



**cre-capitale  
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT  
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE



## Des choix pour le XXI<sup>e</sup> siècle

Audiences publiques sur  
l'avenir du transport en  
commun à Québec

Tenues par :  
La Commission consultative  
sur le transport, la circulation  
et le stationnement

Mémoire présenté par :  
Le **Conseil régional de  
l'environnement – région  
de la Capitale nationale**



**... Clairement, notre choix de développement n'est pas durable et, même si cette expression est devenue un leitmotiv, les politiques actuelles ne sont pas suffisamment infléchies pour mériter cette qualification. Agir dès maintenant □ c'est l'urgence. Inutile de nous bercer d'illusions.**

**Si rien n'est fait, nous fonçons dans le mur. Il nous faut prendre le virage et il ne peut être pris en douceur. C'est un virage serré à négocier avec la société tout entière impliquée comme elle sait l'être lors d'une entrée en guerre.**

**Les conditions de vie de la planète sont dorénavant des conditions de survie. L'exercice va consister à persuader les citoyens que rien ne peut plus être comme avant, que la mobilisation est générale mais que le jeu en vaut la chandelle □ il s'agit ni plus ni moins que de notre avenir sur Terre...**

**Hubert Reeves**

**Astrophysicien**

**Article paru dans l'édition du Monde du 31 août 2003**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>2</b>
<b>1 PRÉAMBULE</b>	<b>2</b>
1.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN ET ALTERNATIFS □ LE CHOIX DU BON SENS, UN CHOIX INCONTOURNABLE	2
1.2 LE TRANSPORT EN COMMUN □ UN CHOIX POUR L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC ET DES QUÉBÉCOIS	3
1.3 LES TRANSPORTS EN COMMUN □ UNE QUESTION DE JUSTICE SOCIALE ET DE SANTÉ	3
1.4 LE TRANSPORT EN COMMUN ET L'ENVIRONNEMENT	4
1.5 LE TRANSPORT EN COMMUN ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE	4
<b>2 LA VISION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE</b>	<b>5</b>
<b>3 EST-IL SOUHAITABLE DE DÉVELOPPER D'AVANTAGE LE TRANSPORT EN COMMUN À QUÉBEC?</b>	<b>5</b>
3.1 DONNER À LA POPULATION DES CHOIX POUR VAINCRE LA DÉPENDANCE ENVERS L'AUTOMOBILE	6
3.2 LE RÔLE DE LA VILLE DE QUÉBEC	6
3.3 INVESTISSEMENT DE LA VILLE EN MATIÈRE DE TRANSPORT	6
3.4 MIEUX UTILISER LES POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES DE LA VILLE	6
3.4.1 <i>Les règlements de zonage et de lotissement</i>	7
<b>4 LE TRAMWAY EST-IL LA SOLUTION D'AVENIR?</b>	<b>7</b>
4.1 À TERME, LE TRAMWAY DANS TOUT LE RÉSEAU STRUCTURANT	8
4.2 LE TRAMWAY SUR LA COLLINE PARLEMENTAIRE	8
4.3 LES COÛTS DU TRAMWAY	8
<b>5 QUI DOIT ASSUMER LES COÛTS DU TRANSPORT EN COMMUN?</b>	<b>8</b>
5.1 FINANCEMENT DES TRANSPORTS ALTERNATIFS	9
<b>6 AUTRES CONSIDÉRATIONS</b>	<b>10</b>
6.1 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	10
6.2 L'AMÉNAGEMENT ET L'HABITATION	10
6.3 L'AMÉNAGEMENT ET LES SERVICES	10
6.4 PAIEMENT SUR L'HONNEUR	11
6.5 GRATUITÉ AU CENTRE-VILLE	11
<b>CONCLUSION</b>	<b>11</b>

## **PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE**

Le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale (CRE-Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif voué à la promotion du développement durable et à la protection de l'environnement. Créé en 1989 suite à une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques (CRCDQ) et intervenants publics (municipalités, centre de santé publique), le CRE-Capitale nationale travaille sur les priorités en matière d'environnement définies par ses membres, effectue et soutient diverses activités de sensibilisation, supporte les groupes environnementaux dans leur développement et leurs projets. Il regroupe aujourd'hui plus de 60 groupes environnementaux, municipalités, entreprises et corps publics ayant à cœur la mission du CRE-Capitale nationale à l'égard de l'environnement et du développement durable. Des membres individuels apportent aussi leur support au CRE.

### **INTRODUCTION**

Le CRE-Capitale nationale travaille sur de multiples questions environnementales – des questions allant de la forêt à l'agriculture ou à la protection des milieux humides, les enjeux sont multiples. Les questions touchant les transports et l'aménagement et les différents problèmes engendrés par l'étalement urbain ont cependant toujours été identifiées comme prioritaires depuis l'éco-sommet de 1996, d'où notre soutien particulier au développement des organismes qui œuvrent dans ces domaines et la coorganisation du colloque international *Vers des collectivités viables* en 1999.

Le transport et l'aménagement du territoire, au-delà d'être des priorités environnementales, restent des problématiques complexes où les changements ne peuvent que s'inscrire progressivement. On ne change pas nos transports et notre occupation du territoire comme on peut changer notre façon de gérer les matières résiduelles.

Il n'en demeure pas moins impérieux de changer nos façons de faire en matière de transport et c'est la raison pour laquelle le CRE-Capitale nationale a souhaité participer aux présentes consultations. Ce court mémoire se veut donc une synthèse de nos préoccupations et de nos souhaits en matière de soutien au développement des transports en commun et des transports alternatifs à l'auto-solo.

## **1 PRÉAMBULE**

### **1.1 Les transports en commun et alternatifs – le choix du bon sens, un choix incontournable**

La logique des choix en faveur du transport en commun et des transports alternatifs repose sur des choix économiques, sociaux, environnementaux. Elle repose aussi et surtout sur les principes du développement durable, qui reprend ces trois considérations en y intégrant la notion d'équité entre les peuples et entre les générations.

## **1.2 Le transport en commun – un choix pour l'économie du Québec et des Québécois**

Le Québec a une balance commerciale positive, c'est-à-dire qu'il exporte davantage de biens et services qu'il en importe. Pourtant, peu de gens réalisent que le seul secteur des transports engendre un déficit commercial de 21 milliards de dollars par année. Vingt-et-un milliards de dollars qui sortent des poches des Québécois vers l'étranger et qui créent très peu d'emplois et de bénéfices pour le Québec. Vingt-et-un milliards de déficit, malgré les exportations de Bombardier et d'Alstom dans le secteur du matériel roulant sur rail et de l'aviation. Cette situation se comprend puisqu'il n'existe aucun constructeur automobile au Québec, ni aucun producteur de pétrole. À l'inverse, le Québec compte des entreprises qui produisent des autobus, des trains de tous types et des tramways et, surtout, un des plus grands producteurs d'électricité au monde. Nous aurions donc tout à gagner à choisir des modes de transport produits au Québec, qui plus est s'ils sont alimentés par l'électricité.

Sur le plan individuel, nous gagnerons tous à réduire notre dépendance envers l'automobile. Depuis 1998, sur chaque dollar supplémentaire à la disposition des Québécois, 75¢ ont dû être consacrés à des dépenses en lien avec l'automobile. En réduisant la dépendance envers l'automobile et donc en réduisant le nombre d'automobiles par ménage et le nombre de déplacements qui doivent actuellement être effectués en automobile, ce sont des sommes considérables que les Québécois pourront retrouver et investir dans d'autres priorités. Nous parlons de dépendance puisqu'il serait fallacieux de parler de choix; les alternatives n'existent que trop peu, tant au niveau des transports que de l'habitation, qui permettent de se déplacer autrement qu'en automobile.

