

Consultation publique de la Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!



Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et alternatifs du Québec métropolitain

RECHERCHE ET RÉDACTION

CHRISTIAN SAVARD

COLLABORATION

JEAN-BAPTISTE MAUR

PASCAL LALIBERTÉ



Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et alternatifs du Québec métropolitain

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME.....	1	Transports collectifs interurbains.....	12
MAINTENANT!	2	<i>AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ</i>	<i>12</i>
VERS LE TRANSPORT VIABLE.....	4	Concentrer le développement autour des transports collectifs.....	14
<i>TRANSPORT EN COMMUN EFFICACE.....</i>	<i>4</i>	Favoriser la mixité des usages et une plus grande densité	14
Offrir un service moderne et de qualité.....	4	Revoir le réseau routier et autoroutier	15
Confort.....	5	<i>GESTION GLOBALE DE LA MOBILITÉ.....</i>	<i>17</i>
Véhicules	5	Au-delà du contrôle de la congestion.....	17
Tarification.....	6	Le stationnement.....	18
Information	7	Marketing et sensibilisation	19
Gestion de la circulation des véhicules	7	Des organisations adaptées	19
Mettre en place un réseau structurant.....	7	L'Agence métropolitaine de transport de la région de Québec	19
Métrobus actuel	8	Les centres de gestion de la demande	20
Nouveaux axes Métrobus	8	Plan de transport en entreprise	20
Nœuds d'échanges intermodaux.....	8	LE TRAMWAY: VIVRE ET SE DÉPLACER AUTREMENT 21	
S'adapter aux nouvelles réalités des déplacements 9		<i>LE TRAMWAY : UN MODE DE TRANSPORT EFFICACE....</i>	<i>22</i>
Desserte des principaux centres d'activité	9	Confortable, propre et fiable.....	22
Services dans les quartiers périphériques	9	Un moyen de transport populaire	22
<i>COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS</i>	<i>10</i>	Colonne vertébrale du réseau.....	23
Marche	10		
Vélo	11		
Covoiturage.....	11		
Auto-partage	11		

<i>LE TRAMWAY : UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT.....</i>	23
Développement économique	23
Développement urbain	23
Axe structurant	24
Amélioration du cadre de vie.....	24
<i>LE TRAMWAY : UNE NOUVELLE MANIÈRE DE VIVRE LA VILLE.....</i>	25
<i>LE TRAMWAY : LES CONDITIONS DU SUCCÈS.....</i>	25
LES MOYENS DE RÉUSSIR	27
<i>LA CONTRIBUTION DES BÉNÉFICIAIRES INDIRECTS.....</i>	27
La taxe sur l'essence	28
Droit d'immatriculation.....	28
Taxe sur le stationnement.....	29
<i>CONTRIBUTION DES GOUVERNEMENTS.....</i>	29
Gouvernement du Canada	29
Gouvernement du Québec	29
Création de sources de financement dédiées	30
Amélioration des subventions aux immobilisations	30
Mise en place de mesures fiscales et monétaires favorables aux transports collectifs	30
Ville de Québec	31
MAINTENANT!	32

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Accès transports viables – Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques **préoccupés par l'avenir des transports** dans la région métropolitaine de Québec. Avant 2003, cet organisme, qui existe depuis 1991, était connu sous le nom de Comité régional des usagers du transport en commun (CRUTEC).

La **mission** principale d'Accès transports viables est de promouvoir des modes de déplacement viables dans la région de Québec et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des systèmes de transports alternatifs à l'auto-solo: transport en commun, vélo, marche, covoiturage, propriété collective d'automobiles, véhicules non polluants. La réduction de la pollution atmosphérique provoquée par l'intense circulation automobile en milieu urbain est nécessaire pour améliorer la qualité de vie des citoyens. Cette réduction passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l'utilisation de modes de déplacements viables.

Se **déplacer de façon viable** a un impact bénéfique sur l'environnement (réduction des émissions des gaz à effet de serre, réduction de la consommation individuelle énergétique, etc.), sur la société (baisse de la congestion, diminution du stress et du bruit, etc.) et sur l'économie (coûts des infrastructures de transport, coûts de la congestion, etc.).

Chaque année (et ce, depuis 1991), Accès transports viables organise la **Semaine des transports collectifs et alternatifs** (STCA). Durant toute la durée de l'évènement, diverses activités sont organisées afin de sensibiliser la population aux impacts et aux enjeux liés aux déplacements individuels en automobile.

Régulièrement, l'organisme se prononce sur divers projets ou orientations de développement en transport. Sa participation aux consultations et aux tables de concertation permet de rappeler aux décideurs l'enjeu primordial qu'est celui du transport à Québec.



COORDONNÉES

1085, avenue De Salaberry
Québec (Québec)
G1R 1K1
Téléphone : 418.648.1242
Télécopieur : 418.524.4112
acces@transportsviables.org
www.transportsviables.org

MAINTENANT!

Le diagnostic est clair et précis et les principaux intervenants sont d'accords : le transport en commun à Québec est **de plus en plus malade** et cette détérioration de la situation dure depuis plus de 10 ans. Les symptômes sont apparents:

- **Stagnation de l'achalandage** autour de 38 000 000 de passages par année malgré une hausse importante du nombre de déplacements totaux (tous modes de transport confondus) effectués dans la ville;
- **Baisse importante de la part des déplacements motorisés** assurés par le transport en commun, cette part passant de 16% en 1991 à moins de 10% en 2001.

Les causes qui expliquent le recul continu des transports collectifs dans la région sont potentiellement nombreuses, en voici un échantillon non-exhaustif :

- Motorisation toujours plus importante, notamment chez les femmes et les jeunes;
- Augmentation constante des tarifs;
- Développement urbain centré sur les besoins de l'automobile;
- Surcapacité autoroutière;
- Sous-financement chronique du transport en commun;
- Etc.

En définitive, les problèmes du transport en commun à Québec, et dans le reste de la province d'ailleurs, se résument à une **l'absence, et ce à tous les paliers de gouvernements, d'une véritable volonté de privilégier les transports collectifs et alternatifs dans nos villes.**

Pourtant, les grands documents d'orientation et de planification officiels des différentes instances gouvernementales sont unanimes; pour des raisons environnementales, économiques,

sociales et de santé publique, le transport collectif doit être une priorité.

La population est également d'avis qu'il faut améliorer et développer le transport en commun. Différents sondages, dont ceux du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et ceux effectués pendant la dernière campagne électorale provinciale, démontrent clairement que la population de l'agglomération de Québec favorise le développement du transport en commun avant celui du réseau autoroutier. De plus, lors de la large consultation publique, le forum *Une vision pour Québec – L'avenir maintenant!*, tenue à l'été 2003 dans le cadre de l'élaboration du Plan stratégique de la ville, les participants se sont montrés particulièrement favorables à l'amélioration des transports collectifs et alternatifs.

La première question soumise par la Commission est : *Est-il souhaitable de développer davantage le transport en commun à Québec?* Cette question nous semble bien inutile dans la mesure où, comme nous venons de le démontrer, tous s'entendent sur la nécessité de redresser et de développer les transports en commun dans la région. **Ainsi, Accès transports viables appuie, évidemment, la Ville de Québec et le RTC dans leur volonté d'augmenter à la fois l'achalandage et la part modale du transport collectif.** Toutefois, nous croyons qu'il faut être plus ambitieux et viser l'objectif de 16% de part modale, ce qui correspond au niveau de 1991.

La véritable question de cette consultation devrait être : Comment doit-on améliorer le transport collectif afin d'en augmenter l'achalandage et la part modale? Dans cette optique, le mémoire que nous vous présentons ne s'attarde pas sur le pourquoi de

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

l'importance du transport en commun. Selon nous, les avantages indéniables de ce moyen de transport au niveau de la protection de l'environnement, du développement économique, de l'équité sociale et de la santé publique, bref, de l'amélioration de notre qualité de vie, ne sont plus à prouver.¹ Le présent mémoire tente plutôt de **proposer des pistes de solutions durables pour améliorer la situation du transport collectif.**

Plus important encore, *Accès transports viables* tient à souligner **l'urgence d'agir et de décider maintenant**, ce qui explique le titre du mémoire. Il y a déjà trop longtemps que nous tergiversons sur la question. À titre d'exemple, l'étude d'opportunité et de faisabilité du tramway a été commandée en juillet 2000, elle a été, avec un retard considérable, déposée en mars 2003, et ce n'est qu'aujourd'hui, en février 2004, qu'on amorce véritablement la réflexion sur sa pertinence pour la ville de Québec. À ce rythme, il va peut-être falloir commander une autre étude pour mettre à jour la présente étude! Les solutions et actions à poser sont connues, surtout que plusieurs villes dans le monde ont pris le virage du transport viable et nous montrent la voie. Il reste donc à espérer que la présente consultation est le début de changements positifs pour le transport collectif dans la Capitale.

Afin d'atteindre ces objectifs en matière de transport en commun, il est essentiel d'aborder la question en fonction des transports en général. Ainsi, il est absolument impossible de d'augmenter sensiblement l'achalandage du transport en commun sans une remise en question de la place démesurée que prend l'automobile dans notre ville et dans notre société. Il ne s'agit donc

plus uniquement de gérer un réseau de transport en commun, **il s'agit plutôt de gérer l'ensemble de la mobilité.**

Ce mémoire se divise en trois parties afin de répondre aux trois questions de la Commission.

- Dans un premier temps, nous **commenterons les grandes stratégies proposées par le RTC, en définissant notre vision de ces stratégies** et en tentant de préciser quels gestes doivent être posés dans l'immédiat et quelles décisions doivent être prises maintenant pour planifier les actions de demain. Nos suggestions ne se limitent pas aux stratégies propres au transport en commun, mais également aux autres secteurs qui ont une influence sur celui-ci, notamment ce qui touche aux transports alternatifs, à l'aménagement du territoire et à la gestion globale de la mobilité;
- Dans un deuxième temps, nous expliquerons pourquoi **nous appuyons le projet d'implantation d'un réseau tramway** pour la région de Québec et comment celui-ci pourrait changer nos habitudes de déplacements, le visage de notre ville et notre façon de vivre.
- Dans un dernier temps, nous étudierons l'inévitable question du **financement du transport en commun**. Il s'agit ici de savoir comment Québec pourrait se payer un système de transports collectifs à la hauteur de ses aspirations.

¹ À ce propos, nous recommandons chaudement la lecture du mémoire de l'organisme *Vivre en Ville* qui s'attarde plus longuement sur l'importance des transports collectifs dans la mise en place de collectivités viables.

VERS LE TRANSPORT VIABLE

Québec est reconnue comme une ville offrant une qualité de vie exceptionnelle. Malheureusement, cette qualité de vie est mise en péril par la progression continue de la motorisation, de la circulation automobile et de la congestion. Pour atteindre ses objectifs en matière de qualité de vie, elle se doit de prendre le **virage du transport viable**². Cette section présente les principales actions qui doivent être entreprises et les grandes conditions à réunir pour atteindre l'idéal d'une ville où il est possible de se déplacer efficacement sans hypothéquer sa qualité de vie et celle des autres. Ces actions et conditions sont réunies sous quatre champs d'intervention :

- Transport en commun efficace;
- Complémentarité des transports collectifs et alternatifs;
- Aménagement du territoire et mobilité;
- Gestion globale de la mobilité.

² L'appellation *transport durable* est souvent utilisée, mais nous préférons, pour différentes raisons qu'il n'est pas pertinent d'énumérer ici, celle de *viable*.

C'EST QUOI ÇA, LE TRANSPORT VIABLE?

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

« Le transport durable s'entend d'un système qui

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

TRANSPORT EN COMMUN EFFICACE

De manière générale, nous sommes en accord avec les trois grandes stratégies proposées par le RTC pour accroître l'achalandage. En fait, il est actuellement difficile de juger de ces stratégies puisqu'on ne peut encore constater d'applications pratiques à grande échelle de celles-ci. Nous profitons donc de ce mémoire pour présenter **nos attentes et nos espoirs** en ce qui a trait à ces stratégies. Nos réflexions sont parfois accompagnées d'exemples et de situations que l'on retrouve à Québec. Dans certains cas, il s'agit d'expériences vécues dont des usagers nous ont fait part.

Offrir un service moderne et de qualité

Trop souvent et trop longtemps, les usagers du transport ont été traités comme une clientèle captive à qui l'on offrait un service

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

de qualité douteuse. Si le transport collectif veut espérer concurrencer l'automobile, il se doit de minimiser les petits irritants qui le caractérisent.

