

Consultation sur l'avenir du transport en commun à Québec
Commission sur le transport, la circulation et le stationnement

**Les transports collectifs et alternatifs,
pierres angulaires d'une collectivité viable**
Agir et planifier maintenant pour notre qualité de vie

Mémoire présenté par



Février 2004

AVANT-PROPOS

Recherche et rédaction

Pascal Laliberté, chargé de projets, Vivre en Ville

Jérôme Vaillancourt, directeur général, Vivre en Ville

Collaboration

Christian Savard, coordonnateur, Accès transports viables

Table des matières

Présentation de l'organisme.....	4
Sommaire.....	5
1. Problématique	6
1.1 Les limites de l'auto-solo	6
2. Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable.....	6
2.1 Définitions du transport viable.....	6
2.2 Définition d'une collectivité viable	8
2.3 Aspects économiques	8
2.4 Aspects sociaux.....	9
2.5 Aspects environnementaux	11
2.6 Aménagement, planification et développement du territoire	11
3. Aménager et développer la ville en fonction des transports collectifs et alternatifs : l'exemple du tramway.....	13
3.1 Application pour Québec.....	13
3.1.1 <i>Un plan de gestion des déplacements d'abord, un tram ensuite.....</i>	<i>13</i>
3.1.2 <i>Le tram, colonne vertébrale du PGD.....</i>	<i>15</i>
3.2 <i>Transit-oriented development (TOD) et logement sans voiture (car-free housing)</i>	<i>16</i>
3.3 Des exemples inspirants	18
3.3.1 <i>Portland (Oregon).....</i>	<i>18</i>
3.3.2 <i>Strasbourg (France).....</i>	<i>20</i>
3.3.3 <i>Freiburg (Allemagne)</i>	<i>22</i>
4. Mieux financer et mieux gérer les transports collectifs, des pistes de solutions	24
4.1 Financement public	26
4.1.1 <i>Gouvernement du Canada.....</i>	<i>26</i>
4.1.2 <i>Gouvernement du Québec.....</i>	<i>27</i>
4.2 Financement privé.....	28
4.2.1 <i>Automobilistes</i>	<i>28</i>
4.2.2 <i>Entreprises.....</i>	<i>28</i>
4.3 Sources de revenus	29
4.3.1 <i>Outils économiques et fiscaux.....</i>	<i>29</i>
4.4 Autres outils, mesures, politiques, interventions.....	32
4.5 Autres considérations.....	32
4.5.1 <i>Une gouvernance régionale et dépolitisée.....</i>	<i>32</i>
4.5.2 <i>Les partenariats public-privé : une solution qu'il faut mieux analyser.....</i>	<i>33</i>
Conclusion.....	34
Bibliographie.....	35

Présentation de l'organisme

Vivre en Ville, le Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des intervenants québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique de la population. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport collectifs et alternatifs, par l'application de mesures en efficacité énergétique, par le renouveau de la fiscalité urbaine, par la redéfinition du cadre d'aménagement des collectivités cherchant à favoriser la mixité des personnes, la création de milieux de vie diversifiés et de qualité, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois événements importants. Le Colloque international *Vers des collectivités viables*, qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples inspirants en matière de développement viable des agglomérations. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec également en novembre 1999, et l'autre, nommé *Des villes habitables pour tous*, tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir certaines de nos pratiques de planification et d'aménagement.

Depuis près de deux ans, Vivre en Ville élabore une trousse éducative sur les collectivités viables faisant état des meilleures pratiques et se composant d'un guide, de deux documentaires et d'un cédérom. Cet outil est destiné aux décideurs, professionnels, étudiants et citoyen(ne)s. L'organisme a mis de l'avant Vélo-Ville, un projet novateur de vélos en libre-service. Vivre en Ville a débuté, il y a deux ans, une campagne de sensibilisation à la qualité de l'air. Deux outils d'éducation ont été produits, soient *Génie en air* et *Calend'AIR*. Vivre en Ville est également le mandataire de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec dans la prestation du programme d'efficacité énergétique pour les ménages à revenus modestes de la région de Québec. L'organisme est aussi associé à plusieurs projets et activités avec d'autres partenaires régionaux et nationaux qui ont à cœur le développement durable des collectivités.

Vivre en Ville regroupe plus de 300 membres corporatifs et individuels à travers le Québec.

Sommaire

Les problèmes environnementaux et socio-économiques reliés au domaine du transport justifient un accroissement de l'offre de modes de transport collectifs et alternatifs (TCA) pour permettre aux citoyen(ne)s de la région de Québec de choisir des modes plus durables que l'auto-solo lors de leurs déplacements. Cette augmentation de l'offre va de pair avec une augmentation du financement de ces modes.

Les TCA sont des investissements et sont rentables pour une ville, pour tous les gains en termes sociaux, économiques et environnementaux qu'ils entraînent. Ils contribuent à rendre une collectivité plus viable. Les TCA sont sans aucun doute les meilleurs outils de développement et de renforcement du territoire lorsque pensés en fonction de ceux-ci. Les TCA ont des impacts positifs sur le milieu en termes d'aménagement du territoire. Ils favorisent une moins grande consommation des terres par une meilleure utilisation du sol, une plus grande mixité des fonctions, une plus grande densité et le développement de secteur déjà viabilisé, ce qui représente également moins d'investissements à long terme et une meilleure rentabilité.

Vivre en Ville est d'accord avec un projet de tramway. Mais selon nous, celui-ci doit faire partie d'un plan de gestion des déplacements visant la réduction des déplacements automobiles, non seulement pour la Ville de Québec, mais à l'échelle métropolitaine. Il faut voir le tramway comme l'élément central d'un plan de gestion des déplacements cohérent et durable. Ce plan doit favoriser un rééquilibrage des modes de transport et, par le fait même, une plus grande utilisation des transports alternatifs à l'automobile. Une redistribution de l'espace urbain doit se faire, ce qui équivaut à enlever de l'espace à la voiture pour en donner aux autobus (ou tram), aux piétons et aux cyclistes. L'efficacité et la cohérence de tout le réseau en dépendent, donc sa rentabilité.

En ce qui concerne le financement, la contribution des utilisateurs ne peut pas être augmentée car elle a atteint un niveau déjà élevé. Un nouveau cadre de financement ne doit pas permettre à la Ville de Québec de se retirer du financement des TCA. Les sommes prévues pour les infrastructures (auto)routières doivent plutôt être investies dans les transports collectifs et alternatifs. Les gouvernements canadien et québécois doivent augmenter leur financement direct dans le transport en commun. Du côté de la contribution des automobilistes, l'augmentation de la taxe sur les droits d'immatriculation, la taxe sur l'essence et la taxe sur le stationnement doivent être envisagées. La diversification des sources de revenus contribue à augmenter la fiabilité des revenus des sociétés de transports et à l'acceptabilité sociale de certaines mesures. Il faut privilégier un cocktail de mesures pour maximiser les effets de synergie.

De plus, la gestion et la planification du transport en commun dans la Communauté métropolitaine de Québec doivent être régionalisées et dépolitisées.

La Ville de Québec doit prendre le virage du transport et de l'aménagement viables et se donner les moyens pour y arriver, dans le but de diminuer la dépendance à l'automobile des Québécois et de faire de Québec une ville exemplaire en termes de développement durable.

1. Problématique

1.1 Les limites de l'auto-solo

Depuis les cinquante dernières années, la plupart des sociétés occidentales ont misé sur la voiture comme principal mode de déplacement. La forme des collectivités et la condition humaine en ont d'ailleurs été fortement marquées, ce choix entraînant ou favorisant plusieurs problèmes tels que l'étalement urbain, la construction coûteuse de nombreuses autoroutes et de stationnements, la pollution, le bruit, une plus grande dépendance à l'automobile, l'iniquité sociale et économique au niveau des modes de déplacement, l'utilisation inefficace des ressources, la hausse des maladies cardio-vasculaires et pulmonaires, des accidents et des décès, etc.

Au Québec, le secteur des transports, automobile en tête, est responsable de près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) responsables du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Et c'est sans compter tous les autres polluants atmosphériques et les pollutions visuelle et sonore « produites » par l'utilisation massive de l'auto-solo. Ces différentes formes de pollution ont de lourds impacts sur les écosystèmes et les établissements humains, tant en termes environnementaux que socio-économiques.

Ces problèmes justifient un accroissement de l'offre de modes de transport collectifs et alternatifs pour permettre aux citoyen(ne)s de choisir des modes plus durables que l'auto-solo lors de leurs déplacements. Cette augmentation de l'offre va de pair avec une augmentation du financement de ces modes. Autrement dit, un rééquilibrage des modes (moins d'espace, de financement et d'infrastructures pour l'automobile et plus pour les piétons, le transport en commun et les autres transports collectifs, les vélos) doit être accompagné d'un rééquilibrage du financement.

Le transport en commun est une priorité dans la région de Québec depuis la fin des années 1960, du moins dans les documents officiels. Cependant, les interventions concrètes dans ce domaine sont demeurées des vœux pieux. La parole est rarement jointe aux gestes. Si bien que les demandes en service de transports collectifs et alternatifs dépassent les capacités offertes par les infrastructures.

2. Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable

2.1 Définitions du transport viable

Dans le cadre du présent mémoire, nous proposons une définition plus large et plus complète que celle des traditionnels transports en commun (TC), celle de transport viable, composés de tous les modes de transports collectifs et alternatifs (TCA) à l'auto-solo. D'une part, on retrouve les modes motorisés de transport en commun (ou collectif), comme le bus, le métro, le système léger

sur rail (SLR), le tramway, le train, le véhicule partagé (en covoiturage ou en propriété), les taxis, les taxibus. D'autre part, on retrouve les modes de transport alternatifs, appelés aussi transports actifs parce que leur utilisation nécessite un effort physique, comme la marche, le vélo et même les patins à roues alignées, la planche à roulettes, la trottinette.

Le *Centre pour un transport durable* définit le transport viable comme suit :

« Le transport durable s'entend d'un système qui 1) permet aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière consistante et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, sous le signe de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci ; 2) est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport et appuie une économie dynamique ; 3) limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de la planète à les absorber ; 4) réduit au minimum la consommation des ressources non-renouvelables, réutilise et recycle ses composantes et réduit au minimum le bruit et l'utilisation des terrains » (Centre pour un transport durable, 1997, p. 1).

Autrement dit, un transport viable doit combiner efficacité économique et énergétique, équité sociale et protection de l'environnement. Pour être efficace, équitable et écologique, un réseau de TCA doit remplir les conditions suivantes (Vuchic, 1999, p. 254, traduction de l'auteur) :

- Fournir un service à toutes les zones ou régions où il y a un besoin en transport ;
- Être accessible à tous les groupes de la population, indépendamment de l'âge, du statut socio-économique et des problèmes de mobilité ;
- Fournir un accès local aux terminaux de transports de longues distances (gare d'autobus et de train, aéroport) ;
- Satisfaire la demande des déplacements, en particulier dans les zones où se concentrent les activités socio-économiques et culturelles ;
- Donner un rendement satisfaisant (vitesse, sécurité, fiabilité, confort) ;
- Occasionner des coûts raisonnables et une tarification convenable ;
- Fournir les facilités et les services qui sont intégrés à un environnement urbain pensé en fonction de l'être humain qui tient compte des besoins en logements, en bureaux et en commerces, du patrimoine, de l'esthétique du cadre bâti, de la vie de quartier, etc. ;
- Stimuler la création de développements urbains et d'une forme urbaine séduisante ;
- Avoir de faibles effets négatifs et réduire les externalités sur le milieu.

