

Communiqué de presse *Pour diffusion immédiate*

Prolongement de l'autoroute du Vallon **Plus à l'automobile, moins au transport en commun !**

Québec, le mercredi 5 mai 2004. Accès transports viables – le Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain – est très inquiet des conséquences du prolongement de l'autoroute du Vallon sur la place du transport en commun dans la région et sur l'augmentation du trafic automobile et de la congestion routière. « Ce projet laisse toute la place à l'automobile, ce qui réduira davantage les déplacements à pied, en transport en commun et à vélo dans le secteur. La qualité de vie des résidents, actuels et futurs, du secteur sera également diminuée, entre autres, à cause de l'augmentation du bruit, de la pollution et de l'insécurité », mentionne Pascal Laliberté, président de l'organisme.

Le ministère des Transports et la Ville de Québec, promoteurs du projet, s'apprêtent à dépenser plus de 37 M \$ dans un projet d'autoroute déguisé en boulevard urbain. La limite de vitesse de 70 km/h, la largeur des voies de circulation et le nombre restreint d'intersections feront de du Vallon le royaume de l'automobile. « Au sens strict, le prolongement de du Vallon n'est pas une autoroute, mais il en a toutes les caractéristiques. Par exemple, l'étude d'impact précise qu'en 2021, 41 900 véhicules emprunteront le prolongement. À titre comparatif, l'autoroute Henri IV accueillera 53 500 véhicules au nord de l'autoroute de la Capitale. Ce sont des débits de circulation semblables à une autoroute avec lesquels devront vivre les résidents du secteur », précise Christian Savard, coordonnateur de l'organisme.

Les promoteurs clament, dans leurs documents d'orientation et de planification officiels, que le transport en commun constitue leur priorité. « Dans les faits, ils vont utiliser leurs ressources budgétaires, déjà rares, dans un projet qui va encore une fois favoriser l'utilisation et la dépendance à l'auto. Le projet prévoit, éventuellement, l'implantation de deux voies réservées sur l'axe prolongé. Selon nous, ces voies réservées sont un leurre. À terme, nous craignons que l'espace réservé pour ces voies serve à ajouter de nouvelles voies de circulation automobile. Ce projet ne contribuera pas à favoriser l'utilisation du transport collectif, poursuit M. Savard.

Avec 5 800 nouveaux logements dans le secteur prévu pour 2021 et avec 1,5 voiture par logement dans les quartiers comme Les Méandres et Le Mesnil, c'est approximativement 8 700 voitures supplémentaires au nord de l'autoroute de la Capitale qui seront ajoutées à terme. L'étude d'impact démontre clairement que tous les axes autoroutiers nord-sud (Henri IV, du Vallon et Laurentienne) du secteur seront, à moyen terme, congestionnés. « Construire du Vallon ne fera que repousser le problème de quelques années et en bout de piste, le problème sera encore plus important. Dans le passé, on a cru régler les problèmes de circulation automobile en construisant des autoroutes. Aujourd'hui, il est facile de constater que cette solution est un échec. Il est temps d'innover et de faire du transport en commun l'outil prioritaire pour développer notre ville. C'est notre santé, notre environnement et notre qualité de vie qui en dépendent ! », conclut M. Laliberté.