Confort

Prendre l'autobus implique nécessairement de passer une période plus ou moins longue à un arrêt. Dans le contexte climatique québécois (pluie, neige, vent, froid, chaleur, etc.), les lieux d'attentes doivent offrir un **confort adéquat**, particulièrement aux arrêts les plus achalandés. Les abribus doivent offrir une protection suffisante contre les intempéries, être assez spacieux pour recevoir une majorité d'usagers et, dans la mesure où la fréquentation le justifie et les coûts sont raisonnables, être chauffés.



Le souci du confort doit également être présent lors des déplacements. Une conduite trop agressive, un autobus malpropre ou un autobus surchargé sont autant de facteurs qui peuvent rendre un déplacement de dix minutes très pénible.

Véhicules

Pour différentes raisons (règles de financement, manque de ressources, garage trop petit, etc), il y a très peu de diversité au niveau des types de véhicules au RTC et les récents achats ont amplifié cette tendance. Cette homogénéité se retrouve également dans la configuration et le nombre de sièges. Pourtant, les circuits du RTC ont **des caractéristiques différentes qui commandent des véhicules et des configurations distincts**. Par exemple, un circuit urbain comme le 7 n'exige pas un véhicule en tout point semblable à un circuit *Express*. À ce sujet, nous allons voir un peu plus loin pourquoi nous privilégions le tramway comme véhicule pour les circuits Métrobus.

Les véhicules constituent une bonne part du produit offert par les sociétés de transport; ceux-ci doivent donc être d'une qualité irréprochable et offrir les technologies



récentes. En fait, le transport en commun se targue, avec raison, d'être un mode de transport « vert ». Pour conserver et consolider cet avantage qu'il a par rapport à l'automobile, il doit se montrer avant-gardiste et se tourner vers **les technologies qui sont globalement les plus propres possibles** (hybride, bio-diesel, électrique, etc.).

Tarifification

Pour un regroupement d'usagers comme *Accès transports viables*, la tarification constitue un sujet très sensible. Sur cette question, il est essentiel de revenir dans le passé pour orienter les politiques du futur.

Souvent, les sociétés de transport émettent le souhait d'indexer les tarifs à l'inflation. Pourtant, en prenant comme année de référence le début du désengagement de l'État québécois envers le transport en commun, c'est-à-dire 1992, nous constatons que **les usagers ont fait plus que leur part.**

En effet, en tenant compte l'augmentation des tarifs qui entrera en vigueur le 1^{er} mars prochain, le laissez-passer mensuel général coûtera 52% plus cher qu'en 1992, passant de 41,00\$ à 62,15\$. Pour sa part, le coût de la vie n'a progressé que de 22,8% pendant la même période (IPC décembre 2003). C'est donc dire que le coût du transport en commun a progressé deux fois plus vite que le reste des biens et services. Si les sociétés de transport veulent utiliser l'inflation comme étalon pour leurs futures augmentations de tarifs, ils doivent aussi prendre en compte les augmentations du passé. Si ce critère de l'inflation avait été respecté depuis 1992, le laissez-passer mensuel coûterait aujourd'hui 50,35\$. À la lumière de ces faits, nous ne pouvons que réclamer un **gel des tarifs.**

LES PLUS RÉCENTES AUGMENTATIONS DE TARIFS À QUÉBEC					
Tarif	2003	2004	Variation	Pondérée	
Général	Laissez-passer	59,90\$	62,15\$	3,76%	4,1%
	Billet	1,95\$	2,10\$	7,69%	
	Monnaie	2,35\$	2,50\$	6,38%	
	Laissez-passer 1 jour	5,25\$	5,45\$	3,81%	
Étudiant	Laissez-passer	42,60\$	42,60\$	-	
	Billet	1,35\$	1,40\$	3,70%	
Aîné	Laissez-passer	29,30\$	29,30\$	-	
	Billet	1,35\$	1,40\$	3,70%	

OPINION DE MADAME TREMBLAY DE SAINTE-FOY

Message adressé au RTC (avec Accès transports viables en copie conforme)

« Bonjour,

Je viens d'apprendre ce matin avec stupéfaction l'augmentation du coût de la carte mensuelle. Je suis en profond désaccord avec cette hausse. Le coût d'une carte mensuelle pour adulte ne devrait pas dépasser le cap des 60 \$. C'est vraiment trop cher pour les gens qui vivent dans la précarité. Je doute également que vous attiriez de nouveaux usagers avec vos nouveaux tarifs. Essayez du moins de conserver ceux que vous avez déjà! De plus, augmenter le tarif de la carte en plein hiver, alors qu'attendre l'autobus par temps froid dans des abribus le plus souvent mal conçus est un réel désagrément, n'est vraiment pas stratégique. Ce qu'il faut, c'est geler vos tarifs et non pas refroidir vos usagers. Je vous prie d'agir en ce sens. »

Madame Tremblay
Sainte-Foy

En fait, l'arrivée prochaine (prévue pour 2006) de la technologie du paiement électronique (carte à puce) constitue une excellente occasion pour le RTC d'offrir **des baisses de tarifs modulées** à ses clients. Actuellement, 62,15\$ par mois pour un service *Express* soir et matin entre le centre-ville et Saint-Augustin est relativement acceptable. Surtout lorsqu'on le compare aux coûts de ce déplacement en automobile (essence, stationnement, usure, etc.). Par contre, pour l'utilisateur occasionnel, certains déplacements urbains peuvent coûter très cher. Par exemple, pour le couple d'étudiants universitaires (qui n'ont pas droit aux billets à tarif étudiant) qui habite Sainte-Foy et qui veulent se payer une soirée au centre-ville un vendredi soir, le transport en commun est plutôt dispendieux à 8,40\$ (aller-retour, 4x2,10\$). À ce prix, il est souvent plus économique de prendre la voiture.

Les opportunités qu'offre le paiement électronique sont immenses et les progrès de cette technologie laissent miroiter encore plus de possibilités. Le paiement électronique doit être **un outil pour promouvoir le transport collectif** et non une manière d'augmenter insidieusement les tarifs.

Voici quelques exemples des applications possibles :

- Prix différents selon l'heure ou le type de parcours.
- Économies d'échelle (achetez 30\$ de crédits « transport » et obtenez un 10\$ supplémentaire gratuitement).
- Carte « cocktail-transport » (auto-partage, vélo en libre-service, stationnement, parcomètre, transport interurbain, transport en commun).
- « Prime » aux transports collectifs (ex : rabais de 10% dans différents commerces lorsque que la carte montre électroniquement que le client a utilisé le transport en commun dans la dernière heure).

Par ailleurs, la carte à puce est une occasion d'introduire le **paiement « sur l'honneur »** où le passager oblitère son titre de transport lorsqu'il embarque dans l'autobus. Cette façon de faire permet au chauffeur de se concentrer sur sa tâche principale, conduire le véhicule. Pendant ce temps, des contrôleurs s'occuperont de vérifier aléatoirement la validité des titres de transport. De plus, ce mode de paiement accélère l'embarquement des passagers puisque toutes les portes du véhicule peuvent être utilisées.

Finalement, le RTC doit trouver le moyen d'offrir d'avantage **de points de vente** pour ses titres de transport. En effet, dans les dernières années, le nombre de ceux-ci a grandement diminué et plusieurs usagers s'en plaignent

Information

Actuellement, le RTC utilise peu **les nouvelles technologies pour informer** ses clients, par exemple, il est impossible d'avoir accès à la carte du réseau ou d'un calculateur de déplacements par le biais d'Internet. Nous ne pouvons donc qu'encourager son intention d'améliorer sa performance dans ce secteur.

Gestion de la circulation des véhicules

Il est possible, dans une certaine limite, **d'améliorer l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport en commun sans ajouter de nouveaux véhicules** en gérant de manière active la circulation de ceux-ci. Le transport en commun, pour espérer offrir une véritable alternative à l'automobile, doit utiliser les outils les plus modernes. Encore une fois, nous saluons les investissements qui ont été annoncés au niveau de l'amélioration des communications et de l'implantation de la technologie de positionnement par satellite (GPS). Par exemple, dans ce dernier cas, cette technologie peut, à terme, permettre aux usagers de connaître en « temps réel » l'heure exact de l'arrivée du prochain autobus ou de la prochaine rame de tramway.

Mettre en place un réseau structurant

Le Métrobus représente 38% des passages sur le réseau du RTC. Outre le fait qu'il se déploie dans trois des plus grands axes de déplacement de la région, qu'il relie des grands générateurs de déplacements et qu'il traverse des quartiers urbains denses, les parcours Métrobus sont populaires car la fréquence de passages y est élevée et les déplacements sont relativement rapides. La volonté de la Ville de Québec et du RTC de **mettre en place un réseau structurant basé sur ce type de parcours** semble effectivement l'option à privilégier. Nous croyons également qu'il s'agit de la stratégie à prioriser.



Métrobus actuel

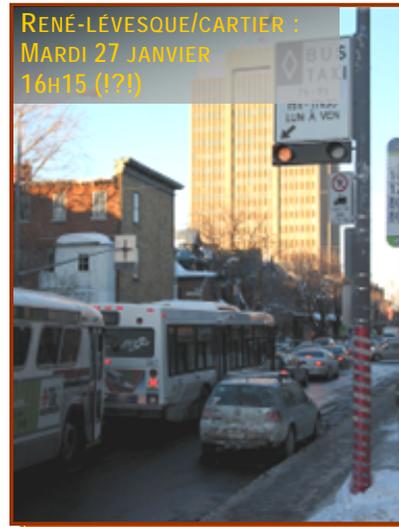
La première chose à faire est évidemment de consolider les acquis. Le réseau Métrobus actuel atteint souvent, et ce même en dehors des périodes de pointe, son point de saturation. Il est en quelque sorte victime de son succès. À moyen terme, *Accès transports viables* préconise l'implantation du tramway dans ces axes. Toutefois, **des actions doivent être immédiatement entreprises pour améliorer l'efficacité et la fiabilité** des parcours 800 et 801.

- Desservir ces parcours avec des autobus articulés;
- Améliorer la priorité accordée au transport en commun dans ces axes, notamment par l'implantation de voies réservées 24 heures sur 24, le respect de celles-ci et la mise en place de feux prioritaires aux intersections;
- Améliorer les lieux d'attente.

Au-delà des actions à entreprendre, il est important de **prendre rapidement une décision** sur le véhicule à privilégier pour ces parcours. Nous l'avons déjà mentionné, nous croyons que le tramway constitue la voie à suivre. Mais si pour une raison ou pour une autre, l'option du tramway est rejetée, il faudra rapidement mettre en place la solution de rechange, c'est-à-dire un réseau d'autobus articulés en site propre.

Nouveaux axes Métrobus

Fort de l'achalandage des parcours 60 (Est-Ouest) et 87 (Nord-Sud) et du potentiel de déplacements que l'on retrouve dans



l'axe de ces deux circuits, le RTC propose de les transformer en Métrobus. La création de ces deux parcours aurait comme avantage de **boucler le réseau Métrobus** et d'offrir un service fréquent et rapide dans des secteurs où l'automobile domine actuellement. Toutefois, il est plutôt symptomatique de constater que ces deux parcours se situent dans l'axe de deux autoroutes importantes de la région. Aussi, malgré la pertinence, pour des raisons de cohérence du réseau, de l'établissement de ces parcours, nous sommes d'avis qu'ils ne doivent pas devenir, au détriment du centre de l'agglomération, des corridors de développement urbain prioritaire.

Les Métrobus jouissent d'une popularité certaine. Ceci s'explique par leur rapidité et leur fréquence, mais aussi par des raisons de marketing. Les gens connaissent bien les Métrobus et sont donc plus enclins à les utiliser. Il pourrait donc être intéressant de **revoir la hiérarchisation** du réseau et de créer un nouveau type de parcours qui aurait des caractéristiques qui se situeraient entre celles du Métrobus et celles des parcours réguliers et de le vendre comme tel. La fréquence pouvant être le critère les distinguant. Les circuits 7 et 12, par exemple, pourraient profiter d'un tel traitement.

De manière générale, la création du réseau structurant constitue une occasion de revoir l'ensemble des parcours afin de **simplifier le réseau** et sa compréhension.

Nœuds d'échanges intermodaux

La mise en place de ce réseau structurant devrait s'accompagner de la transformation des principaux terminus de la région en véritables centres d'échanges multimodaux. Auto-partages, structures d'accueil pour vélos et stationnements incitatifs pourraient être concentrés autour de ces terminus. L'activité engendrée par cette convergence doit entraîner l'implantation de commerces et de

services à proximité. Ces terminus deviendraient potentiellement des **espaces publics urbains** grouillants et intéressants.