De plus, un transport qui se veut viable se doit d'intégrer tous les aspects qu'il influence et ceux qui l'influencent. C'est pourquoi le transport doit être analysé, planifié et « appliqué » d'une manière globale et intégrée, comme faisant partie d'un tout. De plus, il faut intervenir tant en amont qu'en aval du déplacement pour tenter de faire d'un cercle vicieux un cercle vertueux. En ce sens, une stratégie de transport complète qui s'attarde à tous ces aspects s'impose pour une collectivité qui veut tendre vers la durabilité.

2.2 Définition d'une collectivité viable

Le concept de collectivités viables est une transposition du concept de développement durable appliqué à l'aménagement du territoire. Une collectivité viable cherche à allier vitalité socioéconomique, qualité de vie, démocratie locale et respect de l'environnement tout en tendant vers une structure territoriale plus cohérente à toutes les échelles.

Pour être viable, une collectivité doit veiller à l'amélioration des milieux de vie et à un aménagement du territoire qui reposent sur :

- le maintien d'une équité sociale et l'implication de la population ;
- la mixité et la proximité des services, des activités ;
- le recours à des modes de transport viables ;
- la diversification et l'accessibilité à un habitat de qualité ;
- la réduction des stress en milieu urbain ;
- l'amélioration de la sécurité et de la qualité des espaces publics et verts ;
- la préservation et la valorisation du patrimoine culturel et naturel ;
- la conservation des ressources (eau, air, sol, sources d'énergies) ;
- l'optimisation des investissements publics et une fiscalité incitative ;
- une gestion sensée du territoire pour un développement cohérent et évolutif.

Les transports collectifs et alternatifs permettent de tendre vers l'atteinte de tous ces objectifs.

2.3 Aspects économiques

La dépendance à l'automobile dissimule des coûts socio-économiques très importants. La motorisation de plus en plus grande des ménages canadiens est onéreuse, tant au niveau individuel que collectif. Selon l'Association canadienne des automobilistes (CAA), une voiture de type sous-compacte qui roule 20 000 km par année coûte environ 10 000 \$ à son propriétaire. De plus, les estimations et les études indiquent que les automobilistes paient seulement entre 60 % et 70 % du coût de l'infrastructure des transports, l'autre partie des coûts étant reléguée à la collectivité.

Il s'agit donc d'un mode de transport socialement inéquitable, qui n'est pas à la portée de tous. En mettant l'emphase uniquement sur l'automobile et ses infrastructures, nous appauvrissons les ménages les plus pauvres en les rendant plus dépendants de l'automobile.

De même, en achetant des voitures et du carburant ailleurs, nous faisons collectivement « sortir » des frontières du Québec plus de 20 milliards de dollars par année. En effet, sur les 47,5 milliards de dollars de la dépense automobile globale au Québec pour l'année 2002, 21,4 milliards de dollars, soit 45 %, furent dépensés hors-frontière (Bergeron, 2003, p. xii).

La congestion routière a coûté 500 millions à Montréal en 1997 (Les conseillers ADEC, 1997). On peut donc évaluer approximativement une somme de 50 millions pour Québec, qui génère environ 10 % des déplacements calculés dans la métropole et dont les problèmes liés au trafic dense y sont plus importants.

Contrairement à l'automobile, les transports collectifs stimulent l'économie, offrent une plus grande mobilité de la main d'œuvre, offrent une plus grande mobilité personnelle et offrent des avantages pour la santé publique et la sécurité (ACTU, 2001E, p.1). De plus, ils permettent de limiter l'utilisation du réseau routier et d'augmenter sa durée de vie, ce qui diminue les dépenses dans le maintien des infrastructures. Il faut également mentionner que les gains environnementaux et sociaux liés aux transports collectifs et alternatifs se répercutent en gains économiques. Ceci nécessite une certaine cohérence dans les choix d'investissement, comme nous allons le voir dans la section sur le financement.

Dans le secteur des transports publics, « 95 % de l'activités économique et des emplois sont créés au Québec » (Bergeron, 2003, p. 47). De plus, plusieurs chercheurs, dont Bergeron, ont évalué l'impact économique positif d'un investissement en transport collectif : « Une dépense de 1 M \$ dans l'automobile crée [...] 5,5 emplois au Québec, contre 11,4 si cette même dépense est faite dans le TC. Sous l'angle de l'emploi, l'intérêt d'investir dans le TC plutôt que dans l'automobile paraît évident » (Ibid.).

2.4 Aspects sociaux

Comme nous venons de le constater, l'automobile est un mode de transport socialement inéquitable. Les TCA offre cependant mobilité et accessibilité pour tous, y compris les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les handicapés et les immigrants. La présence ou non de TCA influe sur les choix de localisation des ménages et, de plus en plus, des entreprises, sur le mode de vie, sur la recherche d'emploi.

Le transport en général et le transport en commun en particulier exercent une influence considérable sur trois des neuf déterminants clés de la santé recensés par Santé Canada : le milieu physique, les habitudes de santé de chacun et la situation sociale (le revenu). Les facteurs constitutifs de ces déterminants qui se rapportent le plus directement au transport sont la qualité de l'air, le changement climatique, la sécurité, l'activité physique et l'équité (ACTU, 2001B, p.1).

Des études démontrent que jusqu'à 8 % de toutes les morts non-violentes au Canada sont liées à la pollution atmosphérique, dont l'utilisation de l'automobile est en grande partie responsable. Près de 2000 décès prématurés par années en Ontario équivalent à 10 milliards de dollars (ACTU, 2001B, p.1). Les transports collectifs permettent au Canada d'économiser entre 5 et 6 milliards de dollars en coûts sociaux, ce qui dépassent nettement l'investissements net actuel de 2,1 milliards des gouvernements provinciaux et locaux en santé (ACTU, 2001A, p. 4).

Pour le même déplacement, le passager d'une automobile court 20 fois plus de risque d'accident mortel que le passager d'un véhicule de transport en commun (ACTU, 2001B, p.3).

De plus, l'effet de coupure causé par les infrastructures routières importantes peut s'avérer très néfaste pour l'être humain :

« Il a été démontré qu'un trafic routier très intense pouvait perturber la vie d'une communauté. Dans un travail de recherche bien documenté réalisé en 1972 aux États-Unis, Appleyard et Lintell ont démontré que l'accroissement des volumes de trafic allait de pair avec une diminution des contacts sociaux dans les rues. Là où le trafic a engendré un effet de coupure au sein d'une communauté, celui-ci inhibe la vie quotidienne des riverains et des piétons, et pose des problèmes particuliers pour les personnes âgées, les jeunes enfants et leurs mères qui les accompagnent. Il semble également que l'effet de coupure puisse influencer le choix du mode de déplacement car l'impression de barrière qui se dégage d'une route, amène les riverains à estimer qu'ils ne sont plus en sécurité lorsqu'ils font de la marche à pied ou de la bicyclette (The Institution of Highways and Transportation, 1997). De plus, la difficulté de franchir certaines routes très fréquentées peut entraver l'accès à divers équipements ou services essentiels comme les commerces, les services de santé, les aires de détente ou les parcs publics (Public Health Alliance, 1991). Consacré aux effets du transport sur la santé, ce dernier rapport montre que l'absence d'assistance et de contacts sociaux peut, à la longue, provoquer des problèmes psychiatriques et être à l'origine de tendances suicidaires » (www.eltis.org/en/conceptc.htm, consulté le 20 mai 2003).

Les impacts sociaux positifs des TCA sont reconnus et dans cette perspective, certaines sociétés de transport ont mis en place des mesures avantageuses pour les clientèles à faible revenu (ACTU, 2001F, p. 3).

- Regina Transit remet des billets et des laissez-passer à des organismes sociaux, qui les distribuent à des clients dans le besoin ;
- OC Transpo (Ottawa) offre un rabais de 20 % sur les titres de transport à un organisme social, qui les distribue aux participants du programme Ontario au travail ;
- Le ministère des Ressources humaines de la Colombie-Britannique offre une subvention de 45 \$ à 50 000 aînés et personnes handicapées qui reçoivent de l'aide sociale gouvernementale, pour l'achat d'un laissez-passer annuel.

Une tarification de l'utilisation du transport en commun en fonction de l'heure est également une mesure à considérer, surtout avec la venue de la perception électronique. Un tarif réduit pourrait, par exemple, être en vigueur entre 10h et 15h.

2.5 Aspects environnementaux

Pour leur part, les divers polluants provenant de la fabrication, de l'utilisation et de la mise au rancart de l'automobile et de ses composantes occasionnent également des coûts environnementaux majeurs. Ceux-ci sont liés à la hausse des coûts de soins de santé, à l'augmentation des hospitalisations pour les maladies cardio-vasculaires et pulmonaires comme l'asthme, particulièrement chez les personnes plus à risque comme les jeunes et les personnes âgées, aux accidents, aux décès, etc. En 2002, pas moins de 5 alertes au smog (smog prévu) ont été signalées dans la région de Québec et le smog a sévi pendant 3 jours (smog observé). De plus, la pollution sonore augmente le stress et ses impacts chez les populations plus vulnérables ou celles demeurant à proximité d'axes routiers importants.

Dans la région de la Capitale-nationale, le transport, automobile en tête, contribue pour environ 74 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), 86 % des émissions d'oxydes d'azote (NOX), 24 % des émissions de dioxyde de soufre (SO₂), 34 % des émissions de composés organiques volatils (COV) et 22 % des émissions de particules en suspension totales (PST) (MENV, Inventaire des émissions de polluants atmosphériques dans l'agglomération de la Capitale-Nationale pour l'année 2000. Document de travail). On évalue à environ 1 million de tonnes les émissions de GES du parc automobile de la région de Québec (Bureau sur les changements climatiques, MENV).

Finalement, l'utilisation de plus en plus importante de ce mode de transport énergivore et consommant de grande quantité de combustible fossile est responsable de l'émission importante de dioxyde de carbone (CO₂), principal GES, gaz à l'origine du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Les conséquences sociales, économiques et environnementales des perturbations climatiques, bien qu'encore mal connues, seraient très néfastes pour la planète et toutes les formes de vie qui la peuplent.

Pour leur part, les TCA sont plus respectueux de l'environnement. Ils polluent moins et ont un impact positif sur l'aménagement du territoire en diminuant la consommation de sols et en favorisant un développement plus dense et une plus grande mixité entre les fonctions urbaines.

