monographie. Il aurait été souhaitable de tenir un plus grand nombre d'entrevues pour tenir compte de l'ensemble des points de vue et des stratégies mais, compte tenu du temps disponible et de l'objectif de description de la lutte, nous avons jugé que nous avions suffisamment d'informations pour la présenter adéquatement.



## 2. LA PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA LUTTE

Le ministère des Transports et la Ville de Québec prévoient la construction d'un boulevard urbain à quatre voies de circulation dans le prolongement de l'autoroute du Vallon vers le nord, entre le boulevard Lebourgneuf et le boulevard Bastien, sur une longueur de 5,5 kilomètres. (...) Selon les copromoteurs, le projet permettrait, entre autres, d'accroître l'efficacité du réseau routier régional et local, de consolider le réseau existant et la trame urbaine, et de favoriser le développement du secteur Lebourgneuf.

BAPE

Extrait du communiqué de presse du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la ville de Québec, janvier 2004

L'autoroute du Vallon, telle qu'elle existe actuellement, a été construite dans les années 1970. Il semble que l'idée de la prolonger vers le nord, comme il est discuté encore aujourd'hui, remonte aux années de sa construction.

L'autoroute du Vallon est actuellement longue de 7 kilomètres. Elle part de Sainte-Foy et de la cité universitaire au sud, elle croise l'autoroute Félix-Leclerc et le boulevard Charest et se termine quelques kilomètres plus loin au nord de l'autoroute de La Capitale. C'est cette extrémité qu'il est projeté de prolonger, et c'est ce prolongement en lui-même ainsi que le tracé suggéré, qui font l'objet de la lutte décrite dans cette monographie (voir annexe 1).

### 2.1. Le milieu

#### 2.1.1. *Les aspects géographique et physique*

À l'est de la fin actuelle de l'autoroute, on trouve la zone industrielle de Lebourgneuf ; à l'ouest, le parc industriel Métrobec. Directement au nord de la fin de l'autoroute, se trouve la forêt de l'Escarpement ; et, au nord de celle-ci, des quartiers résidentiels anciens et surtout plusieurs nouveaux développements actuels et en projet.

La forêt de l'Escarpement est la dernière forêt urbaine au Québec<sup>1</sup>. Cette dernière a été mise en valeur et protégée simultanément avec le développement du quartier Lebourgneuf. D'une superficie de 90,5 hectares, la forêt est identifiée par la Ville de Québec comme une zone récréative. Elle est traversée de sentiers pédestres, de panneaux d'interprétation, etc. La rivière Duberger coule au cœur de cette forêt. Parmi les espèces animales répertoriées, mentionnons que la forêt abrite des dizaines d'espèces d'oiseaux, dont le harfang des neiges, des amphibiens, des chevreuils, des renards et une flore diversifiée. Il s'agit de la dernière érablière à noyer et à tilleul à la limite nordique de son aire de distribution. La forêt abrite également des arbres bicentennaires, des arbres fruitiers et de l'ail des bois (espèce protégée) (Thibault : 2004). L'écosystème de la forêt de l'Escarpement se trouve directement menacé par le prolongement de l'autoroute, qui viendra modifier le milieu de vie de sa faune et sa flore, mais également les aires de migration ou de déplacement.

### **2.1.2. L'histoire**

Le prolongement proposé de l'autoroute du Vallon affecte directement les quartiers Lebourgneuf et Neufchâtel. Le territoire visé est occupé en permanence depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et les principales rues de ce secteur ont été dessinées à cette époque (boulevard Saint-Joseph, avenue Chauveau, boulevard Pierre-Bertrand). Malgré cette occupation hâtive et le fait que les terres sont presque toutes concédées au début du XVII<sup>e</sup> siècle, la densité du territoire est faible et le territoire est demeuré agricole jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. En 1914, la population du quartier s'établissait à 134 habitants, répartis à l'intérieur de 35 ménages (Bergeron, Gagnon : 1991, *in* Groupe HBA : 2003).

Le phénomène de banlieue a atteint ce secteur à partir des années 1960, des développements résidentiels commençant alors à remplacer les terres agricoles. En 1971, Neufchâtel a été annexé à la ville de Québec, suivi en 1973 par Lebourgneuf. Aujourd'hui, seule la présence d'anciens bâtiments de ferme le long de l'avenue Chauveau et d'anciennes terres agricoles, désormais en friche, attestent du passé agricole pas si lointain du quartier.

En 1997, la Ville de Québec publie le plan directeur Lebourgneuf. Ce plan propose de développer ce quartier en se basant sur deux grands projets : le développement d'unités résidentielles (capacité estimée à 9 000 nouveaux logements) et le prolongement de l'autoroute du Vallon (CDEU : 1997).

---

<sup>1</sup> Une forêt urbaine est un espace boisé qui n'a pas encore été exploité et qui est entièrement entouré par la ville.

### **2.1.3. Les données démographiques**

Le prolongement de l'autoroute tel qu'il est planifié va modifier l'environnement de deux quartiers de la ville de Québec : les quartiers Lebourgneuf et Neufchâtel, qui font tous deux partie de l'arrondissement des Rivières.

Lors de la construction de l'autoroute dans les années 1970, ces deux quartiers étaient faiblement peuplés et avaient une vocation essentiellement agricole et rurale. Ce qui explique probablement le tracé retenu à l'époque pour l'autoroute. À partir des années 1970, le phénomène de développement des banlieues a atteint ces quartiers, qui sont devenus de plus en plus résidentiels et peuplés.

Entre 1991 et 2001, la population de ces quartiers a crû de 14,5 % (contre une hausse de 3,6 % pour la ville de Québec et de 5,8 % pour la région métropolitaine de Québec<sup>2</sup>) passant de 19 145 à 21 749 personnes. Le quartier Lebourgneuf constitue une des principales zones d'expansion résidentielle de la ville de Québec (Ville de Québec : 2004a). Cependant, le taux de croissance est beaucoup plus faible pour la période comprise entre 1996 et 2001 qu'entre 1991 et 1996, et ce, tant pour ce quartier particulier que pour la ville de Québec et la région métropolitaine de Québec (voir le tableau 1). Ces faits rejoignent les données de l'Institut de la statistique du Québec qui prévoit que la population de la ville de Québec croîtra en moyenne de 0,25 % par année pendant les 20 prochaines années (Groupe HBA : 2003). Cet accroissement très faible de la population pourrait même être suivi d'une diminution de la population.

---

<sup>2</sup> La R.M.R. (région métropolitaine de recensement) est une unité de recensement qui regroupe la zone urbanisée de l'agglomération de Québec incluant la Rive-Sud.

**TABLEAU 1**  
**Variation de la population 1996-2001<sup>3</sup>**

	<b>Zone à l'étude (Lebourgneuf, Neufchâtel)<sup>4</sup></b>	<b>Nouvelle ville de Québec</b>	<b>R.M.R. de Québec</b>
<b>Population totale 1991</b>	19 145	490 271	645 550
<b>Population totale 1996</b>	21 749	504 605	671 889
<b>Population totale 2001</b>	21 925	507 986	682 757
<b>Variation (%) 1991-1996</b>	13,6 %	2,8 %	4,1 %
<b>Variation (%) 1996-2001</b>	0,8 %	0,7 %	1,6 %
<b>Variation (%) 1991-2001</b>	14,5 %	3,6 %	5,7 %

#### **2.1.4. Les données socio-économiques**

Les données socio-économiques sont en général plus favorables dans ce secteur que dans la moyenne de la R.M.R. de Québec (voir le tableau 2). Ainsi, le taux de population active y est plus élevé que dans la R.M.R. (74 % contre 64,4 %). Conséquemment, les revenus des ménages de ce secteur sont plus élevés que dans l'ensemble de la R.M.R. (50 718 \$ contre 43 737 \$). Cette relative aisance financière transparaît de différentes façons. Ainsi, la moitié des ménages de ce secteur posséderait plus de deux véhicules. Ce qui est nettement plus élevé que la moyenne régionale (entretien avec Pascal Laliberté : 2004). Cette aisance paraît également lorsqu'on s'attarde au parc résidentiel.

**TABLEAU 2**  
**Données socio-économiques**

	<b>Zone à l'étude (Lebourgneuf, Neufchâtel)<sup>5</sup></b>	<b>R.M.R. de Québec</b>
<b>Taux d'emploi</b>	74 %	64,4 %
<b>Taux de chômage</b>	7,9 %	10,4 %
<b>Revenu moyen (2001)</b>	50 718 \$	37 305 \$

<sup>3</sup> Selon les recensements de Statistique Canada en 1991, 1996 et 2001, compilés par le Groupe HBA experts-conseils et par la Ville de Québec.

<sup>4</sup> Cette zone correspond à la zone étudiée par la firme HBA lors de la réalisation de l'étude d'impact. Elle correspond aux secteurs 41.02, 41.05, 41.07 et une partie du secteur 240 des divisions de recensement de Statistique Canada.

<sup>5</sup> Cette zone correspond à la zone étudiée par la firme HBA lors de la réalisation de l'étude d'impact. Elle correspond aux secteurs 41.02, 41.05, 41.07 et une partie du secteur 240 des divisions de recensement de Statistique Canada.

### **2.1.5. Les logements**

Le parc résidentiel du secteur Lebourgneuf est récent. Soixante pour cent des logements y ont été construits entre 1981 et 1996 ; cette proportion est de seulement 32 % dans la R.M.R de Québec. De plus, 64 % de ces logements sont occupés par le propriétaire contre 55 % dans la R.M.R. De plus, dans son plan d'aménagement, la Ville de Québec identifie qu'il y a de la place pour 5 000 nouveaux logements à l'intérieur des développements existants ou dans des développements futurs (Groupe HBA : 2003). Dans l'arrondissement des Rivières, 65 % des logements privés ont été construits depuis 1971 contre seulement 54 % pour le reste de la ville de Québec (Ville de Québec : 2004b, d'après le recensement de Statistique Canada de 2001).

On peut mentionner ici que l'Institut de la statistique du Québec prévoit que la demande de nouveaux logements dans la région de Québec croîtra fortement dans les 20 prochaines années, même si la croissance démographique sera faible. Cette hausse de la demande de nouveaux logements résulte de la transformation dans la composition des ménages qui tendent à être plus petits (Groupe HBA : 2003).

### **2.1.6. Les données sur le marché du travail<sup>6</sup>**

Le quartier Lebourgneuf rural s'est fortement développé depuis 1970. Aujourd'hui trois zones économiques génèrent un total de 15 000 emplois. De ces emplois, 86 % sont dans le secteur tertiaire. C'est le même ratio que dans l'ensemble de la région métropolitaine de recensement.

Le parc industriel Métrobec abrite 105 entreprises et 2 500 personnes y travaillent dans des emplois liés souvent aux nouvelles technologies de l'information. Le principal employeur de cette zone est le siège social régional d'Hydro-Québec qui compte 450 personnes. La deuxième zone d'importance se situe autour du méga-centre des Galeries de la Capitale (3 000 emplois) et comprend comme autres commerces d'importance Wal-Mart (300 emplois), le magasin RONA (250 emplois) et l'hôtel Quality Suites (40 emplois). Enfin, la troisième zone est constituée d'un ensemble d'édifices à bureaux abritant principalement des entreprises de services. Ces édifices à bureaux sont situés principalement sur le boulevard Lebourgneuf entre le boulevard des Galeries et le boulevard Pierre-Bertrand.

---

<sup>6</sup> L'ensemble des données et des chiffres de cette section sont tirés de Groupe HBA, *Études d'impact sur l'environnement. Prolongement de l'axe du Vallon*, février 2003.

Le quartier Lebourgneuf occupe donc un poids économique de plus en plus important dans la région de Québec sur le plan de l'emploi. Cependant, il n'est pas possible de savoir si ce sont des résidents de ce quartier en majorité qui occupent les emplois disponibles.

Les quartiers Lebourgneuf et Neufchâtel, malgré leur développement récent, sont des quartiers qui ont connu une expansion rapide sur le plan démographique et économique. C'est notamment suite à ce développement rapide que le prolongement de l'autoroute du Vallon est aujourd'hui sur la table et remet en cause bien des éléments dont le mode de développement urbain à privilégier et les habitudes des habitants.

## **2.2. La chronologie des événements<sup>7</sup>**

Le réseau autoroutier de la ville de Québec a été développé dans les années 1970 alors qu'on prévoyait que la ville de Québec connaîtrait un *boom* démographique important (AmiEs de la Terre : 2004). Il semble qu'on parle du prolongement de l'autoroute du Vallon depuis le temps de sa construction même. Des politiciens de tous les paliers gouvernementaux et de toutes les allégeances politiques en ont fait une promesse électorale.

On peut classer les événements entourant cette lutte selon deux grandes périodes : la période avant l'annonce du prolongement de 1969 à 2000, et la période après l'annonce de 2000 à ce jour.

### **2.2.1. La première période**

La première période couvre les années 1970 jusqu'au mois de décembre 2000. En effet, les terres qui sont pressenties pour servir à la construction de la route ont été expropriées en 1969 par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Depuis cette date, des citoyens ont fait des pressions pour l'actualisation du prolongement. Cette période se caractérise par la formation d'un comité de citoyens assez actif et par les promesses électorales des différents élus et aspirants.

La Communauté urbaine de Québec (CUQ) a déposé un premier schéma d'aménagement en 1985. Ce schéma est en révision depuis 1993, mais l'abolition de la CUQ à la suite de la fusion municipale de 2002 en a interrompu le processus. En l'absence d'un nouveau plan

---

<sup>7</sup> La chronologie a été établie à partir des dossiers de presse colligés par le Centre de développement économique et urbain de la Ville de Québec et par les AmiEs de la Terre de Québec. Les procès-verbaux du comité Forêt des AmiEs de la Terre ont également été consultés.



d'aménagement, celui de 1985 a force de loi. Parmi les éléments de ce schéma qui concernent la zone au nord de Du Vallon, mentionnons le secteur le long du boulevard Lebourgneuf, qui est identifié comme un centre structurant « destiné à recevoir des projets d'envergure (commerces ou bureaux) ayant des effets d'entraînement significatif sur l'organisation des fonctions urbaines, sur le déplacement des personnes et sur l'économie régionale » (Groupe HBA : 2003). Bien qu'il y soit mentionné que la préservation des rives de la rivière du Berger doit faire l'objet de mesures de protection et de conservation et que la fonction récréative de la forêt de l'Escarpement doit être préservée, le schéma d'aménagement prévoit le prolongement de l'autoroute du Vallon comme route principale.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon est donc planifié dès 1985. Cependant, l'inaction qui a suivi dans ce dossier nous permet de faire débiter la chronologie des événements en 1994 alors que des signes d'avancement du projet ont commencé à se faire sentir. En voici les points saillants :

- |                |  |
|----------------|--|
| 1994           | La Ville de Québec commande une étude de marché, qui conclut que le développement de l'axe du Vallon pourrait nuire à la vitalité commerciale du boulevard L'Ormière. Le projet de prolongement est alors mis sur la glace.                                |
| 1997           | Le plan directeur Lebourgneuf, préparé par la Ville de Québec, identifie le prolongement de l'autoroute du Vallon comme « axe principal et prioritaire ». Le but identifié dans le plan directeur est de développer la fonction résidentielle du quartier. |
| septembre 1997 | Le Comité de citoyens pour le prolongement de l'autoroute du Vallon se recrée et organise un rassemblement sur le site du prolongement, qui attire une centaine de personnes.  |
| octobre 1998   | Le Comité de citoyens pour le prolongement de l'autoroute du Vallon dépose une pétition de 14 000 signatures. La députée péquiste de Vanier, Diane Barbeau dépose la pétition à l'Assemblée nationale.   |
| 1999           | La Ville de Québec débloque 1 million de dollars dans son Plan triennal d'immobilisations 2000-2002, afin de faire cheminer le dossier du prolongement de l'autoroute.   |
| avril 2000     | Le ministère des Transports du Québec identifie le prolongement de l'autoroute du Vallon comme une intervention prioritaire dans la Capitale nationale.  |
| décembre 2000  | La Ville de Québec annonce conjointement avec le ministère des Transports du Québec le projet de mise en œuvre du prolongement de l'autoroute tel qu'on le connaît maintenant. Le projet devrait s'actualiser sur un horizon de 5 ans.                     |

Il est à noter que durant cette période très peu d'opposants au projet se sont fait entendre publiquement. De même, les arguments apportés par les personnes favorables au projet concernaient surtout la sécurité sur les axes routiers existants, de même que la congestion de ces mêmes axes. Aucune mention n'était faite des aspects environnementaux. Ce qui ne sera pas le cas dans la deuxième période.

Il semble que les groupes environnementaux et écologistes aient été plutôt des spectateurs du débat, ne voyant pas l'opportunité d'agir tant que le projet était sur la glace. Le seul groupe environnemental de Québec qui vise principalement la conservation des forêts urbaines, le Comité de protection de l'environnement de Québec (COPREQ) menait alors une lutte semblable à celle qui va suivre pour la sauvegarde du boisé des Compagnons à l'ouest de l'ancienne ville de Sainte-Foy.

### **2.2.2. La deuxième période**

Cette période commence au moment où la concrétisation du projet est annoncée, et perdure jusqu'à ce jour. Pour les fins de cette monographie, nous allons l'arrêter au moment où l'étude d'impact effectuée par le Groupe HBA a été rendue publique en janvier 2004.

Cette période est caractérisée par une polarisation des débats entre les tenants du projet et ceux qui s'y opposent. On remarque que, de part et d'autre, les arguments se raffinent. En voici les grands événements.

- |              |   |
|--------------|---|
| février 2001 | La Communauté urbaine de Québec (CUQ) dépose un premier projet de schéma d'aménagement révisé (PPSAR). Ce plan identifie le secteur comme prioritaire en urbanisation et prévoit le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain. Ce plan n'a pas été adopté, car la fusion municipale a eu lieu entre son dépôt et sa mise en œuvre. (La fusion est devenue effective le 1 <sup>er</sup> janvier 2002). |
| février 2001 | Première vague de contestation. Il s'agit alors d'individus plus ou moins isolés. Dépôt d'une pétition de 110 noms contre le projet auprès de la Ville de Québec.   |
| juillet 2001 | Le Comité de protection de l'environnement de Québec (COPREQ) convoque une conférence de presse pour dénoncer le projet.  |

- printemps 2002 Le COPREQ dépose auprès de la Commission de la Capitale nationale une pétition de 1000 noms réclamant le respect intégral de la forêt de l'Escarpement.
- été 2002 La firme d'urbanistes Groupe HBA experts-conseils est choisie pour effectuer une étude d'impact sur le prolongement de l'autoroute du Vallon. Elle doit se prononcer sur quatre scénarios. Dans les faits, seulement deux seront examinés. Les opposants dénoncent le fait que la firme doit se prononcer seulement sur le prolongement de l'autoroute et non sur des alternatives à celui-ci.
- février 2003 Une première version du rapport du Groupe HBA est déposée. Elle conclut que le prolongement de l'autoroute du Vallon tel qu'il a été initialement proposé par la Ville de Québec et le ministère des Transports est la meilleure option possible.
- avril 2003 Formation de la coalition Sauvons l'Escarpement.
- mai 2003 Parution, dans les journaux de la ville de Québec, d'une lettre ouverte, invitant la population à l'occupation de la forêt de l'Escarpement et dénonçant le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon, signée par 16 groupes et associations de la région et de la province membres de la coalition Sauvons l'Escarpement.
- mai 2003 La Ville de Québec dépose un plan de protection et de mise en valeur des espaces verts. On y identifie 45 forêts urbaines et milieux naturels. La forêt de l'Escarpement n'est pas incluse dans ce plan.
- 17 et 18 mai 2003 Occupation de la forêt de l'Escarpement appelée par les AmiEs de la Terre de Québec (ATQ) et appuyée par l'ensemble des autres signataires de la lettre ouverte. Plus de 300 personnes y participent.
- 2 juin 2003 Action filmée au conseil de ville de Québec par les AmiEs de la Terre de Québec. Les ATQ posent leurs questions et confrontent le maire L'Allier. Ce dernier s'engage à respecter les conclusions des audiences publiques du BAPE.
- 7 juin 2003 Participation du comité Forêt des ATQ à la consultation de la Ville de Québec sur l'avenir de celle-ci.
- janvier 2004 Le rapport du Groupe HBA est rendu public. Le BAPE annonce les 45 jours de consultation qui pourront mener, si quelqu'un en fait la demande, à la tenue d'une audience publique du BAPE.

On remarque que durant cette période les rôles ont été inversés : les personnes qui luttaient pour la concrétisation du prolongement de l'autoroute sont devenues plutôt silencieuses alors que les

opposants ont commencé à s'organiser et à faire entendre leur point de vue. Qui sont donc ces opposants et ces partisans ?

## **2.3. Les acteurs et les intérêts en présence**

### **2.3.1. La coalition**

La coalition Sauvons l'Escarpement est celle qui agit comme porteur de cette lutte ; cette coalition regroupe plusieurs groupes, associations et individus.

Le noyau le plus actif sur le plan de l'organisation de la lutte et des apparitions médiatiques comprend : les AmiEs de la Terre de Québec, Vivre en Ville, le Comité de protection de l'environnement de Québec (COPREQ), Accès transports viables et le Conseil régional en environnement de la Capitale-Nationale (CRE – Capitale-Nationale).

La coalition s'est d'abord formée pour organiser la journée d'occupation de la forêt de l'Escarpement, qui a eu lieu en mai 2003. Depuis, les membres de la coalition se réunissent environ une fois par mois pour échanger des informations, répartir les ressources et, éventuellement, organiser des événements. Les principaux événements organisés par la coalition ont été la journée d'occupation, la signature d'une lettre ouverte, qui a paru dans plusieurs journaux, et la mise en circulation d'une pétition contre le projet. Les autres événements organisés dans le cadre de cette lutte sont plutôt des initiatives autonomes des différents groupes membres de la coalition. Parmi cette coalition, trois groupes nous paraissent être des piliers de la lutte.

Les AmiEs de la Terre de Québec est un groupe d'écologie sociale né en 1978. Composé de près de 400 membres, l'organisme vise « à s'informer, se sensibiliser et se conscientiser à la crise écologique, à ses causes profondes et aux alternatives par l'éducation populaire autonome, dans le but de transformer la réalité et de se changer soi-même » (ATQ : 2004).

Le COPREQ milite sur des dossiers qui touchent la préservation des forêts en milieu urbain, la réduction des nuisances sonores, l'aménagement de la circulation, la protection des sols agricoles et la fin de l'étalement urbain. Le comité est composé de bénévoles et travaille en collaboration avec d'autres organismes (COPREQ : 2004).

