

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion

6211-06-155

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Réponse à la demande DQ12

Parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au
transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion



24 OCTOBRE
2014



Demande DQ12 Quels sont les critères qui vous ont emmené à mettre en place les mesures de vitesse limite variable et de covoiturage sur l'autoroute Robert-Bourassa à Québec? Quels sont les indicateurs retenus pour évaluer la performance de ces mesures?

Réponse D'une longueur de 7 kilomètres, l'autoroute Robert-Bourassa (A-740) a été mise en service entre 1975 et 1982. Le débit journalier moyen annuel est de 65 000 véhicules.

En 2009, le ministère des Transports a entrepris des travaux majeurs sur cet axe stratégique de la Capitale-Nationale. Ces travaux ont permis l'aménagement d'une troisième voie, dans les secteurs où celle-ci était absente. La continuité de la troisième voie sur l'ensemble du tronçon a permis la création d'une voie réservée au transport en commun.

La voie réservée a été mise en service à l'automne 2013. Elle était alors à l'usage exclusif des autobus et des taxis. Compte tenu du fait que la voie réservée est contiguë aux voies régulières, des préoccupations sur le plan de la sécurité ont mené à établir un protocole d'utilisation pour tous les chauffeurs. Ce protocole demande entre autres aux chauffeurs de maintenir un différentiel de vitesse avec la voie adjacente n'excédant pas 20 km/h.

Les critères analysés, dans le cas de l'autoroute Robert-Bourassa, pour déterminer les usagers admis dans les voies réservées à sa mise en service en novembre 2013 sont les suivants :

Sécurité des usagers

- Caractéristiques géométriques de la route : tracé en plan et profil en long, visibilité à l'arrêt, largeurs des voies et accotements, nombre de bretelles d'entrée et de sortie, etc.
- Manœuvres de changements de voie entre la voie réservée et les autres voies pour chaque type d'utilisateur (autobus, taxis, covoitureurs). Élément important dans le cas de Robert-Bourassa en l'absence de séparation physique entre la voie réservée et les voies adjacentes.
- Différentiel de vitesse appréhendé entre les voies réservées et les voies adjacentes.

Conditions de circulation

- Nombre de véhicules dans l'axe Robert-Bourassa par type : autobus, taxis, covoitureurs (2+ et 3+).
- Conditions de circulation anticipées sur les voies réservées selon divers scénarios d'usagers admis.
- Conditions de circulation anticipées sur les voies régulières.

Fonctionnalité de la voie réservée et de l'autoroute

- Présence du syndrome de la voie vide : selon la littérature, une voie réservée sur l'autoroute est perçue négativement par certains usagers des autres voies lorsqu'un débit de l'ordre de 700 à 1000 véh/h n'est pas atteint
- Possibilité de rejoindre la clientèle admissible pour présenter et faire respecter des consignes de sécurité
- Facilité de compréhension des aménagements (aménagements typiques ou non)
- Possibilité de contrôler efficacement le respect des voies réservées (présence de zone de surveillance pour policiers)
- Performance du transport par autobus selon divers scénarios d'usagers admis
- Intégration de l'axe Robert-Bourassa dans le réseau de transport dans une optique de gestion de la demande et de continuité des itinéraires pour tous les types d'usagers : automobilistes, camionneurs, transports en commun et covoitureurs

Démarrage du projet pilote : 29 septembre 2014

À la suite de demandes des usagers de la route, le Ministère a autorisé l'implantation d'un projet pilote afin de permettre le covoiturage sur la voie réservée. L'objectif principal du projet pilote est d'augmenter le nombre de personnes transportées dans l'axe Robert-Bourassa aux périodes de pointe.

Préalablement à l'implantation du projet pilote, le Ministère a dû effectuer les modifications requises à l'environnement routier afin que le projet se tienne dans les meilleures conditions de sécurité routière, notamment, un système d'affichage des limites de vitesse variables a été développé de façon à ce que les automobilistes empruntant la voie réservée n'aient pas un trop grand différentiel de vitesse avec ceux des voies adjacentes. Les limites de vitesse varient donc en fonction des conditions de circulation.

En plus de limites de vitesse variables, le Ministère a interdit, pour des raisons de sécurité, les changements de voies dans certaines sections de la voie réservée (par marquage) et l'accès à certaines bretelles ou tronçons exclusifs aux autobus.

Critères d'évaluation du projet pilote

Un premier bilan du projet pilote est prévu en mai 2015 à partir des indicateurs suivants :

- la vitesse pratiquée dans les voies réservées et dans les voies régulières;
- le respect de la voie réservée;
- le taux d'occupation;
- les débits de circulation pour chacune des voies;
- les temps de parcours pour tous les types d'usagers, dont les autobus du Réseau de transport de la Capitale;

- les files d'attente;
- les accidents et incidents;
- les comportements des usagers;
- et le nombre de personnes transportées.

Le Ministère pourra compter sur la collaboration notamment de la Sûreté du Québec (nombre de constats d'infraction), des autorités organisatrices de transport (temps de parcours des bus), de la Ville de Québec (caméras de circulation) et du Centre intégré de gestion de la circulation du Ministère (caméras de circulation).

Le succès de ce projet pilote dépendra, en grande partie, du respect des consignes d'utilisation et des règles de sécurité usuelles par l'ensemble des usagers.

