

Prolongement de l'autoroute du Vallon

Les transports viables négligés

Christian Savard
Coordonnateur



ACCÈS
TRANSPORTS
VIABLES

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

« Construire d'autres routes ne réglera pas le problème »
« Plus on réduit le temps de parcours, plus on incite les gens à prendre l'auto. »

Les Affaires, 22 mai 2004

Plan de la présentation

- **Présentation de *Accès transports viables***
- **Contexte démographique**
- **Transports viables: état de la situation**
 - Dans la ville de Québec
 - Dans la zone d'étude
- **Du Vallon vs planification stratégique**
 - Orientations du MTQ
 - Orientations du MAM
 - Orientations de la Ville de Québec
- **Faiblesse du projet**
 - Gestion de la circulation
 - Développement urbain
 - Transports collectifs et alternatifs
- **Les alternatives?**

Accès transports viables

- **Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain**
 - Ancien CRUTEC
 - Actif depuis 1991
- **Missions**
 - Défense des droits des usagers
 - Promotion des transports viables

Contexte démographique

- **Résultats de l'étude « Le choc démographique »**
 - Vieillissement accéléré de la population
 - Prévisions pour 2021 (2001 comme année de référence)
 - 13 000 habitants seulement
 - 33 000 nouveaux ménages
 - Tendances en 1996 et 2001
 - Phénomène de « retour à la ville », 2,7% La Cité
 - Seul Laurentien fait mieux (Les Rivières 0,8%)

***Dans ce contexte, est-il opportun
d'installer 12 000 personnes au nord
de l'autoroute de la Capitale?***

État du transport viable

▪ Dans la ville de Québec

- Stagnation de l'achalandage
- Baisse importante de la part modale (16% à 10% en 10 ans)
- Augmentation importante de la circulation automobile
- Augmentation importante de la motorisation
- Sous-financement chronique du transport en commun
 - Le RTC ne peut plus faire face aux hausses d'achalandage aux heures de pointe (Le Soleil, 20 février 2004)

Situation difficile, mais il est encore possible de renverser la tendance

État du transport viable

▪ Dans la zone d'étude

- Très faible utilisation du transport en commun malgré la présence de nombreux générateurs d'achalandage
- La marche n'existe pas comme moyen de transport
- Moyenne de 1,6 auto par logis

		Neufchâtel Est		Lebourgneuf		Haute-Ville Ouest	
		Produits	Attirés	Produits	Attirés	Produits	Attirés
Part modale des déplacements (%) (24 heures)	Automobiles	74,8	73,6	88,5	92,3	62,2	64,6
	Autres motorisés	12,2	13,3	6,9	9,5	1,5	1,7
	Transports en commun (TC)	5,7	2,5	3,3	3,3	14,8	16,7
	Non-motorisés (NM)	7,2	10,2	2,6	1,9	21,4	17,2
	Transports viables (TC+NM)	12,9	12,7	5,9	5,2	36,2	33,9
Logis avec (%)	0 auto		3,1		2,4		30,4
	1 auto		47,0		47,8		53,3
	2 autos		39,7		43,2		14,8
	3 autos		7,9		5,1		1,4
	4 autos et plus		2,2		1,4		0,1

Le secteur est un véritable royaume de l'automobile!

Est-ce vraiment opportun de favoriser ce type de développement?

▪ **MTQ** (Plan de transport, 2000)

• **Orientations**

- Assurer la gestion, la consolidation et l'optimisation des réseaux routiers en tenant compte des objectifs d'accessibilité et de mobilité et en assurant le respect de leur intégration à l'environnement, en particulier au tissu urbain.
- Assurer la complémentarité entre les modes de transport en favorisant, entre autres choses, une meilleure harmonisation des réseaux de transport en commun et **en privilégiant les modes de transport autres que l'utilisation individuelle de l'automobile.**

• **Axes d'interventions**

- Gérer la croissance de la demande en transport
 - Consolider et améliorer le transport en commun, **une priorité**
 - Assurer le développement à long terme du transport en commun
 - Améliorer la circulation sur des tronçons d'autoroutes qui présentent des difficultés (voies réservées)
 - Adopter des mesures incitatives pour changer les habitudes de transport des citoyens

- ...

***Malgré ces orientations très claires, le
MTQ a très peu investi dans le
transport en commun depuis 4 ans***

▪ **Affaires municipales** (Orientations gouvernementales, 2002)

• **Orientations en matière d'urbanisation**

- **Consolider le développement urbain existant** (...) et diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les secteurs déjà pourvus d'équipements, d'infrastructures et de services de base en préservant les boisés et les milieux sensibles.
- **Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités** ou de service et **des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieues (collectivités viables).**
- **Consolider** les artères, les boulevards, les zones et les pôles commerciaux existants et assurer leur complémentarité, leur intégration à l'organisation urbaine et leur **accessibilité par transport en commun.**
- **Redynamiser et réhabiliter en priorité les secteurs dévitalisés ou en voie de dévitalisation, notamment les quartiers urbains centraux ou ancestraux, les noyaux villageois, les artères commerciales et les zones industrielles vétustes.**

• **Orientations en matière de transports**

- **Privilégier le développement du transport collectif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile.**
- **Harmoniser les interventions en transport et optimiser l'utilisation des réseaux existants, leur fluidité et leur fonctionnalité, de façon à restreindre les besoins d'implantation de nouvelles infrastructures routières.**

À la lumière de ces orientations, peut-on encore considérer le prolongement de du Vallon comme un projet prioritaire?

▪ **Ville de Québec** (Planification stratégique, en cours)

• **Orientations à long terme**

- Privilégier l'insertion, la restauration, le recyclage et le renforcement des pôles multifonctionnels comme modes de développement
- Amélioration l'offre et augmenter l'achalandage du transport en commun. (p. 21)
- Améliorer le partage de la voie publique entre les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes. (p. 21)

• **Orientations et actions d'ici 2008**

- Mettre en place un réseau structurant de transport en commun et moderniser le système actuel (p. 22)

• **Plan stratégique du Réseau de transport de la capitale**

- Le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec endosse l'objectif du RTC d'augmenter l'achalandage et la part modale du transport en commun

En favorisant la fluidité automobile et le développement en périphérie, le projet hypothèque l'objectif d'amélioration du transport en commun

▪ **Opinion du Bureau sur les changements climatiques**

- Tel qu'élaborée, l'étude d'impact ne contient pas les éléments qui permettent de justifier le projet. Entre autres, l'option de l'amélioration du réseau actuel (option 3) devrait être bonifiée et inclure le développement de services de transport en commun de qualité. (BCC)

- L'étude ne mentionne pas l'impact du projet sur la hausse de véhicules-kilomètres parcourus provoquée par l'établissement de personnes dans des secteurs éloignés des principaux centres d'activités de l'agglomération. (...) La hausse de véhicules-kilomètres parcourus engendre des émissions de polluants urbains générateurs de smog et de gaz à effet de serre. (BCC)

Faiblesses du projet

▪ Gestion de la circulation

• Prolongement de du Vallon: une quasi-autoroute

- Axe de transit
- Géométrie qui favorise les gros volumes de circulation
 - Largeur des voies, 2X2 voies avec terre-plein, vitesse (affichée et pratiquée), voies de refuge, nombre limité d'intersections, etc.
- Débit de circulation comparable à une autoroute
 - DJMA de 42 000 entre Lebourgneuf et Chauveau vs 53 000 sur Henri IV au nord de la Capitale

• Effet induit de la création d'un nouvel axe routier

- Diminution de la congestion et de la pollution à court terme
- Retour de la congestion et augmentation plus grande de la pollution à long terme

• Congestion du réseau autoroutier de la région

- Majorité des autoroutes de la région sont ou seront congestionnées, particulièrement au sud de l'autoroute de la Capitale

***La construction de nouvelles infrastructures
routières pour combattre la congestion est une
solution qui a à maintes reprises montré ses limites***

Faiblesses du projet

▪ Développement urbain

• Contexte démographique

- 13 000 habitants à Québec vs 12 000 nouveaux résidents dans Lebourgneuf
- La population vieillissante désire se rapprocher du centre et des services
- Disponibilité de nombreuses résidences unifamiliales dans la première couronne de banlieue à moyen terme

• Domination de la l'habitation de basse densité

- Difficulté de desserte en transport en commun de ce type de développement
- Empreinte écologique de ce type de développement

• Contraire d'une collectivités viables

- Services de proximité difficilement accessibles à pied
- Boulevard du Vallon peu convivial: il s'agit d'un axe de transit et non de service
 - Intersections peu nombreuses et très larges, peu perméable, effet de coupure, etc.)
- Favorise l'utilisation individuelle de l'automobile

Lebourgneuf aurait pu être un véritable laboratoire de la « banlieue durable »

Faiblesses du projet

▪ **Simon, 10 ans, visite son ami Maxime, son voisin d'en face**

• **Une petite trotte de 500 mètres**

-10 minutes de marche

• **Traverser l'intersection, une véritable aventure**

-8 voies à traverser avec des voitures roulant à 70 Km/h



Convivial du Vallon?

Faiblesses du projet

▪ Transports collectifs et alternatifs

• Solution qui n'a jamais été considérée

- Étude d'impact ne contient aucun scénario évaluant les effets d'une amélioration du service de transport en commun
- La détérioration de la situation du transport en commun est prise pour acquise malgré la volonté des promoteurs d'améliorer la situation

• Absence de planification intégrée

- L'avis du RTC n'a été demandé qu'après le dépôt de l'étude d'impact
- Études sur les opportunités de développement du transport en commun viennent tout juste d'être commandées
- Le transport en commun devra s'adapter au projet au lieu d'adapter le projet au transport en commun

• Projet qui n'améliore pas la situation du transport viable

- Malgré la volonté des promoteurs d'améliorer la situation du transport en commun, le projet ne contient aucun objectif au niveau de son achalandage et de sa part modale

Le prolongement de l'autoroute du Vallon est un projet de 40 M \$ qui amènera la création d'un nouveau quartier de plus de 10 000 habitants. Il est regrettable que le « réflexe » d'aménager en fonction du transport en commun est pratiquement absent de sa planification

Alternatives?

- **Contexte démographique**

- Ce projet est-il une dépense judicieuse dans le contexte démographique de Québec?

- **Solution viable aux problèmes de congestion**

- Développement du transport en commun, notamment l'amélioration du service de navette rapide entre la banlieue et les principaux pôles d'activité
 - Voir le mémoire d'Accès transports viables sur l'avenir du transport en commun dans la région

- **Améliorer l'aménagement de Lebourgneuf?**

- Difficile dans la mesure où d'importants projets de développements résidentiels (principalement de basse densité) sont en cours
 - Méandres, Faubourg Le Raphaël, etc

En définitive, à l'ère de Kyoto, nous croyons que le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon constitue une solution d'une autre époque qui favorise encore l'utilisation individuelle de l'automobile au détriment des transports viables