Les transports en commun doivent aussi être privilégiés sur le plan économique parce qu'ils favorisent la réduction de notre consommation énergétique. Enfin, comme l'ont démontré plusieurs études citées par l'Association canadienne des transporteurs urbains (ACTU) dans une analyse de 2001 sur «Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada», le transport en commun améliore l'efficacité économique des villes, crée davantage de retombées économiques en termes de création d'emploi, améliore l'accessibilité et la mobilité de la main d'œuvre, rend les déplacements plus productifs et structure le développement. Cette analyse nous rappelle aussi que les transports en commun réduisent la congestion et la pollution de l'air et, ce faisant, réduisent les coûts liés à cette congestion, ainsi que les coûts de sécurité et de santé.

## **1.3 Les transports en commun – une question de justice sociale et de santé**

La mobilité est importante pour l'ensemble de la population, ne serait-ce que pour lui permettre d'avoir accès à un emploi. Aussi, il est clair que si cette mobilité repose sur l'automobile, plusieurs personnes seront laissées-pour-compte et que leur mobilité sera coûteuse. Les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes à faible revenu doivent avoir accès à des transports en commun efficaces, tout comme ceux qui souhaiteraient en faire le choix pour des raisons économiques ou autres. Investir dans le transport en commun, c'est investir pour tous, y compris pour les automobilistes qui bénéficient d'une moins grande congestion. À l'inverse, un investissement dans les infrastructures automobiles est un investissement inéquitable qui exclura de plus en plus de personnes avec le vieillissement de la population.

Le transport en commun a aussi un rôle à jouer pour améliorer notre santé et notre sécurité. Le transport en commun contribue en effet à réduire le nombre d'accidents et les coûts qui y sont liés. Il favorise aussi une réduction de la pollution de l'air et les coûts de santé importants liés aux problèmes respiratoires. Et en matière de santé, faut-il le rappeler, la prévention représente souvent l'option la moins coûteuse pour la société.

#### **1.4 Le transport en commun et l'environnement**

La Ville de Québec doit aussi faire le choix du transport en commun et alternatif pour des raisons environnementales. Moins énergivore, il contribue beaucoup moins (ou pas) à la pollution de l'air et aux gaz à effet de serre responsables des changements climatiques. Parce qu'il favorise un aménagement du territoire moins dispersé, le transport en commun diminue la pression sur les terres agricoles, les forêts et milieux humides, sans compter que les infrastructures nécessaires à l'automobile (routes, autoroutes, stationnements) gaspillent une quantité importante de notre territoire. On n'a qu'à penser que le seul échangeur des autoroutes de la Capitale et du Vallon occupe une superficie égale à celle du Vieux Québec pour se rendre compte de l'énormité des superficies gaspillées. Le transport automobile contribue également à une importante pollution sonore.

#### **1.5 Le transport en commun et le développement durable**

Les raisons déjà évoquées devraient suffire à justifier un réalignement majeur de nos choix en faveur des transports en commun et alternatifs, mais c'est surtout parce que nous devons devenir une société qui tend vers un développement durable que ces choix deviennent de plus en plus urgents. Comme nous le mentionnions précédemment, le développement durable fait appel à la notion d'équité entre les peuples et entre les générations. Pour être jugé équitable, un développement doit pouvoir être reproduit, d'où l'anglais *sustainable development*. Autrement dit, qu'arriverait-il si les six milliards d'habitants de la planète adoptaient notre niveau de consommation d'énergie et de ressources? L'impact serait évidemment désastreux, d'où notre devoir de réduire notre consommation d'énergie.

Nous consommons, au Québec, plus de deux fois plus d'énergie par habitant que les Européens. Seules les autres provinces du Canada et les Etats-Unis affichent des bilans légèrement plus énergivores que nous. Cette différence est principalement attribuable à notre dépendance envers l'automobile qu'engendrent nos quartiers à faible densité et aux fonctions séparées.

Mais si notre développement n'est pas équitable vis-à-vis des autres peuples, il l'est encore moins vis-à-vis des générations futures. Notre modèle de développement est inéquitable et présente une menace pour les Québécois de demain. Nos enfants et nos petits-enfants risquent fort de souffrir de notre actuelle inertie et de nous juger sévèrement pour notre incapacité à opérer les changements nécessaires.