S'adapter aux nouvelles réalités des déplacements

L'étalement urbain, qui a caractérisé la seconde moitié du vingtième siècle, a provoqué une explosion de la mobilité. Ce nouveau besoin de mobilité a principalement été comblé par l'automobile. Avec l'augmentation de la population en périphérie et la nécessité environnementale de réduire les déplacements automobiles, il s'avère nécessaire **d'améliorer l'offre de transport en commun dans les banlieue**.

Desserte des principaux centres d'activité

Dans les villes, les autoroutes servent principalement aux déplacements pendulaires entre la périphérie et les pôles d'emplois. Ainsi, en période de pointe, elles subissent une forte pression, mais sont souvent sous-utilisées le reste de la journée. La meilleure façon d'éviter d'avoir à construire un réseau routier inutilement surdimensionné est d'offrir aux banlieusards un service de **navettes rapides**, matin, et soir capable de concurrencer l'automobile en terme de temps de trajet. Le succès des services de navettes (les circuits *Express* à Québec) repose sur trois éléments :

- L'aménagement de voies réservées sur les autoroutes (dans le cas de Québec, le RTC a identifié les autoroutes Charest, Du Vallon, Laurentien et Dufferin-Montmorency auxquelles nous ajoutons De la Capitale) afin que le transport collectif ne subisse pas les inconvénients de la congestion. Il peut également s'agir d'une manière de retirer des voies à la circulation automobile pour donner un avantage supplémentaire au transport en commun;
- Des stationnements incitatifs en périphérie où les navetteurs laissent leurs voitures;

- Une plage horaire étendue et des départs fréquents.

Services dans les quartiers périphériques

Contrairement à ce que l'on croit souvent, il y a en banlieue des personnes (jeunes, personnes âgées, moins nantis, etc) qui n'ont pas accès à une voiture et qui comptent sur le transport en commun pour se déplacer. Ces personnes doivent avoir accès à un service de transport en commun, particulièrement à un **bon rabattement sur le réseau structurant, et ce également le soir et la fin de semaine**.

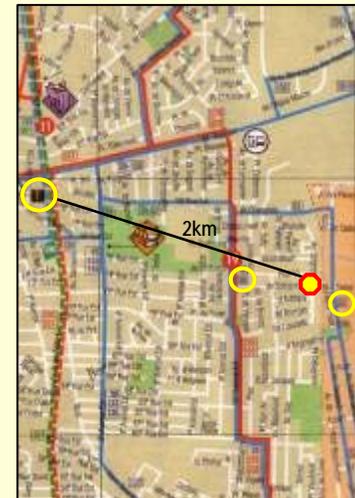
LE CAS DE MADAME BÉLANGER

Madame Bélanger est sensibilisée aux conséquences environnementales de l'utilisation de l'automobile et elle veut faire sa part. Elle habite à 1,5km de la station Métrobus la plus proche et à 2km du Terminus Charlesbourg (ce qui se situe au-delà de la norme de la distance de marche acceptable qui est de 800 mètres). Elle a écrit à Accès transports viables pour nous faire part des difficultés qu'elle rencontre à utiliser le transport en commun le soir et la fin de semaine.

« Bonjour,

Je suis une cliente régulière du transport en commun et je le fais en grande partie parce que je pense qu'il faut limiter autant que possible l'utilisation de l'auto. J'ai une auto.

Mais il y a un circuit d'autobus que je ne comprends pas. Le numéro 52. Le soir et les fins de semaine, il arrête sur la rue Angoulême à Charlesbourg, plutôt que de se rendre au terminus de Charlesbourg. Je ne comprends pas. Quand je reviens le soir par le 330 de Ste-Foy ou par le 801, il y a bien le 38 aux heures. Mais si le 52 partait aussi du terminus, ça donnerait une option de plus. Si bien que le soir, il vaut mieux prendre l'auto. J'ai écrit quelques fois à la RTC à ce sujet.(...) »



Madame Bélanger
Charlesbourg

COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS

Le transport en commun, pour être efficace et attrayant doit se déployer dans un environnement favorable aux autres modes de transports collectifs et alternatifs. Personne ne prendra l'autobus s'il faut traverser une autoroute pour se rendre à l'arrêt. La marche, le vélo, le covoiturage et l'auto-partage sont tous **des modes de transports complémentaires aux transports collectifs**. Dans cette section, nous y allons de quelques considérations sur les mesures à mettre en place pour favoriser ces modes.

Marche

La marche est universelle et incontournable, même les plus irréductibles des automobilistes se doivent de faire quelques pas pour se rendre à leur destination. Il s'agit du mode de transport le plus économique, autant au niveau des infrastructures (un simple trottoir) que du coût individuel d'utilisation (une paire de soulier!), et le plus écologique (émission zéro). Il favorise par ailleurs les interactions sociales en plus d'être bon pour la santé.

Toutefois, à travers la jungle automobile qui caractérise nos villes, la marche est souvent **insécurisante**. De plus, les banlieues, construites à l'échelle de la voiture, sont souvent difficiles à marcher en raison des distances. Des mesures à différents niveaux peuvent être prises pour réduire ces inconvénients :

- Géométrie de rues qui civilise l'automobiliste et l'oblige à adopter une conduite prudente (ex : rue St-Joseph);
- Piétonisation totale ou partielle (dans le temps et l'espace), d'une rue ou d'une zone;
- Liens mécaniques pour franchir les pentes abruptes;
- Zonage qui favorise la mixité des usages et des densités afin de rapprocher les commerces et les services des résidences.

VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE (VDFR) :

INSÉCURITÉ RÉELLE ET PROMESSES NON-TENUES.

Lors de l'introduction du VDFR, nombre d'intersections avaient été l'objet d'une exception réglementaire visant à l'interdire en raison de la fréquentation piétonne à ces endroits. De plus, en toute logique, dans chaque situation où se présentait une phase exclusive pour piéton, il était systématiquement prohibé de tourner à droite au feu rouge.

Nous constatons toutefois que maintes intersections ne font plus l'objet de cette interdiction, même en présence d'une phase exclusive pour piéton. Cette situation nous inquiète dans la mesure où la Ville de Québec avait clairement prononcé son mécontentement face à l'imposition de ce règlement. Paradoxalement, elle en permet de plus en plus l'utilisation aujourd'hui.

Nous avons reçu à ce sujet une plainte d'une citoyenne nous signifiant sa difficulté à franchir l'intersection du chemin des Quatre-Bourgeois et de l'autoroute Du Vallon. À souligner que ce carrefour fait partie de parcours piétons importants menant aux institutions d'enseignement et aux commerces du secteur. Nous reproduisons ici une partie de ce commentaire qui prouve que le VDFR a bel et bien un impact sur la sécurité des piétons.

« Bonjour,(...)

Je demeure à côté des Halles de Sainte-Foy et chaque jour, je dois traverser Quatre-Bourgeois et Du Vallon pour me rendre à mon lieu de travail, soit l'Université Laval. En tant que piéton civilisé et responsable, je prends la peine d'attendre le signal pour piétons pour traverser le chemin Quatre-Bourgeois. Or, lorsque le signal pour piétons apparaît, la lumière devient verte pour les automobilistes (Du Vallon direction sud) qui désirent aller tout droit seulement (direction sud). Mais elle demeure rouge pour les automobilistes qui désirent tourner à droite (direction ouest).

Or, les 3/4 des automobilistes qui désirent tourner à droite foncent tout de même. Résultat, je me fais couper par des automobilistes pratiquement à chaque fois que je viens pour traverser! (...) Les automobilistes qui désirent tourner à droite semblent ne pas voir le feu de circulation vertical qui leur est réservé, pas plus qu'ils ne remarquent que le signal pour piétons est allumé. Je m'évertue à essayer de leur faire comprendre qu'ils sont dans le tort par des gestes, mais en vain! Je ne compte plus les fois où je me suis faite klaxonnée et les fois où je me suis faite engueulée!!! (...) Moi, je le sais que cette intersection est dangereuse alors je fais attention avant de traverser. Ce sont ceux qui ne l'empruntent pas souvent qui courent le plus grand danger. D'autant plus qu'il est maintenant permis de tourner à droite sur feu rouge en tout temps! (...)

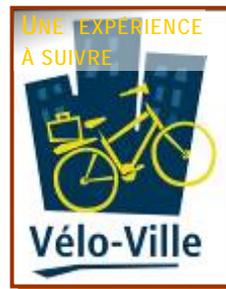
Madame Côté
Ste-Foy

Vélo

Le vélo est un mode de transport très sous-estimé. En milieu urbain, il est, la plupart du temps, le moyen de transport le plus rapide pour les trajets courts. Exception faite du vélo « récréatif », cette manière de se déplacer n'est pas très répandue à Québec. Pour cause, **les infrastructures cyclistes de type « utilitaire » sont très rudimentaires**. À titre d'exemple, il n'existe pas encore de véritable lien vélo, sécuritaire et rapide, entre les centres-villes de Québec et Sainte-Foy. Les cyclistes qui se déplacent dans cet axe ont deux choix : 1) Emprunter les grands axes que sont le chemin Sainte-Foy, le boulevard René-Lévesque ou le chemin Saint-Louis/boulevard Laurier et faire face à la circulation intense et au manque de courtoisie des automobilistes; 2) Faire de longs détours dans le réseau de voies désignées de la Ville.

Le vélo complète très bien le transport en commun et ne doit pas être négligé compte tenu qu'il s'agit d'un mode de transport qui ne demande pas des investissements importants pour être amélioré. Un réseau de **bandes cyclables et des supports à vélos** à proximité des lieux d'emplois, des services et des commerces sont souvent suffisants pour améliorer les choses à court terme.

À moyen terme, il faudra se pencher sur la pertinence d'implanter un véritable **réseau de vélos en libre-service** arrimé au réseau de transport en commun. Ce type de service se déploie déjà avec beaucoup de succès dans plusieurs villes européennes. Actuellement, *Accès transports viables* collabore au projet **Vélo-Ville** de l'organisme *Vivre en Ville*, afin d'offrir aux entreprises et organisations de la région un service « privé » de vélos en libre-service pour leurs employés.



Covoiturage

Actuellement, à l'heure de point à Québec, il y a en moyenne 1,25 personnes par voiture. Cette statistique démontre la prédominance des auto-solistes. En comparaison, un autobus contient en moyenne 50 personnes dans les périodes les plus achalandées. Pour ceux qui doivent, pour des raisons parfois très justifiables, absolument utiliser leur voiture pour se rendre au travail, le covoiturage est une excellente manière d'économiser en partageant les coûts d'utilisation de la voiture en plus d'être beaucoup plus efficace au niveau énergétique.

Pour favoriser cette pratique il convient de permettre aux voitures qui contiennent trois personnes ou plus d'utiliser les **voies réservées sur les autoroutes**. Toutefois, les voies réservées des parcours Métrobus doivent servir exclusivement aux autobus et aux taxis afin d'en préserver l'efficacité.

Le problème du covoiturage réside souvent dans la difficulté à mettre en contact ceux qui veulent offrir des places et ceux qui cherchent une place. Il serait donc judicieux de mettre sur pied des centres de gestion de la demande (nous discuterons un peu plus en profondeur de ce type d'organisme plus loin) dans les principaux centres d'activités de la région qui seraient notamment chargés de mettre en place une **banque de données informatisée des covoitureurs**.

Auto-partage

L'auto-partage est une formule relativement récente qui s'avère un complément très intéressant au transport en commun, au vélo et à la marche, en donnant la possibilité d'avoir accès à une automobile pour les déplacements difficiles à faire autrement. Au Québec, l'entreprise *Communauto* connaît un succès grandissant avec son service de **partage d'automobiles**. Elle offre à ses

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

quelque 4 500 membres **l'accès à une voiture sans les désavantages de la propriété** effective du véhicule. L'auto-partage est pour plusieurs une alternative économique à l'achat d'une voiture.

Cette nouvelle offre de mobilité est particulièrement intéressante pour les résidents des quartiers centraux qui n'ont ainsi plus besoin de se soucier de trouver une place de stationnement à leur voiture. Qui plus est, ceux-ci assurent déjà souvent une bonne part de leurs déplacements quotidiens autrement que par l'automobile. La Ville peut **promouvoir cette solution de transport** de différentes manières. Par exemple, elle peut donner un coup de main à *Communauto* en l'aidant à trouver des cases de stationnement pour ses véhicules. Aussi, elle pourrait permettre aux utilisateurs de *Communauto* de se stationner dans les rues comme s'ils avaient une vignette de stationnement pour résidents.

BRANCHÉ! QUÉBEC...

Récemment, le projet Branché! – la mobilité réinventée soutenu par l'Agence métropolitaine de transport, Communauto et plusieurs autres partenaires a été retenu dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain du gouvernement fédéral.