2.6 Aménagement, planification et développement du territoire

Les autorités ont intérêt à développer le territoire en fonction des TCA pour les raisons que nous venons d'énumérer. Les TCA sont sans aucun doute les meilleurs outils de développement et de renforcement du territoire lorsque pensés en fonction de ceux-ci.

Le transport en commun est la meilleure solution pour régler ou diminuer les problèmes de congestion. Pour ce faire, construire des routes est une dépense et non un investissement. Une nouvelle route attire les automobilistes et incite les usagers du transport en commun qui ont la possibilité de se déplacer en voiture à le faire, ce qui ne fait qu'augmenter la circulation routière au lieu de la réduire. Une telle dépense n'aura servi qu'à accentuer le problème que l'on voulait

régler. En effet, plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (Source, Noland et Lem, 2000 ; Hansen et Huang, 1997).

Sur l'aménagement du territoire, cela se traduit par plus d'espaces consommés (rues, autoroutes, stationnements) et par l'étalement urbain. Pour leur part, les TCA ont des impacts positifs sur le milieu en termes d'aménagement du territoire. Ils favorisent une moins grande consommation des terres par une meilleure utilisation du sol, une plus grande mixité des fonctions, une plus grande densité et le développement de secteur déjà viabilisé, ce qui représente également moins d'investissements à long terme et une meilleure rentabilité.

Une étude américaine comparant Portland (Oregon), qui a appliqué une stratégie de développement axée sur les transports viables au début des années 1980, et Atlanta, qui a mis en oeuvre un des plus ambitieux programmes autoroutiers aux États-Unis, démontre que l'option privilégiée par Portland s'est avérée la meilleure à plusieurs égards (voir tableau ci-dessous).

Comparaison des résultats pour deux stratégies de développement
(entre 1985 et 1995)

Indicateurs	Portland	Atlanta
Croissance démographique	+ 26 %	+ 32 %
Création d'emplois	+ 43 %	+ 37 %
Revenu des ménages	+ 72 %	+ 60 %
Revenu du gouvernement	+ 34 %	+ 56 %
Taxes foncières	- 29 %	+ 22 %
Kilométrage parcouru en voiture	+ 2 %	+ 17 %
Nombre d'auto-solistes	- 13 %	+ 15 %
Temps de déplacement (résidence-travail)	- 9 %	+ 1 %
Qualité de l'air (par jours d'alerte au smog)	- 86 %	+ 5 %
Consommation énergétique per capita	- 8 %	+ 11 %
Qualité de vie des quartiers	+ 19 %	- 11 %

Source : Arthur C. Nelson. *Effects of Urban Containment on Housing Prices and Landowner Behavior*. Lincoln Institute of Land Policy, Land Lines, Mai 2000.

En somme, à cause de leurs multiples avantages économiques, sociaux et environnementaux, investir dans les TCA est un choix évident et urgent pour la Ville de Québec.

3. Aménager et développer la ville en fonction des transports collectifs et alternatifs : l'exemple du tramway

Pour Québec, on parle de l'implantation d'un mode lourd de transport collectif depuis le début des années 1970. De plus en plus populaire dans plusieurs pays européens et aux États-Unis, le tramway ou (système léger sur rail, SLR), est un mode de transport moderne dont l'efficacité n'est plus à démontrer. Comme colonne vertébrale d'un plan de gestion des déplacements, il a fait ses preuves dans plusieurs villes à travers le monde, notamment en Europe et aux États-Unis.

3.1 Application pour Québec

3.1.1 Un plan de gestion des déplacements d'abord, un tram ensuite

Vivre en Ville est d'accord avec un projet de tramway. Mais selon nous, celui-ci doit faire partie d'un plan de gestion des déplacements (PGD) visant la réduction des déplacements automobiles, non seulement pour la Ville de Québec, mais à l'échelle métropolitaine. De plus, un tramway prend un certain temps à implanter. À court terme, il n'y a pas de gains. C'est pourquoi il faut dès maintenant mettre de l'avant une stratégie favorisant les TCA et mettre en œuvre des interventions concrètes et significatives.

Il faut voir le tramway comme l'élément central d'un plan de gestion des déplacements cohérent et durable. Ce plan doit favoriser un rééquilibrage des modes de transport et, par le fait même, une plus grande utilisation des transports alternatifs à l'automobile. Une redistribution de l'espace urbain doit se faire, ce qui équivaut à enlever de l'espace à la voiture pour en donner aux autobus (ou tram), aux piétons et aux cyclistes. L'efficacité et la cohérence de tout le réseau en dépendent, donc sa rentabilité.

Dans la plupart des villes où un tramway a été mis en fonction, des plans de gestion des déplacements ambitieux, dont l'objectif principal est la réduction de la place de l'automobile en ville, ont intégré l'implantation de ce mode. Les exemples de Portland, de Strasbourg et de Freiburg sont probants.

Nous pensons que la Ville de Québec doit dans un premier temps se doter d'un PGD favorisant les TCA, pour ensuite aller de l'avant avec un tram, ce dernier étant évidemment pensé en fonction du plan et de ses objectifs.

Voici des actions concrètes qui peuvent être mises en œuvre dans le cadre du plan de gestion des déplacements à l'échelle de la Ville de Québec :

- Moratoire sur les dépenses et les nouvelles infrastructures routières et autoroutières dans la CMQ ;
- Politique tarifaire avantageuse et diversifiée pour tous les types d'utilisateurs ;
- Création de nouveaux axes métrobus avec voies réservées (parcours 87, 60, 7, 12) ;
- Amélioration de la capacité et de l'efficacité des parcours métrobus actuels (autobus à plus grande capacité, circulation en site propre, feux prioritaires, infrastructures d'arrêts conviviales et adaptées au climat pour les utilisateurs) ;
- Implantation de voies réservées sur les boulevards Charest et sur les autoroutes Laurentienne, du Vallon, Dufferin-Montmorency et sur le pont de Québec. À moyen terme, transformation en boulevard urbain avec voies réservées aux bus, taxis et covoitureurs et pistes cyclables en site propre : du boulevard Charest entre l'Autoroute du Vallon et la rue Marie-de-l'Incarnation, de l'autoroute du Vallon entre le boulevard Laurier et le boulevard Lebourgneuf, de l'autoroute Laurentienne entre le centre-ville et la rue Soumande et de l'autoroute Dufferin-Montmorency du centre-ville jusqu'au pont de l'Île d'Orléans et stratégie de redéveloppement et de requalification le long des ces nouveaux boulevards urbains (recréer, redévelopper la ville sur la ville) ;
- Implantation de stationnements incitatifs avec services à proximité (service de garde, dépanneur, etc.) ;
- Amélioration de la desserte intra-quartier ;
- Intégration des services entre la rive-nord et la rive-sud ;
- Création de nœud d'échanges intermodaux ;
- Politique de stationnement qui avantage vraiment le transport en commun (retrait progressif d'espaces, optimisation selon les heures de la journée, tarification) ;
- Révision du règlement municipal régissant le nombre de cases minimales par usages et les montants à verser au Fonds stationnement par cases non-réalisées ;
- Intégration du taxi (taxi collectif, taxi-bus, taxi standard) dans les quartiers moins peuplés et plus éloignés, mais aussi dans la desserte intra-quartier ;
- Implantation de pistes cyclables en sites propres (utilitaires) et en ligne directe entre chaque arrondissement ;
- Installation de supports à vélo sur les autobus ;
- Favoriser l'implantation de commodités à destinations (stationnements, douches, casiers) pour les cyclistes et les marcheurs ;
- Gratuité du funiculaire aux détenteurs de laissez-passer de transport en commun ;
- Création de zones et de rues piétonnes au centre-ville ;
- Élargissements des trottoirs dans les quartiers à fort débit piétonnier
- Révisions des sens uniques, mesures d'atténuation de la circulation et « Zones 30 » dans les quartiers pour éviter la circulation de transit
- Stratégie de communication, de sensibilisation et d'information efficace ;
- Politique d'aménagement du territoire en fonction des transports viables ;
- Mesures fiscales incitatives pour les employeurs qui favorisent l'utilisation des transports viables chez leurs employés ;
- Programme-employeurs obligatoires pour les entreprises de 50 employés et plus et création de centres de gestion de la demande ;
- Mise en place d'un tramway, intégrée dans un plan de gestion de déplacements viables.

3.1.2 Le tram, colonne vertébrale du PGD

Comme nous venons de le mentionner, le tram doit être la colonne vertébrale d'un plan de gestion des déplacements et d'un réseau de transport viable et efficace.

Le tram est d'abord et avant tout un outil symbolique. Il doit être « vendu » avec la même ardeur que le sont les automobiles. Tous les avantages du tram (et des transports collectifs et alternatifs en général) par rapport à tous les inconvénients de l'auto-solo doivent être mis en évidence et faire l'objet d'une vaste campagne de marketing social.

Le tram doit être utilisé ensuite comme un outil de développement urbain. L'objectif ici est de dépasser la simple mise en place d'un nouveau mode de transport. Il faut se servir de la permanence de l'infrastructure, visible dans l'espace, ayant un effet structurant et d'entraînement qui force la revitalisation des bâtiments existants et le développement localisé tout en mettant en œuvre une politique des déplacements favorisant un rééquilibrage des modes de déplacements.

La construction d'un tram nécessite la mise en place d'infrastructures élaborées, plus particulièrement les rails et les quais d'embarquement obligeant ainsi la réorganisation des structures urbaines autour de ces équipements. L'adoption de ce type de transport représente une opportunité unique de réaménagement visant à relever la valeur esthétique et fonctionnelle des quartiers centraux afin de les rendre plus attrayants, tant pour la population locale que pour les visiteurs de passage. Des zones TOD (*transit-oriented development*), ou autres types d'aménagement mélangeant les fonctions résidentielles, commerciales et les services, devront également être implantées le long des lignes du futur SLR et autour des stations et des terminus. Ces zones prendront la forme d'un corridor d'activité le long de la ligne.

Finalement, le tram doit pouvoir transporter efficacement les personnes. C'est pourquoi la ligne devra être en site propre sur toute sa longueur. Des feux de circulation donnant la priorité au tram devront être installés. Les transferts entre l'autobus et le tram doivent être facilités par des terminus intermodaux. De plus, le tram doit permettre l'intermodalité avec le vélo.

Au plan fiscal, de fortes retombées sont à prévoir si l'implantation du tram est orientée en fonction de l'aménagement urbain. Un tram ouvre la voie à la densification et à la réurbanisation des centres urbains. Des gains collectifs importants peuvent alors être comptabilisés : des économies d'échelle en développant dans des zones déjà pourvues en services (rues, aqueducs, égouts, utilités publiques, etc.), une optimisation du transport en commun, la création de milieux de vie en ville, la revitalisation de quartiers, l'amélioration de la qualité de vie, l'accroissement de la valeur fiscale collective, la réduction des risques pour la santé et l'environnement, l'effet d'entraînement pour de nouveaux investissements qui accompagneront ce redéveloppement, etc..