L'urgence environnementale liée au développement durable reste donc celle de la réduction massive de notre consommation énergétique dans le secteur des transports, de façon à réduire notre impact aux changements climatiques. Si le Protocole de Kyoto est devenu un leitmotiv de plusieurs décideurs politiques, on oublie souvent trois choses□

- 1- le protocole de Kyoto n'est qu'une étape, où l'on vise à réduire les émissions mondiales de 5% (6% pour le Canada) par rapport au niveau de 1990;
- 2- que même s'il ne sera pas facile d'obtenir cette réduction, les scientifiques la jugent insuffisante et que cette cible a été choisie par l'ONU pour des raisons politiques, soit pour réussir à faire adhérer le plus grand nombre de pays possible à cet accord et pour créer un mouvement vers la bonne direction avant l'étape suivante. Les objectifs de réduction iront en augmentant et devraient s'orienter vers des cibles plus ambitieuses (20% en 2020, 50% en 2030);
- 3- les changements climatiques que l'on veut atténuer avec le Protocole de Kyoto représentent une des plus importantes menaces à la survie des générations futures, sans compter toutes les espèces animales et végétales qui vont continuer de disparaître au cours des prochaines décennies.

C'est parce que nous avons de la difficulté à envisager l'ampleur des dégâts que notre consommation d'énergie risque d'entraîner que nous sommes si lents à réagir. Mais c'est notre devoir de prendre aujourd'hui toutes les décisions qui sont à notre disposition pour sortir de notre dépendance envers l'automobile et pour répondre à l'appel que nous lancent des scientifiques du monde entier.

## **2 LA VISION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE**

D'entrée de jeu, nous souscrivons entièrement au diagnostic et aux choix proposée par le Réseau de transport de la capitale (RTC) dans son document de réflexion sur ses orientations stratégiques pour les années 2003-2013. Une seule avenue peut être considérée comme responsable de développer l'offre de services en matière de transport en commun, non seulement pour maintenir sa part modale au niveau actuel, mais bien pour l'augmenter progressivement bien au-delà des 16% de 1991. La question n'est pas de savoir s'il faut faire ce choix, mais bien quelle génération d'élus et de décideurs posera les gestes nécessaires pour que ce choix résolu en faveur du transport en commun devienne une réalité.

Nous souhaitons donc que le RTC et la Ville de Québec se donnent comme objectif de ramener le transport en commun à 16% de la part modale d'ici, au maximum, 2010 et ce dans le contexte où le tramway n'entrerait en service qu'après cette date. Le tramway permettrait ainsi de dépasser la barre des 20% d'ici 2012. Mais il ne faudrait pas en rester là une augmentation annuelle de 2% par an devrait être visée après cette date.

## **3 EST-IL SOUHAITABLE DE DÉVELOPPER DAVANTAGE LE TRANSPORT EN COMMUN À QUÉBEC?**

En matière de transport, le transport en commun et les autres modes de déplacements alternatifs à l'automobile doivent impérativement devenir la priorité. Pas seulement dans les discours politiques ou dans les documents officiels de la Ville de Québec ou du Réseau de transport de la capitale (RTC), mais dans les gestes concrets et des choix d'investissements en matière de transport que poseront les autorités de la Ville de Québec. Le transport en commun devra non

seulement être développé davantage, mais devenir d'ici à la prochaine génération, un mode de déplacement plus important que l'auto-solo en termes de part modale.

### **3.1 Donner à la population des choix pour vaincre la dépendance envers l'automobile**

Depuis plus de 35 ans que les documents officiels du gouvernement du Québec, de la Ville de Québec et de la Communauté urbaine de Québec clament «Que le transport en commun est une priorité». Il serait temps de faire de cette priorité une réalité. Il faut s'assurer que la population a des choix en matière de déplacement. Or, actuellement, ces choix sont souvent inexistantes. La dépendance envers l'automobile est aujourd'hui, malheureusement, la norme. Que l'automobile soit un des choix qui s'offrent à nous peut être acceptable; forcer une société entière à faire ce choix sans offrir d'alternative digne de ce nom ne l'est certainement pas.