Ce projet d'auto-partage innovateur consiste essentiellement à la mise en place de relais multimodaux à proximité des transports collectifs où seront disponibles des voitures et des vélos électriques. Pour les voitures, la formule d'emprunt reste celle de Communauto.

En raison de son caractère innovateur, il serait intéressant de suivre cette expérience pour évaluer la possibilité d'implanter un projet semblable à Québec.

Transports collectifs interurbains

Bien qu'ils ne relèvent que très peu de la Ville de Québec, il est primordial de souligner l'importance des transports collectifs interurbains afin de compléter l'offre urbaine. Actuellement, entre Québec et Montréal, les moyens de transports collectifs les plus

rapides sont le service de covoiturage *Allo-Stop* et les autocars *d'Orléans Express*. Le train, quoique confortable, n'offre pas un service adéquat en raison du nombre insuffisant de départs et de la durée trop longue du voyage. Par conséquent, afin d'offrir à ceux qui veulent se déplacer sans voiture une option de transport interurbaine plus efficace, rapide et confortable et, également, d'augmenter la l'accessibilité générale de la région de Québec (tourisme, gens d'affaire, etc), il convient **d'améliorer la desserte ferroviaire**.

À court terme, il faut résoudre les problèmes de conflits de circulation entre les trains de passagers et de marchandises par le dédoublement des voies de chemins de fer. Par ailleurs, il est nécessaire d'ajouter des départs, particulièrement des liaisons directes entre les centres-villes de Québec et Montréal. À plus long terme, il faut étudier la possibilité d'implanter un véritable réseau de **trains rapides** dans le corridor Québec-Windsor.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ

Le plus grand ennemi des transports collectifs et alternatifs n'est probablement pas l'automobile en tant que telle, mais plutôt la propension, au cours des 50 dernières années, des décideurs à aménager nos villes en fonction des besoins de celle-ci. Les rues locales excessivement larges, les stationnements sans fin et les autoroutes qui sectionnent le centre des villes sont tous des exemples d'infrastructures qui ont été conçues pour assurer un confort maximal à la voiture et ce, très souvent au détriment de notre qualité de vie à tous, automobilistes ou non.

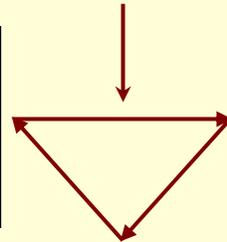
Dans la mesure où la volonté de prioriser les transports en commun est réelle, il est essentiel d'appuyer cette stratégie par un aménagement du territoire qui **mettra en place un environnement favorable aux transports collectifs et alternatifs**.

LE CERCLE VICIEUX DE L'AUTOMOBILE

Introduction de l'automobile en ville

Transfert modal vers l'automobile

- Progression de la motorisation des ménages
- Stagnation de l'achalandage des transports collectifs
- Migration vers la banlieue



Augmentation de l'espace consacré à l'automobile

- Stationnements
- Autoroutes
- Élargissement des rues et boulevards

Dégradation de l'espace public et privé et diminution de celui consacré aux transports collectifs et alternatifs

- Déplacements piétonniers moins sécuritaire
- Transports collectifs moins efficaces
- Omniprésence du stationnement (face aux commerces, dans les ruelles et les cours-arrières, etc.)
- Déplacements toujours plus longs (distance et temps)

Aménager Québec en fonction des transports collectifs implique de nombreuses **remises en question au niveau de nos habitudes urbanistiques**. Essentiellement, il s'agit de :

- Concentrer le développement autour des grands axes de transport en commun;
- Favoriser la mixité des usages et une plus grande densité;
- Revoir notre manière de gérer le réseau routier et autoroutier.

En définitive, il s'agit d'acquérir le **réflexe « transport en commun »**, dans l'ensemble de nos décisions d'aménagement. À chaque décision, il faut se demander si elle contribue à augmenter l'attractivité des modes de transports alternatifs à l'auto-solo. Sinon, il faut réfléchir et savoir s'il est possible de modifier cette décision pour la rendre plus favorable aux transports collectifs et alternatifs. À la limite, il faudra contraindre à l'adoption de ce réflexe par des dispositions réglementaires.

RÉFLEXE DÉFICIENT AU CENTRE MÈRE-ENFANT...

Le Centre mère-enfant (CHUL) est un exemple flagrant d'absence du réflexe « transport en commun ». En effet, c'est avec une grande déception que nous avons constaté qu'il n'y aurait pas d'abribus intégré à l'édifice de ce nouvel établissement de santé. Celui-ci est situé à proximité de plusieurs commerces, bureaux et institutions et cet arrêt de transport en commun est l'un des plus achalandés de la région.



SOURCE : ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

Dans ce contexte, la construction d'un abribus confortable et spacieux, intégré au Centre mère-enfant, constituait une évidence. Cette aire d'attente aurait eu le mérite d'assurer un confort supérieur aux utilisateurs, un peu comme les stations de Place Québec et du terminus d'autobus de Ste-Foy.

Pourtant, le ministère de la Santé n'a pas hésité à construire, pour ce projet, 575 places de stationnement au coût de 15 millions. Dans cette optique, il est difficile de comprendre pourquoi un abribus n'a pas été intégré au projet. Selon nos informations, un abribus de qualité aurait coûté aux environs de 500 000 \$, ce qui est tout de même beaucoup moins que l'argent dédié au stationnement automobile. En fait, à un prix moyen de 25 000, il aurait fallu sacrifier 20 places de stationnement sur 575 pour payer cet abri!!!

Mais ce n'est pas ce qui est arrivé! On a plutôt jugé que la construction de l'abribus était de la responsabilité du RTC. L'état fragile des finances de la société de transport n'a pas permis à celle-ci de construire l'abribus. Aujourd'hui, force est de constater que des centaines d'usagers du transport collectif (dont un travailleur sur sept du CHUL) qui utilisent cet arrêt devront finalement se contenter des petits abribus conventionnels.

À Québec, il existe un règlement qui contraint l'intégration d'un nombre minimal de places de stationnement dans le cas de l'érection d'un nouvel édifice. Ne serait-il donc pas approprié d'imposer ce genre d'obligation dans le cas de la construction ou de la rénovation d'un édifice situé à proximité d'un arrêt de transport en commun?

L'absence du réflexe « transport en commun » dans le cas du Centre mère-enfant est difficile à accepter lorsque l'on pense qu'il s'agit d'un établissement public de santé. Rappelons que des études démontrent que jusqu'à 8 % des morts non-violentes au Canada sont liées à la pollution atmosphérique, dont l'utilisation de l'automobile est en grande partie responsable.

Dans le futur, *Accès transports viables* entend être vigilant dans le cas de la construction de nouveaux édifices et s'assurer que les intérêts des utilisateurs des transports collectifs et alternatifs sont pris en compte.

Concentrer le développement autour des transports collectifs

Afin d'accroître l'utilisation des transports collectifs et faire une utilisation plus rationnelle de l'espace, il faut **concentrer le développement urbain autour des axes et des infrastructures de transports collectifs**. Les activités commerciales, les principaux services et les grands générateurs de déplacements doivent s'y retrouver.

RÉAMÉNAGEMENT DE L'UNIVERSITÉ LAVAL : UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR

L'Université Laval remet en question son aménagement et tient présentement une consultation publique sur le sujet. *Accès transports viables* s'est prononcé dans le cadre de cette consultation et a soutenu la nécessité d'urbaniser le campus en le transformant en véritable quartier universitaire.

Par sa situation stratégique et l'immensité de son territoire, Laval a un potentiel de développement énorme, que ce soit au niveau de l'implantation d'entreprises de haute-technologie ou de la construction de milliers d'unités de logement. L'ouverture de l'Université à l'urbanisation est une opportunité unique de limiter l'étalement urbain et la délocalisation des activités.

En tant qu'institution publique, elle a des responsabilités et elle ne peut plus, pour son bien et celui de la région, se permettre de se comporter en grand propriétaire foncier jaloux de ses terres. Elle doit prendre en considération les conséquences globales de ses choix.

À Québec, **ce sont les corridors des parcours 800 et 801 qui doivent être développés prioritairement**. Aussi, même si un parcours de type Métrobus (dans l'axe du 60) est éventuellement mis en place dans le quartier Lebourgneuf, celui-ci ne doit pas être considéré comme un « pôle structurant ». D'abord, le développement urbain (grandes surfaces, ségrégation des fonctions, domination sans partage de l'auto-solo), qui caractérise ce secteur n'est pas compatibles avec les principes de développement durable préconisés par la Ville de Québec. Ensuite, les corridors du réseau Métrobus actuel sont loin d'être développés de façon optimale. Finalement, les prévisions démographiques pour Québec ne justifient

d'ouvrir de nouveaux secteurs au développement. Au même titre, le nouveau « centre-ville » de Beauport n'est pas un pôle structurant. Il convient également de resserrer le périmètre d'urbanisation.

Favoriser la mixité des usages et une plus grande densité

Les grands quartiers résidentiels composés presque qu'exclusivement de maisons unifamiliales, bref la majorité des banlieues construites après la Deuxième guerre mondiale, sont incompatibles avec les modes de transports viables. La faible densité de population qui les caractérise a pour conséquence la difficulté d'y fournir un service efficace de transport en commun à un coût raisonnable. De plus, l'éloignement des commerces et services fait en sorte que la marche n'est souvent pas une option à envisager quand il est temps d'aller se chercher un litre de lait! Pour ces raisons et biens d'autres, **les banlieues nord-américaines sont devenues le royaume de l'automobile**.

TRANSPORTS VIABLES : HAUTE-VILLE VERSUS LÉBOURGNEUF

Le présent tableau compare la performance de deux logiques de développement urbain en matière de transports viables. D'un côté Lebourgneuf, de l'autre le secteur Ouest de la Haute-Ville (Montcalm et Saint-Sacrement). Les données proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2001.

	Haute-Ville Ouest		Lebourgneuf		
	Produits*	Attirés*	Produits*	Attirés*	
Part modale des déplacements	Automobiles	62,2	64,6	88,5	92,3
	Transports en commun (TC)	14,8	16,7	3,3	3,3
	Non-motorisés (NM)	21,4	17,2	2,6	1,9
	Transports viables (TC+NM)	36,2	33,9	5,9	5,2
Légitimité	(%)	0 auto	30,4		2,4
		1 auto	53,3		47,8
		2 autos	14,8		43,2
	(%)	3 autos	1,4		5,1
		4 autos et plus	0,1		1,4

* Les déplacements produits par un secteur sont ceux dont ils constituent l'origine, c'est-à-dire le point de départ. Quant aux déplacements attirés par un secteur, ce sont ceux dont ils constituent la destination, c'est-à-dire le point d'arrivée final.

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

Une plus grande mixité sociale, des fonctions et des types d'habitations et une occupation du sol plus dense **favorisent invariablement les transports collectifs et alternatifs**. Dans les quartiers urbains traditionnels denses et diversifiés, la plupart des produits et services courants se retrouveront à quelques pas, à une dizaine de coup de pédale et/ou à deux ou trois arrêts du lieu de résidence. De plus, ce qui est vrai pour les achats courants peut aussi l'être pour le travail. Dans ce genre de quartiers, la propriété d'une voiture n'est pas une nécessité et joue uniquement un rôle d'appoint.

Revoir le réseau routier et autoroutier

Le réseau routier et autoroutier de Québec a été planifié à l'époque de l'urbanisme fonctionnel où la congestion routière était le pire **maux urbains et où assurer la fluidité de la circulation automobile était une obsession**. Un des moyens pour assurer cette fluidité reposait sur la ségrégation des modes de transport. Les parcours piétons étaient donc physiquement séparés des rues qui devenaient l'exclusivité des automobiles. De cette manière, on croyait protéger les usagers plus vulnérables et permettre une plus grande fluidité de la circulation.

Cette logique a toutefois démontré sa faillibilité depuis. En effet, au niveau de la sécurité, les piétons, pour peu qu'ils quittent les parcours qui leur sont réservés, se retrouvent souvent dans un environnement où leurs besoins sont complètement ignorés et leur sécurité mise en péril. En ce qui concerne la fluidité de la circulation, l'expérience nous démontre **qu'une capacité routière trop grande entraîne une surconsommation de déplacements automobiles**. Rapidement, la marge de manœuvre dégagée par l'offre routière abondante s'amenuise et la congestion se réinstalle. Les autoroutes détestent le vide.

Longtemps, la solution pour régler ces deux problèmes, sécurité et fluidité, a été de multiplier les infrastructures. Après 50 ans d'investissements massifs dans les équipements routiers, nous commençons à mieux cerner les coûts humains, écologiques et économiques de ce **cercle vicieux**, ceci sans compter la détérioration des liens de sociabilité qui se tissent habituellement dans les rues animées.

Cette surenchère dans l'offre routière a été particulièrement importante dans la région, ce qui explique **la place démesurée des infrastructures dédiées à l'automobile**. Faire le choix des transports collectifs pour Québec implique nécessairement de revoir l'aménagement des artères et des rues de la ville, en plus de remettre en question certaines parties du réseau autoroutier.

Avec le temps, l'espace de la rue a progressivement été cédé aux besoins de l'automobile et elle est maintenant réduite à sa seule fonction de voie de circulation. Le rôle social de la rue a complètement été évacué et elle est souvent insécurisante pour ses usagers non-motorisés. Pour que les boulevards, avenues et rues de Québec redeviennent agréables pour ses résidents, il faut **civiliser l'automobile** et arrêter de lui concéder tout l'espace public. Ce but peut être atteint par une variété d'actions :

- Révision de la géométrie des rues afin de diminuer de manière effective les vitesses pratiquées;
- Création de « zone 30 » dans les secteurs résidentiels;
- Utilisation des techniques d'atténuation de la circulation pour résoudre les problèmes de sécurité et de transit, notamment près des écoles;
- Revoir le partage de la voie publique en faveur des infrastructures de transports collectifs et alternatifs (trottoirs, pistes et bandes cyclables, voies réservées);
- Sensibilisation soutenue pour améliorer la courtoisie des automobilistes.

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!



C'est bien connu, Québec possède, et de loin, la palme canadienne du nombre de kilomètres d'autoroutes par 100 000 habitants avec un ratio de 21,6 kilomètres. Sa plus proche rivale, Montréal, a un ratio de 8,8 kilomètres par 100 000 habitants. Ce triste record a comme résultat une **grande accessibilité automobile au centre-ville**. Le temps moyen de déplacement entre le domicile et le travail est inférieur à 15 minutes. Cette accessibilité a toutefois un prix. À Québec, les autoroutes pénètrent profondément au cœur de la ville, ce qui a contribué à la détérioration des conditions de vie dans les quartiers anciens et accentué l'exode vers la périphérie.

Dans la Vieille Capitale, ce sont les résidents du centre qui payent de leur qualité de vie pour permettre à ceux de la périphérie de se rendre rapidement au travail. Ces derniers ont donc le beurre et l'argent du beurre; la tranquillité et l'air pure de la banlieue et des

temps de déplacements aussi courts que pour ceux qui habitent le centre. Le tout au détriment de ces derniers.

Si la Ville de Québec et le ministère des Transports sont sérieux quant à leur volonté de faire du transport collectif une priorité, ils devront se montrer cohérents. Pour se faire, **Accès transports viables est d'avis qu'il faut imposer un moratoire à long terme sur toute augmentation de la capacité autoroutière dans la région de Québec**. Les projets de prolongement de l'autoroute de la Capitale vers l'ouest, d'ajouts de voies supplémentaires sur cette même autoroute et de lien sous-fluvial entre Beauport et la Rive-Sud ne doivent même pas être envisagés. **Ce moratoire doit également s'appliquer au prolongement de l'autoroute Du Vallon**. En effet, comment peut-on affirmer vouloir combattre l'étalement urbain si le moindre début de congestion en périphérie est résolu par la construction d'un nouveau tronçon d'autoroute? Ceci est d'autant plus incohérent lorsque que l'on sait que l'opération sera à répéter. En effet, plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a approximativement entre de 5 % à 12 % plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans!

Par définition, une autoroute est une infrastructure à vocation interurbaine. Par conséquent, la Ville de Québec et le ministère des Transports doivent réparer les erreurs du passé et sortir les autoroutes du centre de la cité cicatrisant ainsi les plaies ouvertes dans le tissu urbain que sont la plupart de celles-ci. Plusieurs de ces routes doivent subir d'importantes réfections dans les prochaines années et il faut profiter de l'occasion pour revoir leur géométrie et leur vocation. Inutile de préciser qu'un effort particulier devra être fait pour accorder davantage de place aux transports collectifs,

notamment par la mise en place de voies réservées. Voici donc quelques suggestions :

- Duplessis : Transformation en boulevard urbain sur toute sa longueur;
- Charest : Transformation en boulevard à l'est de Du Vallon et requalification du tronçon qui traverse Saint-Sauveur;
- Du Vallon : Idéalement, transformation en boulevard sur toute sa longueur. Minimale, requalifier le tronçon entre le chemin Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier;
- Laurentien : Destruction de l'échangeur Wilfrid-Hamel et transformation en boulevard au sud de ce point;
- Dufferin-Monmorency : Destruction des bretelles inutilisées dans Saint-Roch et transformation en boulevard urbain en réduisant l'emprise afin de faire revivre les berges du fleuve;
- Champlain : Réduire l'emprise de la route et revoir sa géométrie.

GESTION GLOBALE DE LA MOBILITÉ

Comme nous essayons de le démontrer depuis le début de ce mémoire, il est impossible d'aborder la question des transports collectifs sans aborder l'ensemble de la mobilité, particulièrement celle de l'automobile. **Pour sortir le transport collectif du marasme, il faut cesser d'essayer de gérer en vase clos un réseau de transport en commun, il faut gérer la mobilité de manière intégrée et globale.** La main droite doit arrêter de défaire ce que fait la main gauche. Une des premières choses à faire est de mettre en place un véritable **plan de gestion des déplacements** afin de coordonner toutes les facettes de la mobilité. Il est inutile de construire des stationnements incitatifs et de mettre en place des voies réservées si on continue indéfiniment de construire de nouvelles autoroutes et que l'on améliore pas la desserte de transport en commun.

Nous ne croyons pas avoir les compétences, les connaissances et les ressources pour décrire avec précision tous les tenants et aboutissants d'une gestion intégrée et globale de la mobilité axée sur l'amélioration des transports collectifs et alternatifs. La présente section présente donc quelques idées, qui espérons-le, seront inspirer les décideurs.

Au-delà du contrôle de la congestion

Trop souvent, le transport en commun est perçu uniquement comme un outil de contrôle et d'atténuation de la congestion automobile. Cette perception s'est manifestée lors du récent conflit de travail impliquant les employés d'entretien de la Société de transport de Montréal. Lors de cette grève, le Conseil des Services essentiels a jugé que le transport en commun n'était indispensable qu'aux heures de pointe. La raison invoquée : « Limiter la congestion sur les artères afin de préserver la liberté de mouvement des véhicules d'urgence. » Jamais le droit à la mobilité de ceux qui n'ont pas d'automobile n'a été pris en considération. Au Québec, pouvoir se déplacer pour aller travailler ou étudier n'est pas considéré comme essentiel!

À court terme, dans le contexte où les sociétés de transports font face de façon chronique à des problèmes de financement, il pourrait être avantageux pour le RTC de couper dans le service hors pointe. À long terme, toutefois, cette stratégie peut avoir des effets pervers. Les gens, incapables de se déplacer efficacement en dehors des heures de pointe, s'achèteront une voiture et finiront par abandonner complètement le transport en commun.

Dans une ville comme Québec, il devrait être possible d'asseoir **son mode de vie sur les transports collectifs**. Aussi, au-delà du contrôle de la congestion, le transport en commun doit offrir un service permettant de vivre sans voiture, particulièrement

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

dans les quartiers centraux. À ce propos, en dehors du réseau Métrobus, les orientations du RTC ne sont pas explicites sur ce qu'il entend faire pour le centre-ville. On devine en filigrane une volonté d'améliorer la desserte, mais elle n'est pas exprimée aussi clairement que dans le cas de la périphérie. **Gérer la mobilité implique de le faire 24 heures sur 24**, et non de 7h30 à 9h30 le matin et de 15h30 à 17h30 le soir!

Le stationnement

Lorsque l'on sait qu'une automobile passe 97% de son existence immobilisée et que le taux de motorisation dépasse les 500 véhicules pour 1000 habitants, la question de l'entreposage de toutes ces voitures ne peut qu'être au **centre de toute politique efficace de gestion de la mobilité** axée sur l'amélioration des transports collectifs et alternatifs.

Les études démontrent qu'un des **facteurs les plus déterminants dans le choix modal est la disponibilité et le coût du stationnement** à destination. Vouloir favoriser les transports collectifs implique donc nécessairement de limiter le nombre de places de stationnement et d'éviter de les subventionner. Ceci se justifie d'autant plus compte tenu de l'impact négatif des grands stationnements à ciel ouvert sur l'environnement (comme les eaux de ruissellement), la cohésion urbaine et le paysage.

Afin de limiter le nombre de places de stationnement, *Accès transports viables* recommande un certain nombre de mesures, certaines d'entre-elles ne relèvent pas directement de la juridiction de la Ville de Québec :

- Réviser le règlement municipal régissant le nombre de cases minimales et les montants à verser au « fonds stationnement » par cases non-réalisées afin de limiter la construction de nouvelles places de stationnement au lieu de la stimuler;

- Rediriger les sommes d'argent du « fonds stationnement » vers un fonds d'amélioration des transports en commun;
- Mettre en place une taxe sur les stationnements commerciaux;
- Dans les cas où la construction de nouvelles places de stationnement est absolument nécessaire, il convient de développer des outils urbanistiques qui favorisent le stationnement en souterrain ou étagé en milieu urbanisé et à l'arrière et sur le côté des bâtiments en milieu suburbain.;
- Les subventions au stationnement que certains employeurs consentent à leurs employés doivent être considérées comme un avantage imposable au niveau fiscal.

LE CAS DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Le cas de l'Université Laval démontre clairement comment la surabondance de stationnement à bon marché a un impact négatif sur la fréquentation du transport collectif.

À Laval, 13,4% seulement des déplacements motorisés des employés de l'Université se font en transport en commun. À titre de comparaison, ce pourcentage est de 31,0% au Complexe G, de 21,4% à la Place Laurier et de 20,1% à la RAMQ. La performance de l'Université est d'autant plus décevante lorsque l'on considère que celle-ci est probablement le lieu le mieux desservi en transport en commun dans la région.



SOURCE : www.laval.ca

Avec ses 10 000 places de stationnement et ses tarifs avantageux, l'Université contribue à miner le transport en commun dans à Québec en lieu et place de contribuer à son succès. Le tableau suivant montre comment, actuellement, il en coûte beaucoup moins cher d'y stationner sa voiture pendant un mois que d'acheter un laissez-passer mensuel du RTC, et ce même pour les étudiants.

		RÉGULIER		ÉTUDIANTS	
		COÛT 1 SESSION	COÛT MENSUEL	COÛT 1 SESSION	COÛT MENSUEL
Transport en commun		239,60\$	59,90\$	170,40\$	42,60\$
Stationnement	ZONE 1	212,00\$	53,00\$	212,00\$	53,00\$
	ZONE 2	140,00\$	35,00\$	140,00\$	35,00\$
	ZONE 3	100,00\$	25,00\$	100,00\$	25,00\$

Marketing et sensibilisation

Dans l'état actuel des choses, monter une vaste campagne de publicité pour mousser l'utilisation du transport en commun constituerait pratiquement de la fausse représentation. Les parcours les plus populaires sont surchargés et le RTC n'est donc pas apte à absorber une augmentation soudaine de sa clientèle. Tant que des investissements ne seront pas faits pour améliorer la capacité du réseau, il est **contre-productif de tenter d'attirer de nouveaux clients** puisque ceux-ci risquent d'être déçus du service et de retourner, et ce pour longtemps, à l'utilisation de l'automobile.

Toutefois, si les différents gouvernements concrétisent leurs promesses de prioriser le transport en commun et que l'offre de services est substantiellement accrue, il faudra alors se lancer dans une **campagne agressive de marketing** pour convaincre les automobilistes d'opter pour le transport collectif. Il ne s'agira pas d'une mince tâche. En effet, on évalue que l'industrie automobile dépense, au Québec, un milliard en publicité annuellement!

Dans l'immédiat, il est tout de même important de continuer d'améliorer l'image des transports collectifs et de sensibiliser la population sur les conséquences de notre dépendance individuelle et collective à l'automobile. Il s'agit ainsi d'encourager et d'inciter la population à continuer de réclamer un meilleur service. Dans cette veine, **Accès transports viables souhaite voir la Ville de Québec rejoindre dès cette année le mouvement de la journée *En ville, sans ma voiture!*** qui a lieu le 22 septembre dans des milliers de villes à travers le monde.



Des organisations adaptées

Gérer la mobilité de façon globale implique la mise sur pied d'organisations et de programmes qui sont adaptés à cette mission. Il faut mettre en place des entités capables, à leur échelle respective, de moduler la demande de déplacements pour la diriger vers les transports viables. Cette partie présente les possibilités qui s'offrent au niveau de la région, des centres d'activités et des entreprises et des grands générateurs de déplacements.