Il faut également impliquer la population, les commerçants, les entreprises et les groupes d'intérêt à chacune des étapes de mise en œuvre du projet, de la planification des lignes jusqu'à la mise en service. C'est un gage de succès.

3.2 Transit-oriented development (TOD) et logement sans voiture (*car-free housing*)

Devant l'interrelation entre transport et aménagement du territoire, pourquoi alors ne pas mettre en place des infrastructures de transports collectifs et alternatifs (peu ou pas polluants) en lien avec l'aménagement du territoire dans le but de faciliter les déplacements en autobus, en tramway, à pied et à vélo, au lieu de construire des infrastructures encourageant l'usage de l'automobile dans le moindre de nos déplacements ? C'est ce qu'on appelle le *transit-oriented development* ou TOD.

Pratiqué depuis plusieurs années un peu partout en Europe, particulièrement en Scandinavie, et de plus en plus populaire aux États-Unis, le TOD vise, comme nous venons de le mentionner, à développer un espace en mettant en place des infrastructures de transports collectifs et alternatifs (desserte exemplaire en transport en commun, pistes cyclables, larges trottoirs, mesures d'atténuation de la circulation) des commerces et des services à proximité accessibles après une petite marche ou une promenade à vélo, tout cela dans le but de favoriser les déplacements avec un mode de transport autre que l'automobile.

Comme le mentionne M. Mike Burton, l'*Executive Officer* du Metro de Portland (Oregon) :

« Les projets contenant ces caractéristiques donnent des patrons de développement très différents du patron qui domine depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le développement typique est basé sur la séparation des fonctions, sur la conservation des fonctions à un niveau de faible densité pour fournir des espaces de stationnement nombreux et bon marché et sur la canalisation des déplacements automobiles selon une classification hiérarchique des rues. Cette combinaison rend difficile l'accès au transport en commun. [...] Dans le cadre du TOD, les arrêts et les stations de transport en commun servent de point de concentration des activités socio-économiques d'un quartier et d'une ville. Les fonctions sont mélangées, avec une plus haute densité autour des arrêts et stations de transport en commun. Des routes directes et des facilités pour une variété de modes de transport (marche, transport en commun, vélo, automobile) sont des normes » (adaptation et traduction libre de l'auteur, tiré des actes du Colloque *Vers des collectivités viables*, Vivre en Ville, 2001, p. 63).

Dans les zones aménagées sur les principes du TOD, la voiture peut être reléguée (selon la volonté de son propriétaire) au simple rôle de véhicule d'appoint, parce que les résidents de ces zones peuvent facilement effectuer leurs déplacements en transport en commun et circuler aisément à pied ou à vélo. L'épicerie, le fleuriste, la bibliothèque, des cafés, des restaurants sont situés près des zones d'habitation. La densité, la proximité et la mixité des fonctions caractérisent ce type d'espace : on mélange le résidentiel, le commercial, l'institutionnel et parfois même

l'industriel. On essaie de recréer des villages urbains semblables à ceux qui existaient avant le règne de l'automobile et centrés sur les modes de transports alternatifs à cette dernière.

Le TOD met l'humain au cœur du développement, et non l'automobile. Il en résulte ainsi un quartier moins pollué et moins bruyant, plus sécuritaire et plus convivial. La multiplication des TOD rend les gains au niveau du quartier palpables au niveau de la ville entière.

Le TOD n'est pas qu'une pratique d'aménagement pour de grands ensembles, il doit aussi s'appliquer dans le contexte de réglementation et de politiques de localisation des équipements majeurs. Par exemple, les projets de logements sociaux et abordables devraient toujours se greffer aux artères principales de transport collectif, évitant ainsi aux futurs locataires l'obligation de posséder un ou deux voitures. Ou encore, les bibliothèques, hôpitaux et centres sociaux auraient intérêt à se localiser près des grands axes de circulation du transport collectif.

Il faut également favoriser la création de Zones 30 (aussi appelés « quartiers tranquilles ») à l'image de ce qui se fait en Europe, dans les quartiers résidentiels, particulièrement dans les quartiers où la circulation de transit est importante, pour les rendre plus sécuritaires et plus conviviaux. De plus, la desserte interne en transport collectif de plusieurs quartiers centraux, notamment Montcalm et Saint-Sauveur, doit être améliorée.

Les avantages d'un territoire dense et multifonctionnel sont abondants :

« Les fortes densités d'habitation dans les villes ou dans certains quartiers peuvent réduire les déplacements en voiture de diverses manières : elles accroissent les possibilités de nouer des contacts ou de poursuivre des activités sans avoir à emprunter un moyen de transport motorisé, elles favorisent le développement des commerces et des services locaux dans la mesure où la clientèle locale peut assurer des recettes suffisantes et, en concentrant la demande de déplacement au niveau local, elles améliorent la rentabilité des transports publics, tout en rendant plus difficile la possession et l'utilisation de la voiture particulière. Elles ont aussi des conséquences financières, puisque toutes choses étant égales par ailleurs, la valeur des immeubles au mètre carré s'accroît quand l'occupation du sol s'intensifie » (CEMT et OCDE, 1995, p. 95).

Une étude réalisée par cinq chercheurs d'ONG étasuniennes oeuvrant dans le domaine du transport, de l'aménagement et de l'environnement, démontre qu'il y a un lien direct entre le « degré » d'utilisation de l'automobile et les propriétés de la ville, comme la densité, la mixité des fonctions, l'accès au transport en commun et la convivialité pour les piétons et les cyclistes. Ces propriétés témoignent de « l'efficacité de la localisation » (*location efficiency*) d'un espace. Et plus efficace est la localisation d'un espace, moins les gens utilisent l'automobile dans cet espace.

L'étude montre que les personnes vivant dans une collectivité multifonctionnelle, dense et mieux située par rapport aux infrastructures de transport viable sont moins dépendantes de la voiture. Ces collectivités sont non seulement caractérisées par les critères cités ci-dessus, mais elles sont

aussi plus viables car elles conservent une meilleure qualité de l'air et de l'eau et offrent plus d'espaces verts (Holtzclaw *et al.*, 2000).

C'est pourquoi l'implantation d'un tram devrait comporter des zones de TOD autour des stations et le long de la ligne. Cela permet ainsi aux résidents des TOD d'utiliser plus facilement le transport en commun, car situés à proximité. Ils peuvent aller faire leurs emplettes sans emprunter leur voiture. Ils peuvent vendre une et même les deux voitures ! Le TOD, lorsque qu'intégré à un mode de transport en commun, permet donc d'augmenter la densité d'un espace urbain (donc, de réduire l'étalement urbain), d'augmenter le taux d'utilisation des transports collectifs et alternatifs et de diminuer les émissions de polluants et les autres nuisances associées à l'utilisation de l'automobile en solitaire.

Et lorsque le TOD est accompagné d'outils fiscaux et économiques (comme le *Location Efficient Mortgage* (hypothèque favorisant une localisation efficiente) ou des éco-taxes), les changements de comportements tant en termes de localisation que de transfert modal de l'auto-solo vers des modes de transport plus viables sont probants. Car en continuant d'investir dans l'étalement urbain par la construction d'autoroute, on ne fait que régler le problème de la congestion qu'à court terme, sans régler les problèmes de pollution et d'étalement urbain à moyen et long termes. Ainsi, les coûts augmentent sans cesse.

En somme, l'implantation d'un mode lourd de transport en commun et de mesures favorisant l'utilisation du vélo ou la marche, le tout évidemment lié l'aménagement du territoire, permet de diminuer grandement les coûts directs et indirects associés à l'usage de l'automobile.

Et pourquoi ne pas mettre de l'avant le *car-free housing* (logement sans voiture), c'est-à-dire des complexes d'habitations où les résidents choisissent volontairement de renoncer à leur(s) voiture(s) (à moins de circonstances exceptionnelles) ? De plus en plus d'endroits en Europe offre ce type de projets (Freiburg, Amsterdam, Berlin, Brême, Édimbourg, Vienne). Ce type d'habitation est situé à proximité du transport en commun, souvent un train ou un tramway. Les rues au centre des logements sont transformées en espace public, où les véhicules motorisés ne sont pas autorisés (sauf les véhicules d'urgence), ou en parc. Des services sont situés à proximité. Un service de partage de véhicule (de type Communauto) permet aux résidents d'utiliser une voiture quand le besoin s'en fait sentir. On pourrait dans un avenir plus ou moins rapproché, voir apparaître ce type de logement en Amérique du Nord.

3.3 Des exemples inspirants

3.3.1 Portland (Oregon)

La région métropolitaine de Portland compte environ 1,5 million d'habitants. « La décentralisation tant de la population que des emplois des années 60 et 70 a conduit à un étalement des banlieues, à une dégradation de l'environnement bâti, à la création de friches urbaines et à des problèmes sociaux, et ce à une large échelle. La forte dépendance à l'égard de la voiture a

aggravé la congestion, le bruit et la pollution. [Grâce à des investissements massifs et à un meilleur aménagement du territoire], [la] tendance à la décentralisation est maintenant stoppée et les transports publics ont été améliorés [...] » (CEMT et OCDE, 1995, p. 245). Un gouvernement régional a été créé dans le but de mieux lutter contre ces problèmes, en particulier au niveau de l'aménagement du territoire.

Les autorités régionales ont opté pour un SLR (le MAX) et ont procédé à un réaménagement du centre-ville visant le rééquilibrage entre les différents modes de transport. « À Portland, le développement du réseau de SLR a été intégré à la stratégie de développement urbain de la ville. Ainsi, les zones autour de certaines stations de SLR ont été privilégiées pour le développement. Cette politique a rapidement porté fruit en favorisant les investissements le long du tracé du SLR. Selon une enquête effectuée auprès des investisseurs, le tracé du SLR a fortement influencé la localisation des projets immobiliers. L'étude a également démontré que plusieurs commerçants situés le long du tracé ont connu une augmentation moyenne de 20 % de leur chiffre d'affaires » (Porlier, 2000, p. 16).

Un aménagement intégré aux TC accompagné d'une revitalisation urbaine a été orchestré dans le but de réduire la dépendance à l'automobile.

« Dans le centre de Portland, des ensembles de logements à forte densité ont été construits afin d'augmenter le nombre d'habitants et des mesures ont été prises pour rendre le quartier plus attrayant et plus agréable pour les piétons [...]. Ces mesures, couplées à une réglementation plus stricte du stationnement et à la gratuité des services de transport public dans le centre-ville, ont fait de la zone centrale un lieu vivant et animé, qui a gagné 30 000 emplois supplémentaires et où 40 % des personnes qui viennent y travailler empruntent les transports en commun. Les projets de construction routière ont été abandonnés au profit de nouvelles lignes de transports publics pour attirer plus de monde dans la zone qu'ils desservent. La politique actuelle [1995] est de ne pas ajouter de nouvelles voies express dans le périmètre de la ville, mais de construire six nouvelles lignes de métro léger [SLR] et un réseau de trolleybus dans la zone centrale » (CEMT et OCDE, 1995, p. 245).