### **3.2 Le rôle de la Ville de Québec**

Tout en reconnaissant que le cadre de financement des sociétés de transport est inadéquat et ne permet pas de répondre adéquatement aux besoins en matière de transport en commun, nous croyons que la Ville de Québec peut faire bien mieux pour favoriser non seulement le transport en commun, mais toutes les alternatives à l'auto-solo. La Ville de Québec, au-delà des nécessaires et importantes représentations auprès du gouvernement du Québec en vue de revoir le cadre financier, doit faire mieux en matière d'investissement en transport et en aménagement du territoire.

### **3.3 Investissement de la Ville en matière de transport**

Si la priorité de la Ville de Québec en matière de transport est le transport en commun et alternatif, il devrait en être de même de ses investissements en matière de transport. La Ville de Québec doit cesser d'investir dans l'ouverture de nouvelles rues (et de l'autoriser) et dans l'élargissement ou la prolongation de routes, de boulevards ou d'autoroutes. La Ville est déjà suréquipée pour les besoins automobiles. Il en va autrement pour les autres infrastructures. La Ville doit apprendre à investir dans les infrastructures de transport en commun et dans les infrastructures de transport alternatif. Outre les infrastructures pour le transport en commun (matériel roulant, abribus, système de perception automatique, informatisation des informations sur les horaires corrigés en temps réel, etc.), les infrastructures pour le vélo (pas seulement pour des fins de loisir, mais pour des fins de déplacements intra-urbains), pour la marche, pour le covoiturage et pour le partage de véhicule doivent faire l'objet des principaux investissements municipaux en matière de transport. Le plan triennal d'immobilisation doit refléter cette priorité et ce changement de cap.

### **3.4 Mieux utiliser les pouvoirs réglementaires de la Ville**

Au-delà de ses propres choix d'investissements, la Ville peut favoriser les investissements en faveur du transport en commun et des transports alternatifs en utilisant mieux ses pouvoirs réglementaires.

Il y aurait d'abord lieux de revoir les règlements qui exigent un nombre de places minimal de stationnement selon les types d'usage. Dans la plupart des villes où l'on veut réduire les déplacements automobiles, on fait plutôt l'inverse, soit donner un nombre maximal de places de

stationnement. La question mérite certainement d'être analysée plus en profondeur par la Ville et par certaines de ses commissions (aménagement, transport, environnement).

Par ailleurs, de la même façon dont on peut actuellement exiger un nombre de places de stationnement, la Ville pourrait utiliser ses pouvoirs réglementaires pour favoriser l'installation de facilités pour le vélo, telles que des stationnements à l'abri des intempéries ou d'un nombre exigé de vestiaires et de douches par x pieds carrés d'espaces de bureaux. Dans certain cas, ce sont carrément des abribus qui pourraient être exigés lors de l'autorisation de travaux de construction. Par exemple, il nous apparaît inacceptable que l'on n'ait pas exigé du Centre Mère-Enfant et du ministère de la Santé d'aménager un abribus chauffant, au coût de 250 000 \$, alors que le Ministère a payé, à même les fonds publics, pour l'aménagement de 500 places de stationnement à 30 000 \$ l'unité. C'est précisément en essayant de renverser ces déséquilibres en faveur de l'automobile que l'on favorisera le transport en commun.

### ***3.4.1 Les règlements de zonage et de lotissement***

Les règlements de zonage et de lotissement doivent aussi être revus pour favoriser le transport en commun et les transports alternatifs. Il faut rehausser certaines densités et les marges le long des axes de transport en commun. Il faut aussi y favoriser une plus grande mixité de fonctions. Lorsque l'on sait qu'une personne qui marche à une vitesse de 3 km/h parcourt 500 m en dix minutes, ce sont des corridors de 1 km de largeur le long des axes structurants qu'il faut regarder de près pour voir tout le potentiel de redéveloppement.