Fondé en 1994, Vivre en Ville œuvre principalement à la sensibilisation des intervenants québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire, par des recherches, des outils de formation et des événements (Vivre en Ville : 2004a). L'organisme, qui regroupe 300 membres corporatifs et individuels à travers la province, développe diverses sphères de compétences. Une de celles-ci est l'aménagement du territoire et le transport. C'est dans le cadre de ces activités que l'organisme participe de façon active à la lutte qui nous concerne.

### **2.3.2. La base sociale**

La base sociale de laquelle se réclament les opposants et les partisans du projet de prolongement de l'autoroute du Vallon est sensiblement la même. Il s'agit des résidents qui demeurent à proximité de la forêt de l'Escarpement ou qui habitent (ou habiteront éventuellement) au nord de cette section. Les arguments invoqués diffèrent.

Pour les opposants, ces résidents gagneraient à conserver un écosystème intact à proximité de leur lieu de résidence. Ils profiteront également des mesures alternatives de transport qui pourraient être mises en place en remplacement du prolongement de l'autoroute. L'abandon du projet de prolongement profitera également à tous les amateurs de la nature qui fréquentent déjà la forêt à des fins récréatives et à tous ceux qui pourraient l'utiliser si cette forêt était protégée. Par extension, la base sociale regroupe également l'ensemble des citoyens de la communauté urbaine de Québec, qui profiteront d'un air plus pur si la forêt n'est pas détruite, et l'ensemble des contribuables québécois qui n'auront pas à assumer les coûts du développement et de l'entretien de cette route et qui profiteront d'un développement urbain moins étalé.

Pour les partisans du projet, la base sociale est principalement l'ensemble des personnes qui circuleront sur le futur tronçon pour se rendre vers le centre-ville et vers leur lieu de travail. Ceux-ci verront leur qualité de vie améliorée grâce à la rapidité accrue du transport.

### **2.3.3. Les alliés**

Les groupes suivants peuvent être considérés comme des alliés du noyau porteur. À un moment ou l'autre, ils se sont tous engagés concrètement dans le débat. Plusieurs sont également membres de la coalition Sauvons l'Escarpement.

Il s'agit principalement de groupes environnementaux actifs dans la région : Front vert, la Commission environnement et écologie sociale du Forum social Québec – Chaudière-Appalaches, l'Association forestière Québec métropolitain, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, le Club des ornithologues de Québec, Univert Laval, le Comité d'environnement de la Côte-de-Beaupré.

Des groupes environnementaux actifs sur la scène montréalaise ou provinciale comptent également parmi les alliés : l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN), l'Action pour la protection des forêts du Québec.

Enfin, des groupes qui réfléchissent sur les questions de vie urbaine ou autres ont pris position contre le projet : Accès transports viables, l'Association étudiante du collège François-Xavier-Garneau, l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, la Coalition citoyenne, le Groupe de recherche urbain Hochelaga-Maisonneuve, Abribec – Nouvelle humanité fiscale, le Centre des femmes de la basse-ville de Québec, etc..

Parmi les alliés, on trouve également divers individus considérés comme des « experts » dans leur domaine, qui ont alimenté les opposants au projet en leur fournissant des données statistiques sur l'étalement urbain, la pollution atmosphérique, etc..

Une alliée importante se trouve au sein même de l'Hôtel de ville. Il s'agit de Ann Bourget, conseillère municipale du Rassemblement populaire (au pouvoir) à la ville de Québec. Celle-ci a été une militante active de divers groupes environnementaux de la ville de Québec. Elle a, depuis son élection, toujours mentionné son opposition du projet et a facilité les démarches de la coalition auprès de la Ville de Québec.

#### **2.3.4. Les sympathisants**

De façon formelle ou informelle, divers individus ou associations ont manifesté leur opposition au projet. Le nombre de ces sympathisants est difficile à quantifier. Mentionnons néanmoins :

- l'Association des femmes de carrière du Québec métropolitain inc. dans une lettre adressée au maire de la ville de Québec ;

- le Conseil des monuments et sites du Québec a demandé en 2001 au maire L'Allier de protéger légalement trois forêts urbaines soit : le boisé des Compagnons de Cartier, la montagne des Roches à Charlesbourg et le parc de l'Escarpement ;
- Normand Provencher, journaliste au *Soleil*, s'est prononcé contre le projet de prolonger Du Vallon dans un de ses billets (*Le Soleil*, 21 juin 2003).

### **2.3.5. Les spectateurs**

Une part importante de la lutte s'est faite à travers les articles de journaux ou les sections de courrier des lecteurs des différents médias commerciaux et communautaires. Il est donc pertinent de penser qu'une grande partie de leur lectorat agit comme spectateurs.

Différentes organisations ont été interpellées, mais n'ont pas réagi à notre connaissance. Mentionnons la Société du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec et la Commission de la Capitale-Nationale. Cette dernière ne voit pas l'intérêt d'intervenir dans le dossier, puisque la forêt de l'Escarpement est en grande partie propriété de la ville de Québec. Elle se contente de souligner l'importance de la qualité du *design* nécessaire pour la traversée de la forêt et de la rivière du Berger.

La majorité des citoyens qui habitent d'autres quartiers de la ville de Québec peuvent également être considérés comme des spectateurs.

Un autre acteur important est la firme Groupe HBA experts-conseils qui a été mandatée pour faire l'étude d'impact. Les conclusions du rapport sont favorables au premier scénario proposé par la Ville de Québec et le ministère des Transports du Québec. La firme identifie tout de même des risques et des menaces notamment sur la faune et la flore de la forêt de l'Escarpement. Évidemment, la firme s'est prononcée uniquement sur les scénarios proposés par les promoteurs pour réaliser son étude. De ce fait, elle ne s'est pas positionnée sur le bien-fondé du prolongement de l'autoroute, ni sur des alternatives à ce développement. Cependant, par l'ampleur du travail réalisé, on peut dire que le Groupe HBA, par son rapport, est un acteur important auquel se réfèrent autant les opposants que les partisans du projet.

### **2.3.6. Les opposants**

Les opposants, ici, sont les partisans du prolongement de l'autoroute du Vallon. Ceux-ci sont regroupés au sein d'une coalition qui a été très active, notamment dans les années 1990. Maintenant que le projet va de l'avant, le comité de citoyens favorables au projet Du Vallon continue de veiller au grain pour que l'échéancier progresse comme prévu. De temps à autre, ce comité répond aux arguments avancés par les opposants au projet.

Un autre groupe de citoyens s'est formé en janvier 2004. Il s'agit des Citoyens environnementalistes de la Ville de Québec. Ce groupe affirme que le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain constitue un bon choix sur le plan environnemental.

Parmi les opposants, plus discrets il est vrai, on note des promoteurs immobiliers, qui prévoient déjà construire des résidences aux abords du futur boulevard du Vallon.

On trouve ensuite l'ensemble des députés provinciaux et fédéraux, de même que la majorité des élus municipaux, qui ont déjà donné leur appui au prolongement de l'autoroute du Vallon et qui ont travaillé pour la réalisation du projet.

### **2.3.7. Les intérêts en présence**

Il est possible de résumer la position de ces différents acteurs en examinant les intérêts qui les motivent à être actifs dans la lutte.

Le tableau suivant résume la position des acteurs les plus engagés selon différents types d'intérêts en présence. La liste n'est pas exhaustive mais elle permet de savoir au nom de quels principes s'expriment les différentes parties, et surtout, de constater les divergences sur le plan des types d'intérêts invoqués par les deux coalitions.



## 2.4. Les enjeux de la lutte

Cette description des intérêts nous amène à identifier les principaux enjeux liés au prolongement de l'autoroute du Vallon et à son tracé :

- le mode de développement urbain de la ville de Québec ;
- la disponibilité des espaces verts en milieu urbain ;
- le mode de vie urbaine ;
- le type de transports individuel et collectif à privilégier.

**TABLEAU 3**  
**Intérêts des principaux acteurs**

	<b>INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES</b>	<b>INTÉRÊTS POLITIQUES</b>	<b>INTÉRÊTS IDÉOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX</b>	<b>INTÉRÊTS INDIVIDUELS</b>
<b>Coalition</b>		Attirer l'attention des décideurs et de la population en général sur les problèmes liés au prolongement de l'autoroute	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sauvegarder la forêt de l'Escarpement.</li> <li>- Faire des pressions pour diminuer les taux de pollution atmosphérique, visuelle et sonore.</li> <li>- Favoriser des moyens alternatifs de déplacement (transport en commun, bicyclette).</li> <li>- Contre l'étalement urbain et favoriser un aménagement du territoire viable à long terme</li> </ul>	Rendre les espaces verts accessibles au plus grand nombre possible
<b>Base sociale</b>	Avoir accès à des infrastructures de qualité et sans payer trop cher			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir accès à des espaces verts</li> <li>- Sécurité dans les transports</li> </ul>

	<b>INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES</b>	<b>INTÉRÊTS POLITIQUES</b>	<b>INTÉRÊTS IDÉOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX</b>	<b>INTÉRÊTS INDIVIDUELS</b>
<b>Alliés</b>		Mêmes que ceux de la coalition	Mêmes que ceux de la coalition	
<b>Sympathisants</b>		Mêmes que ceux de la coalition	Mêmes que ceux de la coalition.	
<b>Spectateurs</b>	Mêmes que ceux de la base sociale			Mêmes que ceux de la base sociale
<b>Coalition partisane du projet Du Vallon</b>	Réduire le temps de déplacement en automobile, donc sauver de l'argent, notamment en ce qui concerne le coût de l'essence	Attirer l'attention des décideurs et de la population en général, sur la problématique liée au temps de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtenir des services à proximité du lieu de résidence.</li> <li>- Avoir accès à un réseau routier qui permet des déplacements rapides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer la durée de déplacement en automobile.</li> <li>- Diminuer le stress lié aux déplacements.</li> <li>- Avoir de la sécurité sur les routes secondaires</li> </ul>
<b>Élus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre sur pied des infrastructures à un prix abordable</li> <li>- Accroître les revenus en développant de nouveaux centres résidentiels (impôts fonciers)</li> </ul>	Répondre au souhait du plus grand nombre d'électeurs possible, afin de gagner des élections	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter le protocole de Kyoto, qui impose une diminution de l'émission des gaz à effet de serre.</li> <li>- Améliorer la situation du transport dans la région (automobile et transport en commun).</li> <li>- Être en mesure d'offrir des services de proximité aux citoyens</li> </ul>	
<b>Autres opposants</b>	Créer des complexes résidentiels moyen et haut de gamme le long de l'autoroute	Influencer les décideurs politiques pour pouvoir développer des projets immobiliers	Pouvoir développer de nouveaux projets domiciliaires	

### **3. L'ÉMERGENCE DE LA LUTTE**

#### **3.1. La situation de privation, de conflit ou de désaccord**

##### **3.1.1. La situation à l'origine**

Le prolongement de l'autoroute du Vallon était prévu depuis 1969. Le dossier refaisait surface à chaque élection, mais peu de développements avaient eu lieu depuis. Il s'était donc installé une sorte de *statu quo* entre les résidents qui réclamaient inlassablement la route, et les politiciens qui la promettaient régulièrement, mais sans que le projet ne sorte des cartons. Dans ce contexte, les éventuels opposants au projet ne voyaient pas l'opportunité d'entrer dans le débat.

Le *statu quo* a fait place à un peu plus d'agitation avec la construction du Wal-Mart à la périphérie sud de la forêt de l'Escarpement, et surtout suite à l'annonce conjointe de la Ville de Québec et du ministère des Transports du Québec de la réalisation prochaine du projet.

##### **3.1.2. La théorie de la privation relative**

La réaction d'opposition ne s'est pas fait attendre longtemps. Elle a d'abord été diffuse et a commencé par le questionnement de quelques citoyens consternés et dépassés par les événements : « Comment on fait pour s'opposer à ça ?<sup>8</sup> » Rapidement, l'opposition est devenue plus structurée et a été reprise par différents groupes sociaux et environnementaux jusqu'à la formation de la coalition Sauvons l'Escarpement au printemps 2003.

Selon la théorie de la privation relative, l'entrée dans une action collective est davantage faite par des groupes qui ont amélioré leur situation et dont les attentes sont déçues. C'est une action qui se base sur des sentiments, des émotions et des perceptions plutôt que sur des fondements rationnels (Buechler : 2000). Certains auteurs de cette théorie mentionnent que « les attentes des personnes sont bâties à la suite d'une période relativement longue d'améliorations progressives, et que ces attentes sont projetées vers le futur qu'ils voient comme porteur d'améliorations semblables.

---

<sup>8</sup> Cri du cœur d'une citoyenne du quartier Lebourgneuf cité dans *Le Soleil*, « Prolongement de Du Vallon. Des résidents n'en veulent pas », 1<sup>er</sup> février 2001.

Lorsqu'un revirement soudain arrive, après cette longue histoire, il se crée un écart substantiel entre ce que les gens en étaient venus à espérer et ce qu'ils reçoivent effectivement. Ce sentiment aigu de privation relative est suffisant pour motiver les personnes à participer à une action collective » (Buechler : 2000 : 29)<sup>9</sup>.

À partir de ces éléments, on peut comprendre ce qui a poussé différents groupes à s'investir dans la lutte.

D'abord, il est intéressant de noter que la plupart des individus les plus actifs dans la lutte contre le projet ne sont pas les personnes directement affectées par le prolongement de l'autoroute. Ce ne sont ni ceux qui vont utiliser la nouvelle route régulièrement, ni ceux qui habitent près de la forêt (à quelques exceptions près) qui militent le plus. En effet, les opposants sont en grande majorité des personnes qui étudient l'écologie ou qui réfléchissent et militent dans des groupes environnementaux et écologiques. Ce qui les a poussés à entrer dans la lutte c'est la menace causée à un espace vert par le projet d'autoroute. On n'assiste donc pas à un phénomène « pas dans ma cour », puisqu'ils n'habitent pas à proximité du tracé proposé, mais à autre chose.

Après les 30 années de tergiversations autour de cette autoroute, les opposants en étaient venus à croire qu'elle ne se ferait pas. En plus, ils voyaient des signes encourageants dans les actions des gouvernements leur faisant croire que le projet « était d'une autre époque » (Laliberté : 2002) et qu'il ne cadrerait plus dans les philosophies d'intervention actuellement privilégiées en urbanisme, tant sur le plan environnemental que sur le plan du développement urbain.

D'abord, sur le plan environnemental, le Canada a signé le protocole de Kyoto en 1994, et s'est engagé à réduire progressivement les émissions de gaz à effet de serre. Ce protocole engage les différents paliers de gouvernement, qui doivent mettre en place des politiques allant dans le sens de la réduction de ces gaz. Le gouvernement québécois, pour sa part, s'est engagé à protéger la biodiversité et à augmenter sensiblement le nombre de ses espaces verts protégés. Ces deux acquis, appuyés par les groupes environnementaux, se trouvent court-circuités par un projet qui aura pour effet de détruire un espace vert unique et de faciliter, sinon d'accroître, le transport automobile (le transport routier est responsable de 40 % des gaz à effet de serre au Québec) (Vivre en Ville : 2004b).

Ensuite, sur le plan du développement urbain, le réseau autoroutier de la ville de Québec a été développé dans les années 1970, alors que la ville prévoyait vivre à court terme un *boom* démographique important. Ce *boom* n'a jamais eu lieu. Au contraire, les démographes prévoient une faible hausse de la population jusqu'en 2021, puis un déclin (Groupe HBA : 2003). Québec se retrouve au deuxième rang en Amérique du Nord en ce qui concerne le nombre de kilomètres

---

<sup>9</sup> Traduit par mes soins.

d'autoroutes par habitant ; ces dernières occupent une superficie équivalente à celle des villes beaucoup plus peuplées (Boutin : 2004). Les coûts liés à l'étalement urbain sont très importants et plusieurs villes américaines ont pris des mesures dans les dernières années pour contrer cet étalement. Depuis les années 1990, d'énormes efforts ont été consentis par la Ville de Québec pour revitaliser et repeupler son centre-ville. Il semblait à tous que la ville avait renoncé à ses idées d'expansion pour tenter de créer un centre-ville sain et agréable à habiter. Ce prolongement d'autoroute et le développement résidentiel qu'il permettra viennent à l'encontre de cette tendance.

L'ensemble de ces frustrations a créé le *momentum* déclencheur de l'action et a permis de mobiliser une coalition diversifiée et nombreuse.

## **3.2. La construction sociale des schèmes d'interprétation collectifs**

### **3.2.1. Le diagnostic**

Pour les opposants, le problème se situe sur plusieurs plans et, à ce sujet, l'argumentation contre le projet est multiple.

#### *Le problème de diversité biologique*

La forêt de l'Escarpement est la dernière forêt urbaine à Québec, sinon au Québec. Elle abrite plusieurs espèces animales et végétales, dont certaines sont menacées d'extinction, sont rares ou sont protégées. Contrairement à un boisé ou à un parc, une forêt est un espace resté à l'état naturel, donc qui n'a pas été reboisé et qui abrite un écosystème intact. La pression sur la nature urbaine est déjà énorme et déjà on commence à tenter de réparer des « erreurs » du passé (comme le bétonnage des berges de la rivière Saint-Charles dans les années 1970). La littérature concernant la dégradation de la nature et les dangers que font courir les activités humaines sur la planète, est vaste et de plus en plus connue (Reeves : 2003). Dans ce contexte la destruction de la forêt de l'Escarpement, qui occupe une superficie équivalente aux Plaines d'Abraham, revêt une valeur symbolique importante et constitue une aberration et un non-sens. Placer nez à nez des arguments concernant la survie d'une espèce et la vitesse de déplacement en automobile apparaît, pour les opposants, quelque peu trivial.

### *Le problème lié à l'étalement urbain*

La ville de Québec possède actuellement une des densités les plus faibles en Amérique (Boutin : 2004). Étaler les lieux des résidences veut dire hausser le coût des infrastructures de toutes sortes (routes, collectes des déchets, écoles, centres communautaires, etc.). C'est un modèle de développement qui a connu de belles heures mais qui a eu pour effet divers problèmes, dont la dévitalisation des centres-villes un peu partout en Amérique du Nord. Il semblait que cette tendance avait commencé à se renverser depuis dix ans. La demande de logements dans les quartiers centraux est très importante et même la Ville de Québec semblait s'être engagée dans cette voie avec la revitalisation de ses quartiers centraux. Ce projet de prolongement d'autoroute et les 4 860 unités de logement moyen et haut de gamme projetées (Groupe HBA : 2003) laissent les opposants perplexes. En effet, ces logements sont presque tous des maisons unifamiliales, qui nécessiteront l'usage d'au moins une voiture. Celles-ci étant construites dans un quartier mal desservi en services et commerces de proximité, elles ne feront qu'exacerber la dépendance des résidents envers les centres commerciaux et le centre-ville.

### *Le problème lié à l'utilisation de l'automobile*

Plusieurs éléments sont mentionnés ici par les opposants au projet. D'abord, le transport routier est responsable de 40 % de l'émission totale des gaz à effet de serre et l'automobile contribue pour 60 % de ce total. Tout projet qui favorise le déplacement automobile paraît également favoriser une plus grande pollution atmosphérique. De plus, il a été prouvé que « pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus en congestion routière sur une période variant entre dix et quinze ans » (Laliberté : 2002). Autrement dit, plus on construit de routes et plus on devra en construire dans l'avenir, car le nombre d'automobiles augmentera rapidement. En effet, tout porte à croire que la construction d'une autoroute qui a pour effet de faciliter le transport incitera des personnes à s'installer encore plus en périphérie pour bénéficier de grands espaces et d'une relative rapidité de transport vers le centre-ville. Les opposants donnent l'exemple du prolongement de l'autoroute Henri-IV et le rapide développement de Val-Bélair qui a suivi pour appuyer leurs dires. Paraît-il, l'heure de pointe n'est pas de tout repos à la sortie de Val-Bélair !

Concernant l'automobile, d'autres considérations plus philosophiques sont mises sur la table. Notre dépendance collective à l'automobile coûte cher. En effet, chaque année, c'est 2,5 milliards de dollars qui sortent du Québec comme coûts liés à l'automobile (achat, carburant, etc.) (Vivre en Ville : 2004b). Le *lobby* de l'automobile pèse lourd et seulement en publicité, il dépense 1 milliard de dollars par année (*ibid.*) pour nous convaincre de posséder et d'utiliser notre voiture.

### *Le poids économique collectif*

Un dernier problème soulevé par le groupe d'opposants réside dans la question du poids économique d'une telle décision. En d'autres mots, qui va payer pour ces infrastructures ? On parle ici bien sûr de la route en tant que telle, mais également de son entretien et de tous les autres aménagements qui devront être créés parallèlement pour soutenir le développement résidentiel (égouts, routes secondaires, écoles, centres communautaires, etc.). La population est vieillissante et le fardeau fiscal est, de l'avis de plusieurs, déjà lourd à porter. Avons-nous collectivement les moyens et le désir de supporter cette nouvelle charge dans un contexte de déclin démographique annoncé ?

### **3.2.2. Le pronostic**

Les problèmes envisagés étant bien identifiés, que proposent les opposants au projet ?

D'une voie unanime, ils proposent l'amélioration du système de transport en commun considéré déficient dans la ville de Québec comme alternative au prolongement de l'autoroute du Vallon. Cette amélioration peut prendre deux formes :

- renforcement du réseau actuel et ajout de deux réseaux Métrobus (sur le boulevard de l'Ormière et sur le boulevard Lebourgneuf) (Laliberté : 2002) ;
- mise sur pied d'un système de transport léger sur rail (tramway) (ATQ : 2004 ; Boutin : 2004).

L'amélioration du système de transport en commun doit être soutenue par différents moyens : construction de parc-o-bus, incitation auprès des compagnies à mettre sur pied des plans de transport pour leurs employés, tarifs abordables, etc..

L'autre solution proposée consiste à protéger pour de bon la forêt de l'Escarpement en lui offrant un statut officiel. Une initiative intéressante a proposé que la ville, à l'occasion de son 400<sup>e</sup> anniversaire de fondation, la nomme forêt officielle de la ville de Québec. À notre connaissance, la proposition est demeurée lettre morte.

### 3.3. La constitution et le maintien de l'identité collective

L'identité collective du groupe opposé au prolongement de l'autoroute du Vallon s'est construite autour de deux bases. Une première, qui semble minoritaire en nombre, pourrait se nommer : « nous, les utilisateurs de la forêt de l'Escarpement ». Elle englobe l'ensemble des amateurs de la nature, des sportifs et des biologistes qui fréquentent plus ou moins régulièrement la forêt et qui en apprécient ses caractéristiques actuelles en termes de biodiversité, de calme et d'espace naturel. La deuxième base, plus large et plus diffuse, pourrait se nommer ainsi : « nous, les citoyens de la ville de Québec préoccupés par les aspects environnementaux, par les effets de la pollution et de l'étalement urbain ». Il aurait pu paraître plus simple de dire : « nous, les environnementalistes », mais ce dernier terme est passablement galvaudé et regroupe toutes sortes de tendances plus ou moins convergentes<sup>10</sup>.

Diverses activités ont été proposées pour identifier les membres des opposants et pour les rallier autour d'une argumentation commune. Parmi celles-ci, on remarque qu'une grande part du débat a eu lieu à travers les médias traditionnels et communautaires. De façon régulière depuis deux ans, les points de vue des opposants (et des partisans également !) sont exposés dans les journaux, que ce soit à travers des articles ou des lettres ouvertes aux lecteurs. Une autre stratégie a été l'organisation de diverses actions collectives : séances de consultation et discussions lors de conseils de quartier. Mais, de loin, la plus rassembleuse fut l'occupation de la forêt, qui a eu lieu au mois de mai 2003 et à laquelle environ 300 personnes ont participé. Il est à noter que l'accent a alors été mis sur l'aspect familial, afin de rassembler le plus grand nombre de personnes possible et pour insister sur la notion de l'avenir. Enfin, le dernier type d'actions concerne la signature de plusieurs pétitions initiées par diverses personnes, mais qui visent tous le même but : la fin de ce projet. Signer son nom à la suite de quelques centaines de personnes a certainement un effet important dans la construction d'une identité collective.

Une telle lutte ne peut se gagner que si on réussit à convaincre et à mobiliser le plus grand nombre de personnes autour d'elle. Ainsi, de façon régulière, les citoyens concernés sont invités à participer selon leurs moyens et leurs intérêts : signature de la pétition, journée d'occupation de la forêt et écriture de lettre dans les journaux. Ce qui est recherché, c'est un mouvement de fond, diversifié mais soutenu, qui enverrait un message clair aux décideurs politiques.

Enfin, la coalition Sauvons l'Escarpement a toujours visé à développer une argumentation rassembleuse basée sur des notions de bien commun (diminution de la pollution et protection de l'environnement) et sur une vision collective du développement et de l'aménagement urbain. Cette argumentation collective se distingue des arguments de ceux qui soutiennent le projet Du Vallon ;

---

<sup>10</sup> Le dernier groupe de citoyens favorables au projet Du Vallon à s'être formé se nomme incidemment : Comité des citoyens environnementalistes pro du Vallon.



ceux-ci, en insistant sur le temps de transport vécu par chaque personne individuellement, paraissent plus individualistes.

Cette préoccupation de collectiviser la lutte se reflète par la formation de la coalition et surtout par les moyens de protestation mis en place, qui visent toujours l'information et la participation du plus grand nombre dans une atmosphère de discussion respectueuse, quoique sans compromis.

### **3.4. Le court-circuit des solidarités**

La coalition semble être assez homogène et rien n'indique qu'elle subit de pressions indues venant des groupes extérieurs pour la faire changer d'idée. Cela est peut-être dû au fait que les groupes porteurs de la lutte sont des groupes clairement identifiés au mouvement écologiste et urbain. L'espoir de les voir changer d'idée est plutôt mince. De plus, il semble que la coalition soit demeurée un mouvement, somme toute, marginal<sup>11</sup>. Le but pour les partisans et pour les opposants au projet est de faire entendre chacun leur point de vue sur la place publique et de susciter un débat sur des questions d'intérêt public qui semblent occultées (pollutions atmosphérique, visuelle et sonore ; biodiversité ; étalement urbain ; coûts économiques et sociaux engendrés par le projet ; etc.).

À notre avis, un élément des plus intéressants est le nouveau discours « vert » des promoteurs du projet, qui a commencé à se faire entendre depuis janvier 2004. Ainsi, on affirme maintenant que le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain est une alternative environnementale qui compensera avantageusement les pollutions émises par les voitures roulant au ralenti sur leur parcours actuel. On entend aussi des partisans proposer un parcours « alternatif », qui permettrait de sauvegarder une partie plus importante de la forêt de l'Escarpement. Ces discours qui reprennent à leur compte des arguments développés par les opposants au projet sont reproduits dans les médias et pourraient avoir un impact important sur l'écoute que recevra dans le futur la coalition contre le prolongement de l'autoroute du Vallon. En effet, si on affirme désormais que c'est le prolongement de l'autoroute qui est avantageux sur le plan environnemental, plutôt que le *statu quo*, les opposants au projet devront affiner leurs arguments pour réfuter ces premiers. L'avenir dira l'impact réel de ces contre-arguments.

---

<sup>11</sup> La coalition favorable au projet Du Vallon a recueilli 14 000 signatures d'appui en 1999 ; les opposants au projet n'en ont recueilli que 1 000.



## **4. LE DÉVELOPPEMENT DE LA LUTTE**

### **4.1. Les opportunités**

Les opportunités réfèrent au contexte plus ou moins favorable à l'intérieur duquel se déroule la lutte. En observant les dernières années, on constate que les opportunités liées aux différents paliers étatiques ne sont pas réellement favorables à la lutte.

#### **4.1.1. L'État**

On peut repérer ces opportunités dans les différents plans d'aménagement et d'urbanisme, dans les orientations concernant la pollution et le transport en commun et, enfin, dans les convictions personnelles et les engagements électoraux pris par différents candidats et élus.

##### *Le niveau municipal*

Nous l'avons vu, le plan directeur Lebourgneuf élaboré en 1997 par la Ville de Québec est actuellement en vigueur. Ce plan, qui a fait l'objet de consultations publiques avant son adoption, propose le prolongement de l'autoroute du Vallon. La nouvelle Ville de Québec doit présenter son plan directeur d'aménagement et de développement (PAD) d'ici la fin de l'année 2004, qui renouvellera probablement cette orientation.

Bien que la Ville de Québec, tant avant qu'après la fusion municipale, n'ait pas montré de faiblesse dans sa volonté de poursuivre le projet depuis que celui-ci a été annoncé, nous savons que le conseil de ville est divisé sur la question. En effet, la conseillère responsable des dossiers environnementaux à la Ville de Québec, Ann Bourget, est opposée au projet et l'affiche clairement<sup>12</sup>. Cette opposition d'une conseillère importante au sein du conseil du maire L'Allier, de même que les liens qui existent entre cette conseillère et les groupes opposés au projet, constituent une opportunité politique des plus importantes. Mentionnons cependant que le groupe des partisans du projet dispose du même genre d'opportunités, notamment parce que plusieurs conseillers municipaux résident dans le quartier visé par le développement de l'autoroute. Par le

---

<sup>12</sup> Ann Bourget est une ancienne présidente du CRE – Capitale-Nationale, un organisme de *lobbying* opposé au projet, en plus d'être une des fondatrices de l'organisme Vivre en Ville, un autre opposant important.

fait même, leur appui au projet ne peut être considéré comme impartial. Des opposants au projet ont remarqué que l'ensemble des conseils de quartiers et le conseil d'arrondissement se sont montrés favorables au projet de prolongement. Ces mêmes opposants ont également mentionné que le maire de Québec s'est engagé à respecter les recommandations du BAPE. La porte reste donc ouverte à un revirement de situation en ce qui concerne la Ville de Québec.

### *Le niveau régional*

Le schéma d'aménagement régional en vigueur concernant la Communauté urbaine de Québec (CUQ) date de 1985. Ce schéma est en révision depuis 1993, et une première version révisée a été déposée en 2001. Cependant, ce schéma révisé a été élaboré avant le processus de fusion et n'a pas été approuvé par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole. Mentionnons que ce schéma révisé identifiait que le développement résidentiel du quartier Lebourgneuf était prioritaire et recommandait le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain.

La fusion municipale de 2002 a eu pour effet d'abolir la CUQ et de créer la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Le territoire de la CMQ comprend les nouvelles villes de Québec et de Lévis, ainsi que les territoires des municipalités régionales de comté (MRC) de l'île d'Orléans, de la Côte-de-Beaupré et de la Jacques-Cartier. La CMQ a l'obligation d'élaborer, d'adopter et de mettre en œuvre, au plus tard le 31 décembre 2006, un schéma métropolitain d'aménagement et de développement (SMAD). Évidemment, le territoire couvert par ce nouveau schéma est beaucoup plus grand que celui qui était couvert précédemment. Il n'est donc pas évident qu'une attention importante sera mise sur cette section de l'ancienne ville de Québec et sur le prolongement de l'autoroute du Vallon. On peut se douter, par contre, que les consultations préalables à l'élaboration de ce plan seront l'occasion pour les opposants de faire valoir leur point de vue en ce qui concerne le mode de développement urbain à privilégier.

### *Le niveau provincial*

L'élection d'un gouvernement libéral provincial en avril 2002 a eu pour effet de déstabiliser quelques groupes membres de la coalition qui, traditionnellement, sont proches du gouvernement péquiste avec qui des liens sont tissés. Cependant, l'impact de l'élection sur le prolongement de l'autoroute du Vallon n'a pas été important pour deux raisons. La première est qu'au moment de l'élection, le projet était déjà annoncé depuis quelques temps et l'étude d'impact était en cours. Ensuite, les députés de tous les partis politiques qui concourraient dans les circonscriptions touchées avaient fait du prolongement de l'autoroute du Vallon un engagement électoral.

#### **4.1.2. Les élites**

Mis à part les élus des différents paliers de gouvernement, peu d'élites se sont prononcées publiquement sur le projet. Mentionnons brièvement que quelques propriétaires privés se sont déjà portés acquéreurs de terrains le long du tracé de la future autoroute et n'attendent que l'arrivée des travaux pour débiter le développement de projets domiciliaires. Ces propriétaires ne se sont pas manifestés par le biais des médias traditionnels, on peut cependant penser que leurs intérêts ont du poids auprès des élus municipaux.

À l'automne 2003, Québec a accueilli le Congrès forestier mondial, qui regroupait des acteurs de l'industrie forestière et des élus de plusieurs pays. Cet événement important fut l'occasion pour les AmiEs de la Terre de Québec, en collaboration avec d'autres groupes, d'organiser une mobilisation importante (marche, kiosques, conférences, conférence de presse, etc.). Ces événements, auxquels ont participé plusieurs spécialistes de la forêt québécoise, ont permis de mettre l'emphase sur les problèmes vécus par la forêt québécoise en général et sur des enjeux particuliers, notamment la disparition de la forêt de l'Escarpement.

#### **4.1.3. Les alliés**

Les groupes membres de la coalition ont réussi à rassembler des alliés de groupes divers. Si l'on regarde uniquement les groupes environnementaux, on remarque qu'une force de cette lutte a été de réunir côte à côte des groupes dont, d'habitude, les visées et les stratégies divergent grandement. Ainsi le CRE – Capitale-Nationale et Vivre en Ville préconisent beaucoup plus une approche de concertation et de *lobbying* politique, alors que les AmiEs de la Terre de Québec favorisent l'éducation populaire et des stratégies parfois plus radicales.

#### **4.1.4. Les corps intermédiaires**

Les médias ont tenu un rôle important dans cette lutte. Les différents groupes de la coalition ont réussi à se positionner comme des interlocuteurs incontournables, du moins pour les médias. Ainsi, les deux personnes interrogées ont mentionné qu'elles recevaient fréquemment des appels de journalistes désireux de connaître le point de vue de leur groupe sur un aspect particulier du projet. Les journaux, et parfois même la télévision et la radio, ont diffusé avec assez de justesse les opinions exprimées de part et d'autre. Un bémol cependant, un changement a été perçu seulement à l'hiver 2004 lorsque les groupes favorables au projet Du Vallon ont commencé à présenter leur propre alternative sur le plan environnemental. Cette opinion a été reprise largement dans le

journal *Le Soleil* notamment. À partir de ce moment, il a été plus difficile pour les opposants au projet de développer leurs arguments, ceux-ci ayant dès lors été invalidés.

## **4.2. La conduite de la lutte**

### **4.2.1. Les éléments de calcul rationnel**

La mobilisation contre le prolongement de l'autoroute du Vallon a rejoint des personnes et des groupes qui travaillaient déjà sur des problématiques liées à l'environnement, à l'étalement urbain ou au transport en commun. Selon la composition des groupes et leur mandat respectif, le coût associé à la participation active à la lutte diffère. Deux groupes porteurs (CRE et Vivre en Ville), bien qu'opérant sous la forme d'organisme à but non lucratif, ne s'appuient pas réellement sur la participation des membres, mais plutôt sur l'apport des salariés de l'organisation. Ainsi, l'organisme Vivre en Ville bénéficie du soutien d'un chargé de projet sur l'accessibilité, la mobilité et le transport viable. C'est dans le cadre de son mandat, mais également sur la base de ses convictions personnelles, que ce chargé de projet milite contre le prolongement depuis maintenant trois ans. Deux autres groupes (AmiEs de la Terre et COPREQ) font plutôt appel à des militants bénévoles. Ainsi, le COPREQ regroupe uniquement des bénévoles et travaille activement à la protection des forêts en milieu urbain à Québec. Ce groupe s'était déjà mobilisé et avait déjà recueilli un grand nombre d'informations sur la problématique liée à la disparition de ces forêts. Ses membres avaient déjà été très actifs autour du boisé des Compagnons-de-Cartier à Sainte-Foy et de la montagne des Roches à Charlesbourg. Leur objet de préoccupation a fait en sorte qu'ils ont été les premiers à alerter l'opinion publique autour de la protection de la forêt de l'Escarpement. Compte tenu de la qualité de leur recherche et du fait que l'ensemble des membres sont bénévoles et qu'ils ne toucheront pas de bénéfices tangibles immédiats si l'autoroute ne se prolonge pas, on devine que leur engagement comporte plus de coûts à court terme que de bénéfices.

Dans le cadre de cette lutte, les groupes ont choisi d'ajouter le dossier « Du Vallon » à l'ensemble de leurs dossiers réguliers pour la valeur symbolique que revêt ce prolongement de route et pour sa concordance avec l'ensemble des autres valeurs promues par les groupes. Ainsi, le calcul de coûts et de bénéfices ne se fait pas en termes individuels, mais plutôt en termes de gains symboliques ou réels que l'organisme peut espérer faire. Le gain réel est bien sûr l'arrêt de ce projet et la protection intégrale de la forêt. Les autres gains possibles sont la sensibilisation d'un large public aux effets nuisibles de l'étalement urbain, la prise en compte de leurs alternatives concernant les modes de transport, la reconnaissance de la valeur de leur point de vue en tant que groupes d'intérêt ou groupes communautaires, etc.

#### **4.2.2. L'information**

Comme nous l'avons déjà mentionné, les différents groupes de la coalition ont réussi à faire entendre leur voix assez fidèlement dans les médias traditionnels. Certaines personnes sont même devenues des informateurs clés pour les journalistes concernant ce dossier. En plus d'une utilisation appropriée des médias communautaires, la majorité des groupes de la coalition ont utilisé ou développé leur propre mode de communication. Ces moyens sont très variés : bulletins et journaux internes, création et mise à jour du site *internet* du groupe, création et distribution de tracts, d'affiches et de dépliants.

Cette mixité de moyens permet de rejoindre un plus grand nombre de personnes et de mieux cibler le message en fonction des personnes visées par le message spécifique.

#### **4.2.3. Les ressources**

L'opposition s'est cristallisée autour d'organisations déjà existantes. Les groupes formant le noyau central de la coalition, à part un groupe, partagent des locaux au sein d'un même édifice. Cette proximité géographique a facilité énormément la communication formelle et informelle entre les groupes de même que l'échange d'informations. Malgré tout, on note que ces groupes diffèrent grandement sur le plan de leur organisation et des activités et stratégies qu'ils privilégient. Par exemple, le CRE est un organisme de concertation régional ; Vivre en Ville se spécialise notamment dans la recherche et fait appel à un ensemble de chargés de projet ; les AmiEs de la Terre comptent plutôt sur un mélange de membres et de permanents ; enfin, d'autres groupes fonctionnent uniquement sur des bases bénévoles et militantes (COPREQ). Cette diversité des modes d'organisation et des ressources devient une force, lorsqu'elle est mise à profit d'un objectif plus large comme c'est le cas ici.

Les groupes n'ont pas choisi de former une coalition formelle. Ils ont plutôt choisi de s'allier selon un mode souple. Ainsi, environ une fois par mois, des représentants de chacun des groupes se rencontrent afin d'échanger des informations et de discuter des prochaines actions qui seront entreprises par l'un ou l'autre des groupes ou par deux ou plusieurs de ceux-ci. De la même façon, le partage des ressources s'effectue de façon informelle selon le besoin de chacun. La plupart des groupes n'ont pas eu à déployer des ressources matérielles ou financières extraordinaires pour mener cette lutte. Ils se sont plutôt appuyés sur les ressources disponibles à l'interne. On remarque cependant une division des rôles selon les affinités de chaque groupe.

Ainsi, les AmiEs de la Terre a été particulièrement présent dans l'organisation d'activités invitant le grand public à participer, telles que l'occupation de la forêt de l'Escarpement du 17 mai 2003. Ils ont également mis beaucoup d'énergie à informer le grand public par le biais de tracts, d'affiches et de lettres dans les journaux. Vivre en Ville a effectué plusieurs recherches sur le thème des conséquences de l'étalement urbain, sur la dépendance collective à l'automobile, sur le développement du transport collectif, etc. Le COPREQ, pour sa part, a misé sur le développement d'un site *internet* bien documenté et sur une approche de communication de ses points de vue à travers les médias commerciaux.

Les groupes membres de la lutte ont pu compter sur l'appui des ressources humaines spécialisées de l'intérieur ou de l'extérieur des groupes. Ces « spécialistes » ont contribué à augmenter la visibilité et le poids de leurs arguments. Pascal Laliberté est chargé de projet pour l'organisme Vivre en Ville. Ses intérêts professionnels l'ont porté à se spécialiser dans les différents modèles de développement urbain. Dans le cadre de cette lutte, il a alimenté les groupes et informer la population en général sur la problématique liée à l'étalement urbain, sur l'existence et la possibilité de développer des alternatives à l'automobile dans les déplacements, etc. Marc Boutin est docteur en géographie et militant de longue date dans plusieurs groupes populaires. Son apport a été précieux pour développer une argumentation concernant le développement d'infrastructures routières urbaines, notamment en comparant la situation de la région de Québec avec celle des autres agglomérations urbaines de l'Amérique du Nord. Gilles Lemieux est professeur en foresterie à l'Université Laval. Il est un des membres très actifs du COPREQ et milite depuis longtemps pour la préservation des forêts urbaines à Québec. Ses connaissances dans ce domaine ont été très utiles aux groupes de la coalition. Pour sa part, Simon Thibault, biologiste, a travaillé à identifier et faire reconnaître l'importance de l'écosystème présent dans la forêt de l'Escarpement. En plus de ces personnes clés, les opposants aux projets se sont inspirés ou ont consulté des groupes d'autres villes qui ont combattu des projets semblables<sup>13</sup>, ainsi que des ouvrages de différents experts.

#### **4.2.4. La stratégie**

Depuis le début de la lutte, les opposants ont utilisé deux types de stratégies en priorité : l'éducation populaire et la sensibilisation d'une part, et le *lobbying* auprès des élus d'autre part.

*A priori*, il n'a pas été facile pour les opposants de rentrer en contact avec les résidents touchés par l'autoroute. En effet, la partie la plus visible d'entre eux est favorable au projet de prolongement de l'autoroute, de plus, les opposants ne sont pas, en majorité, des résidents du secteur. Un des opposants au projet mentionnait, en parlant des citoyens de Lebourgneuf : « Nous sommes sensibles à leur problématique, mais nous ne sommes pas d'accord avec la solution ». Dans ce

---

<sup>13</sup> Notamment le groupe qui a lutté contre le prolongement de l'autoroute Ville-Marie à Montréal.



contexte, une stratégie d'éducation populaire paraît appropriée. C'est évidemment une stratégie de longue haleine, qui demande de rencontrer un grand nombre de personnes souvent sur une base individuelle, mais qui peut avoir des effets durables si l'on en convainc un nombre suffisamment important par la justesse de son point de vue. L'éducation populaire et la sensibilisation sont notamment les modes d'action privilégiés par les AmiEs de la Terre. Leur but est de réunir la base citoyenne la plus large possible, consciente de ses choix et capable de les exprimer en toute connaissance de cause. Pour actualiser leur stratégie, les ATQ ont misé sur l'organisation d'activités dans le secteur (occupation, conférence) et sur la présence des résidents lors de ces activités ; ils leur ont distribué des tracts et des affiches. À de nombreuses reprises, ils se sont rendus dans la forêt de l'Escarpement pour discuter avec les résidents des différentes options. Enfin, ils ont opté pour la diffusion de leurs arguments dans les médias, notamment *Le Carrefour*, un hebdomadaire distribué localement.

La stratégie de *lobbying* a plutôt été adoptée par le CRE et par Vivre en Ville, deux organismes qui possèdent ce genre de mandat. Cette stratégie trouve également sa raison d'être dans le fait que s'ils réussissent à convaincre un nombre important de conseillers municipaux, le vent peut changer de bord.

Les deux stratégies sont également appropriées lorsqu'on examine les arguments utilisés et les interlocuteurs à convaincre.auprès des citoyens, l'approche a été d'insister sur la beauté et l'importance de la forêt dans son milieu et sur l'urgence de faire des choix individuels de consommation responsables dans une vision d'avenir. auprès des élus, on a plutôt insisté sur l'importance de concevoir un modèle de développement urbain viable à long terme et qui permettrait de tenir compte des nouvelles réalités démographiques et économiques et des engagements pris en matière de réduction de la pollution.

On peut facilement observer, à la lecture des articles de journaux et des divers documents produits, que les partisans du projet (citoyens, Groupe HBA, élus) ont récupéré ou ignoré certains éléments du discours des opposants. Cette stratégie est payante pour convaincre les personnes indécises et confuses quant aux enjeux que soulève ce projet. Nous avons déjà mentionné la formation en janvier 2004 d'un groupe de citoyens en faveur du projet qui s'est nommé « le Comité des citoyens environnementalistes pro du Vallon », qui a littéralement repris à son compte les préoccupations des opposants en ce qui concerne le « développement durable », ou du rapport du Groupe HBA, qui utilise le terme de « nouvel urbanisme », mais avec une définition qui lui est propre. Cette même stratégie s'observe autour de la définition de l'espace boisé. Alors que pour les opposants du projet, il s'agit bel et bien d'une forêt, c'est-à-dire un espace vert intact ; pour les promoteurs du projet, il s'agit plutôt d'un boisé ou d'un parc, dénominations qui impliquent un espace déjà aménagé. Pareillement, la vision n'est pas la même si l'on parle de prolonger une autoroute ou de créer un boulevard urbain. Cette utilisation judicieuse du vocabulaire reprise par les médias est utilisée de part et d'autre pour influencer l'opinion du public.

On remarque du côté des partisans du projet une stratégie nouvelle qui consiste à présenter les opposants en général, et les AmiEs de la Terre en particulier, comme des écologistes plus ou moins rationnels, qui ne se mêlent pas de leurs affaires. Discréditer le messager a pour avantage de ne pas avoir à se questionner sur la portée du message.

Dans ce cas, nous n'assistons pas à un phénomène de « pas dans ma cour », mais plutôt l'inverse, un cas où les personnes touchées réclament le projet. Dans ce sens, les opposants du projet auraient eu avantage à développer une stratégie et des moyens qui leur auraient permis de gagner la confiance et de convaincre un nombre suffisamment important de la base sociale. Le fait que la majorité des opposants n'en font pas partie a rendu le contact plus difficile et a facilité leur discrédit par les partisans du projet.

#### **4.2.5. *La concurrence avec d'autres organisations***

Nous l'avons vu, les opposants au projet ne forment pas un groupe homogène en ce qui concerne leurs objectifs et leurs stratégies. Dans le passé, des débats ont pu surgir entre eux concernant des dossiers particuliers. Dans le cadre de cette lutte, nous n'avons pas observé une pareille divergence, qui aurait contribué à affaiblir le mouvement d'ensemble. Les différents groupes ont trouvé un mode de fonctionnement commun suffisamment souple, leur permettant d'unir leurs ressources et leurs efforts tout en conservant leurs convictions et leurs couleurs propres. Cette union a permis de développer un discours cohérent, qui a été repris notamment dans les médias.

La principale concurrence, on l'a vu, est venue de la part de certains partisans du projet qui ont récupéré le discours « vert » et ont ainsi réussi à détourner une partie de l'attention de leur côté.

## 5. LE DÉNOUEMENT DE LA LUTTE

Nous avons décidé d'arrêter la lutte au moment où le Groupe HBA a déposé son rapport final, soit en janvier 2004. Cependant, au moment d'écrire ces lignes, la lutte est loin d'être terminée. Les différents groupes préparent des mémoires et s'appêtent à les présenter lors de l'audience du BAPE, qui aura lieu les 1<sup>er</sup> et 2 juin 2004.

Le dépôt du rapport du Groupe HBA a cependant marqué la fin d'une étape. Les conclusions du rapport n'ont pas surpris les opposants au projet, considérant que le mandat qui avait été confié à la firme concernait seulement l'évaluation des scénarios de prolongement de l'autoroute, et non des scénarios alternatifs, comme la mise en place d'un réseau de transport en commun mieux adapté et en meilleur état. Le dépôt du rapport a tout de même permis de redonner du souffle aux opposants. Avec le rapport en main, ceux-ci ont pu demander au BAPE de tenir une audience publique. Ils ont également analysé attentivement le rapport afin de mettre en évidence les faiblesses de celui-ci et ils ont entamé des recherches afin de présenter des mémoires qui, espèrent-ils, auront du poids et pourront convaincre les commissaires du BAPE, les élus, ainsi que les citoyens. De plus, ce rapport non partisan constitue une base commune de discussion avec les partisans du projet, tant les élus que les citoyens, et permet ainsi de dépersonnaliser les échanges de points de vue. Enfin, le dépôt du rapport et la venue prochaine des audiences du BAPE ont emmené une modification de la stratégie globale des groupes. Bien que la stratégie d'éducation populaire soit toujours latente, à l'heure actuelle, les énergies sont tournées vers cette audience publique. L'objectif est, d'une part, d'amener le plus de groupes et d'individus à écrire un mémoire et, d'autre part, de réussir à convaincre le plus grand nombre possible d'élus et de commissaires du non-sens de ce projet.



## **6. L'ÉVALUATION DE LA LUTTE**

### **6.1. Sur le plan de la répartition**

#### **6.1.1. Économique**

Il ne s'agit pas d'une lutte où l'enjeu économique est central, et cette lutte s'est effectuée sur un laps de temps relativement court. Il est donc difficile d'évaluer si la situation économique de la base sociale a évolué.

#### **6.1.2. Politique**

La représentation politique de la base sociale n'a pas évolué particulièrement. Cependant, cette lutte a permis tant aux citoyens favorables qu'aux opposants, de maîtriser un peu mieux les moyens pour faire connaître leur point de vue. Les opportunités ont été nombreuses : soirées d'information, lettres dans les journaux, pétitions, représentations auprès des élus, etc. La prochaine audience du BAPE constitue également une opportunité de mieux connaître les méandres du système politique et de poser des actions citoyennes. En effet, on remarque que plusieurs citoyens différents ont fait connaître publiquement leur point de vue à diverses occasions. Peu importe le point de vue soutenu, le développement d'un argumentaire et la possibilité de faire connaître son point de vue publiquement constitue réellement un gain objectif de cette lutte concernant le pouvoir des citoyens.

#### **6.1.3. Idéologique**

Deux idéologies principales se sont affrontées dans cette lutte : une idéologie plutôt axée sur des arguments individuels : sécurité, possibilité de circuler rapidement de son lieu de résidence au centre-ville, etc. ; une autre, plus collective : préservation de l'environnement, promotion d'un développement urbain différent, etc. Il est difficile, à ce point-ci de la lutte, de déterminer si l'une ou l'autre des idéologies a réussi à obtenir une meilleure reconnaissance tant dans l'opinion publique que parmi les élus et les élites. Probablement que la teneur des mémoires qui seront

présentés au BAPE donnera une meilleure idée de la dominante idéologique qui prévaudra à ce moment-là.

L'arrivée des opposants au projet dans la lutte a permis d'attirer l'attention des médias et des élus sur un aspect qui n'était pas considéré *a priori* : le modèle de développement et la préservation de l'environnement. Ces nouveaux arguments ont forcé les acteurs, d'un côté comme de l'autre, à mieux articuler leurs pensées et à raffiner leurs arguments. De plus, la présence d'un groupe d'opposants assez fort s'exprimant au nom d'un bien commun plus large, a permis de rassembler des résidents, minoritaires en nombre, qui ne savaient pas comment faire entendre leur point de vue au milieu de leurs concitoyens, à l'origine, majoritairement en faveur du projet.

Un des enjeux pour les opposants à la lutte a été de faire reconnaître leur légitimité à s'exprimer sur le sujet même, alors qu'ils ne sont pas des résidents du secteur. En effet, le prolongement de l'autoroute est vu comme un moyen concret pour les résidents d'améliorer leurs conditions de vie à court terme et ils s'estiment comme les seules personnes aptes à savoir ce qui est souhaitable pour eux. L'arrivée d'opposants s'exprimant au nom du bien collectif a déplu à certaines personnes qui n'ont pas reconnu la légitimité de leur intervention.

## **6.2. Sur le plan de l'organisation**

### **6.2.1. L'autonomie**

Les résidents du quartier sont mobilisés par cette lutte depuis plusieurs années alors qu'ils réclamaient le prolongement de l'autoroute. Il semble qu'il y ait toujours la présence d'un noyau assez fort capable de s'organiser de façon autonome et de faire des représentations politiques. Les opposants au projet, majoritairement des permanents ou des militants de groupes déjà constitués, ont tenté de rejoindre les résidents sur leur territoire, mais on ne peut pas affirmer que cet objectif ait été particulièrement atteint. Ainsi, on ne peut pas réellement parler de dépendance entre la base sociale et les dirigeants de lutte. Cependant, on peut observer, depuis le dépôt du rapport du Groupe HBA, que les arguments de part et d'autre tendent à se spécialiser. Un effort doit donc être fait pour s'assurer que l'ensemble des données recueillies et des arguments développés à l'intérieur des différents mémoires demeurent accessibles pour l'ensemble des citoyens. Sinon, ces derniers risquent de ne pas se reconnaître dans ce qui est écrit et l'écart déjà observé entre ces résidents et les organismes opposés à la lutte ne pourrait que s'accroître.

### **6.2.2. La solidarité**

Nos connaissances des stratégies de la base sociale ne sont pas suffisamment développées pour nous prononcer sur ce point particulier.

### **6.2.3. La mobilisation**

Il est difficile d'apprécier le degré de mobilisation de la base sociale par rapport à l'enjeu et par rapport aux groupes qui s'opposent au projet. Les entrevues réalisées nous indiquent deux éléments contradictoires. D'une part, plusieurs résidents du secteur visé ont communiqué avec les groupes qui s'opposent au projet pour manifester leur reconnaissance et leur soutien. D'autre part, les opposants à la lutte ont observé une hostilité croissante à leur égard. Cette hostilité s'est manifestée à quelques reprises alors que des militants faisaient de la sensibilisation ou de l'affichage dans le quartier. Des résidents leur ont alors fait savoir qu'ils n'étaient pas bienvenus dans le quartier et qu'ils ne leur reconnaissaient aucune légitimité pour se prononcer sur ce projet.





## 7. DES PISTES DE RENOUVELLEMENT

Il est un peu prématuré de parler de pistes de renouvellement étant donné que l'issue de la lutte n'est pas encore connue. Trois éléments attirent notre attention lorsque nous tentons de penser à des pistes de renouvellement possibles.

Une des lacunes de la lutte concerne le fait que celle-ci se déroule alors que les opportunités ne lui sont pas très favorables. En effet, nous remarquons rapidement que l'ensemble des plans d'aménagement du territoire et des promesses électorales effectuées dans les dernières années concernaient le prolongement de l'autoroute. Pour les élus, les gains économiques et électoraux potentiels autour de cette route semblent peser beaucoup plus lourd que les considérations environnementales ou le développement urbain. Aurait-il été possible de renverser la tendance et de convaincre les élus des dangers d'opter pour ce modèle de développement ? Nous n'en sommes pas convaincues. Un des participants à une conférence organisée par les AmiEs de la Terre le 3 mars 2004 mentionnait que, collectivement, devant des enjeux environnementaux, « nous n'avons pas assez peur. Nous n'avons pas assez peur pour faire des choix qui exigent de sacrifier un peu de notre confort, par exemple en prenant le transport en commun ; nous n'avons pas assez peur pour décider collectivement de faire passer des enjeux économiques au second plan derrière les enjeux environnementaux ; nous n'avons pas assez peur pour forcer nos élus à stopper l'étalement urbain. » Nous croyons que ce participant a raison, cette lutte et plusieurs autres luttes semblables nous permettent de l'affirmer. Ainsi, une meilleure lecture de la fermeture du système politique aurait peut-être permis aux opposants de mieux doser leurs énergies avant de se mobiliser autour de cette lutte. Cependant, même si la route se prolonge effectivement, nous pourrions quand même parler d'un certain succès, car cette mobilisation aura permis de diffuser des visions alternatives auprès des élus et de la population en général.

Les groupes s'opposant au projet ont délibérément choisi une forme de coalition informelle plutôt légère. Cette forme d'organisation leur a permis de garder une autonomie très grande tout en mettant en commun certaines ressources. Cette organisation a bien fonctionné. Cependant, on peut se demander si la lutte n'aurait pas eu plus de poids si les groupes avaient opté pour la formation d'une coalition formelle, à l'intérieur de laquelle ils auraient mis plus d'énergie et de ressources. Évidemment, nous n'avons pas de réponse, mais nous pensons que ce pourrait être une option à envisager dans le cadre d'une prochaine lutte semblable.

Enfin, un dernier point concerne l'éloignement idéologique entre les meneurs de la lutte et la base sociale, les résidents des quartiers touchés. En effet, il est beaucoup plus facile, semble-t-il, de mener une lutte quand une large part de la population concernée appuie ou est sympathique à la cause. Ce n'est pas le cas ici et les chances que le vent change radicalement malgré les stratégies d'éducation populaire et de sensibilisation mises en place semblent minces.



## BIBLIOGRAPHIE

- AMIES de la Terre de Québec (ATQ). 2004. « L'avenir du transport en commun à Québec », Mémoire présenté à la ville de Québec, 11 février.
- BOUTIN, Marc (2004). « Un réseau “structurant” : ça mange quoi en hiver ? ». *Droit de parole*, vol. 31, n° 1, janvier, p. 5.
- BUECHLER, Steven. 2000. « Social Movement Theory : A Sociology of Knowledge Analysis ». *Social Movements In Advanced Capitalism*, New York, Oxford University Press, p. 19-57.
- BUREAU d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). 2004. « Communiqué sur la période d'information et de consultation publiques. Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec ». [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du\\_vallon/communiques/27-01-04](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du_vallon/communiques/27-01-04) (26 février).
- CENTRE de développement économique et urbain de la Ville de Québec (CDEU). 1997. Plan directeur Lebourgneuf. Ville de Québec, janvier 1997.
- COMEAU, Yvan. 2005. *Grille pour la réalisation de monographie portant sur des luttes collectives*. Montréal, CRISES, cahier no MS0501.
- COMITÉ de protection de l'environnement de Québec (COPREQ). 2003. « Quelques réflexions sur l'application du traité de Kyoto au Québec ». Mémoire présenté aux audiences publiques de la Commission permanente des transports et de l'environnement, 6 février.
- COMITÉ de protection de l'environnement de Québec (COPREQ). 2004. [www.copreq.qc.ca](http://www.copreq.qc.ca) (12 avril).
- GROUPE HBA – Experts-conseils. 2003. *Études d'impact sur l'environnement. Prolongement de l'axe du Vallon*. M.T.Q. - Ville de Québec. Février.
- GROUPE HBA – Experts-conseils. 2004. *Études d'impact sur l'environnement. Prolongement de l'axe du Vallon*, Résumé. Janvier.
- LALIBERTÉ, Pascal. 2002. « Prolongement de l'autoroute du Vallon. Une dépense inutile pour un projet d'une autre époque ». *Le Bulletin d'information du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale-Nationale*, vol. 6, n° 3, mai.
- REEVES, Hubert. 2003. *Mal de Terre*. Paris, Éditions du Seuil, 261 p.
- THIBAUT, Simon. 2004. Conférence donnée dans le cadre de l'activité « Prolonger l'autoroute du Vallon ? », organisée par les AmiEs de la Terre de Québec, 3 mars.

VILLE DE QUÉBEC. 2004a. « Lebourgneuf, quelques chiffres et Neufchâtel, quelques chiffres ». [www.ville.quebec.qc.ca/fr/ma\\_ville/quartiers/](http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/ma_ville/quartiers/) (2 mars).

VILLE DE QUÉBEC. 2004b. « Arrondissement Les Rivières ». [www.ville.quebec.qc.ca/fr/maville/chiffres2.shtml](http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/maville/chiffres2.shtml) (2 mars).

VIVRE EN VILLE. 2004a. « Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable. Agir et planifier maintenant pour notre qualité de vie ». Mémoire présenté à la consultation sur l'avenir du transport en commun à Québec. Février.

VIVRE EN VILLE. 2004b. Conférence donnée dans le cadre de l'activité « Prolonger l'autoroute du Vallon ? », organisée par les AmiEs de la Terre de Québec, 3 mars.

### Articles de journaux

BOIVIN, Simon et Anne-Louise CHAMPAGNE. 2004. « En route pour des audiences du BAPE ». *Le Soleil*, 28 janvier.

BOILARD, Christiane. 2003. « Une autoroute du Vallon écologique ». *Le Soleil*, 7 octobre.

BOURQUE, François. 1997. « Le prolongement de l'autoroute du Vallon : une priorité pour la ville de Québec ». *Le Journal de Québec*, 15 août.

BUSSIÈRE, Katia. 2001. « Détruire un boisé, c'est vraiment dommage ». *Le Journal de Québec*, 24 juillet.

CAOUILLE, Marie. 1998. « Prolonger l'autoroute du Vallon demeure l'enjeu des candidats du PQ et du PLQ ». *Le Soleil*, 12 novembre.

CHAMPAGNE, Anne-Louise. 2004. « Du Vallon, boulevard urbain, une solution écologique ». *Le Soleil*, 31 janvier.

DUFOUR, Émilie. 2004. « Une consultation biaisée ». *Le Carrefour de Québec*, 29 janvier.

DUMAS, Hugo. 1997. « Unis pour Du Vallon. Députés et Ville de Québec tenteront de mettre le projet sur la voie rapide ». *Le Soleil*, 22 septembre.

FLEURY, Robert. 2000. « 350 millions \$ en cinq ans ». *Le Soleil*, 7 avril.

FLEURY, Robert. 2001. « Prolongement de l'autoroute du Vallon. Des résidants n'en veulent pas... ». *Le Soleil*, 1<sup>er</sup> février.

HOULE, Nicolas. 2004. « Un tracé qui assurerait la protection du boisé ». *Le Soleil*, 1er mars.

LAROCHE, Jean. 2001. « Étude environnementale pour Du Vallon ». *Le Carrefour de Québec*, 27 octobre.

- MARTINEAU, Claudine. 2003. « Plaidoyer en faveur de Du Vallon ». *Le Carrefour de Québec*, 23 octobre.
- MATHIEU, Isabelle. 2001. « La ville ignore les écologistes ». *Le Soleil*, 27 juillet.
- MOREAULT, Éric. 2003. « Le meilleur scénario. Le développement du quartier Lebourgneuf ne pourra se faire autrement, conclut le rapport de HBA ». *Le Soleil*, 25 mars.
- PICARD, Claude. 2002. « Toute une ville condamnée à souffrir ». *Le Soleil*, 10 juillet.
- POIRIER, Denis. 2003. « Du Vallon sur le bord de nos piscines ! ». *Le Carrefour de Québec*, 30 mars.
- PROVENCHER, Normand. 2003. « Boisé en péril ». *Le Soleil*, 21 juin.
- REID, Jancimon. 2002. « Le projet de construction toujours à l'étude ». *L'Actuel*, 11 août.
- RODRIGUE, Patrick. 1998. « Prolongement de l'autoroute Du Vallon. Pétition de 14 000 noms ». *Le Carrefour de Québec*, 25 octobre.
- ROUTHIER, Benoît. 1994. « Une priorité non prioritaire ». *Le Soleil*, 16 juin.
- ST-HILAIRE, Josée. 2000. « Le prolongement de l'autoroute du Vallon figure dans les plans du gouvernement ». *Le Carrefour de Québec*, 15 avril.
- TANGUAY, Louis. 2004. « Pas besoin de détruire le parc de l'Escarpement ». *Le Soleil*, 20 janvier.
- THIBAUT, Simon. 2003. « Le transport en commun avant Du Vallon ». *Le Carrefour de Québec*, 18 décembre.

**DOCUMENTS ASSOCIATIFS**

Procès-verbaux du comité Forêt des AmiEs de la Terre de janvier 2003 à janvier 2004.

**SITES INTERNET**

ACCÈS transports viables : <http://www.cruteq.org>

AMIES de la Terre : <http://www.clic.net/~atquebec>

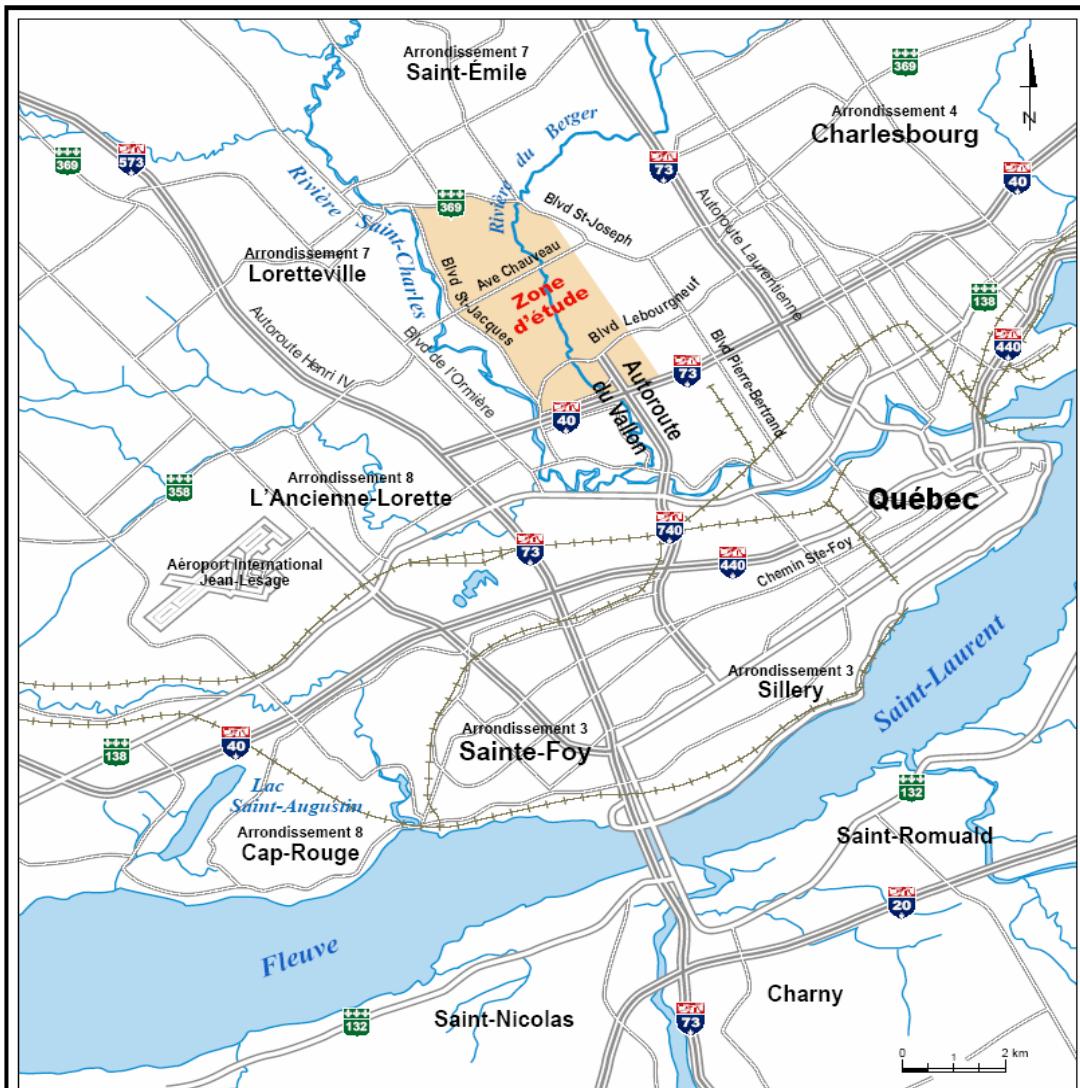
COMITÉ de protection de l'environnement de Québec (COPREQ) : <http://www.copreq.qc.ca>

VILLE de Québec : <http://www.ville.quebec.qc.ca>

VIVRE en ville : <http://www.vivreneville.org>

# ANNEXE 1

## Zone concernée par le prolongement de l'autoroute du Vallon



Clients :




 Projet : ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
 PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON  
 VILLE DE QUÉBEC

 Titre : **LOCALISATION DU PROJET**

Date : Février 2003

Échelle : Voir plan

Dossier : 3001027

Figure : **1**