

***Déjà incapable de financer les travaux de réfection et les transports collectifs,  
Le MTQ doit cesser d'élargir et d'allonger les autoroutes à coup de milliards de dollars, dit TRANSIT***

**Montréal, le 22 février 2012** – Alors que le gouvernement s'apprête à annoncer les dépenses annuelles dans le réseau routier, TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, demande au ministre des Finances, M. Raymond Bachand, et au ministre des Transports, M. Pierre Moreau, d'investir l'argent des contribuables dans la réfection des routes et le développement des transports collectifs en zone urbaine au lieu de dépenser des milliards de dollars dans le développement, l'élargissement et le prolongement des autoroutes. L'Alliance, qui a rencontré les deux ministres dans le cadre des consultations pré-budgétaires, considère qu'avec ses ressources financières limitées et vu l'état vieillissant et extrêmement préoccupant des réseaux routiers et de transports collectifs ainsi que les enjeux de mobilité urbaine, de santé et d'environnement, le gouvernement doit agir de façon urgente pour diminuer la congestion et faciliter les déplacements.

TRANSIT rappelle que le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) du gouvernement, qui prévoit des investissements de 16,9 milliards de dollars dans le réseau routier et de 2,9 milliards de dollars dans les transports collectifs au cours des 5 prochaines années, sera déficitaire à partir de 2014. De ces sommes, le gouvernement compte consacrer quelque 5,4 milliards de dollars à la construction, l'agrandissement ou au parachèvement de nouvelles routes dans les grands centres urbains du Québec alors qu'il n'a pas les fonds nécessaires pour la réfection des réseaux routiers et la consolidation et le développement des transports collectifs.

En novembre dernier, une demande conjointe de TRANSIT, la Fédération des chambres de commerce du Québec et l'Association pour la santé publique du Québec a été adressée au ministre des Transports, demandant un moratoire sur le développement du réseau routier urbain supérieur.

**Exemples de projets d'élargissement et de prolongement répertoriés par TRANSIT en zone urbaine :**

- Prolongement de l'A 5 (Outaouais)<sup>1</sup>
- Prolongement de l'A-19 (Laval- Mille-Îles)<sup>2</sup>
- Prolongement de l'A-13 entre l'A- 640 et l'A-50 (Laurentides-Lanaudière)<sup>3</sup>
- Élargissement de l'A25 à Terrebonne (Laurentides-Lanaudière)<sup>4</sup>
- Élargissement de l'A-15 entre la route 117 et la A-640 (Laval-Mille-Îles)<sup>5</sup>

<sup>1</sup> [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands\\_projets/trouver\\_grand\\_projet/prolongement\\_a5#cout](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/prolongement_a5#cout)

<sup>2</sup> <http://www.nordinfo.com/Actualites/2010-06-23/article-1409508/L%26rsquo%3Bautoroute-19-rejoindra-l%26rsquo%3Bautoroute-640-a-la-hauteur-de-Bois-des-Filion/1>

<sup>3</sup> [http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2008/11/07/006-autoroute-13-prolongement\\_n.shtml](http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2008/11/07/006-autoroute-13-prolongement_n.shtml)

<sup>4</sup> <http://fr.canoe.ca/infos/quebeccanada/archives/2011/12/20111209-230607.html>

<sup>5</sup> <http://fr.canoe.ca/infos/quebeccanada/archives/2012/01/20120119-061100.html>

- Élargissement de l'A-Henri-IV entre l'A- Charest et l'A- Félix-Leclerc (Capitale-Nationale)<sup>6</sup>
- Élargissement de l'A20 à Lévis (Chaudière-Appalaches)<sup>7</sup>
- Prolongement A-20 dans Vaudreuil-Soulanges (Montérégie)<sup>8</sup>
- Élargissement de l'A-640 entre l'A-13 et l'A-15 vers l'est (Laurentides-Lanaudière)<sup>9</sup>
- Prolongement de l'A-440 à Laval (Laval-Mille-îles)<sup>10</sup>
- Élargissement de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-20 (Montérégie)<sup>11</sup>
- Élargissement de l'A-10 entre le blv Taschereau et l'A-30 (Montérégie)<sup>12</sup>
- Élargissement de l'A-10 entre le blv Milan et la rivière Richelieu (Montérégie)<sup>13</sup>