Il en va de même pour les coeurs de quartiers, où il faut favoriser les mêmes principes. Ceux-ci représentent une autre piste de travail intéressante puisque personne à la Ville de Québec ne semble connaître leur nombre et leur localisation, même si la planification stratégique que la Ville vient d'adopter à la fin de 2003 prévoit qu'il faut favoriser leur consolidation par une mixité et une densité plus grandes. Ces pôles, certainement plus de 50 à travers la ville, devront certainement permettre d'établir si nos axes de transport en commun sont adéquats et où il faudra accroître les efforts de développement.

Ces quelques exemples montrent que l'avenir du transport en commun est bien plus qu'une question de financement. La réglementation d'urbanisme favorise encore l'automobile! Il en va de même pour les choix d'investissements de la Ville. Elle doit donc commencer à agir maintenant pour renverser la tendance.

## **4 LE TRAMWAY EST-IL LA SOLUTION D'AVENIR?**

Le tramway est, pour nous, plus qu'une solution d'avenir; c'est un virage incontournable pour augmenter significativement la part modale du transport en commun à Québec et pour structurer le développement autour de celui-ci. Le tramway doit devenir la colonne vertébrale du réseau de transport de demain.

Plus rapide, plus confortable et avec une plus grande capacité, le tramway est adapté aux besoins et défis d'une agglomération de la taille de Québec. L'avenir du transport en commun ne saurait reposer, dans une ville de 500 000 habitants (ou dans une agglomération de 600 000), que sur un réseau d'autobus.

Non polluant, silencieux et attrayant pour les usagers, le tramway a été redécouvert depuis une dizaine d'années. Plus de 200 villes (150 en Europe et 50 aux États-Unis) ont des projets en cours. Nous avons déjà trop tardé à prendre cette décision. Il faut aller de l'avant sans plus tarder.

#### **4.1 À terme, le tramway dans tout le réseau structurant**

Nous croyons que le réseau devrait être implanté sur l'ensemble de l'actuel réseau métrobus et que les 21,5 km à prioriser ne devraient être qu'une étape avant la mise en service des autres stations. Un corridor via le boulevard de la Rive-Sud jusqu'au cœur de Lévis et un autre dans l'axe nord via les boulevards Père-Lelièvre et de l'Ormière devraient aussi être éventuellement desservis par le tramway. En bref, c'est tout le réseau structurant proposé par le RTC qui devrait être desservi par tramway avec, en dernier lieu, l'axe est-ouest, au nord, entre Beauport et le terminus des Saules.

#### **4.2 Le tramway sur la colline parlementaire**

Nous sommes aussi heureux de constater que la Ville de Québec remet en question l'idée de faire circuler le tramway en souterrain sur un tronçon de 1 km. D'abord, parce que cela est plus coûteux; ensuite, parce que le tramway ne doit pas être caché, surtout dans la partie où l'on compte le plus de touristes; puis, parce que ce type de stations souterraines crée des problèmes de sécurité; enfin, cela reviendrait à donner l'espace du métrobus à l'automobile et à accroître la capacité routière, ce qu'il faut éviter à tout prix lorsque l'on veut gérer la demande en transport.

#### **4.3 Les coûts du tramway**

Nous ne pourrions parler du tramway sans parler des coûts. Il faudra d'abord raffiner les techniques de calcul au coût moyen par km, en particulier par le choix de technologies qui soient efficaces, attrayantes et peu coûteuses. Strasbourg est sans aucun doute le pire exemple à cet égard, avec des fenêtres en verre (plus lourd) qui ont nécessité une plus grande motorisation et 20% d'augmentation des coûts. De plus, le territoire à desservir n'est pas aussi complexe que les centres urbains historiques des villes européennes. Enfin, une grande partie des investissements liés à l'implantation du tramway auraient dû ou devront être faits pour réaménager plusieurs des artères où celui-ci circulera. Ces coûts ne doivent pas être calculés dans les coûts du projet lui-même. En intégrant ces coûts, on fait inutilement peur au contribuable.