L'Agence métropolitaine de transport de la région de Québec

La mission **d'intégrer, de planifier et de promouvoir les transports collectifs et alternatifs dans la région** devrait être confiée à un nouvel organisme qui agirait à l'échelle régionale. Pour les fins de ce texte, nous appellerons cette organisation l'Agence métropolitaine de transport de la région de Québec (AMTRQ).

Le principal mandat de la l'AMTRQ serait de planifier, dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, les transports collectifs. Elle s'occuperait notamment d'intégrer les réseaux des différentes sociétés de transports en s'attardant particulièrement sur l'amélioration des liens interrives, la traverse Québec-Lévis tomberait sous sa juridiction. Elle devrait également planifier le développement des services. Finalement, elle devra se comporter comme la « championne » des transports collectifs et alternatifs en faisant la promotion et en n'hésitant pas à innover, notamment au niveau des modes de transport alternatifs (vélo, auto-partage, etc). Dans cette optique, les sociétés de transport pourraient se concentrer sur la gestion du réseau.

Le conseil d'administration de l'AMTRQ devrait être moins « politisé » et être composé, bien sûr, de représentants des villes de Lévis et Québec et de leur société de transport respective, mais

également d'usagers, de représentants de la société civile et d'experts en transports collectifs.

Les centres de gestion de la demande

Les principaux pôles d'activités devraient se doter de centres de gestion de la demande qui auraient comme mandat de gérer une partie de la mobilité de ces pôles en tenant compte des spécificités de ceux-ci au niveau de leur accessibilité. Ces organismes pourraient **offrir une gamme complète de services aux entreprises et aux générateurs de déplacements de leur territoire.**

La mise sur pied de ce type d'organisation peu dispendieuse et souple est relativement facile, il serait donc extrêmement **opportun d'en implanter à court terme dans les centres-villes de Québec et de Ste-Foy.**

DES EMPLOYEURS QUI OSENT

Voici quelques exemples des services qu'offre Voyagez Futé, le centre de gestion des déplacements du centre-ville de Montréal :

- Évaluation des besoins de l'entreprise en matière de transport;
- Conseils et suivi dans la mise en place d'un plan de transport en entreprise;
- Implantation et gestion de programmes de covoiturage;
- Activités de promotion et de sensibilisation en entreprise;
- Mise sur pied de flottes de vélos en libre-service;
- Expertise-conseil en gestion écologique du stationnement et aménagements cyclistes;
- Représentation des intérêts des entreprises auprès des autorités organisatrices de transport et autres intervenants locaux;

Plan de transport en entreprise

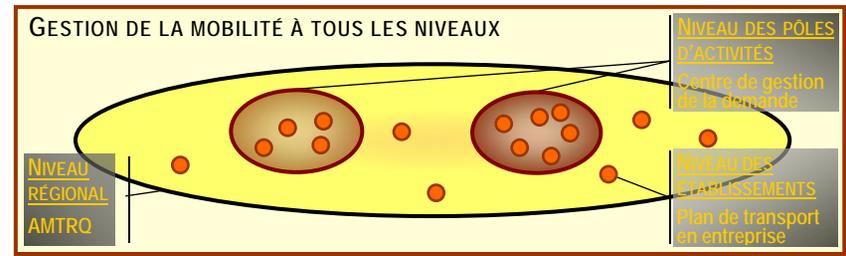
Le mouvement pendulaire des employés entre leur domicile et leur travail, concentrés aux heures de pointe du matin et du soir, est le type de déplacement qui met le plus de pression sur le système routier, le parc de stationnements, l'environnement et la patience des employés! Le plan de transport en entreprise, que certains appellent « programme-employeur », comprend une série d'actions

pour **faciliter les déplacements des employés** et réduire la dépendance à l'auto-solo. Les principales mesures sont :

- Promotion des transports en commun, notamment par des incitatifs financiers;
- Mise sur pied d'une banque de données de covoiturage;
- Gestion du temps de travail pour éviter l'heure de pointe;
- Gestion du stationnement;
- Sensibilisation pour faire changer les habitudes de déplacement;
- Infrastructures favorisant l'utilisation des modes de transports actifs sur les lieux d'emplois (douches, supports à vélo, etc.).

Le programme-employeur, en plus de réduire la circulation aux heures de pointe et les dégâts sur l'environnement, présente plusieurs **avantages pour l'employeur**. Par exemple, il diminue le nombre de cases de stationnement requises sur le lieu de travail, les employés qui laissent leur auto à la maison pour se laisser conduire sont moins stressés et plus productifs, l'image corporative de l'entreprise est améliorée, etc.

Pour des raisons semblables, **les grands générateurs** de déplacements comme les établissements scolaires, les hôpitaux, les centres d'achats et les cinémas devraient mettre en place des mesures pour inciter leurs clients à utiliser les transports collectifs. Des rabais sur la présentation d'un titre de transport ou l'implantation de liens piétonniers sécuritaires vers les arrêts de transport en commun constituent des actions possibles.



LE TRAMWAY: VIVRE ET SE DÉPLACER AUTREMENT

Accès transports viables est résolument favorable au projet d'implantation d'un réseau de tramway moderne dans la région de Québec. Le tramway est définitivement un mode de transport qui convient à une agglomération de la taille de Québec. Il va contribuer à résoudre une bonne part des problèmes que vit le transport collectif. Plus important encore, il constitue un projet urbain exceptionnel qui mettra l'amélioration de la qualité de vie des Québécois au-dessus des besoins de l'automobile.



Le présent chapitre se divise en quatre parties :

- Le tramway : un mode de transport efficace;
- Le tramway : un outil de développement;
- Le tramway : une nouvelle manière de vivre la ville;
- Le tramway : les conditions du succès.

Toutefois, avant de s'attaquer à ce programme, nous tenons à clarifier certaines questions.

- La Ville de Québec fêtera le 400^e anniversaire de sa fondation en 2008. La mise en service d'un tramway aurait été un fantastique cadeau à s'offrir pour entrer dans son 5^e siècle d'existence. Des études d'avant-projet jusqu'au début de l'exploitation, un projet de cette envergure s'étend sur une période allant de cinq à huit ans, la fenêtre pour 2008 est donc fermée. Toutefois, **cette fête sera une occasion idéale de**

souligner les premières pelletées de terres marquant le début des travaux.

- Il sera très peu question dans ce mémoire de tout ce qui entoure le tracé, le type d'insertion et autres aspects du même acabit. Bien que nous ayons des opinions sur ces sujets, nous croyons **qu'actuellement, il faut d'abord s'entendre sur la pertinence de ce genre de projet pour Québec.** Quand la majorité des décideurs et de la population sera convaincue, et nous ne doutons pas qu'elle le sera, il sera alors temps de débattre de ces questions;
- Le document de présentation de la Ville insiste beaucoup sur le fait que le tramway coûterait moins cher à exploiter puisqu'il serait entièrement financé par les paliers supérieurs de gouvernement. Nous regrettons cette décision de présenter les choses de la sorte. **Le choix du tramway doit s'appuyer sur des arguments rationnels qui découlent de la supériorité de ce mode de transport** et non sur un exercice comptable qui repose sur des règles de financement précaires et instables;
- Faire le choix du tramway ne doit pas passer par un dénigrement de l'autobus. **Ces deux modes de transports sont complémentaires.** Affaiblir l'image de l'autobus ne peut qu'affaiblir les transports collectifs et alternatifs en général;
- On entend souvent qu'implanter un tramway est autant un opération d'urbanisme qu'un projet de transport. Par conséquent, malgré tout le respect que nous portons à la Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement et à ses membres, nous croyons que le projet de tramway, par son envergure, aurait dû **faire l'objet d'une consultation distincte** pilotée par la Ville même.

LE TRAMWAY : UN MODE DE TRANSPORT EFFICACE

Le tramway est incontestablement un mode de transport efficace, son succès considérable dans les villes où il a été implanté en est une preuve manifeste. Cette section présente les avantages techniques du tramway comme mode de transport et les effets de ceux-ci sur l'achalandage.

Confortable, propre et fiable

Le confort est résolument l'un des principaux avantages du tramway.

Le guidage des rails et les accélérations et décélérations contrôlées lui confèrent une grande douceur de roulement. Sa grande capacité d'accueil, son plancher bas aligné sur des stations vastes et protégées des intempéries et la largeur de ses nombreuses portes le rendent très accessible.



Le mode de traction du tramway est l'électricité et par conséquent, il est pratiquement **non-polluant**. Il est également important de souligner qu'il est beaucoup **moins bruyant** que l'automobile et l'autobus.

De manière générale, le tramway circule en dehors de la chaussée consacrée à l'automobile et n'est donc pas ralenti par la congestion. Lorsque le croisement avec la voiture est inévitable, aux intersections notamment, il doit avoir en tout temps la priorité afin de préserver sa **fiabilité**. Ces mesures préférentielles sont également applicables à l'autobus, mais avec moins d'efficacité.

La technologie du nouveau tramway n'est pas comparable avec celle des « p'tits chars » qui sillonnaient nos rues durant la première moitié du 20^e siècle. Les tramways modernes implantés à l'étranger ont démontré leur régularité, leur confort et leur rapidité. C'est fort de ces expériences que nous appuyons le projet de tramway. Il n'est donc pas question de faire un saut dans le vide avec une technologie expérimentale, mais plutôt d'adapter à Québec **une technologie éprouvée**.

Un moyen de transport populaire

Combiné à des politiques d'aménagement et de gestion de la mobilité axées sur la promotion des transports collectifs et alternatifs, le tramway a toujours entraîné **des hausses substantielles de l'achalandage** et très souvent un recul de la place de l'automobile. La popularité du tramway semble s'expliquer par sa convivialité et sa fiabilité. L'autobus peut également être confortable et rapide pour peu qu'on lui fournisse les infrastructures et les équipements nécessaires. Cependant, le tramway semble offrir le petit « extra » qui convainc plusieurs de se convertir aux transports collectifs.

DES CHIFFRES IMPRESSIONNANTS

Augmentation de l'achalandage du transport collectif depuis l'implantation du tramway à Nantes et à Strasbourg

<u>NANTES</u>		<u>STRASBOURG</u>	
	1984 à 1996	1994 à 2000	
	66%	73%	

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

Pour Québec, l'étude d'opportunité et de faisabilité prévoit une augmentation de 16% de l'achalandage général du RTC et de 40% dans l'axe du tramway, ce qui porterait l'achalandage à 46 millions de déplacements annuellement. En ajoutant l'effet des autres stratégies de développement (deux nouveaux parcours Métrobus, davantage de parcours Express, modernisation, etc.), on obtiendrait, selon les prévisions, un total de 55 millions de déplacements qui se traduirait par une part modale de 13,75%.

Colonne vertébrale du réseau

À l'instar d'un système de transport comme le métro, l'efficacité générale du tramway lui permet de jouer le rôle de colonne vertébrale du réseau de transport en commun. Dans ce type de réseau, une bonne part des circuits d'autobus réguliers ont une **fonction de desserte locale et se rabattent sur les stations de tramway**. De cette façon, on réduit la longueur des trajets et on augmente la fréquence. Actuellement, le Métrobus n'a pas la capacité de recevoir cette clientèle supplémentaire. Pour les usagers, la nécessité de faire une correspondance est compensée par la rapidité et le confort du tramway.



LE TRAMWAY : UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT

Le nouveau tramway est incontestablement un excellent mode de transport, mais d'un strict point de vue du déplacement des personnes, un réseau d'autobus articulé aurait des résultats

inférieurs certes, mais, somme toute comparables. Le grand avantage du tramway par rapport à l'autobus repose sur sa capacité à jouer le rôle de **vecteur** dans le développement de la ville.

Développement économique

L'impact de l'implantation d'un réseau de tramway sur la prospérité en général est difficile à quantifier en raison de la multitude des facteurs qui influencent l'économie. Par contre, l'expérience démontre que les **secteurs traversés par une ligne de tramway en sont affectés positivement**. À titre d'exemple, à Portland, il a été démontré que les commerçants situés le long du tracé ont connu une augmentation moyenne de 20 % de leur chiffre d'affaires.



L'augmentation de l'accessibilité au centre-ville que permet le tramway, accroît la compétitivité de celui-ci. Il est aussi à noter que la congestion routière a coûté 500 millions à Montréal en 1997.

De plus, il ne faut pas négliger les avantages que procure l'image forte et moderne que le tramway projette pour une capitale comme Québec. C'est particulièrement pertinent lorsque nous considérons l'importance de l'industrie touristique pour la région.

Développement urbain

Dans ce mémoire, nous avons beaucoup insisté sur la nécessité de concentrer le développement urbain au centre de l'agglomération et dans les principaux corridors de transport en commun afin d'offrir aux transports viables un environnement

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

favorable. Dans les villes du nouveau tramway, celui-ci joue précisément un rôle important dans la structure urbaine et dans la qualité du cadre de vie qu'offre la ville.

Axe structurant

L'implantation d'un réseau de tramway implique la construction d'infrastructures permanentes, telles que les rails et les stations, qui, comme le souligne l'étude de faisabilité, lancent un **signal fort pour le développement des quartiers traversés**. Il s'agit de redynamiser le centre des villes et de densifier et diversifier les secteurs périphériques. À Québec, l'étude mentionne un certain nombre d'axes et de pôles qui profiteraient d'un tramway, par exemple, la revitalisation du secteur d'Estimauville. Pour ce cas précis, il est intéressant de constater l'arrimage possible entre le projet de la ville de redévelopper ce secteur et le projet de tramway. En effet, si nous voulons que cette revitalisation fonctionne, il faudra s'assurer de bien desservir ce secteur en transports en commun pour que les nouveaux travailleurs et résidents puissent s'y rendre et s'y déplacer facilement.



Amélioration du cadre de vie

La construction du tramway est une occasion d'améliorer le cadre de vie et l'image de la ville. Il s'agit de donner aux résidents et aux utilisateurs des transports collectifs et alternatifs des espaces publics de qualité. La construction du tramway est une opportunité de renouveler les grandes infrastructures publiques (aqueducs, égouts, etc), et de revoir l'ensemble de l'espace de la rue (façade à façade) afin d'en revoir l'esthétisme, la convivialité et la

fonctionnalité. Evidemment, dans cette optique, l'impact visuel des équipements aériens devra être atténué au maximum.

Un tramway oblige un nouveau partage de la voie publique en faveur des fonctions urbaines et au détriment des déplacements strictement automobiles. En ce sens, le tramway ne pourra qu'améliorer la qualité de vie qui fait la fierté de la région de Québec, qualité de vie qui est actuellement menacée par la pression automobile. À ce propos, ce sont les photos de tramways qui sont le plus explicites.



RELATIVISER LA QUESTION DES COÛTS

Quand il est question d'infrastructures lourdes de transport en commun, la question des coûts se retrouve invariablement au centre des débats. Évalué à 650 M \$ pour un réseau de 21,5 km, le coût moyen par kilomètre du projet est donc de 30 M\$. À première vue, ce montant peut paraître énorme.

Pourtant, chaque année, l'automobile coûte aux Québécois des milliards en entretien et en construction de routes et de stationnements, en plus de ceux consacrés aux soins de santé (blessés, maladies reliées à la pollution atmosphérique). À Québec même, 40 M\$ de dollars seront dépensés pour prolonger de sept kilomètres l'autoroute Du Vallon. Les travaux d'élargissement des voies et le réaménagement des bretelles de l'autoroute De la Capitale sont évalués à 279 M\$. À travers de tous ces milliards, il ne reste que très peu de ressources pour le développement des transports viables.

Ce choix automobile est d'autant plus étrange quand on considère que le Québec ne produit ni voiture, ni pétrole. C'est plus de 21 milliards de dollars par année qui sortent du Québec en achat de véhicules neufs et d'essence.

Compte tenu de ce que nous savons, consacrer 650 millions pour améliorer les transports collectifs dans la région constitue un projet profitable non seulement pour la région, mais aussi pour le Québec. Il est d'autant plus rentable quand nous l'amortissons sur 30 ans (à cet égard, il serait éclairant de comparer le 650 M\$ du projet de tramway aux sommes dépensées pour les autoroutes au cours des 30 dernières années) et que nous considérons les avantages environnementaux, sociaux et économiques de ce genre d'infrastructures.

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

LE TRAMWAY : UNE NOUVELLE MANIÈRE DE VIVRE LA VILLE

En ce qui a trait à notre manière de vivre la ville, le tramway doit être au XXI^e ce que l'autoroute a été au XX^e, c'est-à-dire l'infrastructure de transport qui révolutionnera notre manière de nous déplacer en ville. Là où l'autoroute a mis des barrières infranchissables et détruit des milieux de vie, le tramway doit resserrer les liens et cicatrifier les balafres.



Le tramway est un symbole puissant d'une nouvelle façon de concevoir la mobilité urbaine. Contrairement au métro, le tramway ne se cache pas sous terre. **Il s'empare plutôt de la voie publique pour la remettre en partie à ceux qui marchent, qui pédalent et qui utilisent les transports collectifs**, bref à ceux qui vivent la ville et qui ne font pas juste la traverser.

Ce que nous proposons, c'est que Québec brise sa dépendance à l'automobile et devienne la ville du transport « solidaire » et non celle du transport « solitaire ». Ce que le tramway peut offrir à la Capitale nationale et à ses habitants, c'est une ville sécuritaire, saine, prospère où il fait bon vivre.

LE TRAMWAY : LES CONDITIONS DU SUCCÈS

Évidemment, pour que le projet de tramway soit couronné de succès et que la région de Québec en tire le maximum de bénéfices,

les principes que nous avons défendus dans le chapitre précédent doivent être respectés. L'offre globale de transport en commun doit être améliorée, les transports alternatifs doivent être intégrés à la stratégie, les politiques d'aménagements et de transport doivent s'arrimer et la mobilité doit être gérée globalement de manière à diminuer la circulation automobile et à favoriser les transports collectifs et alternatifs.



Au-delà de ces conditions de base, nous tenons à profiter de l'occasion qui nous est donnée pour exprimer certaines de nos préoccupations :

- **La priorité absolue doit être accordée au tramway** sur la voie publique afin de préserver sa fiabilité. Voici à ce sujet un extrait inquiétant de l'étude de faisabilité : « *Dans certains cas, la circulation automobile peut également être autorisée sur la plate-forme lorsqu'il est impossible d'aménager des voies de circulations distinctes en raison du manque d'espace. Cette solution est envisagée ponctuellement sur la 1^{er} avenue et sur le boulevard René-Lévesque, dans le secteur Cartier.* » Dans ces cas précis, à moins de vouloir conserver l'ensemble des places de stationnement sur rue, il n'y a aucune raison pour le tramway de partager sa plate-forme avec l'automobile. Le projet de tramway de Québec a justement la faiblesse de retirer peu d'espace à l'auto, il ne faut donc pas faire de

compromissions supplémentaires pour quelques espaces de stationnement;

- **L'extension du réseau doit être immédiatement planifiée.** Une phase II a déjà été prévue, mais celle-ci se borne à prolonger le tramway dans les axes des métrobuses. Nous croyons qu'il faut également envisager des extensions vers la banlieue et vers d'autres quartiers centraux, Saint-Sauveur et le Vieux-Québec notamment. Un calendrier de développement à long terme doit être adopté (extensions, réfections, etc.);
- **Aucun compromis ne doit être fait sur les qualités esthétiques et fonctionnelles des infrastructures.** Le succès du tramway repose sur la personnalité distinctive que chacune des villes qui l'ont adoptées ont su lui donner;
- **La population doit être consultée à toutes les étapes afin qu'elle s'approprie le projet.** Ce sont ceux qui habitent la ville qui connaissent le mieux leur quartier. Du moment de choisir le tracé définitif à celui de sélectionner la couleur de la carrosserie, la population, les gens d'affaires et les riverains plus particulièrement, doit être impliquée.

LES MOYENS DE RÉUSSIR

Le déclin des transports collectifs coïncide avec la réforme municipale de 1992 qui a vu le gouvernement provincial retirer ses subventions au financement des coûts d'exploitation des sociétés de transport. Pour compenser, les municipalités ont dû accroître considérablement leur contribution, en plus de devoir refiler une bonne part de la facture aux usagers. La contribution de ceux-ci a augmentée de 62% entre 1990 et 2002.

Le transport en commun est **un service public** au même titre que la santé et l'éducation. Il est d'ailleurs subventionné partout dans le monde. Il faut certes en maximiser le rendement sur l'investissement, mais il est impossible de le rendre « rentable ».

Le contexte fiscal fait en sorte que les villes ne peuvent plus continuer à augmenter indéfiniment leur contribution aux sociétés de transport. Les usagers ayant pour leur part supporté des augmentations répétées du coût des titres de transport, il convient de **geler les tarifs**, voire de les diminuer.

Le cadre financier du transport en commun doit être revu afin de donner aux transports collectifs les moyens de remplir sa mission. Ce chapitre présente des pistes de financement qui s'inspirent des recommandations du rapport Angers³ et de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Deux types de financement seront abordés.

- La contribution des bénéficiaires indirects des transports collectifs;
- La contribution des différents paliers de gouvernement.

³ Rapport sur le financement du transport en commun commandé par le gouvernement et déposé en décembre 2002 par monsieur Bernard Angers. Ce rapport s'intéresse particulièrement à la région de Québec.

LA CONTRIBUTION DES BÉNÉFICIAIRES INDIRECTS

Certains groupes de la société bénéficient indirectement du transport en commun, le plus important étant bien sûr **les automobilistes**. En effet, ceux-ci profitent de la plus grande fluidité de la circulation. De plus, il ne faut pas oublier que l'automobile est, de manière moins flagrante mais tout de même bien réelle, également subventionnée. En effet, l'automobiliste paye seulement 70 % des coûts totaux liés à l'utilisation de sa voiture. Une partie demeure payée par la société. Une plus grande internalisation des coûts socio-économiques et environnementaux de l'utilisation de l'automobile doit donc être envisagée.

Les entreprises et commerces sont de grands générateurs de déplacements et ils bénéficient eux aussi du transport en commun. Celui-ci lui « livre » une bonne part de ses employés et de ses clients en plus de contribuer à préserver la fluidité de la circulation et ainsi limiter les pertes de productivité liées à la congestion.

Ces deux groupes sont les deux plus grands bénéficiaires indirects du transport en commun et devraient participer à son financement par le biais **taxes dédiées** spécifiquement au financement des transports en commun. Certaines taxes, celle sur l'essence par exemple, constituent **des taxes à la consommation** qui ont également l'avantage de contribuer à rendre moins attrayante l'utilisation de l'automobile. Les prochaines lignes proposent quelques pistes pour mettre en place des sources dédiées de financement pour le transport en commun.

AGIR ET DÉCIDER MAINTENANT!

Il va s'en dire que ces nouvelles sources de financement devront **prioritairement contribuer à développer et améliorer les infrastructures et les services.**

La taxe sur l'essence

La taxe sur l'essence est probablement la **source dédiée de financement du transport en commun la plus fréquente.** Actuellement, il n'y a aucune taxe de ce type dédiée au transport en commun à Québec. À Montréal, une taxe sur l'essence de 1,5 sous le litre sert à financer l'Agence métropolitaine de transports et le pendant montréalais du rapport Angers, le rapport Bernard, recommande de faire passer cette taxe à 0,03\$.

Pour Québec, **nous sommes d'avis qu'il faut mettre en place une taxe sur l'essence** vendue sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec pour financer le transport en commun. À titre indicatif, une taxe de 0,05\$/litre dans les municipalités de la Rive-Nord⁴ de la CMQ signifierait des revenus de l'ordre de 26 millions. Les sommes perçues à Lévis devront être consacrées à résoudre les problèmes de liens interrives afin d'offrir un service de transports collectifs adéquat qui permettra d'éviter d'avoir à construire un nouveau lien routier ou d'élargir le pont Pierre-Laporte. À ce propos, puisque le passage des automobilistes est gratuit sur les ponts, il devrait donc en être de même pour les piétons qui empruntent le traversier Québec-Lévis.

LE PRIX L'ESSENCE, UN ENJEU ÉMOTIF?!?

Au Québec, les conversations entourant les fluctuations du prix de l'essence constituent un sujet presque aussi populaire que le commentaire météorologique. Les réactions sont d'ailleurs souvent disproportionnées. Chacune des hausses importantes est accueillie comme une calamité et les baisses comme la réparation d'une injustice.

Pourtant, une analyse des faits démontre que les automobilistes Québécois sont plutôt privilégiés quand nous comparons leur situation aux autres pays occidentaux et aux usagers des transports collectifs. Les données sur le prix de l'essence proviennent de la régie de l'Énergie

PRIX DE L'ESSENCE SANS PLOMB EN AVRIL 2003 DANS LES PAYS DU G-7 (EN DOLLARS CAN/LITRE INCLUANT LES TAXES)		ÉVOLUTION DU PRIX DE L'ESSENCE ET DU PRIX DU LAISSEZ-PASSER MENSUEL DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES				
PAYS	PRIX		PRIX MOYEN DE L'ESSENCE RÉGULIÈRE	%	PRIX DU LAISSEZ-PASSEZ	%
ÉTATS-UNIS	0,609	2000	73,20\$		54,00\$	
CANADA	0,720	2001	73,60\$	6,4%	58,60\$	10,9%
JAPON	1,321	2002	72,60\$		58,60\$	
FRANCE	1,636	2003	77,90\$		59,90\$	
ITALIE	1,670					
ALLEMAGNE	1,740					
ROYAUME-UNI	1,780					

Droit d'immatriculation

En 1992, afin d'atténuer l'impact de son désengagement envers le transport en commun, le gouvernement a mis sur pied un *fonds des contributions des automobilistes au transport en commun*, qui se traduit par un droit spécial de 30\$ sur l'immatriculation des véhicules des automobilistes qui résident dans les six agglomérations urbaines du Québec. Toutefois, malgré la hausse des coûts d'opération du transport en commun, **ce montant n'a jamais été indexé.**

Si on avait tenu compte de l'inflation, ce droit serait actuellement de 36,84\$. Afin de tenir compte du manque à gagner que le transport en commun a encaissé depuis 12 ans, nous sommes d'avis que **ce droit devra être, minimalemnt, majoré à 40\$ et indexé avec les années.** Ce droit devra s'appliquer sur l'ensemble du territoire de la CMQ. De plus, comme le propose le rapport Angers, les véhicules commerciaux de moins de 3000 kg devront

⁴ Malheureusement, nous n'avons pas les données pour la Rive-Sud de Québec.

être soumis à ce droit puisqu'ils profitent aussi du transport en commun. Finalement, il faut étudier la possibilité de moduler ce droit en fonction de la consommation d'essence du véhicule assuré.

Taxe sur le stationnement

Une politique cohérente de gestion viable de la mobilité doit inclure absolument une politique de stationnement restrictive. Celle-ci doit inclure **une taxe sur les espaces de stationnement commerciaux, qu'ils soient payants ou non**, ce qui inclut les stationnements des centres d'achats et des grandes surfaces. Le gouvernement doit donc donner aux municipalités le pouvoir d'imposer une telle taxe. Les fruits de cette taxe devraient être consacrés au transport collectif.

Il y a 50 000 places de stationnement commerciales à Québec. Aussi, une taxe de 25 sous par jour ouvrable par place de stationnement rapporterait un peu plus de 4 millions de dollars.

CONTRIBUTION DES GOUVERNEMENTS

Le transport des personnes est une responsabilité publique qui incombe aux trois paliers de gouvernement. Dans le contexte où ceux-ci ont tous proclamé leur attachement aux valeurs du développement durable, **ils se doivent donc de prioriser le transport collectif en lui fournissant les ressources financières et les outils fiscaux** que celui-ci a besoin pour se développer. Voici donc des exemples de mesures qui permettraient aux gouvernements d'assumer ses responsabilités en matière de transport collectif.

Gouvernement du Canada

Le Canada est le seul pays du G7 où il n'y a pas d'investissements directs de sommes importantes dans le transport en commun de la part du gouvernement central. Chaque année, le gouvernement fédéral perçoit plus de 4 milliards de dollars en taxe sur le carburant, mais ces dernières années, il a affecté moins de 300 millions de dollars au réseau routier et presque rien au transport en commun. Puisque les finances du gouvernement fédéral sont en meilleure santé que sa contrepartie provinciale, il serait plus facile pour lui **de rediriger vers les transports collectifs une partie de l'argent qu'il recueille via les taxes sur l'essence**.

Le gouvernement fédéral pourrait également jouer un rôle dans le financement des **infrastructures lourdes et des technologies de pointe** de transport collectif. Ces investissements devront respecter les priorités des provinces et des municipalités.

Pour le gouvernement canadien, investir dans les transports collectifs et alternatifs constitue un geste concret qui l'aidera à respecter les engagements qu'il a pris en ratifiant **le protocole de Kyoto**. La récente décision du gouvernement fédéral de rembourser aux villes la taxe sur les produits et services (TPS) est un signe encourageant qui démontre la sensibilité du fédéral aux problèmes auxquels doivent faire face les grands centres urbains du pays.

Gouvernement du Québec

En se retirant du financement des frais d'exploitation et en diminuant sa contribution aux immobilisations, le gouvernement provincial est en **partie responsable du déclin** de la part du transport en commun dans le marché des déplacements urbains.

Il revient donc au gouvernement provincial d'insuffler un nouveau dynamisme au transport collectif en revoyant son cadre

financier avec l'objectif de relever le niveau d'investissements. Trois stratégies sont à considérer.

- Création de sources de financement dédiées;
- Amélioration des subventions aux immobilisations;
- Mise en place de mesures fiscales et monétaires favorable aux transports collectifs.

Création de sources de financement dédiées

Le gouvernement doit accepter de taxer les bénéficiaires indirects du transport en commun, plus particulièrement les automobilistes, afin de créer **des sources de financement dédiées stables et récurrentes**. En agissant de la sorte, il ne met pas de pression indue sur les finances publiques puisqu'il s'agit d'une nouvelle source de revenus. De plus, **en faisant le choix de taxer les automobilistes en lieu et place d'augmenter constamment les tarifs du transport en commun, le gouvernement lance un signal clair sur ses intentions en ce qui concerne le type de mobilité à privilégier en milieu urbain**. Les sources de financement que nous préconisons sont essentiellement les mesures présentées dans la première partie de ce chapitre :

- Création d'une taxe sur l'essence dédiée au transport en commun;
- Augmentation du droit d'immatriculation du fonds des contributions des automobilistes aux transport en commun;
- Donner aux municipalités le droit d'imposer une taxe sur l'ensemble des stationnements commerciaux.

La création de ces sources de financement est paradoxale dans la mesure où le développement des services de transports collectifs risque de réduire la circulation automobile et du même coup, diminuer les revenus provenant de ces sources. C'est pourquoi, il faudra mettre en place des subventions à la performance

qui compenseront pour les revenus perdus causés par le succès des sociétés de transports.

Amélioration des subventions aux immobilisations

Le gouvernement doit **continuer de subventionner les dépenses d'immobilisation du transport en commun comme il le fait pour le réseau routier et autoroutier**. Nous appuyons donc la plupart des recommandations du rapport Angers en ce qui concerne l'amélioration du programme d'aide au transport en commun, notamment en ce qui concerne l'abaissement de la durée de vie utile des autobus et le fait de rendre admissible un plus grand nombre d'équipements et de technologies. Nous croyons toutefois que les modes de transport lourd devraient continuer d'être subventionné à 100% et celui pour les autobus hausser au-delà de 60%.

Mise en place de mesures fiscales et monétaires favorables aux transports collectifs

Par le biais de sa politique fiscale et par sa volonté de réduire les gaz à effets de serre, le gouvernement peut contribuer à rendre plus attrayants financièrement les transports collectifs et plus coûteuses l'utilisation de l'automobile. Voici donc quelques exemples (certains ont été proposés dans le rapport Angers) :

- Reconnaître comme imposable les subventions directs et indirects au stationnement des employés;
- Reconnaître comme déductible les dépenses des employeurs qui mettent en place des mesures favorisant les transports collectifs et alternatifs;
- Reconnaître comme déductible les titres de transport en commun;
- Mettre en place un programme de redevance (à l'achat et à l'immatriculation) selon la consommation d'essence pour les véhicules automobiles et les camions légers.

- Mettre en place un programme de remise (à l'achat et à l'immatriculation pour les véhicules à très faible émission de gaz à effet de serre.

Ville de Québec

Nous reconnaissons les efforts de la Ville au niveau du financement du transport en commun. **Toutefois, l'apport de nouvelles sources de revenus ne doit pas constituer une occasion pour réduire son niveau d'investissement.**

Par ailleurs, elle doit rentabiliser son investissement en utilisant tous les outils (urbanistiques, financiers, réglementaires, fiscaux, etc) qui sont à sa disposition pour **favoriser l'utilisation des transports viables**. Par exemple, sa politique de stationnement devrait être beaucoup plus restrictive. À ce propos, elle doit imposer une taxe sur l'ensemble des espaces de stationnement commerciaux si on lui en donne le pouvoir.

PPP = PEUT-ÊTRE, MAIS PAS MAINTENANT ET AVEC PRUDENCE

Pour certains, les problèmes du transport en commun reposent sur sa gestion, notamment celle des relations de travail, et ils souhaitent rendre tout réinvestissement dans le transport en commun conditionnel à la mise en place d'une forme ou d'une autre (mise en concurrence, privatisation totale ou partielle, gestion déléguée, etc.) de partenariat public-privé (PPP).

Nous nous opposons à cette attitude qui consiste à voir dans l'entreprise privée une solution « magique ». Le transport en commun est un service public au même titre que l'éducation et la santé et y insérer sauvagement la logique du « profit » ne peut qu'être voué à l'échec. Par exemple, les conflits de travail que risquent de déclencher cette nouvelle approche pourraient faire fondre les moindres économies qui auraient pu être réalisées. Travailler à l'amélioration du cadre de gestion actuel serait beaucoup plus profitable.

Qui plus est, vouloir rendre conditionnel tout réinvestissement dans le transport en commun à l'implication du secteur privé risque de placer le transport collectif dans une situation précaire pour quelques années encore. À court terme, ce qu'il lui faut, c'est des sources de financement dédiées qui lui permettront de recommencer à investir dans le développement.

À plus long terme, nous n'excluons pas que certaines formes de PPP soient envisageables. Il faut toutefois d'entrée de jeu exclure la privatisation totale ou partielle des réseaux de transport en commun qui amènerait différents exploitants à gérer chacun leur bout de réseau avec leur propre flotte de véhicules. Ceci représente un retour à la situation des années 50!

La forme de PPP que nous sommes prêt à envisager est celle de la gestion déléguée, où l'entreprise privée ne s'occupe que de l'exploitation du réseau. Dans cette optique, l'autorité publique, qui pourrait être représentée par une Agence métropolitaine de transport, qui agirait sous l'égide de la CMO, serait :

- Propriétaire des infrastructures et des véhicules;
- Responsable de la planification, du marketing et de la politique tarifaire;
- Responsable d'établir les normes de services (ponctualité, propreté, sécurité, etc.) que devra respecter l'exploitant privé;
- Tenue de maintenir les conditions de travail et le niveau d'emploi, et ce en fonction des ressources disponibles évidemment.

Cette recette a eu un certain succès en Europe en permettant des économies intéressantes tout en maintenant le niveau de service. Toutefois, puisque ce type de partenariat prend souvent beaucoup de temps à mettre en place à grande échelle, il ne s'agit pas de la solution miracle qui va régler les problèmes du transport en commun à court et à moyen terme.

MAINTENANT!

En guise de conclusion, nous réitérons qu'il y a **urgence d'agir** pour faire des transports viables une véritable alternative à l'utilisation individuelle de la voiture pour nos déplacements quotidiens dans la ville.

Il faut **commencer immédiatement à améliorer les services de transports collectifs** et **à acquérir le réflexe du transport viable** dans nos choix urbanistiques et d'aménagement du territoire. L'axe prioritaire pour ce faire devra être celui du réseau Métrobus actuel.

Nous devons également **prendre rapidement des décisions quant aux grandes stratégies** à mettre en place afin d'atteindre les objectifs de développement durable que la ville s'est donnée. L'absence de décisions risque de compromettre à long terme le développement du réseau de transport en commun. Pour *Accès transports viables* le choix est clair, le tramway, par ses avantages en tant que mode de transport et en tant qu'outil de développement urbain, il constitue la meilleure solution pour une ville comme Québec.

Afin d'améliorer et de préserver sa qualité de vie, Québec doit se défaire de sa dépendance collective à l'automobile et remettre la ville à ceux qui l'habitent. Il s'agit d'une révolution qui devra se faire en deux temps.

D'abord, il s'agit de mettre en œuvre, le plus rapidement possible les conditions et les actions qui permettront aux transports collectifs et alternatifs de jouer pleinement leur rôle. La pierre d'assise de ce programme étant l'amélioration et le développement du transport. Pour ce faire, il convient donc de régler le problème de son financement. Puisque nous avons fait le choix de la mobilité

viable, une partie de la solution se trouve probablement du côté des automobilistes.

La véritable révolution des transports à Québec doit reposer sur un **nouveau partage de la voie publique** en faveur des transports collectifs et alternatifs et de ceux qui habitent la ville. Nos rues, avenues et boulevards doivent être repensés en fonction de ceux qui marchent et les autoroutes, avec leur flot de voitures, doivent reculer.

Nous croyons que **le tramway est l'instrument idéal pour achever cette reconquête de l'espace publique**. Autant physiquement que symboliquement, il redonnera aux habitants de Québec la place dont ils ont besoin pour vivre pleinement leur ville.