« Des projets complètement déraisonnés, tant du point de vue des finances publiques, que de la mobilité urbaine ou de la dépendance à l'automobile, il y en a plein. En 2012, l'augmentation de l'offre routière en zone urbaine tient du gaspillage et est économiquement néfaste pour le Québec », avance Karel Mayrand, directeur général pour le Québec de la Fondation David Suzuki. « Les déplacements en transport automobile coûtent trois fois plus cher que les déplacements en transports collectifs et 85 % du budget transport des familles est consacré à la voiture. De plus, chaque dollar investi en transport collectif génère 2,8 fois plus d'emplois au Québec que le développement routier. »

Dans la région de Québec, Catherine Boisclair, présidente d'Accès Transports Viables, affirme que « le ministre devrait avoir le courage de dire que le chantier d'Henri-IV ne servira qu'à la réfection et non à l'élargissement des voies et qu'il n'y aura pas d'augmentation de la capacité à la tête des ponts, ni sur l'autoroute 20 à Lévis ». Elle constate que la congestion qui sévit dans la région est ponctuelle, soit presque exclusivement aux heures de pointe, il y a donc lieu d'investir dans les transports collectifs plutôt que d'élargir des autoroutes, une mesure beaucoup trop coûteuse qui va à l'encontre de la mobilité durable.

Dans la région montréalaise, les projets de développement sont tout aussi nombreux. Pour Luc Rabouin, directeur du Centre d'écologie urbaine de Montréal, « il serait beaucoup plus profitable d'investir les 320 millions prévus pour le prolongement de l'A-19 vers la Rive-Nord pour offrir de nouvelles dessertes en

<sup>6</sup> [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil/salle\\_presse#investissements\\_2011-2012](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil/salle_presse#investissements_2011-2012), <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201103/23/01-4382555-elargir-henri-iv-coutera-400-millions-.php>

<sup>7</sup> [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/chaudiere/rap\\_etude\\_circ\\_ponts\\_levis200908.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/chaudiere/rap_etude_circ_ponts_levis200908.pdf), <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/200906/29/01-880012-autoroute-20-sur-la-rive-sud-une-autre-voie-serait-necessaire.php>, <http://www.cfm-fm.com/Elargissement-de-l-autoroute-20-a-Levis-2711083.html>

<sup>8</sup> [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands\\_projets/trouver\\_grand\\_projet/autoroute\\_20\\_parachevement\\_dans\\_vaudreuil\\_soulanges](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/autoroute_20_parachevement_dans_vaudreuil_soulanges)

<sup>9</sup> Schéma d'aménagement de Ste-Thérèse de Blainville

<sup>10</sup> SAD MRC Laval

<sup>11</sup> <http://www.rivesudexpress.ca/Actualites/Nouvelles/2011-10-22/article-2783370/La-Chambre-de-commerce-de-la-Rive-Sud-souhaite-l-26rsquo-3Belargissement-du-boulevard-Taschereau/1>

<sup>12</sup>

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans\\_transport/montreal\\_plan\\_gestion\\_d\\_eplacements](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/montreal_plan_gestion_d_eplacements)

<sup>13</sup>

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans\\_transport/montreal\\_plan\\_gestion\\_d\\_eplacements](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/montreal_plan_gestion_d_eplacements)

transports collectifs, efficaces, non seulement pour Bois-des-Filion, mais aussi pour plusieurs municipalités qui en ont grandement besoin dans ce secteur. »

« Et c'est sans parler des centaines de millions liés aux potentiels élargissements de l'autoroute 15, de la 25, de la 10 et même de la 30! » ajoute Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal. « S'il veut vraiment aider les citoyens qui sont pris dans la congestion aux heures de pointe et qui n'ont pas de plan B pour se déplacer, le MTQ doit s'attaquer au développement des transports collectifs, pas dans la multiplication des chantiers routiers » conclut-elle.

Cette demande s'ajoute à une série de recommandations dont TRANSIT a fait état depuis sa création en août 2011 pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transport à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020. L'Alliance a déjà recommandé l'ajout d'une série de mesures de mitigation supplémentaires pour la région montréalaise, un moratoire sur le développement des infrastructures routières dans les régions urbaines au profit de la réfection des routes et des transports collectifs, le prolongement et l'augmentation du financement de la politique québécoise sur le transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs au Québec.

-30-

### **À propos de TRANSIT**

Dans le contexte actuel de crise des infrastructures de transports, TRANSIT se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transports durables au Québec. Sa mission est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Plus de quarante organisations réparties sur tout le territoire du Québec sont membres de TRANSIT, qui compte également sur le soutien d'un comité d'experts en matière de transports et d'urbanisme. Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications : [www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org).

### **Renseignements :**

Philippe Cousineau-Morin

514.799.1906