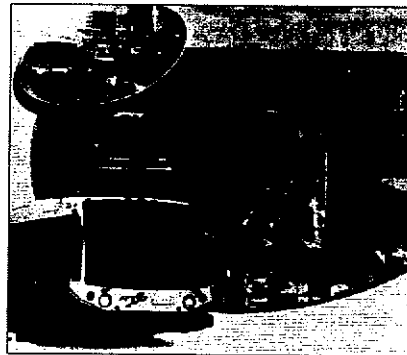

RÉFLEXION SUR L'AVENIR DU TRANSPORT EN COMMUN À QUÉBEC

25 septembre 2003

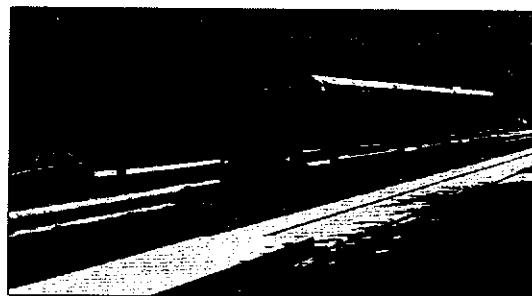


Orientations stratégiques du Réseau de transport de la Capitale

Projet d'implantation d'un système léger sur rail

Révision du cadre financier du transport en commun

Avenues de financement possibles du transport collectif



Service de l'aménagement du territoire

INTRODUCTION

Ce rapport présente la réflexion du Service de l'aménagement du territoire à l'égard de l'avenir du transport en commun sur le territoire de la ville de Québec. Il analyse les orientations stratégiques proposées par le Réseau de transport de la Capitale pour la période 2003-2013, le projet d'implantation d'un système léger sur rail et la proposition de révision du cadre financier du transport en commun.

Le document présente également le coût des différentes options de développement du transport en commun qui sont actuellement à l'étude ainsi que des avenues de financement possibles du transport collectif. Enfin, il formule des recommandations à l'égard des suites à donner à cette réflexion.

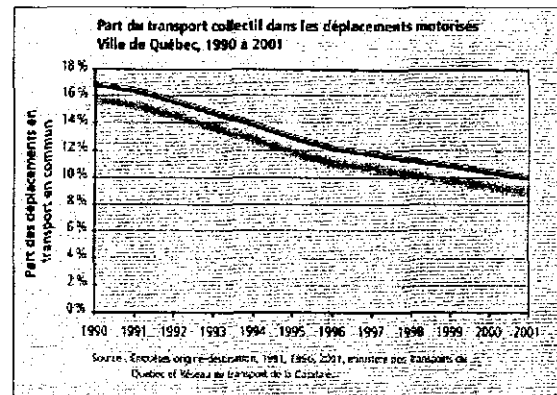
1. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Le RTC a déposé en février dernier un document de réflexion sur les orientations stratégiques pour les années 2003 à 2013. Comme le prévoit la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, le Conseil de ville doit prendre position sur ces orientations stratégiques et sur la place que devra prendre le transport en commun dans les années à venir. Ces choix en matière de transport en commun doivent également s'arrimer avec la vision stratégique que la Ville de Québec doit adopter d'ici la fin de l'année.

L'environnement dans lequel évolue le transport en commun n'est pas facile dans la région de Québec. Entre 1991 et 2001, la part modale du transport en commun dans les déplacements motorisés est passée de 16 % à 10 %, une baisse significative qui bénéficie presque exclusivement au mode auto-solo. Au cours des deux dernières années, l'achalandage du transport en commun s'est stabilisé à environ 38 millions de déplacements par année, alors que son importance relative ne cesse de fléchir.

L'accès facile à un réseau autoroutier étendu dans la région de Québec, la faible congestion routière, l'offre à prix raisonnable du stationnement, la faible densité, l'éparpillement des centres d'activités sur le territoire, l'augmentation du niveau de vie et de la mobilité ainsi que le vieillissement de la population sont des facteurs explicatifs du déclin du transport en commun dans la région.

Part du transport collectif



L'autre facteur est le sous-financement du transport en commun découlant du désengagement du gouvernement provincial. Ce sous-financement a empêché le RTC d'investir les sommes requises pour accroître l'offre en transport collectif et améliorer le service offert à la population.

Il se dégage pourtant un consensus en faveur du développement du transport en commun dans la région. Les gouvernements en particulier y voient un moyen privilégié pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto et répondre aux priorités établies dans le *Plan de transport de l'agglomération de la capitale* et le *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*. L'écart s'amplifie cependant entre la place qu'il occupe vraiment et les attentes exprimées par la population et les organismes gouvernementaux.

1.1 Orientation générale

Dans ce contexte, le RTC propose quatre hypothèses :

- a) Laisser diminuer l'achalandage et la part du transport collectif en conservant le niveau d'investissement actuel
- b) Maintenir l'achalandage sans freiner la glissade de la part modale du transport collectif dans les déplacements motorisés
- c) Augmenter l'achalandage et maintenir la part modale du transport collectif
- d) Augmenter à la fois l'achalandage et la part modale du transport collectif

L'orientation générale retenue par le RTC est d'accroître le rôle du transport collectif à Québec et donc d'augmenter, pour la première fois depuis 15 ans, la part modale du transport en commun dans les déplacements motorisés. Cette orientation favorable au transport collectif est déjà incluse dans l'ébauche du plan stratégique actuellement en élaboration à la Ville.

1.2 Stratégies proposées

Trois grandes stratégies sont proposées pour augmenter la part modale du transport en commun :

- ✓ Mettre en place un réseau structurant
- ✓ Offrir un service moderne et de qualité
- ✓ Adapter les services aux nouvelles réalités

1.2.1 Réseau structurant

La pierre angulaire des mesures proposées est la **mise en place d'un réseau structurant** qui se construit autour de trois séries de mesures :

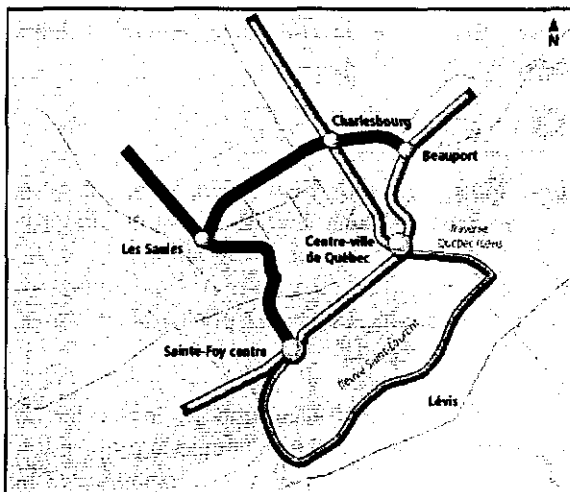
- a) *Renforcer le Métrobus actuel par un véhicule à plus grande capacité et un confort accru;*
- b) *Créer deux nouveaux axes Métrobus pour supporter la croissance des déplacements*

observés dans certains secteurs où la fréquence des parcours est déjà élevée.

Ces axes seraient situés dans les corridors actuels des parcours 60 et 87, soit l'axe Est-Ouest, reliant le terminus Beauport au terminus Les Saules en passant par le boulevard Lebourgneuf, soit l'axe Nord-Sud, reliant Loretteville au centre de Sainte-Foy.

Ce nouveau réseau viendrait ceinturer le centre de la région pour offrir un service de transport collectif efficace et accessible à une large clientèle. Il pourrait s'étendre à la Rive-Sud pour créer un véritable réseau métropolitain.

Le réseau structurant



De nouveaux lieux d'échange majeurs seraient également aménagés à la croisée des axes structurants ainsi que des parcs de stationnement incitatifs aux extrémités des parcours et à certains carrefours stratégiques pour encourager un transfert modal.

- c) *Bâtir un environnement qui favorise l'utilisation du transport en commun par des choix judicieux d'aménagement urbain le long des axes structurants, que ce soit au regard de la gestion du stationnement, de la densification des quartiers et de la mixité des fonctions.*

1.2.2 Service moderne et de qualité

La deuxième stratégie proposée vise à améliorer le service par des véhicules plus récents et plus modernes, des lieux d'attente plus confortables et une utilisation accrue de la technologie pour les modes de paiement, la gestion de la circulation et l'accès à l'information.

1.2.3 Amélioration de la desserte

La troisième stratégie vise à s'adapter aux nouvelles réalités de déplacement en assurant une desserte plus rapide des principaux centres d'activités (notamment par des liens rapides sur les principales autoroutes qui rejoignent le centre-ville de Québec et de Sainte-Foy), et une meilleure desserte des quartiers périphériques (augmentation de la fréquence, nouveaux liens entre les quartiers, etc.).

1.3 Conclusion

Les questions sous-jacentes aux orientations stratégiques sont donc les suivantes : la Ville est-elle d'accord avec la proposition du RTC d'accroître le rôle du transport en commun et avec les stratégies mises de l'avant pour atteindre cet objectif.

Pour les raisons déjà mentionnées, le Service de l'aménagement du territoire appuie la proposition du RTC qui vise à accroître l'achalandage et la part modale du transport en commun à Québec. Cette démarche s'inscrit dans le respect des principes du développement durable et en continuité avec les efforts entrepris par la Ville pour consolider l'espace urbain. Nous pensons en particulier au processus de priorisation des développements résidentiels et des espaces industriels sur notre territoire.

Si la tendance actuelle pro-automobile devait se poursuivre, il faudra investir massivement pour combler les besoins futurs et toujours croissants en matière d'infrastructures routières et d'espaces de stationnement.

2. SYSTÈME LÉGER SUR RAIL

Le document de réflexion sur les orientations stratégiques du RTC cible, sans le nommer, le projet d'implantation du système léger sur rail comme l'outil privilégié pour renforcer le Métrobus actuel.

En mars 2003, le RTC a déposé une étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale. L'étude conclut que ce projet est techniquement réalisable à Québec et permettra d'accroître de 16 % l'achalandage annuel du RTC, qui passera de 39,7 M à 46,0 M de déplacements.

Dans l'axe du Métrobus actuel, l'achalandage avec un tramway passera de 50 000 à 81 000 passagers par jour. Si la clientèle du RTC utilisant le Métrobus représente 38 % des usagers, ce pourcentage passera à plus de 50 % avec l'arrivée du tramway. L'implantation d'un SLR permettra donc d'atteindre à lui seul, sans les autres mesures structurantes dont l'ajout de deux nouveaux axes Métrobus, l'objectif de hausse de la part modale et de l'achalandage du transport en commun.

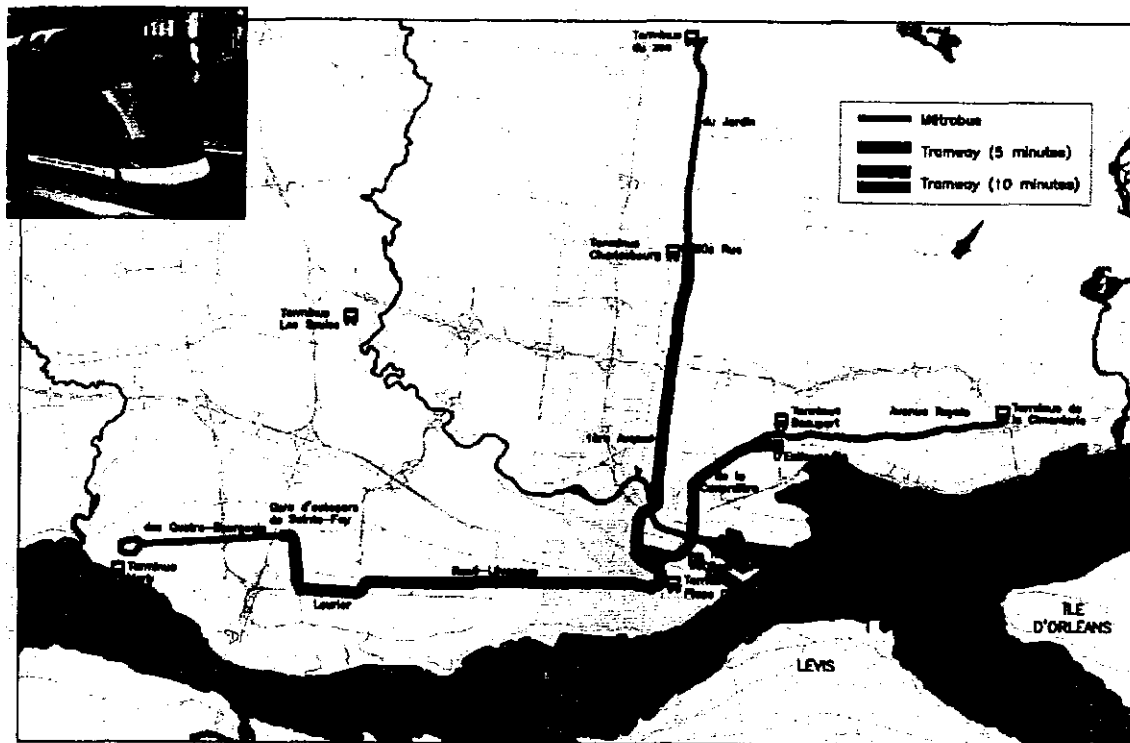
Le tracé proposé pour le SLR sera celui du Métrobus actuel mais écourté à ses extrémités.

2.1 Description du projet

Le tramway serait composé de trois axes, totalisant 21,5 km de lignes comparativement aux 34 km actuels. Il s'arrêterait au terminus de la gare d'autocars de Sainte-Foy à l'ouest, à la 80^e Rue (terminus Charlesbourg) au nord et au secteur d'Estimauville (terminus Beauport) à l'est.

Le prolongement du tramway vers la Rive-Sud a seulement fait l'objet d'une étude préliminaire comprenant l'insertion du SLR sur le pont, sa faisabilité technique et une projection de son achalandage potentiel. Le consultant ne formule aucune recommandation à l'égard de ce prolongement.

Le tracé du tramway de Québec



Le projet comporte l'aménagement de 40 stations, espacées de 500 m. Les véhicules ont une longueur de 30 m et peuvent transporter 200 personnes, une capacité trois fois supérieure aux autobus actuels.

Le SLR permettra de récupérer environ 150 000 heures d'opération annuellement, soit une part importante des autobus utilisés actuellement sur les parcours Métrobus, dont 86 000 heures seront réinvesties dans l'amélioration du réseau régulier et dans le rabattement intensif sur le tramway. Les parcours rapides opérant aux périodes de pointe seront maintenus afin de supporter la hausse de la demande globale en transport en commun.

Le projet du SLR nécessite un investissement de 650 M\$ avant taxes, incluant 14 % pour les imprévus et une somme de 112 M\$ pour la réfection des infrastructures routières et de la voirie sur l'ensemble du tracé, de façade à

façade. Le tramway est donc une occasion unique de refaire la chaussée dans les axes du Métrobus, par exemple sur le boulevard Laurier, en assumant seulement une fraction du coût.

Le coût d'opération annuel du SLR est de 8,2 M\$, montant qui tient compte des revenus additionnels générés par la nouvelle clientèle du tramway et des économies d'exploitation sur les réseaux d'autobus.

2.2 Opportunité d'un tramway à Québec

Les études techniques réalisées par le consultant démontrent que le Métrobus actuel, malgré sa fréquence aux 5 minutes sur le plateau Québec-Sainte-Foy, subit régulièrement des retards qui entraînent des surcharges sur 10 % des voyages pour la période observée (mardi, mercredi, jeudi). La charge maximale d'un autobus – 70 passagers dont la moitié d'entre eux est déjà debout – est donc dépassée un voyage sur dix.

Cette surcharge est due principalement à deux facteurs : la capacité limitée des véhicules et la vitesse commerciale trop basse sur les axes du Métrobus. Cette vitesse réduite s'explique par le partage de la chaussée avec la circulation automobile et l'absence d'un système intégré de feux prioritaires. Cette surcharge allonge le temps d'arrêt aux stations et entraîne donc des retards sur le temps de parcours. Cette situation favorise la formation de trains d'autobus (trois véhicules ou plus qui se suivent), que l'on observe notamment à l'Université Laval et à place d'Youville.

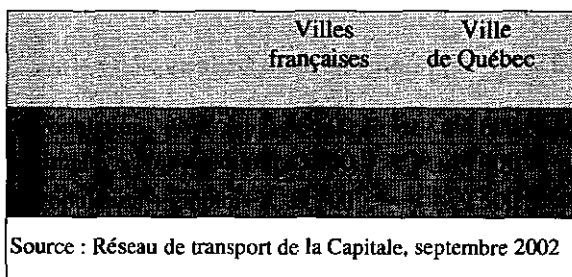
2.3 Bénéfices du tramway

Avec sa très grande capacité (200 passagers), un dispositif sophistiqué de feux de circulation avec priorité, un mode d'embarquement plus efficace, et l'installation d'une plate-forme composée de rails à usage exclusif, le tramway offre d'énormes avantages par rapport aux autobus actuels. La vitesse commerciale du tramway sera d'environ 25 km / h comparativement à 21 km / h actuellement sur le Métrobus, ce qui réduira de 16 % les temps de déplacement le long des axes.

Le tramway de Québec sera inséré dans un milieu urbain ayant une densité comparable à celle observée dans six villes françaises où fut récemment implanté un SLR.

Comparaison avec six villes françaises*

Densité moyenne par km²
à 500 m de la ligne du tramway



* Comparatif avec les villes de Grenoble, Orléans, Montpellier, Strasbourg, Bordeaux et Lyon

La densité moyenne de la population et des emplois dans ces villes dotées d'un SLR est de 9300 personnes au km², à une distance de 500 m de la ligne, alors qu'elle est de 9500 personnes au km² dans les axes du Métrobus actuel.

2.3.1 Impact sur l'achalandage

Les expériences étrangères démontrent que la mise en place d'un tramway comporte des effets bénéfiques sur le développement urbain, l'aménagement du territoire, l'image du transport en commun et son achalandage.

L'implantation d'un SLR engendre des initiatives de revitalisation des quartiers localisés le long des corridors de tramway ou en périphérie des stations. Il entraîne également une consolidation et une densification des fonctions urbaines en bordure du corridor. Ces atouts font du SLR un levier pour restructurer l'espace urbain et orienter le développement dans certains quartiers de la ville.

L'insertion d'un tramway génère une hausse significative de la demande pour le transport en commun. A la demande initiale s'ajoute la demande provenant du *transfert modal*, de l'*effet de mode*, c'est-à-dire des personnes qui n'utilisaient pas l'autobus auparavant et des usagers actuels du RTC qui se tournent vers le tramway à cause de son attrait particulier (confort, fiabilité, apparence, etc.), de l'*effet attractif* auprès des usagers utilisant d'autres circuits grâce aux gains de temps du SLR, et de l'*effet induit*, c'est-à-dire des déplacements qui ne s'effectueraient pas sans ce mode.

A Québec, l'effet induit pourrait être particulièrement important en raison du passage du tramway à proximité du Vieux-Québec et des activités touristiques.

Enfin, un tramway comporte un *effet structurant* qui se fait sentir à plus long terme par des changements de lieux de résidences et des lieux d'activité économique.

2.4 Conclusion

Certains aspects relatifs au tracé proposé du SLR à Québec nécessitent des études complémentaires qui devraient être réalisées dans le cadre d'une étude d'avant-projet, laquelle devrait être financée, comme les études antérieures, par le gouvernement provincial. Les éléments à considérer sont les suivants :

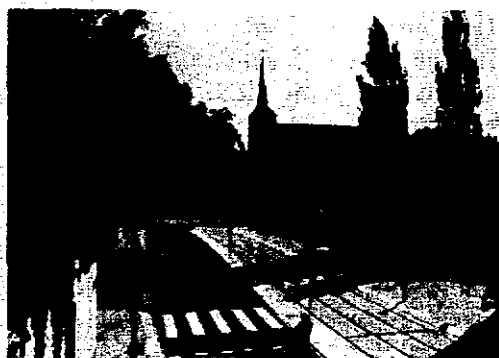
- La possibilité que, dans une deuxième phase, le tracé du tramway soit prolongé jusqu'à l'édifice Marly à l'ouest, au terminus du zoo au nord, et jusqu'à Beauport sur l'un des axes suivants :
 - avenue d'Estimauville – Cimetière Saint-Laurent,
 - avenue Royale,
 - intersection des rues Clémenceau / Seigneuriale.



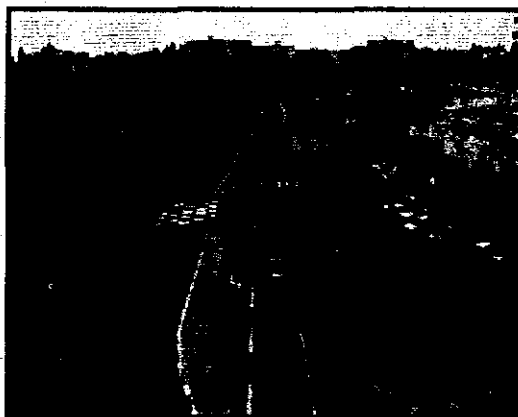
Exemple applicable sur boulevard Charest

- L'insertion d'un tramway unidirectionnel dans le quartier Saint-Roch, par les rues Dorchester et de la Couronne, plutôt qu'une insertion bidirectionnelle sur le côté ouest de la rue Dorchester, afin de ne pas réduire de façon critique la largeur de la chaussée sur ce tronçon de rue.
- L'opportunité et la faisabilité d'implanter une station en surface à la place d'Youville plutôt qu'une station souterraine tel que proposé dans l'étude.
- L'opportunité de desservir le site d'Expocité.

Exemples d'insertion urbaine



Exemple applicable sur route de l'Église



Exemple applicable sur boulevard des Capucins

3. RAPPORT DU MANDATAIRE – RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN

3.1 Mise en contexte

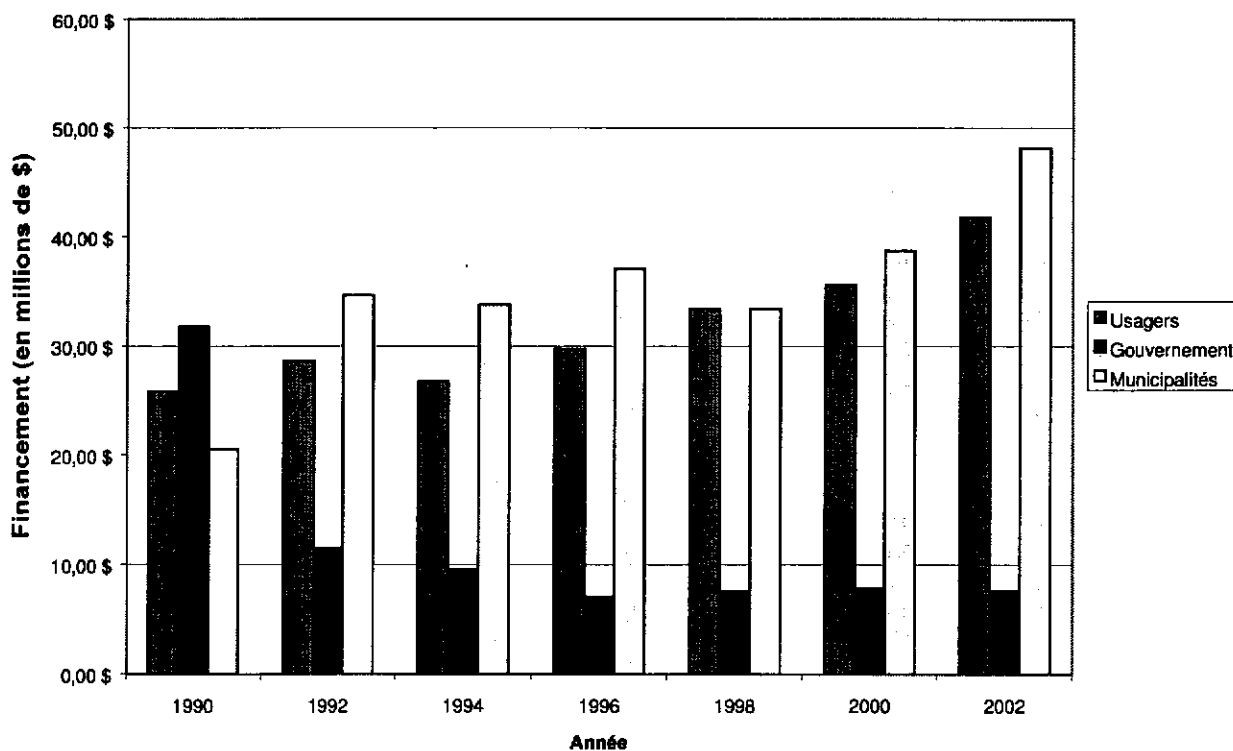
Le transport en commun à Québec est sous-financé depuis 15 ans, un phénomène qui s'est accentué à partir de 1991-1992 lorsque le gouvernement provincial s'est retiré du financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des sources de revenus du RTC en fonction des divers partenaires entre 1990 et 2002. En l'espace de 12 ans, les subventions gouvernementales dans le transport en commun ont chuté de 76 %, alors que la contribution municipale faisait un bond de 135 %. La contribution des usagers grimpeait pour sa part de 62 %.

En 2002, la contribution municipale atteint 44 %, celle des usagers 38 % et celle des automobilistes 8 %. La contribution du gouvernement du Québec est presque marginale avec 7 %, alors que le Canada est le seul pays du G7 à ne pas subventionner le transport collectif dans les grands centres urbains.

En décembre 2002, monsieur Bernard Angers, mandataire du gouvernement, a déposé un rapport qui propose des modifications au cadre financier du transport en commun dans la région de Québec. Ce rapport reconnaît « la nécessité d'un rattrapage » à la suite de la diminution substantielle de la contribution du gouvernement dans ce secteur depuis 1992.

Sources de financement du Réseau de transport de la Capitale



3.2 Recommandations du mandataire

Les principales recommandations du mandataire sont les suivantes :

- a) Réduction de 100 à 75 % du taux de subvention pour les nouveaux investissements dans les modes de transport lourds (métro, SLR);

Cette mesure serait inéquitable pour la Ville et compromettrait l'implantation d'un tramway à Québec, à moins que d'autres instances n'acceptent de financer le manque à gagner de 25 %.

- b) Imposition d'une taxe sur l'essence de 1,5 cent le litre sur le même territoire que celui applicable pour la perception des droits d'immatriculation, excluant la ville de Lévis, au profit du RTC, cette mesure rapporterait 7,9 M\$ dès la première année.
- c) Hausse des droits d'immatriculation de 30 à 35 \$ qui seraient indexés par la suite, une mesure qui serait étendue aux véhicules commerciaux (moins de 3000 kg).
- d) Modification des règles de partage des revenus sur les droits d'immatriculation afin que les sommes perçues sur la Rive-Sud soient versées en totalité à la Société de transport de Lévis;

Cette mesure remet en cause le principe d'une taxation métropolitaine et entraînerait un manque à gagner pour le RTC.

- e) Hausse du taux de subvention de 50 à 60 % à l'achat de nouveaux autobus, une mesure qui permet de revenir au taux prévalant entre 1988 et 1997.
- f) Abaissement de la durée de vie des véhicules de 16 à 14 ans, une mesure positive entraînant des économies sur les frais d'entretien.

3.3 Conclusion

L'ensemble de ces mesures ajouterait environ 9 M\$ d'argent neuf dans le budget du RTC dès 2004, un montant récurrent qui augmenterait légèrement chaque année pour atteindre 12 M\$ en 2012.

4. COÛT DES OPTIONS À L'ÉTUDE

Dans le cadre de la réflexion sur les orientations stratégiques, le RTC a estimé les besoins financiers en l'an 2012 en fonction des hypothèses de développement décrites au premier chapitre. Ces hypothèses ont été reformulées sous forme d'options pour une meilleure compréhension. Chaque option génère de nouvelles dépenses de fonctionnement annuelles qui sont cumulatives et s'ajoutent donc à l'option précédente.

On suppose ici le maintien des règles de financement actuelles du gouvernement provincial pour les nouveaux investissements dans les modes de transport lourds comme un SLR, soit une subvention couvrant 100 % du coût des immobilisations, ainsi que le maintien du taux de subvention de 50 % à l'achat de nouveaux autobus (standards ou articulés).

4.1 Description des options

Option 1 : Réduction du transport en commun

Cette option suppose uniquement une hausse annuelle de 2 % de la contribution municipale et des tarifs pour suivre l'inflation. Cet ajustement est cependant insuffisant pour couvrir l'augmentation des coûts liés au maintien du service actuel. Cela entraînerait une réduction de service de l'ordre de 300 000 heures sur l'année-type, soit environ 30 % du service en 2012. La contribution municipale passerait néanmoins de 51,4 M\$ en 2003 à 61,5 M\$ en 2012.

Option 2 : Maintien du service actuel

Cette option suppose le maintien des services actuels sans aucune augmentation des heures d'opération. Pour maintenir le service actuel, une somme additionnelle d'environ 13 M\$ par année est requise (dollars de 2012), un coût d'opération récurrent qui s'ajoute à la hausse de 2 % pour suivre l'inflation. Notons que l'ensemble des mesures proposées par le rapport Angers ajouterait 12 M\$ d'argent neuf en 2012, un montant même pas suffisant pour maintenir le service actuel de transport en commun.

Option 3 : Développement du service et mise en place du réseau structurant

Cette option consiste à mettre en place le réseau structurant tel que proposé dans les orientations stratégiques du RTC pour atteindre la part modale du transport en commun de 1996. Ce réseau structurant est constitué des lignes Métrobus actuelles 800 et 801 et de deux nouvelles lignes Métrobus Est-Ouest (parcours 60) et Nord-Sud (parcours 87).

Dans l'option 3, deux variantes sont analysées. On trouvera en annexe un graphique de chacune des variantes et leurs impacts sur les dépenses de fonctionnement annuelles du RTC, la part modale et l'achalandage du transport collectif.

Variante 1 : Mise en place d'un *Tramway* sur les axes du Métrobus actuel et ajout de nouvelles lignes Métrobus avec des autobus articulés (parcours 60 et 87). Ces mesures entraînent des dépenses de fonctionnement annuelles de 17 M\$ en 2012, soit 10 M\$ pour opérer le tramway et 7 M\$ pour opérer les deux nouvelles lignes Métrobus.

Variante 2 : Mise en place d'*Autobus articulés* sur les axes du Métrobus actuel et sur les deux nouvelles lignes Métrobus (parcours 60 et 87). Ces mesures entraînent des dépenses de fonctionnement annuelles de 23 M\$ en 2012, soit 16 M\$ pour opérer les autobus articulés sur les axes du Métrobus actuel et 7 M\$ pour opérer les deux nouvelles lignes Métrobus.

On remarquera que le remplacement des autobus standards par des autobus articulés sur les axes du Métrobus actuel entraîne un coût additionnel de 6 M\$ comparativement à la mise en place d'un tramway. Cette situation à première vue paradoxale s'explique par le fait que les autobus articulés sont financés à 50 % par la société de transport, augmentant ainsi le service de la dette, tandis que le tramway serait financé à 100 % par le gouvernement provincial.

Les autobus articulés seraient également moins performants, générant quatre (4) millions de déplacements en moins par année comparativement au tramway (43 M versus 47 M de passages).

Option 4 – Développement du service – Autres mesures

Cette option comprend une série de mesures qui complètent la mise en place du réseau structurant. Les principales mesures sont :

- l'ajout de parcours rapides à destination des principaux pôles d'emploi;
- une révision du service dans les quartiers périphériques se traduisant par une amélioration des liens entre ces quartiers et un accès rapide au réseau structurant;
- une offre de service moderne incorporant l'utilisation de nouvelles technologies pour accroître la fiabilité et le confort des usagers;
- l'implantation d'un parcours centre-ville;
- l'amélioration de l'information à la clientèle et une diversification des types de véhicules.

Cette option entraîne des dépenses de fonctionnement additionnelles de 12 M\$ par année, qui s'ajoute au coût de la mise en place du réseau structurant décrit à l'option 3, pour l'une ou l'autre des variantes retenues.

**Coût des options à l'étude et impact sur le budget d'opération du RTC
Financement à combler en 2012**

Option 1	Hausse du budget de 2 %	
Option 2	13 M\$	13 M\$
Option 3 – Réseau structurant		
• Parcours 800-801	10 M\$	16 M\$
• Parcours 60 et 87*	7 M\$	7 M\$
Option 4 – Développement du service		
• Autres mesures	12 M\$	12 M\$
Total	42 M\$	48 M\$
Source : Réseau de transport de la Capitale, 2003		

* Desserte des deux nouvelles lignes Métrobus par des autobus articulés

4.2 Conclusion

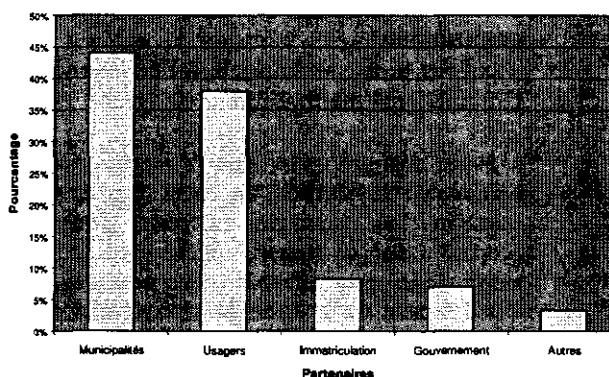
Dans le cadre de la mise en place du réseau structurant, l'implantation d'un SLR plutôt que des autobus articulés sur le tracé des parcours Métrobus actuels s'avère un choix plus avantageux à tous les niveaux. Ce mode de transport est plus structurant sur le plan urbanistique, très écologique et plus performant en termes de capacité et de potentiel de transfert modal, ce qui lui confère le statut d'une véritable alternative au tout automobile.

Le tramway coûterait également moins cher à opérer (économies annuelles de 6 M\$) pour la société de transport, donc pour la Ville de Québec, en vertu de l'application des règles actuelles de financement du ministère des Transports.

5. FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Les sources actuelles de financement étant insuffisantes, il faut donc accroître et diversifier les sources de revenus pour assurer un financement stable du transport en commun dans les années à venir, condition essentielle pour bâtir un réseau structurant et accroître le rôle du transport collectif dans la région. La Ville de Québec, avec une contribution atteignant 44 % en 2002, fait plus que sa part dans le financement du transport en commun.

Financement du transport en commun à Québec en 2002



Les études citées dans le rapport Angers font ressortir que la contribution moyenne des municipalités est de 37 % dans le reste du Canada et de seulement 8 % aux États-Unis pour l'année 2000.

Chez nos voisins du Sud, le financement du transport en commun est caractérisé par l'importance des revenus provenant de sources dédiées, soit 37 % (taxe sur l'essence, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, péage, etc.), et de la forte implication du gouvernement fédéral (17 %), principalement au niveau des immobilisations. Le gouvernement fédéral canadien, rappelons-le, est complètement absent du financement du transport collectif.

Dans ce contexte et compte tenu des besoins financiers d'ici l'horizon 2012 pour mettre en place le réseau structurant, il faudrait davantage utiliser la contribution indirecte, une pratique

ayant fait ses preuves et qui est largement répandue dans la partie ouest du Canada, aux États-Unis et en Europe.

5.1 Avenues de financement possibles

A titre indicatif, voici des avenues de financement possibles pour le transport en commun :

- Récupération d'une partie de la taxe de vente provinciale
- Taxe sur l'essence*
- Hausse des droits d'immatriculation*
- Taxe sur les espaces de stationnement commerciaux
- Taxe sur la masse salariale à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Québec

* Mesures déjà proposées dans le rapport Angers portant sur la révision du cadre financier du transport en commun. D'autres mesures proposées dans ce rapport, comme la hausse des subventions pour l'achat des véhicules ou l'abaissement de la durée de vie des véhicules, devraient être mises en place par le gouvernement dans les meilleurs délais.

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le sous-financement du transport en commun depuis 15 ans a fait en sorte que la société de transport a été incapable d'augmenter l'offre en transport collectif dans un contexte de forte croissance de la mobilité et d'un développement résidentiel qui s'est fait principalement dans les quartiers périphériques reconnus comme étant plus difficiles à desservir en transport en commun.

La conséquence qui découle de ce choix a été la diminution constante de la part modale du transport en commun dans les déplacements motorisés et la part croissante de l'automobile comme moyen de transport privilégié à l'intérieur de la ville.

Dans ce contexte, à moins d'un geste fort pour inverser la tendance actuelle dans les habitudes

de déplacements, l'importance du transport collectif continuera à diminuer dans la région au profit de l'automobile.

La mise en place d'un réseau structurant constitué d'un SLR dans les axes du Métrobus actuel et de deux nouvelles lignes Métrobus dans les axes Nord-Sud et Est-Ouest représente la meilleure solution à long terme pour accroître le rôle du transport collectif et augmenter sa part modale.

Le financement du coût des immobilisations du tramway demeure toutefois la pierre d'achoppement d'un tel projet. Cette question pourrait se régler si les gouvernements supérieurs donnaient suite aux vœux exprimés dans leurs documents officiels sur l'importance d'améliorer les infrastructures de transport public dans la région de Québec.

Les dépenses d'opération additionnelles générées par la mise en place du réseau structurant pourraient être financées en partie par des revenus provenant des sources dédiées.

6.1 Recommandations

Le Service de l'aménagement du territoire formule donc les recommandations suivantes :

- Approuver le plan stratégique proposé par le Réseau de transport de la Capitale;
- Approuver la proposition du RTC visant à accroître le rôle du transport collectif sur le territoire de la ville de Québec afin d'augmenter sa part modale dans les déplacements motorisés au cours des dix prochaines années;
- Approuver la proposition du RTC visant à mettre en place un réseau structurant composé d'un tramway sur les axes du Métrobus actuel (parcours 800 et 801), tel que proposé par l'étude du consultant, et de deux nouvelles lignes Métrobus (parcours 60 et 87) avec des autobus articulés.

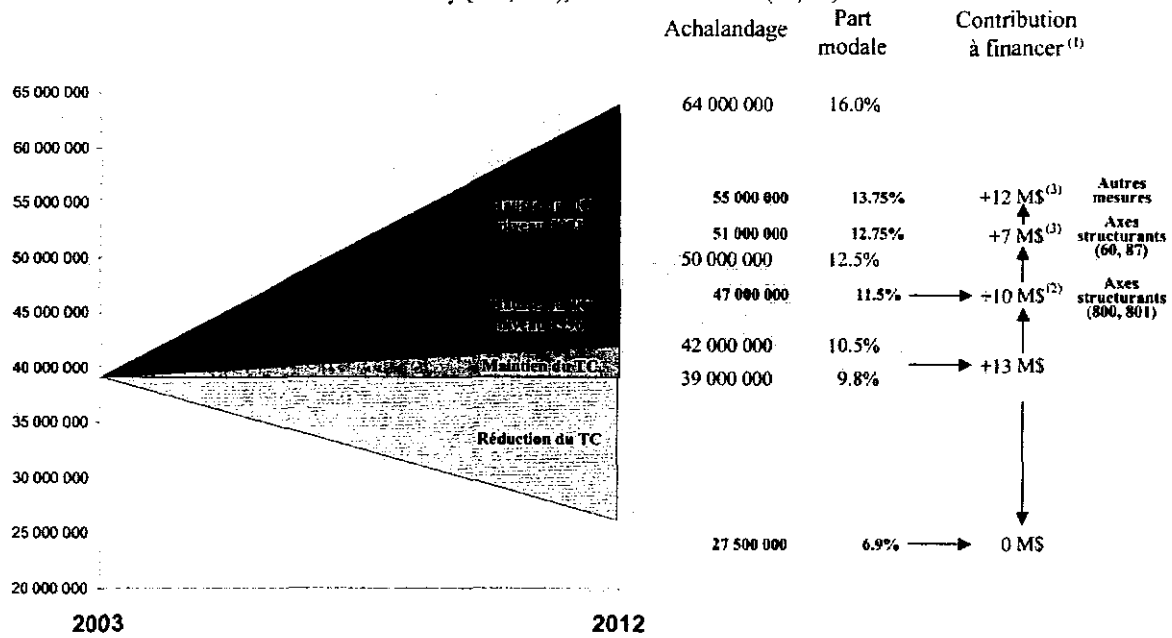
- Entreprendre la réalisation de l'étude d'avant-projet du tramway et demander à cette fin au Gouvernement du Québec d'en financer la réalisation;
- Analyser, dans le cadre de l'étude d'avant-projet du tramway, les éléments suivants :
 - ✓ La possibilité que, dans une deuxième phase, le tracé du tramway soit prolongé jusqu'à l'édifice Marly à l'ouest, au terminus du zoo au nord, et jusqu'à Beauport sur l'un des axes suivants :
 - avenue d'Estimauville – Cimenterie Saint-Laurent,
 - avenue Royale,
 - intersection des rues Clémenceau / Seigneuriale.
 - ✓ L'insertion d'un tramway unidirectionnel dans le quartier Saint-Roch, par les rues Dorchester et de la Couronne, plutôt qu'une insertion bidirectionnelle sur le côté ouest de la rue Dorchester.
 - ✓ L'opportunité et la faisabilité d'implanter une station en surface à la place d'Youville plutôt qu'une station souterraine tel que proposé dans l'étude.
 - ✓ L'opportunité de desservir le site d'Expocité.
- Demander au gouvernement du Québec de maintenir les subventions requises pour financer à 100 % le coût des immobilisations nécessaires pour implanter un tramway dans les axes du Métrobus actuel.

ANNEXES

Orientations stratégiques - transport en commun

Portrait préliminaire: achalandage, part modale, contribution à financer

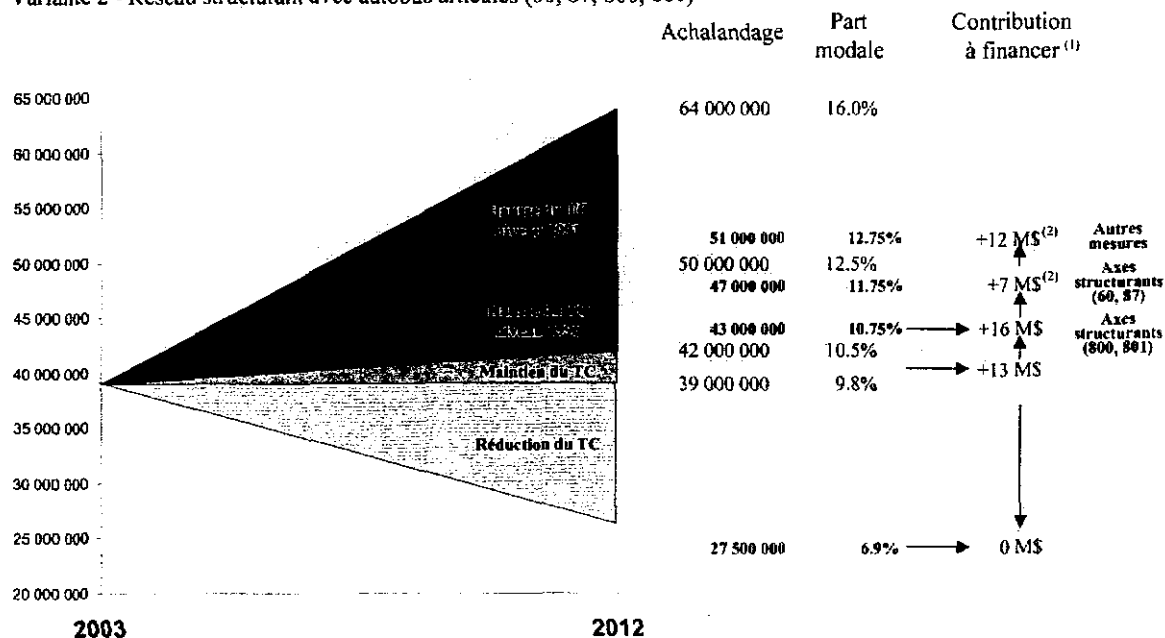
Variante I - Réseau structurant avec: Tramway (800, 801), et autobus articulés (60, 87)⁽⁴⁾



Notes:

1. Contribution à financer après hausse annuelle de 2% des tarifs (tarif moyen en 2003 de 1.07\$ passant en 2012 à 1.28\$), plus une hausse annuelle de 2% de la contribution municipale (contribution annuelle en 2003 de 51 426 000\$ passant en 2012 à 61 459 000) et de l'application des règles actuelles de financement du MTQ.
2. Source: Étude sur le Tramway. Suppose un financement de l'infrastructure (650 M\$) de 100% par les gouvernements supérieurs selon les politiques en vigueur.
3. Estimations très préliminaires. Le plan stratégique n'est pas complété et ses coûts restent à finaliser.
4. Les parcours 60 et 87 représentent respectivement les axes Est-Ouest et Nord-Sud mis en métrobus

Orientations stratégiques- transport en commun
Portrait préliminaire: achalandage, part modale, contribution à financer
Variante 2 - Réseau structurant avec autobus articulés (60, 87, 800, 801) ⁽³⁾



Notes:

1. Contribution à financer après hausse annuelle de 2% des tarifs (tarif moyen en 2003 de 1,07\$ passant en 2012 à 1,28\$), plus une hausse annuelle de 2% de la contribution municipale (contribution annuelle en 2003 de 51 426 000\$ passant en 2012 à 61 459 000) et de l'application des règles actuelles de financement du MTQ.
2. Estimations très préliminaires. Le plan stratégique n'est pas complété et ses coûts restent à finaliser.
3. Les parcours 60 et 87 représentent respectivement les axes Est-Ouest et Nord-Sud mis en métrobus