Fait intéressant : les autorités de Portland ont même procédé à la démolition de l'autoroute qui bordait la rivière Willamette et qui traversait le centre-ville pour y construire un grand parc riverain linéaire.

Cette stratégie a donné des résultats concluants. En effet, au centre-ville de Portland où tous les TC sont gratuits, la part modale des TC se chiffre maintenant à 40 %. Elle est par contre au-dessous de 10 % à l'extérieur du centre-ville. Le nombre d'emplois au centre-ville est passé de 50 000 en 1972 à plus de 105 000 en 1998, et ce, malgré le mouvement de décentralisation qui touche la plupart des villes nord-américaines. Malgré une croissance de la population de près de 30 %, le nombre d'auto-solistes et les temps de déplacements ont décliné respectivement de 13 % et de 9 % entre 1985 et 1995.

Des politiques et mesures d'atténuation de la circulation, la création d'espaces publics piétonniers au centre-ville et des politiques de stationnement ont également été mises sur pieds. De plus, une *urban growth boundary* (littéralement une *frontière de croissance urbaine*) de 950 km² fixe la limite du développement urbain.

En somme, « [...] il semble bien qu'un ensemble de mesures d'utilisation du sol et de transport conduisant à rapprocher les lieux d'habitation et les emplois les uns des autres et à les implanter à proximité d'axes de transports publics de très bonne qualité, combiné à l'amélioration des transports publics et à des aménagements facilitant la circulation des piétons et des cyclistes, permette de réduire, ne serait-ce que modestement, l'utilisation de la voiture » (CEMT et OCDE, 1995, p. 246). Ce sont les enseignements qu'on doit tirer de l'exemple de Portland.

3.3.2 Strasbourg (France)

Depuis 1973 et jusqu'à aujourd'hui, le gouvernement français s'investit énormément dans la consolidation des infrastructures de TCA des grandes villes de l'Hexagone. En France, les compagnies de neuf employés et plus payent une taxe qui permet de financer les TC. Les Français ont compris l'importance d'une vision intégrée en transport urbain et en aménagement du territoire.

Grâce à cela, une ville de la taille de Strasbourg (252 000 habitants, 435 000 habitants dans la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS)) a pu développer son réseau de TC. En 1992, devant les problèmes de pollution atmosphérique, de congestion routière, de bruit et autres nuisances causées par l'automobile, les dirigeants de l'époque ont décidé d'adopter un nouveau plan de transport, dont la caractéristique principale était la mise en service d'un SLR accompagné d'un réaménagement urbain.

Le plan de circulation de la ville de Strasbourg s'articule autour de trois objectifs :

1. Redistribuer l'usage de l'espace public en faveur des piétons et non de l'automobile, dans le but de rééquilibrer les différents modes de déplacements ;
2. Redynamiser les TC en augmentant l'offre ;
3. Profiter des réaménagements pour améliorer la qualité de l'environnement et le cadre de vie.

L'atteinte de ces trois objectifs se traduit concrètement par quatre mesures :

1. La mise en place d'un contrôle d'accès régulant très en amont la circulation automobile en direction du centre-ville ;
2. La réduction de la capacité de stationnement de longue durée au centre-ville ;
3. L'aménagement de parcs-relais en périphérie du centre-ville ;
4. La mise en place d'un SLR et d'autobus.

Avant la mise en application du plan de circulation, 74 % des déplacements s'effectuaient en automobile, 11 % en transport public et 15 % en motocyclette. Ce plan, dont le SLR est la

colonne vertébrale, a eu pour effet de revitaliser et de dynamiser le centre-ville ainsi que d'augmenter le taux d'achalandage des TC. « À Strasbourg, la mise en service du SLR a entraîné une augmentation de l'utilisation des transports publics de 30 % en un an. Durant la même période, la circulation automobile dans le centre-ville a chuté de 17 %, passant de 240 000 à 200 000 véhicules par jour. À lui seul, le SLR a attiré plus de 6 % d'anciens automobilistes » (Porlier, 2000, p. 6).

Plus de 3000 places de stationnement ont été aménagées à l'extérieur du centre-ville, dont 1000 places en parcs-relais (stationnements incitatifs) le long de la ligne pour faciliter et inciter le transfert de la voiture au SLR. « [...] [Pour] un tarif modique, les automobilistes peuvent se garer dans des parcs-relais pour une durée illimitée et chaque passager de la voiture a droit à un trajet aller-retour en SLR jusqu'au centre-ville. Selon les statistiques de la ville, 10 % des usagers du SLR utilisent les parcs-relais. Les statistiques démontrent également que 90 % des utilisateurs des parcs-relais complétaient auparavant leur déplacement en automobile et que 97 % d'entre eux n'ont jamais utilisé les transports publics dans le passé » (Porlier, 2000, p. 21).

Ce plan a également permis de procéder à un réaménagement complet du centre-ville le long du tracé du SLR.

« Dans les quartiers traversés, la mise en fonction du SLR a été l'occasion de créer de vastes espaces piétonniers et des places publiques qui ont donné une nouvelle image à la ville. Les aménagements paysagers réalisés le long de la voie du SLR ont tenu compte de l'identité de chaque quartier. La géométrie des routes et des carrefours, l'emplacement et la forme des supports des lignes d'alimentation électrique, le revêtement des quais et des trottoirs, le choix des arbres, l'éclairage et le mobilier urbain ont tous été minutieusement étudiés et intégrés. [...] [Des] œuvres d'artistes [...] ont été intégrées aux stations de SLR [...]. [...] Enfin, une attention particulière a été portée au design du véhicule afin qu'il s'intègre à la ville. Ses formes arrondies, ses teintes métallisées et ses importantes surfaces vitrées, en font un véhicule futuriste véritablement transparent » (Porlier, 1999, p. 57).

Symboliquement, cela a des effets significatifs. Les autorités ont compris l'importance de rendre un système de TC très attrayant et convivial. Le SLR strasbourgeois offre aussi d'autres avantages. C'est un moyen de transport rapide puisqu'il circule en site propre. Fonctionnant à l'électricité, il est peu polluant. Les surfaces vitrées sont très abondantes sur les wagons. La vision panoramique augmente en quelque sorte la relation « intime » avec la ville, en permettant entre autres de profiter du patrimoine architectural urbain le long du tracé mais aussi d'assurer une meilleure intégration du véhicule dans ces espaces historiques. C'est pourquoi les autorités ont choisi le SLR et ont décidé de procéder à une revitalisation du centre-ville le long du parcours. Tout a été fait et pensé pour que l'utilisation du SLR soit une expérience agréable.

Pour toutes ces raisons, le SLR fait la fierté de Strasbourg. La ville est vite devenue une référence en matière de SLR et de réaménagement urbain. Des prolongements de la ligne ont été réalisés et d'autres sont prévus. La mise en service du SLR en site propre et la réorganisation des

parcours d'autobus en fonction de celui-ci, des tarifs de TC abordables et intégrés (l'utilisateur paye une fois son déplacement même s'il change de mode de transport, c'est-à-dire du SLR vers l'autobus ou vice-versa), la limitation des voitures au centre-ville par la baisse de l'offre de stationnement (suppression de 1000 places) et des mesures d'atténuation de la circulation (*traffic calming*) expliquent le succès de ce plan de déplacement.

Ce qu'il faut retenir de Strasbourg, c'est un aménagement intégré aux TC, la revitalisation du centre et des TC grâce au système de transport moderne qu'est le SLR, mais surtout, la volonté claire et concrète des autorités de vouloir améliorer la situation.

3.3.3 Freiburg (Allemagne)

La ville de Freiburg, située au sud-ouest de l'Allemagne, compte 250 000 citoyens. Elle fait l'objet d'une série d'initiatives favorisant l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'automobile. Ces initiatives découlent d'une vision globale concernant les transports publics et alternatifs, qui intègre des restrictions concernant l'usage de l'automobile, des mesures y favorisant les piétons et les cyclistes, l'implantation d'un service de transports publics efficace et une densification du développement urbain. Ces éléments ont permis de faire de Freiburg un cas exemplaire concernant les transports viables.

L'approche de Freiburg fut en bonne partie initiée par l'adoption d'un plan de transport global dès 1979 ; ce plan mettait tous les modes de transport sur un pied d'égalité et permettait d'améliorer la mobilité urbaine tout en limitant l'utilisation de la voiture. Il fut mis à jour en 1989 alors que l'idée d'adopter une approche globale dans le développement du transport urbain fut consolidée. La vision modelant le développement du transport urbain a changée : la simple construction d'infrastructures routières a été remplacée par une planification du transport intégrant des considérations environnementales à l'échelle de la ville. Les impacts du transport urbain ont aussi été intégrés dans l'élaboration d'autres politiques publiques dont l'aménagement du territoire, le développement économique et les activités culturelles.

Dès les années 1980, le développement des transports publics a été centré sur deux dimensions clés, soit la qualité de la desserte et une politique tarifaire, tout aussi ambitieuse qu'exemplaire.

Concernant la desserte, une série de conditions ont été pré-établies pour le développement du transport public de façon à assurer sa qualité. C'est ainsi que les services doivent couvrir l'ensemble de la ville, être le plus rapide possible, en plus d'assurer la fiabilité et le confort. Les services doivent aussi être offerts au plus bas prix possible.

Les infrastructures de transport public ont donc été implantées selon ces critères. Le principal élément permettant de répondre à ces exigences prend la forme d'un réseau de tramway sur lequel s'est appuyé le re-développement des transports publics. Ce réseau de tram s'est intégré dans le réseau existant d'autobus, en plus de s'orienter en fonction du développement urbain. Ainsi, l'implantation du SLR a été associée à des projets de re-développement urbain, ce qui s'est

traduit par l'implantation de 4000 logements qui offrent un accès rapide au réseau de tramway à près de 12 000 citoyens. Près de 70 % de la population et 90 % des lieux de travail de la ville sont situés à moins de 600 mètres d'un arrêt de tramway.

Plusieurs infrastructures urbaines sont aussi développées dans l'idée d'optimiser le potentiel du tramway, et le réseau de bus existant est de plus en plus voué à alimenter le tram en facilitant l'accès de ce mode aux personnes qui résident dans des secteurs périphériques. C'est ainsi que le réseau de tramway qui s'étire sur une quarantaine de kilomètres est complété par le réseau de bus qui s'étend sur près de 200 kilomètres. De plus, des stationnements incitatifs ont été implantés en périphérie de la ville de façon à ce que les automobilistes puissent transférer pour le système de transport public.

Le re-développement des transports publics est associé à une politique concernant les tarifs. Celle-ci a mené à l'implantation d'une carte régionale qui permet aux citoyens d'utiliser l'ensemble des différents réseaux de transport public de la région. Cette carte environnementale donne ainsi accès à plus de 2700 kilomètres de routes desservies par transports public, incluant des voies du réseau de chemin de fer de la région qui sont connectées au réseau de transport en commun. De plus, la carte est transférable et donne accès, durant les fins de semaines, à des groupes allant jusqu'à deux adultes et quatre enfants.

Une autre initiative intéressante est l'implantation d'un service d'autobus nocturne associé à des mesures permettant d'améliorer la sécurité des passagers qui prennent l'autobus à des heures tardives. Parmi ces mesures, notons celle qui permet aux chauffeurs de déposer des passagers entre les arrêts si ceux-ci le désirent. La ville a aussi entrepris des campagnes de relation publique concernant le système de transports publics.

En parallèle avec la consolidation du système de transports publics, des mesures ont été implantées pour favoriser les piétons et les cyclistes dans certains quartiers de la ville. La ville est quadrillée par un important réseau de routes et de sentiers cyclables qui s'étend sur plus de 400 kilomètres, et qui est caractérisé par près de 3000 stationnements pour vélos dans les portions centrales de la ville.

Freiburg a un des plus importants réseaux de voies piétonnières en Europe. La vieille ville est caractérisée par trois catégories de voies piétonnières ; un secteur interdit à toute circulation automobile et deux autres où l'accès aux véhicules de livraison à certaines périodes du jour est permis. Certains droits d'accès spéciaux sont aussi émis occasionnellement. C'est ainsi qu'un secteur central de la ville couvrant un demi km² est presque exclusivement réservé aux piétons de même qu'aux cyclistes, et est aussi desservi par le tramway.

Ce type d'initiatives peut provoquer une congestion accrue en périphérie des zones concernées. Pour contrer ce phénomène, la ville a implanté des rues plus étroites et a limité à plusieurs endroits les limites de vitesse à 30 km/h. Une politique sévère en matière de stationnement

interdit aux non-résidents de garer leurs voitures dans certains quartiers centraux. Aux endroits concernés, les coûts de stationnement ont pratiquement doublés. Le nombre de stationnements gratuits au bord des rues a aussi été considérablement réduit, passant de près de 7000 en 1982 à moins de 500 actuellement.

Le système de transports urbains de Freiburg a été financé en bonne partie par le gouvernement du *Länder* de Bade-Wurtemberg ; ce gouvernement a financé 85 % des coûts associés à l'implantation du tramway, un financement qui provient essentiellement de taxes sur l'essence imposées aux automobilistes. Les déficits annuels ont même été épongés, jusqu'en l'an 2000, à l'aide de profits réalisés par le service municipal de l'eau et de l'énergie.

La vision de Freiburg en matière de transports urbains a donné des résultats impressionnants. Entre 1976 et 1991, les déplacements ont augmenté de 30 % mais les déplacements par automobile n'ont progressé que de 1 %. Pour la même période, l'utilisation des transports collectifs a progressé de 53 % et celle du vélo de 96 %. La fréquentation annuelle du réseau de transports publics était, en l'an 2000, de près de 65 millions comparativement à 27 millions en 1984. C'est deux fois plus que Québec, pour une ville qui compte deux fois moins d'habitants...

4. Mieux financer et mieux gérer les transports collectifs, des pistes de solutions

Depuis 1992, suite à la réforme municipale orchestrée par M. Claude Ryan, alors ministre des Affaires municipales du Québec, le transport en commun vit des jours difficiles : diminution de la part modale, hausse des tarifs, hausse des coûts d'exploitation, dépréciation des équipements. Force est de constater que les nouveaux modes de financement imaginés et appliqués à partir de 1992 ont limité l'augmentation de l'offre en TCA, ne permettant pas ainsi de mieux concurrencer l'automobile.

Depuis 1990, la part du gouvernement du Québec dans le financement du transport en commun a diminué de 76 %. Celle des usagers a augmenté de 62 % et celle de la Ville de Québec, de 135 % (Source : Ville de Québec, *Réflexion sur l'avenir du transport en commun à Québec*, p.7).

La contribution des municipalités, récoltée par le biais d'une taxe sur la valeur foncière, et la contribution des utilisateurs ne peuvent pas être augmentées car elles ont atteint un niveau déjà élevé. Les nouvelles sources de financement doivent permettre d'augmenter les revenus des sociétés de transport.

En ce qui concerne la contribution des utilisateurs, il est important de mentionner qu'une hausse des tarifs entraînent des personnes du transport en commun vers l'automobile. Une étude de la Société de transport de Montréal (STM) réalisée en 1996 démontre qu'une hausse des tarifs de 60 % qui ferait passer la carte mensuelle de 45 \$ à 72 \$ générerait 90 millions de dollars de revenus mais ferait chuter l'achalandage d'environ 15 %. « Cette baisse de l'achalandage serait

cependant responsable d'au moins 150 millions de coûts additionnels pour la société montréalaise (www.stm.info/en-bref/fiches/jeu-c.pdf). De même, de nombreuses études indiquent qu'une augmentation des tarifs de 10 % entraîne une diminution de l'achalandage se situant entre 2 et 5 % (Ibid.). Pour ces raisons, les tarifs doivent être gelés.

Au Canada, entre 1992 et 2001, le coût moyen du passage a connu une augmentation de plus de 40 %, alors que le coût de la vie (IPC) a augmenté de moins de 20 % (ACTU, 2001D, p. 3). Les usagers de Québec n'ont pas échappé à cette tendance : entre 1992 et 2004, le titre de transport général adulte a augmenté de 52 %.

Du côté de la contribution des automobilistes, la taxe sur les droits d'immatriculation n'a pas été indexée depuis 1992. Certains secteurs ont même été retirés. En ce qui concerne la taxe sur l'essence, celle-ci n'a jamais vu le jour malgré l'unanimité des conseils municipaux des 26 anciennes villes desservies par le transport en commun dans la grande région de Québec.

Tous ces facteurs ont contribué à un sous-financement du transport en commun, ce qui a comme conséquence de renforcer un cercle vicieux. Car entre la désormais célèbre saucisse fumée d'une marque populaire et le transport en commun, il n'y a qu'un pas... En effet, plus il y a de transport en commun, plus les gens le prennent. Et plus les gens le prennent, plus il y a de transport en commun... Le sous-financement, dont la diminution de l'offre est la conséquence la plus importante, conduit généralement à la situation inverse : moins il y a de transport en commun, moins les gens le prennent. Et moins les gens le prennent, moins il y a de transport en commun...

À Québec, les autobus débordent sur la grande majorité des parcours aux heures de pointes. L'offre n'est pas capable de répondre adéquatement à la demande : il est donc encore plus difficile de faire tourner la roue dans le sens inverse.

La stagnation de l'offre en TCA a conduit à la stagnation de l'achalandage, ce qui donne, entre autres, moins de revenus au RTC venant de la part des usagers. Et les TCA ne sont pas en mesure de concurrencer l'auto-solo. Cela conduit à une augmentation de l'utilisation de l'automobile, à une diminution de l'utilisation des TCA, donc à moins de revenus venant des usagers pour financer une partie des sociétés de transport.

C'est pourquoi nous croyons que le financement des TCA doit être consolidé et augmenté. Cependant, nous sommes conscients que dans un contexte financier difficile pour plusieurs ministères, l'augmentation du financement direct du gouvernement du Québec peut s'avérer une demande irréaliste. Par contre, il est possible de détourner les sommes dépensées pour les déplacements en auto-solo pour les investir dans les TCA : les sommes qui ne seront pas dépensées dans les infrastructures routières et autoroutières seront investies dans les TCA. De plus, il faut aller chercher de nouvelles sources de financement pour renverser la vapeur et rétablir l'équilibre entre les modes de transport.

La création et le maintien d'un fonds d'investissement financé par une taxe dédiée pour le transport en commun, équivalant à celui de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), permettrait de faire lever et de financer des projets d'envergure et d'innovation dans l'agglomération de Québec.

Un nouveau cadre de financement doit générer des revenus supplémentaires. Comme nous allons le voir, les contributeurs gouvernementaux, les automobilistes et les entreprises doivent s'impliquer davantage dans le financement des TCA. La contribution des municipalités doit demeurer la même, et même être augmentée dans la mesure du possible : une augmentation du financement via d'autres sources ne doit pas permettre le désengagement de la municipalité dans le financement. Cependant, la contribution des utilisateurs doit être gelée, les utilisateurs faisant déjà plus que leur part. C'est pourquoi nous n'aborderons pas ce dernier élément comme solution à un meilleur financement des TCA.

Comme nous venons de le mentionner, le financement peut provenir de deux sources : du secteur public (gouvernements du Canada et du Québec) et du secteur privé (automobilistes et entreprises). Quant aux sources de revenus, elles peuvent provenir d'outils économiques et fiscaux comme une augmentation de la taxe sur le carburant ou sur les droits d'immatriculation, une taxe sur le stationnement, une taxe à l'achat de véhicule et par la mise en oeuvre d'autres types d'outils, de mesures, de politiques et d'interventions.

4.1 Financement public

4.1.1 Gouvernement du Canada

Le Canada est le seul pays du G7 où il n'y a pas d'investissement direct de sommes importantes dans le transport en commun de la part du gouvernement fédéral. Chaque année, le gouvernement fédéral perçoit plus de 4 milliards de dollars en taxe sur le carburant, mais ces dernières années, il a affecté moins de 300 millions de dollars au réseau routier et presque rien au transport en commun. En réservant 2 à 4 cents le litre de la taxe fédérale d'accise sur l'essence, on créerait un apport en capitaux se chiffrant entre 1 et 2 milliards de dollars par année, qui aiderait à résoudre les problèmes de transport urbain par l'amélioration concrète des réseaux de transport en commun et des voies publiques (ACTU, 2001A, p. 3).

En comparaison, le gouvernement fédéral des États-Unis s'est lancé dans un programme pluriannuel d'investissement dans le transport en commun (ISTEA 21) qui permettra de consacrer jusqu'à 7 milliards de dollars US par année pour aider les gouvernements au niveau des États et des municipalités. Aux États-Unis, le fédéral et les États payent 54 % des coûts liés aux immobilisations et 26 % des coûts liés à l'exploitation (pourcentage des coûts du transport en commun). Pour le Canada et les provinces, ces sommes se situent respectivement à 11 % et à 5 % (ACTU, 2001A, p. 2).

L'actuel programme d'infrastructures fédéral-provincial-municipal devrait davantage être orienté sur les TCA. Car en plus du rattrapage qui doit être fait dans le but rajeunir et moderniser les équipements (flottes de véhicules, infrastructures), il faut mettre en œuvre des idées novatrices et des nouvelles technologies déjà existantes (bus à émission zéro, système léger sur rail (SLR), système de transport intelligent (STI)) et en développer de nouvelles, dans le but d'augmenter l'offre en TCA, ce qui permettrait également de créer des emplois durables.

De plus, le financement plus adéquat des TCA serait un excellent moyen d'atteindre une partie des objectifs du protocole de Kyoto, le secteur des transports au Canada étant un important émetteur de GES (autour de 30 %) et le plus important au Québec (près de 40 %).

4.1.2 *Gouvernement du Québec*

Depuis 1992, le gouvernement du Québec s'est progressivement retiré du financement du transport en commun. C'est pourquoi il doit revenir à un financement comparable au niveau de 1991, et même le dépasser.

En comparaison, les coûts d'exploitation sont assurés par les gouvernements provinciaux à 53 % en Colombie-Britannique, à 40 % au Manitoba et à 1 % au Québec. Pour leur part, les coûts d'immobilisation sont assurés par les gouvernements provinciaux à 80 % en Colombie-Britannique, à 62 % au Manitoba et à 78 % au Québec.

Mais pour obtenir ce financement, le RTC devrait se soumettre à certaines conditions, comme une hausse de l'achalandage, une capacité d'innovation par la mise en place de nouvelles technologies, le développement de nouveaux projets dans les secteurs non ou mal desservis, etc.

Le gouvernement du Québec doit faire des TCA et de leur financement un enjeu national dans une perspective de développement durable des collectivités. Un rééquilibrage du financement et des modes de transport est essentiel à cette démarche.

Le secteur des transports au Québec est le principal émetteur de GES avec près de 40 % des émissions totales. Un meilleur financement du RTC, qui correspondrait à une augmentation de l'offre en transports en commun, donc à une hausse de leur utilisation, serait un bon moyen de rejoindre une partie des objectifs du protocole de Kyoto dans la région de Québec.

Les gouvernements ont intérêt à investir dans les TCA à cause des multiples avantages. Ils sont moins coûteux à long terme que les infrastructures automobiles, ils sont plus équitables et permettent de créer des emplois, sans compter toutes les retombées positives aux plans environnemental, social et surtout économique qui leur sont associées.

4.2 Financement privé

4.2.1 *Automobilistes*

Les automobilistes sont les premiers à profiter d'un réseau routier plus fluide. Ils bénéficient autant des investissements dans les TCA que les utilisateurs des TCA. C'est pourquoi les automobilistes doivent contribuer davantage au financement des TCA.

Il faut faire payer les vrais coûts de l'utilisation de l'automobile (coûts en soins de santé, coûts sociaux, coûts environnementaux). En effet, l'automobiliste paye seulement 70 % des coûts totaux liés à l'utilisation de son automobile. Une fraction demeure payée par la société. Une plus grande internalisation des coûts socio-économiques et environnementaux de l'utilisation de l'automobile doit être envisagée. Cela aurait également comme effet de favoriser le transfert modal de l'automobile vers les TCA.

4.2.2 *Entreprises*

Les entreprises sont les principaux générateurs de déplacements. En ce sens, elles devraient s'impliquer davantage dans le financement des TCA. Une évaluation du financement des TCA via la fiscalité des entreprises, sans pénalisation, est à voir. Cela pourrait se traduire par une réorientation de taxe.

Présentement, nombreuses sont les entreprises qui subventionnent une partie des coûts de stationnement de leurs employés et qui peuvent en déduire les frais d'entretien au chapitre de leur impôt d'entreprise. Pour leur part, les utilisateurs des TCA ne reçoivent rien, bien qu'il serait avantageux pour une entreprise d'offrir aussi à leurs employés des titres de transport en commun et de pouvoir également en déduire les coûts, ou une partie, de leur impôt. Pour des questions d'équité, il faut revoir les modalités fiscales des entreprises pour les encourager à mettre en œuvre des mesures favorisant l'utilisation des TCA par leurs employés.

De plus, il faudrait évaluer une taxe spéciale sur le nombre de cases de stationnement, sur la masse salariale, sur le nombre d'employés, etc.

La notion de « Contribution transport » (ou « Versement transport » comme c'est le cas en France), telle qu'imposée dans plusieurs villes françaises ou à Portland (Oregon) serait également à évaluer, bien que dans le contexte nord-américain, une telle mesure fiscale serait jugée discriminatoire eu égard à la recherche de la création d'emplois à tout prix par l'implantation d'entreprises sur le territoire des agglomérations. Il suffit de savoir fixer ses priorités et d'établir un équilibre entre d'une part, la qualité de vie qui devient un facteur d'attraction et une valeur ajoutée d'une agglomération pour la localisation des entreprises et d'autre part, le niveau de « taxes » ou de contribution à recueillir pour couvrir une partie des frais collectifs liés à la croissance (infrastructures, transport collectif, écoles, parcs et autres...).

Une exonération fiscale selon la localisation de l'entreprise est une piste à étudier. Par exemple, une entreprise qui s'installerait dans un secteur bien desservi par le transport en commun paierait moins de taxe municipale parce que sa localisation impliquerait, entre autres, une utilisation moins importante de l'automobile, moins d'espace pour le stationnement, etc.

Le développement et l'application d'outils fiscaux nécessitent un meilleur partenariat entre les employeurs, les municipalités et les gouvernements. C'est pourquoi une plus grande collaboration doit être mise de l'avant dans le but de trouver des moyens efficaces de réduire les déplacements automobiles des employés et de faciliter leur mise en œuvre.

4.3 Sources de revenus

4.3.1 Outils économiques et fiscaux

Taxe sur le carburant

La taxe sur le carburant est sans doute l'outil économique le plus utilisé pour financer les TCA, tout en internalisant une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile. Celle-ci pourrait prendre la forme d'une éco-taxe (par exemple sur le CO₂) dédiée au TCA qui s'inscrirait dans les efforts pour rencontrer les objectifs du protocole de Kyoto ou l'amélioration de la qualité de l'air (GES, smog, autres polluants). Ces objectifs clairs permettraient de mieux justifier une mesure semblable auprès de la population. Une taxe de 1 à 3 sous le litre est suggérée.

Une taxe sur l'essence de 1,5 sous/litre générerait, selon nos estimations, des revenus de près de 8 millions (2,6 M\$ par tranche de 0,5 sous). Bien qu'impopulaire, elle est selon nous nécessaire. Il faut cependant relativiser le degré d'acceptation sociale d'une telle mesure. De multiples et importants lobbies font fréquemment pressions pour soutenir que les utilisateurs de voitures sont défavorables à une telle taxe complémentaire imposée sur le litre de carburant.

Pourtant, que ce soit dans la région de Montréal ou lorsque le gouvernement fédéral a imposé en 1995 (et maintient toujours) sa taxe spéciale sur le litre pour effacer son déficit, les utilisateurs de voitures n'ont pas manifesté leur désaccord. Au pire, la marge bénéficiaire des pétrolières s'est quelque peu réduite. Et à l'inverse, répondre positivement à certains lobbies qui demandent aux gouvernements de réduire le taux de taxation du carburant n'aura pour seul effet d'accroître les profits des pétrolières qui ne baisseront que symboliquement le prix au litre pour donner l'illusion temporaire d'une baisse du prix aux automobilistes. Sitôt l'effet estompé, le prix reviendra au montant avec taxes, les profits des pétrolières n'auront jamais été si élevés (leurs actionnaires seront heureux) et les gouvernements verront fondre drastiquement d'importants revenus pour financer les services publics.

Si l'on se compare le niveau de taxation du litre aux autres régions du Canada, il faut relativiser celui en vigueur au Québec :

- Grande région de Montréal : 1,5 sous/litre
- Grande région de Vancouver : 8 sous/litre (10 sous en 2005)
- Victoria (C-B) : 2,5 sous/litre
- Edmonton et Calgary : 5 sous/litre

Taxe sur le stationnement

Le stationnement joue un grand rôle dans le choix modal d'un individu, à savoir s'il préférera l'auto ou le transport en commun pour se déplacer. Une politique de stationnement cohérente et restrictive à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), intégrant une taxe sur le stationnement, doit être mise en œuvre. Cette politique de stationnement doit s'intégrer à son tour dans une politique globale de transport durable, un plan de gestion des déplacements qui vise à réduire concrètement les déplacements en « auto-solo ».

Une étude réalisée en 1996 dans trois villes françaises et trois villes suisses démontre que lorsqu'ils ont un espace de stationnement assuré, les gens utilisent leur automobile dans des proportions très importantes (voir tableau ci-dessous). Par contre, lorsque leur place n'est pas assuré, ces proportions diminuent beaucoup, se situant entre 13 % et 53 %.

Répartition modale de l'automobile comme choix de mode de déplacement, selon la disponibilité ou non d'un espace de stationnement

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré	90 %	94 %	99 %	95 %	93 %	94 %
Stationnement non-assuré	46 %	53 %	41 %	13 %	36 %	35 %

Source : *Transport public, juillet-août 1999, p. 29.*

Il y a environ 50 000 espaces de stationnements commerciaux à Québec. Selon notre évaluation, une taxe de 10 sous/jour (sur 325 jours = 32,25\$/an) apporterait des revenus de 1,625 million de dollars par année.

Une taxe sur le stationnement, combinée à une réduction du nombre d'espace, aurait comme conséquence de réduire l'attractivité du stationnement, donc, l'utilisation de l'automobile. De même, une taxe sur le stationnement aurait le mérite d'internaliser une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile tout en permettant de mieux financer les TCA.

Taxe sur les droits d'immatriculation

L'étendue géographique de l'application de la taxe sur les droits d'immatriculation doit être augmentée, au minimum au territoire de la CMQ. C'est ici que les concepts de territoire desservi et de territoire bénéficiaire entrent en ligne de compte. Même si une zone n'est pas desservie par le transport en commun, il n'en demeure pas moins que les gens qui y vivent bénéficient d'un réseau routier fluide soit pour se rendre au centre-ville, soit pour y circuler. C'est pourquoi les personnes vivant relativement loin en périphérie, dans des secteurs non desservis par le transport en commun, doivent se soustraire également à la taxe sur les droits d'immatriculation.

Par contre, en augmentant la zone d'application de la taxe, un meilleur financement du transport en commun en périphérie des centres urbains, tant pour les déplacements inter-urbains qu'intra-urbains (ex.: Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Île d'Orléans, Baie-Saint-Paul, Saint-Raymond-de-Portneuf, etc.) s'impose.

De plus, le montant de la taxe actuelle doit être augmenté, car elle n'a pas été indexée depuis 1992. Une augmentation progressive de 5 dollars par année durant 5 ans est suggérée. Chaque 5 \$ de plus pour l'immatriculation (de 30 \$) génèrerait environ 1,7 million de dollars. Il faudrait également que cette taxe soit indexée selon l'indice des prix à la consommation (IPC).

Il serait également intéressant de moduler la taxe selon le territoire de résidence de l'automobiliste, la consommation ou le poids du véhicule, etc.

Taxe sur l'achat d'un véhicule

La taxe sur l'achat d'un véhicule demeure également un outil intéressant. Comme dans le cas de la taxe sur l'essence, elle vise, entre autres, à internaliser une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile et à faciliter le transfert modal de « l'auto-solo » vers des modes moins polluants. Elle pourrait prendre la forme d'une taxe uniforme ou d'une taxe modulée en fonction de la consommation du véhicule après un seuil déterminé (redevance). Cette redevance pourrait être accompagnée d'une remise attribuée aux acheteurs de véhicule moins énergivores. La redevance finance la remise... ou on dégage une marge permettant de financer les TCA.

Cette taxe permettrait de financer les TCA tout en déplaçant la demande, donc l'offre, vers des véhicules moins énergivores ou vers des nouvelles technologies (voiture hybride, électrique, etc.). Cependant, il faut être prudent avec une telle mesure, l'achat d'un véhicule d'appoint (2e ou 3e véhicule pour un ménage) pouvant être facilité grâce à une remise.

Mentionnons que toutes ces mesures économiques doivent être mis en œuvre ensemble et de manière progressive pour se renforcer entre elles et augmenter leur acceptabilité sociale. Il faut privilégier un cocktail de « petites » mesures, qui, mises ensemble, auront des gains importants.

De plus, les gouvernements supérieurs doivent donner aux municipalités le pouvoir d'instaurer diverses taxes, mesures fiscales et économiques et de gérer les sommes récoltées.

4.4 Autres outils, mesures, politiques, interventions

Plusieurs mesures fiscales existent présentement à travers le monde pour inciter la population à utiliser davantage le transport en commun. Parmi les plus intéressantes, on retrouve, les crédits d'impôt à l'achat de titre de transport pour l'employeur. Cette mesure peut également s'appliquer pour les individus et les employés.

Par exemple, l'achat en masse de titre de transport par un employeur lui permettrait d'avoir des exonérations fiscales à la fin de l'année financière. Autrement dit, un employeur pourrait acheter 100 titres mensuels de transport à ses employés et les déduire d'impôts. De plus, cela lui reviendrait moins onéreux que de subventionner des espaces de stationnement à ses employés.

Pour ce qui est des employés, une personne qui achète 11 titres mensuels sur 12 durant une année pourrait les déduire d'impôts. Cela permettrait du même coup aux sociétés de transport de fidéliser en bonne partie de leur clientèle.

Le gouvernement doit soutenir la création de plans de gestion des déplacements en entreprises (programmes-employeurs) et autres programmes de fidélisation de la clientèle au transport en commun. Les entreprises de plus de 50 employés devraient être obligées de mettre de tels plans en œuvre.

4.5 Autres considérations

4.5.1 Une gouvernance régionale et dépolitisée

Il faut revoir la gouvernance du transport en commun à l'échelle métropolitaine. La gestion doit être régionalisée et dépolitisée.

Le transport en commun doit être géré et planifié à l'échelle métropolitaine. Cela entraînerait, entre autres, une meilleure intégration des réseaux de part et d'autre du Saint-Laurent et des économies d'échelle appréciables.

Présentement, le conseil d'administration du RTC change souvent, ce qui ne permet pas à la société de transport d'avoir une bonne continuité dans ses décisions. À tous les 4 ans, et même parfois dans un plus court laps de temps, le conseil d'administration est renouvelé, souvent au complet. Les nouveaux membres doivent donc « réapprendre » les dossiers, ce qui est aussi moins efficace. De même, l'expérience acquise par les anciens membres se perd. De plus, les élus

nommés au conseil ne sont pas nécessaires familiers avec le transport en commun. C'est pourquoi nous pensons, sans rien enlever à l'excellent travail effectué par les élus passés et actuels, qu'il faut « dépolitiser » la gestion du transport en commun à Québec.

Nous suggérons également de revoir la nomination des membres du conseil d'administration selon les pourcentages des sommes du budget du RTC. Par exemple, sur un budget de 100 millions de dollars, la Ville contribue pour 40 % et aurait droit à 4 sièges. Les usagers qui contribuent pour près de l'équivalent auraient également droit à 4 sièges. Un siège serait réservé aux employeurs et aux entreprises privées et un au ministère des Transports du Québec. De plus, le directeur général du RTC devrait être également membre du conseil.

4.5.2 *Les partenariats public-privé : une solution qu'il faut mieux analyser*

Selon nous, la privatisation, totale ou partielle, n'est pas la panacée pour améliorer le sort du transport en commun. Surtout, cette solution ne doit pas selon nous être liée aux problèmes actuels de financement. Il s'agit de deux éléments distincts.

Plusieurs expériences de privatisation de services publics se sont avérées des échecs (l'eau et le ferroviaire au Royaume-Uni sont de très bons « mauvais » exemples). Dans ce contexte, deux logiques s'opposent : celle du public qui est d'offrir le meilleur service au meilleur coût possible, et celle du privé, qui est de faire du profit. Bien que ces deux logiques peuvent cohabiter, il faut être extrêmement prudent avec de type de gestion et d'organisation. C'est pourquoi un examen plus approfondi des partenariats public-privé (PPP) doit être fait.

Compte tenu des discussions qui animent le gouvernement du Québec dans sa recherche de solutions pour résoudre les problèmes que vit le transport en commun, il serait tout de même opportun dans ce contexte d'évaluer en profondeur si la mise en œuvre de PPP dans l'opérationnalisation du système et des réseaux de transport collectif permettrait d'en réduire les coûts de gestion, sans toutefois obtenir comme résultante la création d'emplois de moindre qualité. Une telle mesure permettrait dans une certaine mesure de réduire les coûts de gestion du système, selon ce qui a été observé ailleurs aux États-Unis et en Europe, où les PPP sont très bien encadrés par les pouvoirs publics. Cependant, cette mesure ne résout pas les problèmes majeurs de financement que vivent actuellement les sociétés de transport et ne libère des revenus pour améliorer les services qu'à moyen et long termes, quand c'est le cas.

Il faut d'abord tenter de changer et d'améliorer les pratiques au sein du cadre actuel en matière de gestion et d'opération avant de penser à privatiser ou « mettre en concurrence sous contrôle public », pour reprendre l'expression consacrée. Nous croyons qu'il faut viser une meilleure efficacité économique de l'entreprise publique.

Présentement, les problèmes du transport en commun se situent beaucoup plus au niveau du financement et de l'inclusion des transports alternatifs à l'auto-solo dans le développement urbain qu'au niveau de la gestion des sociétés de transport.

Conclusion

Diminuer la dépendance à l'automobile des citoyens et des citoyennes de la région de Québec n'est pas une mince tâche. Mais il faut agir maintenant ! Et agir par des interventions concrètes et cohérentes suivant un plan bien défini.

En mettant l'emphase sur les modes de transports alternatifs à l'auto-solo, il en résulte des gains importants en termes économiques, sociaux et environnementaux, qui touchent tant les individus que la collectivité. Cette stratégie permet d'assurer un développement plus durable des collectivités, en témoignent les résultats convaincants observés dans plusieurs collectivités américaines et européennes qui ont pris le virage du transport et de l'aménagement viables. Une stratégie globale et intégrée de déplacements viables, avec comme colonne vertébrale un tramway, doit être mise en œuvre rapidement.

Le nouveau cadre de financement pour la grande région de Québec doit permettre une augmentation de l'achalandage et la part modale des TCA et une diminution du nombre de déplacement en auto-solo. La diversification des sources de revenus contribue à augmenter la fiabilité des revenus des sociétés de transports et à « l'acceptabilité sociale » de certaines mesures. Il faut privilégier un cocktail de mesures pour maximiser les effets de synergie.

La sensibilisation, l'éducation et l'information sont souvent les grandes oubliées des mesures visant l'amélioration des TCA. Une mesure mieux comprise est plus susceptible d'être acceptée par la population. C'est pourquoi nous pensons qu'une partie du financement doit être investie dans des campagnes pro-TCA.

En somme, la Ville de Québec doit prendre le virage du transport et de l'aménagement viables et se donner les moyens pour y arriver, dans le but de diminuer la dépendance à l'automobile des Québécois et de faire de Québec une ville exemplaire en termes de développement durable. Outre l'amélioration de la qualité de vie, une telle stratégie procurera de multiples bénéfices pour la ville et la collectivité en termes social, économique et environnemental.

Bibliographie

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001A. Investir dans le transport en commun : Le Canada à la croisée des chemins. Exposé analytique no.1. Toronto : ACTU, 4 p. <http://209.167.103.78/pdf/FrenchIssuePaper1.pdf>

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001B. Investir dans le transport en commun : la voie vers une meilleure santé. Exposé analytique no.2. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper2FR.PDF>

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001C. Investir dans le transport en commun et la qualité de vie : Pour de meilleures collectivités. Exposé analytique no.3. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper3FR.PDF>

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001D. Profil de l'industrie du transport en commun. Exposé analytique no.4. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper4FR.PDF>

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001E. Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada. Exposé analytique no.5. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper5FR.PDF>

Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001F. Un meilleur accès par la mobilité : Les progrès du transport collectif. Exposé analytique no.6. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper6FR.PDF>

Bergeron, Richard. 1999. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*. Québec : Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 146 p.

Bergeron, Richard. 2000. *Le livre noir de l'automobile*. Montréal : Éditions Hypothèse, 437 p.

Bergeron, Richard. 2003. *L'économie automobile au Québec*. Montréal : Éditions Hypothèse, 69 p.

Centre pour un transport durable. *Définition et vision du transport durable*, Toronto, Centre pour un transport durable, 1997.

Conseil européen des ministres des transports (CEMT) et Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). 1995. *Transports urbains et développement durable*. Paris : CEMT et OCDE, 268 p.

European Local Transport Information Service (ELTIS). *Socio-economic effects of transport*. Bristol : ELTIS, 2003. Consulté le 20 mai 2003. www.eltis.org/en/conceptc.htm.

Hansen, Mark et Yuanlin Huang. 1997. « Road supply and traffic in California urban areas ». *Transportation Research A*, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

Holtzclaw, John et al. 2002. « Location efficiency : neighborhood and socio-economic characteristics determine auto ownership and use – Studies in Chicago, Los Angeles and San Francisco ». *Transportation Planning and Technology*, vol. 25, pp. 1-27.

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem. 2000. *Induced travel : A review of recent litterature and the implications for transportation and environmental policy*. *European transport Conference 2000*. 40 p. En ligne <http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effect.pdf>.

Porlier, André. 2000. *Étude sur les expériences étrangères dans le domaine des systèmes légers sur rail*. Montréal : Ministère des Transports du Québec (Service du plan et des affaires régionales), 66 p.

Réseau de transport de la Capitale (RTC). 2003. *Le transport collectif à Québec : Pour une qualité de vie améliorée*. Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013. Québec: RTC, 22 p.

Réseau de transport de la Capitale (RTC). 2003. *Le tramway de Québec : Une nouvelle vision de la mobilité urbaine*. Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale. Québec: RTC, 22 p.

Shrank, David et Tim Lomax. 2001. *The 2001 urban mobility report*. College Station : Texas Transportation Institute, 57 p. En ligne <<http://mobility.tamu.edu>>.

Ville de Québec. 2003. *Réflexion sur l'avenir du transport en commun à Québec*. Document de réflexion. Québec : Ville de Québec, 15 p.

Vivre en Ville. 2001. *Vers des collectivités viables... Mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXIe siècle*. Actes du colloque Vers des collectivités viables tenu à Québec en novembre 1999. Sillery : Éditions Septentrion, 384 p.

Vuchic, Vukan R. 1999. *Transportation for livable cities*. New Brunswick (New Jersey) : Center for Urban Policy Research Press, 352 p.