### **5 QUI DOIT ASSUMER LES COÛTS DU TRANSPORT EN COMMUN?**

Cette question a largement été débattue et traitée par le mandataire du gouvernement du Québec. Ce qui est certain, c'est que les usagers, par rapport au niveau de service, payent plus que leur part. Les hausses des dix dernières années ont contribué à la perte d'usagers au profit de l'automobile.

La Ville devra chercher à faire plus au cours des prochaines années, mais la solution au sous-financement n'est pas là non plus. Le RTC a besoin de source dédiée de financement. Les sociétés de transport aux États-Unis peuvent compter sur des sources dédiées, à hauteur de 36% en moyenne. Il s'agit certainement d'un minimum à atteindre.

Comme automobilistes, nous devons aussi accepter de faire plus pour le transport en commun puisque nous bénéficions de l'efficacité des services offerts en cette matière par des routes plus fluides. Nous devrions donc accepter de **hausser les droits d'immatriculation** pour le financement du transport en commun, droits qui n'ont jamais été indexés depuis 1992, tout comme nous devrions saluer l'insertion d'une **taxe sur l'essence** équivalente à celle appliquée dans la région de Montréal depuis 1996 (actuellement 1,5¢/litre), qui a permis de réaliser plusieurs projets structurants. Avec ces revenus, nous ne parlerions plus des métrobus vers le nord ou du lien inter-rives comme des projets, mais comme des réalités depuis plusieurs années. La Ville devrait aussi demander que le gouvernement du Québec fasse pression pour que le gouvernement fédéral lui verse une partie des taxes qu'il perçoit sur l'essence afin de les redonner aux réseaux de transport en commun.

Le gouvernement du Québec devrait aussi donner aux municipalités le pouvoir de **taxer le stationnement** pour financer le transport en commun et les investissements pour favoriser le transport alternatif.

### **5.1 Financement des transports alternatifs**

La Ville devrait commencer à investir substantiellement dans les alternatives à l'auto-solo. Une panoplie de mesures devrait être financée. Des simples supports à vélo sur les autobus au soutien financier de «Centres de la gestion de la demande en transport», la Ville doit davantage s'impliquer financièrement.

Amélioration du réseau cyclable, installation de casiers à vélo sécuritaires ou à l'abri des intempéries, soutien aux mesures favorisant le covoiturage, soutien en fournissant des places de stationnement aux entreprises d'autopartage (Communauto pour le moment), soutien à la mise en place de vélos en libre service, aide via les «Centres de la gestion de la demande en transport» aux entreprises (ou autres employeurs) désirant mettre en place un programme employeur, etc. En réaffectant des sommes actuellement consacrées à la voirie, la Ville peut faire beaucoup plus pour aider le transport alternatif.

La Ville de Québec devrait enfin contribuer financièrement aux activités de promotion du transport en commun et alternatif qui se déroulent chaque année à Québec. La participation à la journée internationale sans voiture devrait notamment faire partie des efforts de la Ville en ce sens.

## **6 AUTRES CONSIDÉRATIONS**

### **6.1 L'aménagement du territoire**

Le développement durable nous impose de faire autrement en matière de transport, mais pour favoriser le transport en commun et les transports alternatif à l'auto-solo, les décisions en matière d'aménagement seront très importantes. À ce titre, il faut féliciter la Ville de Québec pour sa récente initiative visant à encadrer l'établissement de nouveaux lotissements résidentiels. C'est un pas dans la bonne direction. Beaucoup d'autres devront suivre et il faut souhaiter que le plan directeur d'aménagement et de développement permettra de d'arrêter l'étalement urbain sur le territoire de la ville et qu'il permettra le redéveloppement et la consolidation des axes structurants et des pôles de quartier par de meilleures densités et une plus grande mixité de fonctions. C'est de cette façon que l'on réduira la dépendance envers l'automobile. Les transports collectifs et alternatifs devront évidemment être au coeur des choix du plan directeur.

### **6.2 L'aménagement et l'habitation**

Les décisions en matière d'aménagement doivent aussi permettre l'établissement d'une plus grande variété de choix en matière d'habitation. Les jeunes et les autres ménages qui souhaitent accéder à la propriété devraient avoir d'autres alternatives que la résidence unifamiliale isolée. Même si cette dernière peut offrir certains avantages, elle a aussi son lot d'inconvénients. La rareté de l'offre de maisons en rangée, de duplex ou de triplex situés près de services de proximité et des axes de transport en commun a engendré une surévaluation de ces habitations, les rendants inabordables pour plusieurs. L'offre en bungalows est omniprésente. Il faut donc diversifier l'offre et bâtir autre chose.

### **6.3 L'aménagement et les services**

Il en va de même pour les services, en particulier les services de proximité. Ils doivent être favorisés à tout prix par la Ville, notamment en cessant de permettre l'établissement de *power centers*. C'est ce que les citoyens de tous les quartiers ont réclamé dans le cadre des consultations sur la vision stratégique de la Ville. Ils veulent des commerces de proximité. La Ville doit donc assumer ses responsabilités en matière d'aménagement et mieux utiliser les outils qui sont à sa disposition. On doit cesser de laisser les promoteurs de tout genre faire à peu près n'importe quoi, n'importe où.

Les cinémas illustrent bien la non-utilisation de nos pouvoirs en matière d'aménagement□on a laissé fermer les cinémas près des réseaux de transport en commun pour en ouvrir d'autres n'importe où, dans des endroits inaccessibles autrement qu'en automobile. Les géants du cinéma sont même venus se plaindre, après coup, de la piètre desserte du transport par autobus (à Godarville notamment), qui leur cause des problèmes d'accès de main d'œuvre au travail. Si c'est un problème pour leur main d'œuvre, combien de personnes dans la population sont ainsi privées d'accès à ces services? La Ville aurait pourtant pu (si elle avait déjà été fusionnée depuis dix ans) éviter cette situation en ne permettant l'établissement de cinémas qu'à proximité d'axes (ou futurs axes) majeurs de transport en commun.

#### **6.4 Paiement sur l'honneur**

Nous ne pouvons participer aux présentes consultations sans parler du paiement sur l'honneur qui permettrait de réduire le temps de déplacement en autobus. Ce mode de perception extrêmement répandu permet en effet aux utilisateurs de monter et de descendre plus rapidement. En ajoutant une troisième porte à l'arrière du véhicule, on rend l'opération encore plus facile.

#### **6.5 Gratuité au centre-ville**

De façon à favoriser le transport en commun pour les déplacements à l'intérieur du centre-ville, certaines villes (entre autres Portland, en Oregon) ont opté pour la gratuité dans le centre-ville. Ils ont aussi fait ce choix pour accélérer davantage la montée à bord des véhicules dans le secteur où le nombre de passagers est le plus élevé.

### **CONCLUSION**

Comme nous le disions en préambule, la question n'est pas de savoir s'il faut développer le transport en commun et si le tramway doit être privilégié comme outil structurant du transport en commun et de l'aménagement du territoire, mais bien quels élus, quels décideurs nous engageront dans ces choix incontournables. Nous avons déjà trop tardé à faire ces choix. Il faut donc cesser d'encourager dès maintenant le transport en auto et agir de façon responsable envers les générations futures.



Photos : Vivre en Ville

1085, avenue de Salaberry, bureau 316  
Québec, (Québec) G1R 2V7

Téléphone : (418) 524-7113  
Télécopieur : (418) 524-4112  
Courriel : [info@cre-capitale.org](mailto:info@cre-capitale.org)  
Site Internet : [www.cre-capitale.org](http://www.cre-capitale.org)



**cre-capitale  
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT  
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE