



Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain



CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE - RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE



Fondation David Suzuki

LES SOLUTIONS SONT DANS NOTRE NATURE



Regroupement des conseils régionaux de l'environnement



VIVRE EN VILLE

Québec, le 23 septembre 2014

Monsieur Robert Poëti, ministre des Transports
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Voies réservées sur Robert-Bourassa et respect du décret 407-2005

Monsieur le Ministre,

Nous unissons nos voix aujourd'hui afin de vous signaler les inquiétudes et questionnements de nos organisations concernant les voies réservées au transport collectif sur l'autoroute Robert-Bourassa. Au-delà de l'importance indéniable de ces voies, l'évolution de ce dossier nous préoccupe tous, car elle met directement en cause la confiance que nous portons au respect des recommandations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et la crédibilité des décrets qui découlent du processus d'évaluation environnementale québécois.

Déjà, en 2012, nous écrivions à votre collègue alors ministre des Transports, Monsieur Pierre Moreau, compte tenu des rumeurs, du manque de transparence et de ce qui nous était apparu comme une valse-hésitation concernant la mise en service des voies réservées. Cette fois, c'est l'annonce, faite en juillet dernier, de permettre l'utilisation des voies réservées par les voitures transportant seulement deux personnes, qui vient remettre une nouvelle fois en question le respect du décret.

Rappelons qu'au terme d'une audience tenue en 2004, le BAPE a déposé un rapport contenant plusieurs recommandations pour rendre acceptable le projet de prolongement de l'axe du Vallon (maintenant Robert-Bourassa). À la suite du dépôt de ce rapport, le décret 407-2005, autorisant les travaux à plusieurs conditions, a été publié par le gouvernement du Québec. Une des conditions à remplir par le MTQ et la Ville de Québec était l'amélioration des services de transport en commun, notamment grâce à l'implantation de voies réservées au transport en commun dans l'axe de l'autoroute.

La récente réfection de l'échangeur Charest-Robert-Bourassa et l'ajout d'une troisième voie dans chaque direction a permis de satisfaire à cette condition en réservant ces nouvelles voies au transport collectif sans modifier les conditions de circulation automobile qui y prévalaient avant les travaux, puisque les automobilistes ont toujours accès à deux voies dans chaque sens sur l'ensemble du tracé.

Toutefois, après une année à peine de mise en service où l'efficacité et l'importance des voies réservées ont été démontrées, le respect du décret gouvernemental est menacé par le projet pilote permettant aux véhicules transportant seulement deux personnes d'utiliser les voies réservées au transport en commun. Si nous reconnaissons que le covoiturage est un outil à prendre en compte dans une stratégie de mobilité durable, la proposition actuelle aurait un double effet pervers non souhaitable.

D'une part, cette mesure aura exactement le même effet qu'un élargissement d'autoroute, fluidifiant temporairement les autres voies, mais à moyen terme, la demande induite produisant son effet, elles seront tout aussi congestionnées. D'autre part, la solution alternative que constitue le transport en commun sera elle-même beaucoup moins efficace compte tenu du risque d'embourbement de la voie réservée. Ainsi, aucune option viable ne sera disponible pour éviter la congestion. S'il devait y avoir une réelle volonté d'encourager le covoiturage, nous sommes d'avis que seuls les équipages de trois personnes et plus pourraient être autorisés à emprunter la voie réservée, afin d'évaluer la faisabilité d'un tel partage de la voie et le véritable appel au covoiturage.

Face à cette décision, nous avons le sentiment que le contrat social a été brisé. De nombreux groupes se sont opposés au prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa, compte tenu des conséquences prévues sur l'étalement urbain, et logiquement, sur la congestion, conséquences qui se sont d'ailleurs avérées¹. L'ajout d'une voie réservée devait permettre d'amoindrir ces impacts négatifs, en offrant une solution alternative à la congestion. Au final, on se sert plutôt de la troisième voie, construite pour répondre aux conditions du décret sur le transport en commun et ainsi amoindrir les impacts du projet, pour augmenter la capacité routière. Loin de répondre au décret, cette décision vient décupler les impacts du prolongement de l'autoroute et fait perdre le gain pour le transport en commun qui avait été réalisé, rendant doublement inacceptable le projet initial.

Soulignons qu'au-delà de l'obligation légale découlant du décret, ces voies s'inscrivent dans les politiques gouvernementales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et dans les orientations du ministère des Transports pour la capitale nationale. Au plan local, les voies réservées au transport en commun sur Robert-Bourassa font également partie de la planification stratégique du Réseau de transport de la Capitale (RTC), du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Pour toutes ces raisons, ces voies doivent demeurer à usage exclusif des autobus et des taxis, afin de réellement améliorer la fiabilité du transport en commun, et répondre ainsi aux planifications locales et à celles du Québec.

À l'heure où la plupart des intervenants s'accordent sur le fait que le développement du transport collectif est un outil incontournable pour réduire les problèmes récurrents de congestion routière, la gestion de ce dossier envoie aux autorités locales un signal contradictoire quant à l'importance accordée aux services de transport en commun pour tendre vers une mobilité durable. Il nous apparaît crucial de ne pas laisser le doute planer plus longtemps.

Aussi, afin de maintenir la confiance de la population et de la société civile dans les mécanismes

¹ À cet effet, voir l'article du Soleil du 28 novembre 2013, intitulé « L'autoroute Robert-Bourassa bloquée par... les autos ! » : « Le volume de voitures est beaucoup plus grand qu'avant les travaux » de mise à niveau de l'échangeur Charest-Robert-Bourassa, a fait remarquer hier le nouveau président du Réseau de transport de la Capitale (RTC), Rémy Normand (...). Le méga chantier a débuté en 2009 pour se terminer la semaine dernière. Au cours de ces quatre années, la construction domiciliaire s'est poursuivie dans le secteur nord de Robert-Bourassa, qui a vu sa population augmenter parallèlement. » <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201311/28/01-4715351-lautoroute-robert-bourassa-bloquee-par-les-autos.php>

dont elles disposent pour se faire entendre en matière d'évaluation environnementale, nous souhaitons obtenir un engagement formel du ministère des Transports sur son intention de se conformer au décret 407-2005 qui découle des recommandations du BAPE. En ce sens, nous demandons au ministre de ne pas permettre aux voitures transportant seulement deux personnes d'utiliser la voie réservée au transport collectif.

En espérant recevoir des nouvelles positives dans ce dossier le plus tôt possible, nous vous assurons, Monsieur le Ministre, de tout notre soutien dans vos efforts pour améliorer le transport collectif au Québec.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations les plus distinguées,



Christian Savard, directeur général
Vivre en Ville



Alain Brunel, directeur climat-énergie
Association Québécoise de Lutte contre la
Pollution Atmosphérique



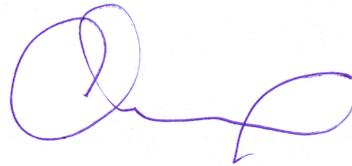
Alexandre Turgeon, directeur général
Conseil régional de l'environnement de la
région de la Capitale nationale



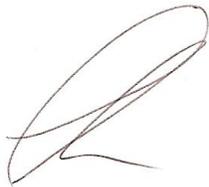
Steven Guilbeault, cofondateur et coordonateur
général adjoint
Équiterre



Karel Mayrand, directeur pour le Québec
Fondation David Suzuki



Christian Simard, directeur général
Nature Québec



Philippe Bourke, directeur général
Regroupement national des conseils régionaux
de l'environnement



Étienne Grandmont, directeur général
Accès transports viables

C.C. : Monsieur David Heurtel, Ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques