

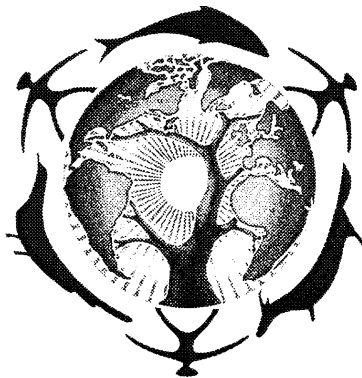
L'avenir du transport en commun à Québec

Considérations socio-économiques et écologiques

Mémoire présenté à la Ville de Québec

Par les AmiEs de la Terre de Québec (ATQ)

**Patrick Bacon, étudiant à la maîtrise en relations internationales
Émilie Dufour, organisatrice communautaire aux ATQ**



**Québec
11 février 2004**

**«Nous n'héritons pas de la terre, nous l'empruntons à nos enfants»
- Proverbe autochtone**

Présentation

Les AmiEs de la Terre de Québec

Les AmiEs de la Terre de Québec est un groupe d'écologie sociale qui a vu le jour en 1978. Comptant près de 400 membres, les AmiEs de la Terre est un groupe qui se compose de citoyenNEs impliquéEs dans différents comités. Notre but est d'adopter une approche qui traite les problème de la crise écologique à la source en:

- Dénonçant la société actuelle, basée sur l'AVOIR, qui mène directement la planète et ses habitants vers une catastrophe;
- Participant à l'émergence d'une société fondée sur l'Être et articulé selon les principes directeurs de l'écologisme.

Notre mission consiste à:

- S'informer, se sensibiliser et se conscientiser à la crise écologique, à ses causes profondes et aux alternatives par l'éducation populaire autonome, dans le but de transformer la réalité et de se changer soi-même;
- S'organiser collectivement pour défendre nos droits à un monde équitable, solidaire et écologiquement viable pour les générations futures et actuelles.

Table des matières

Liste des tableaux.....	4
Introduction.....	5
1- Le Problème.....	5
2- Québec : un territoire marqué par les autoroutes.....	6
3- Le prolongement de l'autoroute Du Vallon ou la protection intégrale de la forêt de l'Escarpement?.....	7
3.1- Pour un débat public sur l'avenir de notre dernière forêt urbaine.....	8
4- L'autoroute : un investissement pour la région?.....	8
5- Le culte polluant de l'automobile.....	10
5.1-Le smog urbain : manifestation de la crise écologique.....	11
5.2-Engagement <i>vert</i> Kyoto?.....	12
6- Considérations pour la santé humaine.....	12
7- La rhétorique gouvernementale : des objectifs louables mais peu de mesures concrètes.....	14
8- Le système de transport léger sur rail (TLR) : la mise en œuvre d'un réseau structurant qui tient compte des espaces verts et de la vie sociale en milieu urbain.....	14
9- Financement du transport en commun et nouveaux enjeux.....	15
9.1- L'augmentation des coûts et la privatisation des STC n'est pas une solution au problème du sous-financement du réseau.....	16
9.2- Qui doit payer?.....	17
9.3- Les multinationales du pétrole.....	18
Conclusion.....	20
Bibliographie.....	21

Liste des tableaux

- 1- Problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique.....p.14
- 2- Répartition de l'automobile comme choix de mode de déplacement, selon la disponibilité ou non d'un espace de stationnement.....p.15
- 3- L'évolution du coût du titre adulte du Réseau de transport de la Capitale.....p.16
- 4- Taxe sur l'essence en vigueur ailleurs au Canada.....p.17

Introduction

La Ville de Québec mène actuellement des audiences publiques dans le but de prendre d'importantes décisions en ce qui concerne le développement du transport en commun, en particulier, et l'urbanisme, en général. Voici les questions auxquelles nous étions invitéEs à répondre :

- 1- Faut-il développer davantage le transport en commun?
- 2- Faut-il mettre en place un réseau structurant, (ce qui implique l'aménagement intégré du territoire)?
- 3- Faut-il privilégier l'implantation d'un tramway moderne ou d'autobus articulés?
- 4- Qui doit payer?

Les AmiEs de la Terre de Québec pensent qu'il est urgent de développer des modes de transport alternatifs à l'automobile pour des motifs d'ordre socio-économiques et écologiques. Nous pensons que le projet de Transport léger sur rail (TLR) constitue l'un des outils que pourrait se donner la région de Québec afin de combattre la pollution causée par l'automobile. Le développement d'un tel projet est également le moment de redonner le Centre-ville de Québec aux piétonNEs et cyclistes et de freiner l'étalement urbain. C'est pourquoi le débat sur le projet de TLR doit être l'occasion de revoir les politiques de la Ville de Québec en matière d'aménagement urbain.

1- Le problème

« Au cours des prochaines années, on assistera au Canada comme au Québec à une augmentation de l'urbanisation et de la métropolisation. Ceci implique une augmentation du transport urbain et de l'automobile. Les impacts des systèmes de transport sur l'environnement sont multiples, en partant de la production des véhicules et des carburants, de la construction des infrastructures jusqu'à l'exploitation du système de transport et à la gestion de résidus. Les problèmes de pollution de l'air en milieu urbain sont causés en bonne partie par les émissions qui proviennent des véhicules automobiles. [...] le développement de systèmes de transport en commun performants et l'aménagement préventif du territoire, par exemple, revêtent [donc] une grande importance» (Lajoie, 1998, p. 67).

Depuis plusieurs années, les sociétés de transport en commun (STC) du Québec réclament davantage de financement de la part du Gouvernement provincial. Tant le Parti Québécois que le Parti Libéral du Québec ont refusé de répondre positivement aux demandes des STC au cours des dernières années même si certaines d'entre-elles sont dans le « rouge ». Récemment, le Ministre des Transports Yvon Marcoux s'est montré peu enclin à accroître le financement de ces sociétés, qui dépendent grandement des

fonds publics. Selon lui, le financement public des STC est adéquat au Québec (le ministre compare la situation avec le reste des provinces canadiennes) (Vaillancourt, 2004, p. A-6).¹ Du côté du Ministre des Finances Yves Séguin, rien n'indique qu'il a l'intention d'octroyer des fonds supplémentaires au réseau de transport en commun. Le spectre des contraintes budgétaires et la réingénierie (désengagement) de l'État sont invoqués par le gouvernement actuel pour légitimer leur politiques à l'endroit du secteur public. La position du Gouvernement Charest en matière de transport en commun est à l'image des politiques anti-sociales adoptées par les libéraux depuis leur arrivée au pouvoir. Avant de privatiser, il faut se désengager...

Du côté de la Ville de Québec, le président du Réseau de transport de la capitale (RTC), Paul Shoiry, a récemment rencontré le Ministre Marcoux pour lui demander d'accroître le financement de la société de transport municipale. L'argument de M. Shoiry, selon lequel le transport en commun constitue un outil pour réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre (GES), objectif envers lequel le Gouvernement du Québec s'est pourtant engagé, n'a pas su convaincre le Ministre des Transports (Vaillancourt, 2004, p. A-6). Il n'y a donc pas d'indications claires quant à savoir si le gouvernement provincial va prendre des mesures concrètes en matière de transport en commun (financement, développement, etc.). Les déclarations ministérielles faites jusqu'à ce jour indiquent plutôt le contraire.

Le sous-financement du transport en commun et de modes de transport autres que l'automobile remet en question la possibilité individuelle et collective de choisir son mode de déplacement. Nous sommes donc confrontés à un choix de société : soit on augmente le financement du transport en commun dans le but d'aider à résoudre les problèmes de pollution atmosphérique et de l'étalement urbain sur les écosystèmes ou bien on demeure dans le cycle destructeur du *laisser-faire* que nous impose le libéralisme économique.

2- Québec : un territoire marqué par les autoroutes

La région métropolitaine de Québec dispose d'un réseau autoroutier très dense, lorsque comparé à celui d'autres grandes villes nord-américaines. Il y a 21,6 kilomètres d'autoroute par 100 000 habitants à Québec. En comparaison, Montréal dispose d'environ 10 kilomètres d'autoroute par 100 000 personnes. Depuis 1960, et particulièrement après la publication du rapport Vandry-Jobin en 1972, la Ville de Québec s'est lancée dans la construction d'un important réseau autoroutier². Au plan géographique, les politiques de la Ville en matière d'urbanisme ont favorisé l'étalement

¹ Plus loin, nous verrons que le secteur du transport en commun est sous-financé dans l'ensemble du Canada comparativement à d'autres pays-membres du G-8. Au Québec, les investissements provenant du Ministère des Transports dans le transport en commun sont à la baisse, comparativement aux investissements dans les infrastructures routières. Pour chaque 1\$ investi dans le transport en commun pour la période 1989-1990, le ministère a investi 2,40\$ dans les routes. De 1999 à 2000, le ministère a investi 1\$ dans le transport en commun pour 3,86\$ dans les infrastructures routières (Fortin, 2002, p. 2).

² À cette époque, on prévoyait que la région de Québec allait être le théâtre d'un boom démographique, qui n'a jamais eu lieu. Aujourd'hui, la population urbaine est vieillissante et rien ne laisse présager qu'il y aura une croissance démographique importante dans la région de Québec.

urbain. Aujourd'hui, la région métropolitaine de Québec est étalée comme si elle comptait trois millions d'habitants alors que la population de la ville n'atteint même pas le million de personnes. En comparaison, la Ville de Pittsburgh, en Pennsylvanie aux États-Unis, possède le même nombre de kilomètres d'autoroute que Québec (140 km), mais compte sur une population de 2 500 000 personnes (Boutin, 2004, p. 5).

Selon le géographe Marc Boutin, « d'une densité démographique peut-être la plus forte au Canada au début du 20^{ème} siècle, Québec se retrouve aujourd'hui avec une densité parmi les plus faibles (autour de 700 personnes au km²) en Amérique » (*Ibid*, p. 5). Depuis trente ans, la population dans les quartiers centraux de Québec ne cesse de diminuer en comparaison avec les banlieurs-dortoirs, qui voient leur population augmenter (*Ibid*, p. 5 et Fortin, 2002, p. 2).

En ce qui concerne le parc automobile de Québec, la croissance de celui-ci a été plus importante que la croissance démographique entre 1991 et 2001. Au cours de cette période, le nombre de voitures s'est accru de 27 000 unités, tandis que la population a augmenté de seulement 18 000 personnes (RTC, 2003, pp. 7 et 9). Parallèlement à la croissance du parc automobile, le trafic routier a augmenté en moyenne de 12 % sur les grands axes autoroutiers de la région métropolitaine de Québec depuis le début des années 1990 (autoroutes Félix-Leclerc, Henri-IV, Laurentienne, Du Vallon, Charest et Dufferin-Montmorency) (*Ibid*, p. 9).

La ville de Québec continue de construire d'énormes stationnements dans les quartiers centraux, qui sont directement reliés aux besoins des automobilistes qui proviennent des cités-dortoirs (banlieues) (Boutin, 2004, p. 5). Pourtant, il y a déjà plus de 50 000 espaces de stationnements commerciaux à Québec. Les gouvernements nous infusent d'informations selon lesquelles il n'y a pas d'argent pour le transport en commun, mais il y a pourtant de l'argent pour la construction de stationnements, et prochainement, d'une nouvelle autoroute!

3- Prolonger l'axe Du Vallon ou protéger intégralement la forêt de l'Escarpement?

Le développement du transport en commun nous semble être l'une des solutions pour régler les problèmes de congestion routière dans la région métropolitaine de Québec. Le prolongement de l'axe autoroutier Du Vallon est un geste irrationnel qui met en péril une forêt urbaine et riche en biodiversité; un lieu de socialisation et de pratiques sportives pour de nombreuses personnes de notre communauté. Les AmiEs de Terre de Québec considère que c'est *avoir des œillères* que de croire que ce projet n'implique que la triste mort de quelques arbres; c'est tout un écosystème qui risque de subir cette carence analytique. La forêt de l'Escarpement constitue un dernier vestige urbain de forêt naturelle. Cette forêt fait partie de notre patrimoine naturel, tant pour sa biodiversité que pour l'histoire qu'elle porte. Abritant la rivière du Berger qui la sillonne du nord vers le sud, elle était fréquentée par les Amérindiens et constituait une voie de déplacement et de portage. Aujourd'hui, elle abrite encore des arbres bicentenaires et, à la limite nordique de son aire de répartition, une érablière de noyers et de tilleuls. La richesse que représente au

cœur d'une ville une telle forêt; avec ses 80 espèces d'oiseaux, dont plusieurs oiseaux de proie; ses renards; son cheptel de cerfs de Virginie; ses amphibiens; et ses poissons, doit absolument être protégée de l'étalement urbain. Les caractéristiques qui sont propres à une forêt, c'est-à-dire un lieu marqué par la biodiversité de ses composantes vivantes, doivent être préservées par une politique de non-intervention, c'est-à-dire empêcher tout aménagement. Les citoyens pourront alors continuer, au cœur même de leur ville, de bénéficier d'un véritable contact avec la nature, condition essentielle à une qualité de vie urbaine. Pour paraphraser David Suzuki, l'aspect le plus destructeur de la ville est la rupture profonde qui s'y opère entre les humains et la nature.

3.1- Pour un débat public sur l'avenir de notre dernière forêt urbaine

Prolonger l'axe du Vallon est loin de constituer un investissement pour la région. Elle constitue en fait une volonté politique de favoriser l'étalement urbain au détriment des derniers espaces verts de la région (et de se soucrire à la volonté d'une minorité aisée de l'électorat et de lobbies commerciaux, telle la chambre de commerce de Québec). Poursuivre du Vallon c'est aussi encourager notre dépendance à l'automobile et au pétrole; c'est prendre parti contre la santé humaine et environnementale; c'est aller à l'encontre des objectifs du protocole de Kyoto, c'est poursuivre un modèle de développement dépassé, c'est faire fi de l'opposition citoyenne et c'est exclure de l'analyse l'expertise des nombreux groupes qui s'opposent à ce projet, dont le Conseil régional de l'environnement—Capitale nationale, l'UQCN, Vivre en Ville, le Club des Ornithologues de Québec, le Comité de protection de l'environnement de Québec; les AmiEs de la Terre de Québec, etc.

Les promoteurs du projet de prolongement de l'axe Du Vallon prônent désormais la construction d'un boulevard urbain, et non d'une autoroute. Selon eux, le prolongement de l'autoroute Du Vallon en boulevard urbain constitue une alternative « environnementale » au projet, parce que beaucoup moins dommageable qu'une autoroute... Au contraire, construire un boulevard urbain, c'est donner le feu vert à toute une variété de constructions dans le secteur qui entoure le nouveau tronçon. C'est donc s'engager à détruire progressivement la forêt de l'Escarpement... Déjà et avant même qu'il y ait eu la tenue d'audiences publiques en environnement sur ce dossier, plusieurs terrains immobiliers ont déjà été vendus autour du futur tronçon routier. Nous exigeons donc un moratoire immédiat sur tout projet routier et immobilier dans le secteur et proposons que soient investis la trentaine de millions de dollars prévus pour le projet dans des alternatives écologistes : l'amélioration de la desserte de transport en commun, la réservation de voies routières pour le transport en commun et le covoiturage, des trains de banlieue, de mesures d'atténuation de la circulation réduisant les impacts de la circulation de transit et augmentant la sécurité des résidentEs du Mesnil et des Méandres, etc.

4- L'autoroute : un investissement pour la région?

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 (Noland et Lem, 2000 et Hansen et Huang, 1997).

La congestion routière a coûté 500 millions à Montréal en 1997. Selon l'organisme Vivre en Ville, le coût économique de la congestion routière dans la région métropolitaine de Québec peut être évalué à 50 millions annuellement (la région de Québec génère environ 10 % des déplacements calculés dans la métropole) (Vivre en Ville, 2003).

Une étude réalisée par le *Texas Transportation Institute* pour le compte de dix États américains démontre que le total des coûts liés à la congestion routière, dans 68 grandes villes américaines, se situait à 78 milliards de dollars américains en 1999, c'est-à-dire 4,5 milliards d'heures d'attente et 6,8 milliards de gallons de pétrole consommés (Shrank et Lomax, 2001).

La densité du réseau autoroutier de la région métropolitaine de Québec et l'étalement urbain que son développement entraîne représente un coût socio-économique et environnemental important pour la communauté. Le coût d'entretien des routes, par personne, est plus élevé à Québec qu'à Montréal si on tient compte du fait que la population de la capitale est beaucoup moins nombreuse que celle de la métropole. L'important réseau autoroutier de la région métropolitaine de Québec entraîne de fortes dépenses privées et publiques pour le carburant, les stationnements et pour les soins de santé reliés à la pollution et aux accidents, sans compter le coût astronomique des nouvelles infrastructures civiles (égouts, réseaux énergétiques, écoles, etc.) reliés à l'étalement urbain (Boutin, 2004, p. 5).

Selon la Coalition pour le renouvellement des infrastructures, le Québec aura besoin d'injecter 1,1 milliards de dollars pendant les 15 prochaines années pour l'entretien des routes, ponts et réseaux d'aqueducs. Selon le Conference Board du Canada, l'institut de recherche du patronat canadien, une somme de 17,9 milliards \$ devrait être allouée à l'entretien de ces infrastructures. (Saint-Pierre, 2004, p. 15). Dans le cas où la circulation automobile augmenterait davantage que les prévisions, cette somme risque de s'accroître. Une diminution de la circulation automobile, réduirait la pression sur les infrastructures routières, et le réseau nécessiterait probablement moins d'investissements sur une période à long terme.

Le développement démesuré d'infrastructures routières constitue en fait un facteur d'appauvrissement pour la communauté de Québec.³ D'un point de vue strictement économique, cette situation n'est guère « rationnelle », du moins logique. La construction de nouvelles infrastructures routières multiplie les sommes qui seront nécessaires à

³ Dans son étude sur le transport en commun dans la Ville de Montréal, l'urbaniste Richard Bergeron souligne que la société québécoise a dépensé 223 milliards entre 1998 et 2002 pour l'automobile et 23 milliards pour le transport en commun. En comparaison des 100 milliards de dollars dépensés pour l'automobile dans la région de Montréal au cours de la même période, seulement 11,7 milliards furent dépensés dans le transport en commun, soit le dixième! (Francoeur, 2003, p. A-1).

l'entretien du réseau routier dans les années à venir. Qui assumera les conséquences des choix actuels si ce n'est la collectivité? D'ici là, des promoteurs privés vont s'enrichir et les automobilistes auront librement accès à une nouvelle route alors qu'il n'y a prétendument pas d'argent pour le transport en commun et que le coût de celui-ci pour les usagerÈREs ne cesse de croître. Le domaine du transport urbain à Québec repose sur un rapport inégal entre les automobilistes et ceux et celles qui ont recours à des modes de transports alternatifs, dont le transport en commun. Le moment est venu de parvenir à un nouvel équilibre entre automobilistes et le reste des citoyenNEs qui ont recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile.

De plus, le développement autoroutier et les infrastructures nécessaires au parc automobile réduisent les espaces urbains pour le développement de projets à volets sociaux, tels la construction de logements sociaux ou de tout autre projet communautaire. Une personne qui habite dans le quartier Saint-Roch, Saint-Sauveur ou Saint-Jean-Baptiste a probablement moins besoin d'un nouveau méga-stationnement de la SPAQ que de points de services ou d'avoir accès à de nouveaux logements abordables. Il nous semble important de redonner ces espaces aux gens du quartier, aux piétons et aux cyclistes. Dans ce sens, c'est l'ensemble du plan d'urbanisme de la Ville de Québec qui doit être revu et corrigé.

5- Le culte polluant de l'automobile

« La contribution du secteur du transport à la pollution atmosphérique est importante. En général, le secteur des transports est responsable de 90% des émissions de CO. En milieu urbain, le transport est responsable d'environ 50% des émissions totales d'hydrocarbures (HC), de 80% de benzène, de 60% de NO_x et de 50% de particules. » (OCDE, *in* Lajoie, 1998, p. 55).

L'invention de l'automobile a certes marqué le 20^{ème} siècle. La société nord-américaine contemporaine est caractérisée par le rôle central de l'automobile au sein de l'économie, un rôle qui a des répercussions sur la vie sociale, économique, politique, sur la culture et l'environnement. Il y a environ une automobile pour deux citoyenNEs au Canada, ce qui représente un des taux les plus élevés au monde. Collectivement, ces voitures parcourent environ 200 milliards de kilomètres chaque année au Canada, ce qui représente 1000 fois la distance entre la Terre et le Soleil (Environnement Canada, 1995, p. 2).

Le développement fulgurant de l'industrie automobile a contribué à transformer le rapport à l'espace et à la nature, ainsi que les rapports sociaux. Dans une étude réalisée en 1972 aux États-Unis, Appleyard et Lintell ont démontré qu'un trafic routier très intense était un facteur de perturbation dans la vie d'une communauté. Les auteurs ont démontré que l'accroissement du volume de trafic entraînait une diminution des contacts sociaux dans les rues. Le trafic routier engendre un effet de coupure au sein d'une communauté car elle inhibe la vie quotidienne de ceux et celles qui vivent à proximité des routes et des

piétonNEs. Il pose également des problèmes particuliers pour les personnes âgées, les jeunes enfants et leurs mères qui les accompagnent.

Ce processus de fragmentation spatiale influence le choix du mode de déplacement des citoyenNEs car la « frontière » créée par une route amène de nombreux riverains à penser qu'ils/elles ne sont plus en sécurité lorsqu'ils/elles marchent ou circulent à bicyclette (*The Institution of Highways and Transportation*, 1997, source Vivre en Ville). De plus, la difficulté de franchir certaines routes très achalandées entrave l'accès à divers services essentiels comme les commerces, les hôpitaux, les aires de détente ou les espaces verts (*Public Health Alliance*, 1991). En ce qui concerne les effets du transport sur la santé, le rapport précédent souligne que l'absence d'entraide et de contacts sociaux peut provoquer des problèmes psychiatriques et être à l'origine de tendances suicidaires (ELTIS, 2003).

Pour comprendre l'importance du rôle de l'automobile dans notre société, il faut saisir tous les cycles de production nécessaires à son fonctionnement et les relations sociales qui sont déterminées par l'appropriation de cette technologie. Le complexe pétrochimique et les constructeurs automobiles sont aujourd'hui en grande partie responsables des problèmes de pollution atmosphérique, et ce, à plusieurs échelles : « l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication de véhicules et des combustibles qui la font fonctionner, la construction des infrastructures (routes, ponts, etc.), la pollution atmosphérique résultant de l'utilisation de véhicules, la production de déchets (huiles usées, vieilles batteries) et leur mise au rancart contribuent à la pollution de l'environnement et constituent une partie du prix à payer » pour l'utilisation démesurée de l'automobile (Environnement Canada, 1995, p. 2).

Au Québec, les transports sont responsables de 35% des émissions de gaz à effet de serre, qui sont responsables des changements climatiques en particulier, et de la dégradation des écosystèmes en général. Le transport contribue pour environ 74 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), 86 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), 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). Le parc automobile de la région de Québec émet environ 1 million de tonnes de gaz à effet de serre annuellement (GES) (Inventaire des émissions de polluants atmosphériques dans l'agglomération de la Capitale nationale pour l'année 2000).

5.1- Le smog urbain : manifestation de la crise écologique

Le smog urbain est notamment composé d'ozone, qui « est un polluant secondaire formé par une réaction photochimique (activée par la lumière du soleil) entre les NO_x (oxydes d'azote) et les HC (hydrocarbures), deux polluants émis en grande partie par l'automobile » (Environnement Canada, 1995). L'ozone est également un irritant pour le système respiratoire et elle affecte les cultures et les forêts⁴.

⁴ Le smog serait en partie responsable de la dégradation des érablières du Québec, un phénomène observable depuis les années 1980 (Environnement Canada, 1995, p. 2).

En 2002, la région de Québec a subi le smog pendant 3 jours et 5 alertes ont été émises au cours de l'été (Ministère de l'Environnement du Québec). Dans les années à venir, le phénomène du smog urbain risque de prendre de l'ampleur dans la région métropolitaine de Québec si aucune mesure concrète n'est prise pour freiner l'expansion du parc automobile.

5.2- Engagement vert Kyoto?

Pourquoi les gouvernements refusent d'accroître le financement du transport en commun, qui est l'un des outils pour réduire les émissions de GES, objectif auquel ils se sont pourtant engagé en vertu du protocole de Kyoto⁵? Les politiques des différents paliers de gouvernements en matière de transports et d'énergie entrent en contradiction avec l'objectif de réduire les émissions de GES. Les gestes posés ne vont pas dans le sens des objectifs et politiques adoptés par nos gouvernements. L'aval donné par le Gouvernement de Jean Charest au projet de construction de la centrale thermique de Suroît constitue un bel exemple de cette incohérence. Des mesures immédiates doivent être prises pour freiner la consommation de combustibles fossiles. En somme, ce sont les politiques énergétiques des gouvernements canadien et du québécois qui font défaut, car très peu de gestes concrets sont posés à l'heure actuelle.

6- Considérations pour la santé humaine

« Selon l'OMS, en 2010, la proportion de la population vivant dans les villes sera de 78%. L'urbanisation s'accompagne d'une augmentation importante des problèmes reliés au transport urbain. Le problème de la pollution de l'air qui provient principalement de la circulation automobile est préoccupant. Les polluants de l'air dus au transport sont les particules, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, l'ozone, le dioxyde de carbone, les hydrocarbures aromatiques, l'anhydride sulfureux et de nombreux composés organiques comme les aldéhydes. Il y a aussi certains métaux lourds comme le plomb. [...] Cependant, le problème du smog, causé par le mélange des composés organiques volatils et les oxydes d'azote qui provoque la formation d'ozone, augmente dans plusieurs grandes villes. [...] Plusieurs études épidémiologiques montrent une association entre l'exposition à ces polluants et les effets sur la santé. » (Lajoie, 1998, p. 51).

« Le domaine d'intervention qui concerne la santé environnementale regroupe les problèmes de santé qui sont

⁵ Même la réalisation des objectifs du Protocole est jugée insuffisante par certains experts. Selon le climatologue James Bruce, ancien sous-secrétaire général de l'Organisation mondiale de météorologie, même si les signataires de l'entente respectaient tous les dispositifs, cela retarderait seulement de 10 à 12 ans le moment où le taux de CO₂ doublerait dans l'atmosphère (Fortin, 2001, p. 2).

causés ou aggravés par la contamination biologique, chimique ou physique de l'air, de l'eau ou du sol. Les principaux problèmes sont : l'aggravation des maladies cardiorespiratoires occasionnée par la pollution de l'air et la chaleur accablante, les problèmes liés à la qualité de l'air intérieur, l'asthme allergique, la rhinite allergique, les problèmes de la qualité de l'eau, les cancers d'origine environnementale (peau, poumon et mésothéliome) ainsi que les intoxications d'origine environnementale » (Gouvernement du Québec, 2003, p. 59).

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

Plusieurs études épidémiologiques soulignent qu'une augmentation de la pollution atmosphérique (notamment par ozone, oxydes d'azote et de soufre, monoxyde de carbone et particules respirables) entraîne un accroissement du risque de mortalité prématurée, une augmentation significative de la mortalité moyenne quotidienne chez les personnes âgées de 65 ans ou plus ainsi qu'une morbidité accrue chez les enfants et les personnes défavorisées vivant en périphérie des espaces pollués. Une plus grande concentration de l'ozone dans l'air favoriserait également le développement de maladies respiratoires (Gouvernement du Québec, 2003, p. 59).

Un plan d'action sur les changements climatiques produit par le Gouvernement du Québec souligne que la réduction des GES aurait des répercussions positives au plan de la santé humaine (Gouvernement du Québec, 2000, p. 24). La réduction des émanations polluantes provenant du parc automobile aurait des répercussions positives non seulement sur notre propre santé, mais permettrait également de réduire la pression sur le système de santé public.

1- Problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique

- Entre 1990 et 2000, on a enregistré chaque année 80 intoxications graves au CO₂ traitées en chambre hyperbarre et 13 décès reliés à de telles intoxications ainsi que 1200 appels au Centre antipoison du Québec. Les intoxications aux hydrocarbures et aux pesticides génèrent plus de 5000 appels par année.
- Entre 1987 et 1998, la prévalence de l'asthme est passée de 2,3% à 5% dans la population en général et de 3,4% à 6,6% chez les moins de 15 ans.
- Entre 1984 et 1993, à Montréal, l'augmentation de la mortalité moyenne quotidienne, au moment des pics de pollution atmosphérique, a été de 5% chez les personnes atteintes de maladies respiratoires et de 4,2% chez celles qui souffraient d'insuffisance cardiaque.
- Une étude réalisée auprès de 168 hôpitaux de l'Ontario a démontré une corrélation positive entre les admissions pour troubles respiratoires et les concentrations d'ozone et de sulfate au cours des trois jours précédents.

(Sources : Gouvernement du Québec, 2003, pp. 59-60 et Lajoie, 1998, p. 62).

7- La rhétorique gouvernementale : des objectifs louables mais peu de mesures concrètes

Dans de nombreux documents émanant des gouvernements provincial et fédéral, on reconnaît les menaces que pose l'utilisation de l'automobile, tant pour l'environnement que pour la santé humaine. De plus, certains de ces documents révèlent également que le transport en commun est un secteur où les interventions du secteur public sont prioritaires (RTCQ, 2003, p.13), notamment pour la résolution de problèmes sociaux et environnementaux. Le Gouvernement du Québec s'était également engagé à limiter l'étalement urbain (Gouvernement du Québec, 2000, p. 36), dont le développement autoroutier et l'utilisation de l'automobile sont des facteurs importants. Malgré ces objectifs louables, peu d'efforts concrets ont été réalisés jusqu'ici. La décision de prolonger l'axe Du Vallon au détriment du transport en commun met en lumière le manque de volonté de nos élites politiques d'aller dans le sens du « bien commun ».

8- Le système de transport léger sur rail (TLR) : la mise en œuvre d'un réseau structurant qui tient compte des espaces verts et de la vie sociale en milieu urbain

Le projet de transport léger sur rail (TLR) devra respecter la trame urbaine résidentielle actuelle afin que celui-ci ne devienne pas un autre outil d'étalement urbain. Le choix du tracé est donc très important. Selon nous, la ligne du TLR doit se limiter au centre des corridors urbains et éviter le plus possible les détours qui réduiraient l'efficacité du système. Des lignes d'autobus desservant les zones périphériques pourraient venir se greffer à la ligne TLR, permettant ainsi une plus grande intégration du système de transport en commun, ce qui augmenterait l'efficacité du réseau. Il est primordial que le projet de TLR soit associé à un plan d'action visant à restreindre l'utilisation de

l'automobile dans le Centre-Ville de Québec. De telles mesures ont notamment été prises à Santiago, au Chili, où le Centre-ville est fermé aux automobilistes durant certaines périodes.

Afin de ne plus favoriser la croissance du parc automobile, la Ville de Québec devrait cesser de promouvoir la construction d'aires de stationnements dans les quartiers centraux. D'ailleurs, certaines villes européennes ont considéré cet aspect lors de la mise en œuvre de nouveaux projets de transports collectifs intégrés. Ce choix politique a contribué à réduire l'utilisation des automobiles en ville et a redonné le centre-ville aux piétons et cyclistes. On peut voir ci-dessous l'importance de l'accès à un stationnement en ce qui concerne le choix du mode de déplacement dans quelques villes européennes. Le stationnement est un facteur déterminant dans le choix modal.

2- Répartition 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)

9- Financement du transport en commun et nouveaux enjeux

Le Canada est le seul pays du G7 où il n'y a pas d'investissement direct de sommes considérables dans le transport en commun de la part du Gouvernement fédéral.⁶ Pourtant, c'est le Gouvernement fédéral qui dispose de la capacité économique d'assurer au transport en commun un financement adéquat. L'ACTU évalue que les transports collectifs permettent pourtant au Canada d'économiser entre 5 et 6 milliards de dollars en coûts sociaux, ce qui dépasse nettement l'investissements net actuel de 2,1 milliards des gouvernements provinciaux et municipaux (ACTU, 2001a, p. 4).

À l'heure actuelle, les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun sont assurés par les gouvernements provinciaux (53 % en Colombie-Britannique, 40 % au Manitoba et 1 % au Québec). Pour ce qui est des coûts d'immobilisation, ils sont assurés par les gouvernements provinciaux (80 % en Colombie-Britannique, 62 % au Manitoba et 78 % au Québec). Les villes doivent donc contribuer aux coûts d'exploitation des sociétés de transport (47 % en Colombie-Britannique, 60 % au Manitoba et 99 % au Québec). Pour leur parts, les coûts d'immobilisation assurés par les villes sont évalués à 20 % en Colombie-Britannique, à 38 % au Manitoba et à 22 % au Québec (Vivre en Ville, 2003).

⁶ Le gouvernement fédéral des États-Unis a adopté 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 États et les municipalités à financer le transport en commun. Le Gouvernement 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). Au Canada, ces sommes se situent respectivement à 11 % et à 5 % (ACTU, 2001a, p. 2)

Entre 1992 et 2001, le coût moyen du passage a connu une augmentation de plus de 40 % au Canada, alors que le coût de la vie (inflation) a augmenté de moins de 20 % (ACTU, 2001d, p. 3). Ces hausses de tarifs peuvent être associées à une diminution du financement public pour le transport en commun. Depuis 1990, la part du gouvernement du Québec dans le financement du transport en commun a diminué de 76 %. Cette diminution du financement de la part du Gouvernement provincial a eu pour résultat d'accroître la part assurée par les usagers et les municipalités, ce qui ne constitue guère un incitatif à l'utilisation du transport en commun. Au cours de cette période, la part assurée par les usagers a augmenté de 62 % et celle de la Ville de Québec, de 135 % (Ville de Québec, 2003, p.7).

3- L'évolution du coût du titre adulte du Réseau de transport de la Capitale

Année	Coût (\$)
2000	54,00\$
2001	58,60\$
2002	58,60\$
2003	59,90\$
2004	62,15\$

(Source : Réseau de transport de la Capitale).

Une étude réalisée en 1996 par la Société de transport de Montréal (STM) révèle qu'une hausse des tarifs de 60 %, qui ferait passer le coût mensuel de 45 \$ à 72 \$ générerait 90 millions de dollars en revenus, mais ferait chuter l'achalandage d'environ 15 %. Cette baisse de l'achalandage entraînerait des coûts additionnels de 150 millions de dollars pour la société montréalaise (Société de Transport de Montréal). D'autres études soulignent également qu'une augmentation des tarifs et une diminution du financement public entraîne une baisse de l'achalandage.⁷

Il y a plusieurs moyens de financer le transport en commun, mais aucun gouvernement ne semble avoir le courage de prendre des mesures progressistes qui iraient dans ce sens. Un autre des moyens invoqué serait d'imposer aux automobilistes le coût réel de leur choix par des mesures directes (nouvelles taxes sur l'essence, l'achat de véhicules, de pneus, etc.). Indirectement, le développement du transport en commun permettrait de réduire les dépenses publiques liées à l'entretien du réseau routier, à la santé humaine et à l'environnement.

9.1- L'augmentation des coûts et la privatisation des STC n'est pas une solution au problème du sous-financement du réseau

⁷ À Montréal, la proportion des déplacements en transport en commun est passée de 35% à 26% de 1987 à 1998. Au cours de la même période, le financement de l'actuelle STM par le gouvernement provincial a diminué de 120 millions de dollars. Les municipalités ont augmenté leur financement de 100 millions, ce qui a créé un déficit de 20 millions sur une période de dix ans (Fortin, 2002, p. 2).

Le Gouvernement libéral de Jean Charest vient d'ouvrir la porte à la privatisation dans le secteur du transport en commun au Québec, affligé par une crise financière depuis plusieurs années. Le ministre des Transports Yvon Marcoux veut inciter les sociétés de transport à conclure des partenariats avec des entrepreneurs privés afin de leur confier une partie de l'exploitation des différents réseaux. Le secteur du transport en commun est donc le premier secteur où le Gouvernement Charest appliquerait la loi 31, qui modifie l'article 45 du code du travail, et qui permet le recours à la sous-traitance. Les sociétés de transport de Québec (RTC) et de Montréal (STM) seraient les premières sociétés à conclure, sous peu, des partenariats avec le secteur privé (Chouinard, 2004, p. A-1).

Quelles seront les conséquences de cette privatisation progressive des réseaux de transport en commun? Selon le ministre, il n'y aura guère de changement puisque ce seront les sociétés publiques qui détermineront les « caractéristiques du service » et qu'il y aura « transparence, imputabilité et contrôle ». Présentement, il est impossible de connaître la proportion du réseau qui sera privatisée dans les prochains mois. (*Ibid*, p. A-1). L'Association Transport 2000 Québec soulève le doute quant à la privatisation partielle des services de transport en commun du Québec. Cette association se base sur de nombreuses expériences à l'étranger, qui démontrent une augmentation des tarifs et une réduction du service à la population (Transport 2000 Québec, 2004).

9.2- Qui doit payer?

Le Gouvernement fédéral perçoit annuellement plus de 4 milliards de dollars en taxe sur le carburant. Cependant, il a affecté moins de 300 millions de dollars au réseau routier et des sommes minimales ont été accordées pour le transport en commun. En réservant de 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, cela aiderait à résoudre les problèmes de transport urbain et à améliorer les réseaux de transport en commun (ACTU, 2001a, p. 3).

4- Taxe sur l'essence en vigueur ailleurs au Canada

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Grande région de Montréal : 1,5 sous/litre- Grande région de Vancouver : 8 sous/litre (10 sous en 2005)- Victoria (CB) : 2,5 sous/litre- Edmonton et Calgary : 5 sous/litre |
|--|

D'autres mesures directes pourraient également être prises par les différents gouvernements afin d'accroître le financement du transport en commun. Ce serait une façon d'imposer une partie du coût réel à ceux et celles qui utilisent l'automobile. Par exemple, 5\$ de plus versés pour l'immatriculation générerait annuellement environ 1,7 million de dollars. La Ville de Québec pourrait également imposer une taxe supplémentaire pour les usagers des espaces de stationnements commerciaux, dont le nombre est évalué à 50 000 unités (une taxe de 10 sous/jour, sur 325 jours = 32,25\$/an, assurerait des revenus de 1,625 million de dollars par année).

Selon une étude réalisée par l'urbaniste Richard Bergeron de l'UQÀM et de l'Université Laval, il n'est pas nécessaire « de priver, au profit des transports en commun, le Trésor public des revenus qui lui sont nécessaires pour financer la santé, l'éducation et la culture » (*in* Francoeur, 2003, p. A-1). Selon lui, pour que la transition vers un système de transport collectif soit « neutre » au plan des finances publiques, les gouvernements doivent réduire leurs dépenses consacrées à l'automobile. L'auteur de l'étude ajoute que si la société québécoise veut se doter d'un système de transport collectif efficace, le gouvernement devrait investir 20 milliards de dollars sur une période de 15 ans. Le secteur privé devrait investir une somme équivalente. Par contre, la politique actuelle du *laisser-faire* en transport urbain pourrait coûter 360 milliards de dollars d'ici 15 ans, dont 345 milliards pour l'automobile, et ce, seulement qu'à Montréal. Comparativement, les 20 milliards requis pour le transport en commun rapporteraient d'importants bénéfices sociaux. Ceux-ci permettraient de réduire de 64 milliards de dollars sur 15 ans les sommes consacrées à l'automobile. Ainsi, les investissements dans le transport en commun passeraient de 15 milliards à 35 milliards dans la région de Montréal (*Ibid.*, p. A-1).

9.3- Les multinationales du pétrole

« De nos jours, la consommation mondiale de combustibles fossiles est 30 fois plus importante qu'elle ne l'était au début de la Révolution industrielle. En 1860, nous consommions l'équivalent de 300 millions de tonnes de pétrole; aujourd'hui, nous en utilisons l'équivalent de 8 730 millions de tonnes. » (Last et *al.*, 1999, p. 3).

« La concurrence, c'est la mort du commerce. » (John D. Rockefeller).

Il est venu le temps où ceux qui tirent des profits considérables du complexe industriel destructeur incarné par l'automobile soient redevables envers les citoyenNEs. Avec l'achat de voitures et de combustibles fossiles produits à l'étranger, nous faisons collectivement « sortir » du Québec plus de 20 milliards de dollars par année. Sur les 47,5 milliards de dollars dépensés en 2002 au Québec dans le secteur automobile, 21,4 milliards de dollars, soit 45 % du montant total, se sont volatilisés à l'extérieur de la province (Bergeron, 2003, p. xii). En ce sens, le développement autoroutier reposant sur l'utilisation intensive de l'automobile contribue de manière importante aux flux de capitaux. Avec la libéralisation des marchés financiers, nos gouvernements ont de moins en moins de pouvoirs de réglementation et de taxation à l'endroit des multinationales. La globalisation du capitalisme est en train de créer un vaste *no man's land* politico-juridique, un espace au sein duquel la représentation et le pouvoir des citoyenNEs et éluEs est nul.

La dépendance de notre société à l'endroit de l'automobile constitue une source considérable de profits pour le complexe pétrochimique et un endettement au niveau de l'environnement et au plan de la santé humaine pour la collectivité. Les profits réalisés par cette industrie sont la propriété d'un nombre restreint d'individus alors que les coûts

sociaux et environnementaux provoqués par son expansion sont collectivisés à l'ensemble de la société. Longtemps connues comme les « sept grandes sœurs », les pétrolières constituent aujourd'hui un puissant oligopole qui a le pouvoir de faire fléchir, de plusieurs façons, les gouvernements. Ces multinationales disposent de puissants lobbys qui militent pour une plus grande libéralisation du commerce; pour le financement public de l'industrie pétrolière (exonérations d'impôts, licences d'exploration et d'exploitation, l'établissement de partenariats public-privé, etc.). En finançant le développement et l'expansion de cette industrie et en permettant la libre-circulation de leur capitaux (fuite de capitaux), l'État demeure complice des grandes pétrolières. La citation, en exergue, de John D. Rockefeller, fondateur de la Standard Oil Corporation, qui est connue aujourd'hui comme la société Exxon-Mobil, reflète bien l'état de la situation actuelle : la position oligopolistique des grandes pétrolières sur le marché mondial n'a rien d'une concurrence, vertu même du libéralisme économique.

Au Canada, l'Impériale Esso⁸, qui porte bien son nom selon Léo-Paul Lauzon, ainsi que Shell Canada⁹ ont réalisé, ensemble, 12,4 milliards de dollars de profits et ont versé 13,3 milliards de dollars à leurs actionnaires, soit 107% de profits. Ces pétrolières « canadiennes » sont en fait des filiales d'entreprises étrangères et 84,1% des dividendes de l'Impériale ont fui le Canada. Sur les 12,4 milliards de dollars de profits réalisés par les deux pétrolières, 10,7 milliards de dollars ont quitté le pays (Lauzon, 2003, p. 3). Les politiques fiscales du Gouvernement canadien à l'endroit de sociétés pétrolières étrangères contribue à la consolidation d'un puissant cartel, qui cherche d'ailleurs à s'approprier certaines énergies alternatives aux combustibles fossiles. L'exemple de la pétrolière Shell à cet égard est éloquent. Celle-ci a notamment investi dans un projet de récupération de l'énergie provenant de matières organiques en milieu tropical.

La récupération partielle de ces profits astronomiques par des mesures fiscales progressistes ou par la nationalisation pure et simple de la ressource naturelle permettraient de financer de nombreux programmes sociaux (*Ibid*, p. 3), dont le transport en commun, ce qui réduirait d'autant plus notre servitude à l'égard de l'automobile et à l'endroit d'un puissant oligopole qui contrôle l'exploration, la production, le raffinage et la vente au détail des produits pétroliers.

⁸ Filiale de Exxon-Mobil, la plus grande société pétrolière américaine.

⁹ Filiale de Royal-Dutch Shell, une société anglo-néerlandaise qui figure parmi les cinq plus grandes pétrolières au monde.

Conclusion

Aux quatre questions, nous avons répondu ceci : Développer le transport en commun dans la région de Québec devrait être une priorité pour des raisons d'ordre sociales, économiques et environnementales. Depuis trop longtemps, le développement est presque exclusivement centré sur l'autoroute et l'automobile, alors que le Canada s'est sérieusement engagé dans la réduction des GES et que la santé humaine est *soit-disant* une priorité gouvernementale. Ces objectifs impliquent évidemment la mise en place d'un réseau structurant s'inscrivant dans un plan d'aménagement urbain intégré. Entre autre, le projet du TLR ne doit pas être un nouvel outil d'étalement urbain, mais devrait plutôt être l'occasion de redonner les quartiers centraux de la ville de Québec aux piétons et aux cyclistes et d'inciter les gens à opter pour une utilisation efficace du transport en commun. À savoir qui devrait assumer les coûts : nous croyons qu'il faut d'abord se demander qui assume présentement les coûts environnementaux, sociaux et économiques d'un développement urbain incohérent qui gruge les rares espaces verts de notre ville, si ce n'est que l'ensemble de notre communauté et les générations futures?

Bibliographie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Boutin, Marc. « Un réseau « structurant » : ça mange quoi en hiver? », *Droit de parole*, vol. 31, no. 1, janvier 2004, p. 5.

Chouinard, Tommy. « Feu vert au privé dans les transports en commun », *Le Devoir*, 30 janvier 2004, p. A-1.

European Local Transport Information Service (ELTIS). *Socio-economic effects of transport*. Bristol, ELTIS, 2003. <http://www.eltis.org/en/conceptc.htm>.

Environnement Canada. *L'automobile et... la pollution atmosphérique*, 1995.

Fortin, Luc. « Changements climatiques et risques pour la santé : une première conférence canadienne », *BISE*, vol. 12, no. 6, novembre-décembre 2001, pp. 1-4.

Fortin, Willem. « Plus de fric dans le transport public! ». Document de travail du CRUTECH-TTA, 2002, 4 p.

Francoeur, Louis-Gilles. « Créer un Fonds Kyoto pour les transports en commun », *Le Devoir*, 19 novembre 2003, p. A-1.

Gouvernement du Québec. *Québec Action Plan on climate change : 2000-2002*, 2000.

Gouvernement du Québec. *Programme national de santé publique : 2003-2012*. Québec, 2003, 126 p.

Gouvernement du Canada. *Les maladies pulmonaires au Canada*. Ottawa, septembre 2001, 118 p.

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

Lajoie, Pierre. « Pollution de l'air reliée au transport en milieu urbain: impacts sur la santé et la population ». In Lajoie, Pierre et Levallois, Patrick (dir.) *Pollution atmosphérique et champs électromagnétiques*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1998, 266 p.

Last, John et al. *À couper le souffle: Les effets de la pollution atmosphérique et des changements climatiques sur la santé*. Vancouver, Fondation David Suzuki, 1999, 51 p.

Lauzon, Léo-Paul. « Dossier pétrolières : Comment nous payons les étrangers pour accéder à nos propres ressources », *Le Taon dans la cité*, no 26, mars 2003, pp. 3-6.

Lauzon, Léo-Paul. « La compagnie pétrolière impériale Ltée (ESSO) et Shell Canada Ltée », *Analyse socio-économiques des deux plus grandes pétrolières canadiennes intégrées à contrôle étranger de la Chaires d'études socio-économiques de l'UQAM*, janvier 2003, 50 p.

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

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

Réseau de transport de la Capitale. *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, 2003b, 22 p.

Saint-Pierre, Annie. « Pour retaper routes et égouts, il faudrait 1,1 milliards pendant 15 ans », *Journal de Québec*, jeudi 22 janvier 2004, p. 15.

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

Société de Transport de Montréal. «Impact majeur d'un transfert de 15% des déplacements vers l'auto!» <http://www.stm.info/en-bref/fiches/c11.pdf>.

Transport 2000 Québec. *Transports en commun et privatisation : Transport 2000 en appelle à la prudence*, 2004.

Vaillancourt, Claude. 2004. « Financement des sociétés de transport en commun : Le Président du RTC déçu par le ministre Marcoux ». *Le Soleil*, jeudi 29 janvier 2004, p. A-6.

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

Site web du Ministère de l'environnement du Québec : <http://www.menv.gouv.qc.ca>.