

Consultation sur les défis, orientations et pistes d'actions

GESTION DE LA MOBILITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

PRENDRE LE VIRAGE DES TRANSPORTS VIABLES



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

RECHERCHE ET RÉDACTION

CHRISTIAN SAVARD

COLLABORATION

PASCAL LALIBERTÉ

JEAN-BAPTISTE MAUR

JEANNE ROBIN



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

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME.....	1	ENJEUX MÉTROPOLITAINS	20
UN VIRAGE À PRENDRE DÈS MAINTENANT!	2	<i>METTRE EN PLACE UN RÉSEAU STRUCTURANT</i>	<i>20</i>
TRANSPORT VIABLE: ÉTAT DE LA SITUATION	4	Métrobus actuel.....	20
DE LA PAROLE AU GESTE!	6	Nouveaux axes Métrobus	21
UNE VRAIE PRIORITÉ!.....	9	Nœuds d'échanges intermodaux	21
<i>COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET</i>		Tramway moderne.....	22
<i>ALTERNATIFS</i>	<i>9</i>	Le tramway : un mode de transport efficace	22
Marche	9	Le tramway : un outil de développement.....	23
Vélo.....	10	Le tramway : une nouvelle manière de vivre la ville.....	24
Covoiturage.....	10	<i>DESSERTE DES PRINCIPAUX CENTRES D'ACTIVITÉ</i>	<i>24</i>
Auto-partage	11	UNE QUESTION D'ARGENT!.....	26
Transports collectifs interurbains.....	11	<i>GEL DES TARIFS.....</i>	<i>26</i>
<i>AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ</i>	<i>11</i>	<i>LA CONTRIBUTION DES BÉNÉFICIAIRES INDIRECTS</i>	<i>27</i>
Concentrer le développement autour des transports		La taxe sur l'essence	28
collectifs.....	13	Droit d'immatriculation	28
Favoriser la mixité des usages et une plus grande		Taxe sur le stationnement.....	29
densité	13	<i>CONTRIBUTION DES GOUVERNEMENTS</i>	<i>29</i>
Revoir le réseau routier et autoroutier	14	Gouvernement du Canada	29
<i>GESTION GLOBALE DE LA MOBILITÉ</i>	<i>16</i>	Gouvernement du Québec	30
Au-delà du contrôle de la congestion.....	16	Création de sources de financement dédiées	30
Le stationnement.....	17	Amélioration des subventions aux immobilisations	30
Marketing et sensibilisation	18	Mise en place de mesures fiscales et monétaires	
Des organisations adaptées	18	favorables aux transports collectifs	30
L'Agence métropolitaine de transport de la région de		Villes de Québec et de Lévis	31
Québec	18	NOTRE VISION.....	32
Les centres de gestion des déplacements	19		
Plan de transport en entreprise.....	19		

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 transport 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 déplacement 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 (coût des infrastructures de transport, coût 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

UN VIRAGE À PRENDRE DÈS MAINTENANT!

La région de Québec est reconnue comme offrant une qualité de vie exceptionnelle. Malheureusement, cette qualité de vie est mise en péril par la progression continue de la circulation automobile et de la congestion. Pour atteindre ses objectifs en matière de qualité de vie, la région se doit de prendre le **virage du transport viable**¹. Évidemment, nous sommes conscients que le développement durable d'une agglomération ne se limite pas aux questions de transports urbains, mais puisqu'il s'agit de notre domaine d'intervention, nos commentaires et recommandations porteront essentiellement sur celles-ci.

Les réflexions que nous vous présentons dans ce mémoire ne s'attardent que très peu sur les méfaits de l'utilisation massive et systématique de l'automobile et sur les bienfaits des transports

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 ».

¹ 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*.

collectifs et alternatifs. Selon nous, les avantages indéniables de ces derniers au niveau de la santé publique, de l'équité sociale, de la protection de l'environnement et du développement économique, bref, de l'amélioration de notre qualité de vie, ne sont plus à prouver.² Toutefois, l'encadré suivant rappelle quelques faits sur les conséquences de notre dépendance collective et individuelle à l'automobile.

CONSEQUENCES DE NOTRE CHOIX « AUTOMOBILE »

Impacts sur la santé

- Selon l'OMS, en 2003, les accidents automobiles ont fait 1,3 millions de morts, contre 0,3 million pour les guerres et conflits. Au Québec, il y a eu, en 2002, 700 morts et 5400 blessés graves. (SAAQ);
- Le taux d'obésité dans les pays industrialisés est inversement corrélé à la part modale du transport actif (DSP-Montréal);
- La diminution de la circulation automobile suite à la mise à disposition de moyens de transport collectifs a fait diminuer les admissions pour asthme dans les hôpitaux d'Atlanta pendant la période des Jeux olympiques de 1996;
- La pollution sonore produite par la circulation automobile engendre anxiété, troubles du sommeil, difficultés d'apprentissage, augmentation de la fréquence cardiaque et de la tension artérielle (DSP-Montréal).

Impacts sociaux

- L'automobile est un mode de transport socialement inéquitable puisqu'il entraîne un écart de mobilité entre les différentes catégories de la population (selon leur revenu, leur âge, leur état de santé, etc);
- L'automobile limite les interactions sociales entre les individus et détériore la qualité de nos lieux publics;

² À ce propos, nous recommandons chaudement la lecture du mémoire de l'organisme *Vivre en Ville* qui s'attarde plus longuement sur les conséquences de l'automobile et sur l'importance des transports collectifs dans la mise en place de collectivités viables.

CONSÉQUENCES DE NOTRE CHOIX « AUTOMOBILE » (SUITE)

Impacts environnementaux

- Le transport produit, pour la région de la Capitale Nationale, 74% des émissions de CO, 86% des NOx, 24% du SO2, 34% des composés organiques volatils (COV) et 22% des particules en suspension. Il s'agit des principaux composants responsables de la formation du smog. (MENV);
- Le secteur du transport est responsable de 40% des émissions de GES au Québec;
- Pour le parc automobile de la région de Québec, on évalue à un million de tonnes la quantité de CO2 émis, ce qui représente 6900 kg pour un véhicule familial roulant 30 000 km par an (MENV).

Impacts économiques

- Le coût des accidents de la route pour le système de santé au Canada est d'environ 10 milliards de dollars par année (Transports Canada);
- Les automobilistes paient seulement 60% du coût de l'infrastructure des transports, l'autre partie des coûts est supportée par l'ensemble de la collectivité (Environnement Canada);
- Puisque le Québec ne produit pas d'automobile ni de pétrole, notre choix automobile a un impact fortement négatif sur notre balance commerciale. Ainsi, sur 47,5 milliards de \$ de dépense automobile globale (au Québec en 2002), 21,4 milliards (45%) ont été dépensés hors frontière (Bergeron, 2003).
- La congestion routière coûte 780 millions de \$ par an à l'économie de Montréal (Jolicoeur, 2004)

Dans l'esprit de la consultation, le présent mémoire se veut un commentaire sur les orientations et pistes d'action proposées par la CMQ. Au-delà de l'analyse du document déposé, cette consultation est l'occasion d'insister sur quelques principes à adopter et actions à entreprendre pour faire de la région de Québec un chef de file en matière de transports viables. Aussi, notre mémoire abordera les sujets suivants :

- Rappel de la situation des transports viables dans la région de Québec;

- Commentaires sur la vision, les orientations et les pistes d'actions proposés par la CMQ;
- Propositions pour faire du transport collectif une véritable priorité;
- Pistes de solution aux enjeux métropolitains en matière de transport;
- Révision du cadre financier du transport en commun.

TRANSPORT VIABLE: ÉTAT DE LA SITUATION

La situation du transport viable dans la région de Québec est loin d'être reluisante. L'analyse des statistiques et l'observation sur le terrain montrent que les moyens de transport collectifs et alternatifs sont de plus en plus **marginalisés et relégués à un rôle d'appoint à l'automobile**. Le transport en commun, sur lequel nous nous attarderons principalement, décline et est toujours considéré comme un moyen de transport « offert » aux moins bien nantis, aux étudiants et personnes âgées. La marche n'est massivement utilisée que dans certains quartiers anciens, où l'automobile ne peut rivaliser, et sur quelques rues commerciales. Le vélo, pour sa part, gagne en popularité sur les pistes cyclables le dimanche après-midi, mais très peu de personnes l'utilisent pour leurs déplacements « utilitaires ».

Le diagnostic est clair et précis et les principaux intervenants s'entendent: le transport en commun dans la région de Québec est **de plus en plus malade** et cette détérioration de la situation dure depuis plus de 10 ans. Les symptômes sont patents:

- **Stagnation de l'achalandage** autour de 38 000 000 de passages par année pour le RTC et de 2 800 000 pour la STL malgré une hausse importante du nombre de déplacements totaux (tous modes de transport confondus) effectués dans la ville. À noter toutefois qu'entre 2002 et 2003, le nombre de déplacements assurés par la STL a augmenté d'un peu plus de 9%
- **Baisse importante de la part des déplacements motorisés** assurés par le transport en commun, sur le territoire du RTC cette part passant de 16% en 1991 à moins de 10% en 2001. Pour la STL, cette part se limitait à 3,7% en 2001.

QUÉBEC ET LÉVIS

Ce tableau présente les habitudes de déplacement dans les deux principales villes de la CMQ. Les données proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2001.

		Québec		Lévis		CMQ	
		Produits*	Attirés*	Produits*	Attirés*	Produits*	Attirés*
Part modale des déplacements (%)	Automobiles	74,9	75,6	80,8	79,2	76,2	76,4
	Autres motorisés**	4,7	4,7	8,1	9,1	5,9	5,9
	Transports en commun (TC)	8,1	8,2	3,4	1,6	6,9	6,8
	Non-motorisés (NM)	12,2	11,5	8,3	10,2	11,1	11,0
	Transports viables (TC+NM)	20,3	19,7	11,7	11,8	18,0	17,8
(24 heures)	0 auto		14,8		5,7		12,5
Logis avec (%)	1 auto		49,6		39,4		47,1
	2 autos		30,5		45,8		34,1
	3 autos		4,3		7,3		5,1
	4 autos et plus		0,8		1,8		1,1

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

** « Autres motorisés » correspond principalement au transport scolaire.

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

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

En définitive, les problèmes du transport en commun dans la région de Québec, et dans le reste de la province d'ailleurs, se résument, selon nous, à **l'absence, et ce à tous les paliers de gouvernement, d'une véritable volonté de privilégier les**

transports collectifs et alternatifs dans nos villes. Le prolongement de du Vallon étant le dernier exemple en liste pour Québec.

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 (voir la prochaine section).

Qui plus est, **la population est également d'avis qu'il faut améliorer et développer le transport en commun.** Différents sondages, dont ceux du RTC et ceux effectués pendant la dernière campagne électorale provinciale, démontrent clairement que la population de l'agglomération de Québec est en faveur du développement du transport en commun avant celui du réseau autoroutier.

Malgré le recul progressif de la place du transport en commun, et en dépit de l'unanimité des orientations gouvernementales et des demandes de la population, il n'y a eu, à Québec, **aucune amélioration notable du service offert** depuis plus de dix ans.

DE LA PAROLE AU GESTE!

De manière générale, nous sommes **plutôt satisfaits de la vision, des orientations et des pistes d'actions énoncées par la CMQ** en matière de transport. Comme dans plusieurs autres documents officiels des différents paliers de gouvernement, la CMQ semble vouloir prioriser le développement du transport collectif.

Il est particulièrement intéressant de constater que le chantier 6 sur les transports s'attarde beaucoup à la problématique des transports viables et que la plupart des orientations misent sur une amélioration du transport collectif comme solution aux problèmes de mobilité dans la région. Les tableaux suivants synthétisent nos commentaires sur certains points précis des propositions de la CMQ. Il s'agit d'un recueil de ce que nous avons aimé et de ce que nous avons moins aimé.³

PLUSIEURS PROPOSITIONS INTÉRESSANTES! 😊		
Proposition	Libellé	Commentaire
Chantier 2 <i>Une communauté plus solidaire</i> Orientation 3	Tendre vers des communautés complètes <ul style="list-style-type: none"> • favoriser la mixité des générations et des types de ménage; • favoriser la proximité des services et leur accessibilité par transport collectif; • favoriser la mixité de divers types de logement. 	Il est très intéressant de voir reconnaître le rôle de l'accessibilité aux services comme moyen pour rendre notre communauté plus équitable et solidaire. Avec le vieillissement de la population, les services devront de plus en plus se rapprocher de la population, ce qui contribuera à diminuer notre dépendance à l'automobile.

³ Remarque d'ordre technique : parfois, les données fournies dans le document peuvent porter à confusion. C'est le cas notamment dans le chantier 6 où les pourcentages portant sur les parts modales ne sont pas toujours mis dans leur contexte. Ainsi, il y a une grande différence entre les parts modales des déplacements motorisés (automobile vs transport en commun) et celles de l'ensemble des déplacements (automobile vs transport en commun vs transport actif (marche, vélo)). Ainsi, une part modale de 10% pour le transport en commun sur l'ensemble des déplacements serait plutôt bonne, mais ce ratio est décevant s'il ne s'agit que des déplacements motorisés.

PLUSIEURS PROPOSITIONS INTÉRESSANTES! (SUITE) 😊		
Proposition	Libellé	Commentaire
Chantier 3 <i>Une communauté plus saine et durable</i> Orientation 3	Améliorer la qualité de l'air et réduire l'émission des gaz à effet de serre <ul style="list-style-type: none"> • diminuer le taux de motorisation sur le territoire; • développer une stratégie de transport visant la diminution des gaz à effet de serre; • augmenter la part du transport en commun dans les déplacements des personnes. 	Le rôle de l'automobile dans la détérioration de la qualité de l'air et les changements climatiques est clairement reconnu et identifié comme source importante de pollution. Au regard des tendances actuelles, l'objectif de diminuer le taux de motorisation dans la région est particulièrement ambitieux et il est très satisfaisant de voir la CMQ faire un choix aussi clair.
Chantier 5 <i>Une communauté mieux aménagée</i> Vision	« Les milieux de vie urbains, villageois et ruraux sont attractifs et offrent une qualité et un cadre de vie exceptionnels pour retenir la population résidente et attirer dans la CMQ une main-d'œuvre à la recherche d'un milieu stimulant. »	Actuellement, Québec perd trop de jeunes, d'immigrants et de travailleurs au profit de la région de Montréal. Nous sommes convaincus que le seul moyen d'attirer vers la Capitale les travailleurs de demain sera d'offrir une expérience urbaine plus complète. Ainsi, une toute récente étude de Statistique Canada a démontré que les immigrants, peu importe leur statut socio-économique, ont une plus grande propension à utiliser le transport en commun.
Chantier 5 <i>Une communauté mieux aménagée</i> Orientation 1	Consolider, développer et mettre en valeur des centres d'activité existants sur les deux rives	Vouloir faire des transports collectifs et alternatifs une véritable priorité nécessite une révision de notre manière d'aménager notre territoire. La volonté de la CMQ de concentrer le développement dans les centres d'activités et les axes structurants existants est un pas dans la bonne direction puisque ceux-ci sont déjà desservis en transport collectif. Toutefois, dans le contexte où la croissance démographique sera très faible dans les prochaines années, il faudra faire un choix quant aux zones à prioriser.

LES TRANSPORTS VIABLES NÉGLIGÉS
PLUSIEURS PROPOSITIONS INTÉRESSANTES! (SUITE) ☺

Proposition	Libellé	Commentaire
Chantier 5 <i>Une communauté mieux aménagée</i> Orientation 3	Recentrer le développement du territoire en privilégiant la dynamisation des milieux à fort potentiel	La CMQ, en disant vouloir « recentrer le développement », admet que la région de Québec s'est trop étalée dans le passé. Cette reconnaissance des erreurs du passé est un bon départ pour guider les orientations de l'avenir. Dans le contexte où la Ville de Québec veut limiter les nouveaux lotissements, la CMQ aura un rôle important à jouer pour soutenir cette stratégie à l'échelle métropolitaine et empêcher que le développement se fasse encore plus loin du centre.
Chantier 6 <i>Une communauté plus accessible</i> Le contexte de notre vision 2004	« Les sommes injectées pour le développement du routier ne pourront l'être pour le transport en commun. L'inverse est également vrai. Nous proposons un choix net et impliquant : le transport en commun partout où cela est possible. »	Ce choix est aussi le nôtre et il très rassurant de voir la CMQ prendre position aussi clairement. Toutefois, il nous reste à délimiter « ...où cela est possible »! Pour nous, le choix du transport en commun est encore possible sur une très grande partie du territoire de la CMQ. Ainsi, pour le secteur du Vallon, c'est le transport en commun qui aurait dû être fait et pas celui de la quasi-autoroute.
Chantier 6 <i>Une communauté plus accessible</i> Orientation 2	Prendre le pari du transport en commun et des modes de transports alternatifs au transport individuel	Miser sur le transport collectif pour la région métropolitaine de Québec est assurément la bonne stratégie pour favoriser le développement durable de la région de Québec. À l'échelle métropolitain, ce choix devra se traduire par des solutions et des actions concrètes à court et à moyen terme. À notre avis, la problématique de la desserte interrives constitue le défi le plus urgent à relever.

Évidemment, comme dans la plupart des documents de planification stratégique, les orientations proposées par la CMQ sont très vertueuses et nous ne pouvons qu'appuyer et souhaiter que se réalisent la plupart des vœux formulés. Toutefois, à l'analyse,

certains passages semblent manquer de clarté, de cohérence ou d'engagement envers le développement durable. Dans la majorité des cas, une formulation un peu plus précise ou « engageante » viendrait probablement faire disparaître nos appréhensions.

CE QUE NOUS AVONS MOINS AIMÉ ☹

Proposition	Libellé	Commentaire
Chantier 3 <i>Une communauté plus saine et plus durable</i> Vision	« Les changements climatiques résultant d'une dynamique mondiale ont eu des impacts bien moindres que prévu, compte tenu des actions entreprises une vingtaine d'années auparavant sur le territoire »	La région de Québec doit absolument participer aux efforts mondiales pour limiter les changements climatiques. Toutefois, dans le contexte international actuelle, il est difficile de croire que « les impacts seront bien moindres ». Au mieux, nous risquons de stabiliser la situation en terme d'émission de GES.
Chantier 3 <i>Une communauté plus saine et plus durable</i> Orientation 3 Piste d'action	<ul style="list-style-type: none"> préserver ou mettre en place le transport des personnes ou des marchandises en privilégiant des modes alternatifs à l'automobile individuelle ou au camion. 	Qu'entend-t-on par « préserver ou mettre en place le transport des personnes... »?
Chantier 5 <i>Une communauté mieux aménagée</i> Vision	« Le développement est concentré dans les centres urbains traditionnels et à l'intérieur des grands axes routiers à l'échelle du territoire »	Nous sommes tout à fait d'accord pour concentrer le développement dans « les centres urbains traditionnels », mais nous doutons énormément de la pertinence d'asseoir notre développement « à l'intérieur des grands axes routiers... ». Les autoroutes, comme vecteur de développement, favorisent outrageusement l'automobile comme moyen de transport et entraînent de nombreux problèmes environnementaux et de gestion de la circulation. Actuellement, les abords de l'autoroute de la Capitale témoignent de ce type de développement peu durable.

LES TRANSPORTS VIABLES NÉGLIGÉS

CE QUE NOUS AVONS MOINS AIMÉ ☹		
Proposition	Libellé	Commentaire
Chantier 6 <i>Une communauté plus accessible</i> Vision	« Plus de 20% des déplacements se font par d'autres modes de transport que l'auto »	Cette objectif manque de précision. En prenant l'enquête O-D 2001, on réalise que (pour les déplacements produits sur le territoire de la CMQ) 6,9% des déplacements se font en transport en commun, 5,9% avec des modes motorisés autres que l'auto ou l'autobus et 11,1% par des modes non motorisés pour un total de 23,9%. À la lumière de ces chiffres, l'objectif de 20% constitue une régression par rapport à la situation actuelle.
Chantier 6 <i>Une communauté plus accessible</i> Vision	« Le réseau routier est en bon état et fluide. Le réseau est complété en évitant d'accentuer l'éloignement de la population du centre de l'agglomération. »	L'expérience nous a appris à nous méfier des expressions comme « Le réseau est complété... ». Québec a un réseau autoroutier déjà surdimensionné. Nous croyons plutôt qu'il faut établir un moratoire sur toute augmentation de la capacité routière de région. Dans la perspective où les ressources financières sont limitées, l'argent devrait être investi dans la priorité : le transport collectif.
Chantier <i>Une communauté plus accessible</i> Orientation 1	Maintenir la fluidité du réseau routier actuel en misant sur une utilisation efficace des autres modes de transport	L'argument de la fluidité est une arme à double tranchant pour le transport en commun. En effet, en améliorant la fluidité sur le réseau routier, le transport en commun contribue à rendre l'automobile plus attrayante puisque les temps de parcours diminueront. Pour contrer ce cercle vicieux, il faudra mettre en place des politiques audacieuses et courageuses pour décourager l'utilisation systématique de l'automobile. (péage, taxe, etc.).
Chantier <i>Une communauté plus accessible</i> Orientation 1 Piste d'action	<ul style="list-style-type: none"> augmenter la part modale du transport en commun au regard des autres modes de déplacement. 	Puisque nous considérons la marche et le vélo tout aussi, sinon plus souhaitable que le transport en commun, nous suggérons de reformuler cette piste d'action de la manière suivante : augmenter la part modale du transport en commun par rapport à l'automobile.

En définitive, de notre point de vue, le document proposé plus de point positif que négatif. Nous espérons que nos quelques commentaires et suggestions sauront être utiles dans le processus de planification entamé par la CMQ.

UNE VRAIE PRIORITÉ!

Dans son guide de consultation, la CMQ interpelle les éventuels participants avec une série de questions pour stimuler nos réflexions. Une de ces questions nous a paru particulièrement intéressante : « **Comment vraiment donner priorité au transport en commun ?** ».

De manière très honnête, cette question est une reconnaissance que, malgré les promesses et les vœux des documents officiels, le transport en commun n'est pas vraiment prioritaire à Québec. Mais surtout, elle nous amène au débat des choix que nous devons faire si nous sommes sérieux dans notre volonté de relever le défi des transports viables.

Dès lors qu'une agglomération prend la décision de prioriser le transport en commun et d'augmenter la part de ce mode de transport par rapport à l'automobile, elle se doit de faire des **choix cohérents** pour réussir. On ne peut à la fois investir dans les infrastructures « automobiles » (autoroutes, échangeurs, stationnement, etc.) et le développement du transport collectif. Actuellement, dans la région de Québec, c'est pratiquement toujours « l'automobile » qui est privilégiée, contribuant ainsi à marginaliser toujours un peu plus le transport en commun, ce qui nous éloigne de notre objectif.

Les prochaines pages élaborent un certain nombre de principes et de pistes d'action⁴ qui constituent, selon nous, une base solide pour faire du transport en commun une véritable priorité. Il ne s'agit pas ici de discuter de toutes les facettes et détails du transport en commun (confort, qualité du service, véhicules, etc.), mais plutôt

⁴ Essentiellement, il s'agit d'extraits du mémoire que nous avons produit dans le cadre des consultations de la Ville de Québec sur l'avenir du transport en commun tenues à l'hiver 2004.

sur les conditions à mettre en place pour assurer son attractivité. Trois champs d'intervention seront abordés :

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

COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS

Le transport en commun, pour être efficace et attractif 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 doivent faire quelques pas pour se rendre à leur destination. Il s'agit du mode de transport le plus économique, tant sur le plan des infrastructures (un simple trottoir) que du coût individuel d'utilisation (une paire de souliers!), et le plus écologique (pollution 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 hostiles à la marche en raison des distances à parcourir et de la morphologie des voies. Des mesures peuvent être prises à différents niveaux 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.

Vélo

Le vélo est un mode de déplacement 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 dans la région de Québec. Pour cause, **les infrastructures cyclistes de type « utilitaire » sont très rudimentaires**. À titre d'exemple, l'absence de piste cyclable confortable, rapide et sécuritaire sur le pont de Québec est un frein important au déplacement interrives à vélo. Autre 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 étant donné qu'il s'agit d'un mode de transport qui

ne demande pas des investissements importants pour être encouragé. 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 pointe à Québec, il y a en moyenne 1,25 personne 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 souvent très recevables, 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 acceptable en matière de pollution.

Pour favoriser cette pratique il convient de permettre aux voitures qui contiennent trois personnes ou plus d'utiliser des **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 en cherchent une. Il serait donc judicieux de mettre sur pied des centres de gestion des déplacements (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 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.

Transports collectifs interurbains

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 sérieusement 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 des décideurs, au cours des 50 dernières années, 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.

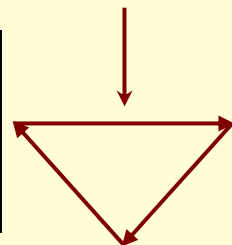
Dans la mesure où la volonté de prioriser les transports en commun est réelle, il est essentiel d'appuyer cette stratégie par un aménagement du territoire qui **mettra en place un environnement favorable aux transports collectifs et alternatifs**.

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 la CMQ en fonction des transports collectifs implique de nombreuses **remises en question en matière d'urbanisme**. 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 transport 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 coût moyen de 25 000 dollars par place, 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 à l'intégration d'un nombre minimal de places de stationnement dans le cas de l'érection d'un nouvel édifice. Ne serait-il 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 trouver.

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 compatible 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

pas d'ouvrir de nouveaux secteurs au développement. Sur la Rive-Sud, il est désolant de voir la tête du pont de Québec, c'est-à-dire l'intersection du Sault et boulevard de la Rive-Sud, se développer selon une logique de « power center ». La proximité de ce secteur de Lévis aurait pu devenir un pôle de développement beaucoup plus dense et diversifié où le transport en commun aurait pu jouer un rôle central, un peu à l'image du secteur de la station de métro Longueuil sur la Rive-Sud de Montréal.

Favoriser la mixité des usages et une plus grande densité

Les grands quartiers résidentiels composés presque exclusivement de maisons unifamiliales, bref la majorité des banlieues construites après la Deuxième guerre mondiale, sont incompatibles avec les modes de transport viables. La faible densité de population qui les caractérise a pour conséquence la difficulté d'y

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
Logis avec (%)	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 il constitue l'origine, c'est-à-dire le point de départ. Quant aux déplacements attirés par un secteur, ce sont ceux dont il constitue la destination, c'est-à-dire le point d'arrivée final.

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.**

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 coups 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 la région de Québec a été planifié à l'époque de l'urbanisme fonctionnel où la congestion routière était le pire des 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 la propriété exclusive 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, en ce qui concerne 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 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 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 notre agglomération 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 :

- Réviser la géométrie des rues afin de diminuer de manière effective les vitesses pratiquées;
- Créer des « zone 30 » dans les secteurs résidentiels;

- Utiliser 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);
- Mettre en œuvre une sensibilisation soutenue pour améliorer la courtoisie des automobilistes.



C'est bien connu, Québec possède, et de loin, la palme canadienne du nombre de kilomètres d'autoroutes par habitant avec un ratio de 21,6 kilomètres pour 100 000 habitants. 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 pur de la banlieue et des temps de déplacement aussi courts que pour ceux qui habitent le centre. Le tout au détriment de ces derniers.

Si les différents paliers de gouvernement 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'ajout 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 un accroissement de la congestion routière de 5 % à 12 % sur une période variant entre 10 et 15 ans!

Par définition, une autoroute est une infrastructure à vocation interurbaine. Par conséquent, il faut 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 Sainte-Foy et le boulevard Laurier;
- Laurentien : Destruction de l'échangeur Wilfrid-Hamel et transformation en boulevard au sud de ce point;
- Dufferin-Montmorency : Destruction des bretelles inutilisées et de celles qui donnent 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

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 n'améliore pas la desserte en 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, sauront 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 chauffeurs du RTC. 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 transport font face de façon chronique à des problèmes de financement, il pourrait être avantageux pour celles-ci 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 agglomération 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 dans les quartiers centraux. **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 relevant pas directement de la juridiction de la CMO:


- Réviser le règlement municipal régissant le nombre de cases minimales et les montants à verser au « fonds stationnement » par case non réalisée 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, 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;
- Considérer les subventions au stationnement que certains employeurs consentent à leurs employés comme un avantage fiscalement imposable.

LE CAS DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Le cas de l'Université Laval démontre clairement comment la surabondance de stationnements 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% 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 que celle-ci est probablement le lieu le mieux desservi en transport en commun dans la région.



SOURCE : www.ulaval.ca

Avec ses 10 000 places de stationnement et ses tarifs avantageux, l'Université contribue à miner le transport en commun 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 les sociétés de transport ne sont donc pas aptes à absorber une augmentation soudaine de leur 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* tient à féliciter la Ville de Québec qui a eu le courage d'embarquer dans le mouvement de la journée « **En ville, sans ma voiture!** ». ».



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 transport 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 devrait se comporter comme la « championne » des transports collectifs et alternatifs en 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 peu « politisé » et être composé, bien sûr, de représentants des villes et des MRC et de la CMQ, mais également d'usagers, de représentants de la société civile et d'experts en transports collectifs.

Les centres de gestion des déplacements

Les principaux pôles d'activités devraient se doter de centres de gestion des déplacements qui auraient comme mandat de gérer une partie de la mobilité de ces pôles en tenant compte des spécificités de ceux-ci en matière d'accessibilité. Ces organismes pourraient **offrir une série 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;
- Conseil 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;

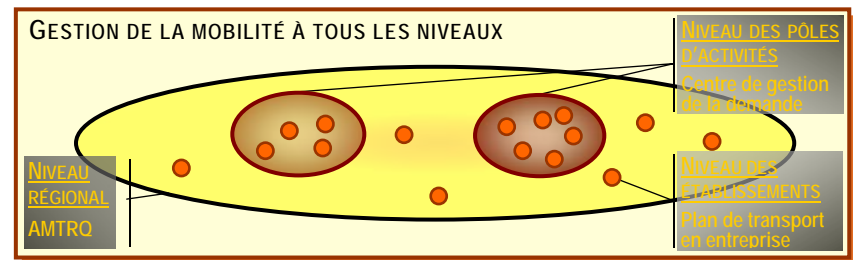
Plan de transport en entreprise

Le mouvement pendulaire des employés entre leur domicile et leur travail, concentré 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.



ENJEUX MÉTROPOLITAINS

En matière de transport collectif, la région de Québec fera face à deux enjeux majeurs⁵ dans les prochaines années :

- Mettre en place un véritable réseau structurant;
- Améliorer la desserte des principaux centres d'activités.

Les prochains paragraphes présentent nos réflexions sur les moyens pour relever ce défi. Selon nous, la CMQ, dans son désir d'améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du territoire, est directement interpellée par ces enjeux majeurs et a un rôle important à jouer. Ainsi, la question des déplacements interrives est évidemment au cœur de nos préoccupations.

METTRE EN PLACE UN RÉSEAU STRUCTURANT

Selon nous, la mise en place d'un véritable réseau structurant est résolument un enjeu métropolitain. De la même manière que le Métro de Montréal est considéré comme un équipement régional (le développement du Métro est d'ailleurs de la responsabilité de l'AMT), la mise en place d'un réseau structurant de transport collectif dans l'agglomération de Québec devrait être pensée et financée sous un angle régional, voire provincial, un peu comme la construction et l'entretien des autoroutes.

Actuellement, à Québec, le Métrobus joue le rôle de colonne vertébrale du réseau de transport collectif. Il représente 38% des passages sur le réseau du RTC. Outre le fait qu'ils se déploient dans trois des plus grands axes de déplacement de la région, qu'ils relient de grands générateurs de déplacements et qu'ils traversent des

quartiers urbains denses, les parcours Métrobus sont populaires car la fréquence de passage y est élevée et les déplacements sont relativement rapides.

Récemment, dans le cadre de ses réflexions sur son plan stratégique, le RTC affichait sa volonté d'asseoir son développement sur la consolidation et l'expansion du service Métrobus afin de doter la région d'un véritable réseau structurant.

Nous croyons également qu'il s'agit de la stratégie à prioriser, autant pour la Rive-Nord que pour la Rive-Sud. En s'inspirant des études et travaux des différentes sociétés de transport et instances gouvernementales, nous élaborerons, dans les prochains paragraphes, notre vision du réseau structurant à mettre en place, avec notamment la nécessité d'implanter un Tramway moderne à Québec.

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 d'un Tramway moderne 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;

⁵ Évidemment, nous ne réinventons pas la roue. Ces enjeux ont été identifiés par la plupart des intervenants dans le domaine du transport à Québec. Les orientations stratégiques RTC insistent notamment sur ces deux défis.

- 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

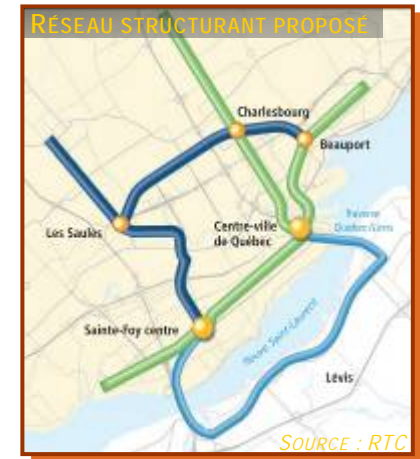
Fort de l'achalandage des parcours 60 (Est-Ouest) et 87 (Nord-Sud) et du potentiel de déplacements que l'on retrouve dans l'axe de ces deux circuits, le RTC propose de les transformer en Métrobus. La création de ces deux parcours aurait comme avantage de **boucler le réseau Métrobus** et d'offrir un service fréquent et rapide dans des secteurs où l'automobile domine actuellement. Toutefois, il est 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.

De plus, il serait intéressant d'étudier l'opportunité d'établir un **nouveau parcours Métrobus qui relierait directement la Basse-Ville** (St-Roch, St-Sauveur et Limoilou) **au pôle d'activité de Ste-Foy**. Actuellement, la population de ces secteurs doit faire un assez long détour par la Colline parlementaire pour ce rendre à Ste-Foy. Les quelques 17 000 résidents de St-Sauveur sont particulièrement mal desservis. De plus, le développement récent de St-Roch a fait de ce quartier une destination de plus en plus

populaire, comme le démontre la construction de (trop!) nombreux stationnements et l'augmentation de la circulation sur Charest.

À Lévis, **l'axe du boulevard de la Rive-Sud devrait être privilégié pour la mise en place d'un circuit Métrobus** relié au réseau de la Rive-Nord via le Pont de Québec et la Traverse. Il s'agirait, pour la population de la Rive-Sud, d'une manière véritablement efficace de se rendre, à toute heure du jour, à Québec autrement qu'en voiture en plus de desservir certains des principaux générateurs de déplacements de Lévis.

De façon générale, la création du réseau structurant constitue une occasion de revoir l'ensemble des parcours afin de **simplifier le réseau** et d'augmenter son efficacité.



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-partage, 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. À titre d'exemple, l'Université Laval, de par son importance comme générateur de déplacement et plaque tournante du transport en commun à Québec pourrait devenir un des principaux nœuds d'échanges intermodaux et interréseaux de la région.

Tramway moderne

Accès transports viables est résolument favorable au projet d'implantation d'un réseau de Tramway moderne⁶ 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.

La présente section se divise en trois 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 : 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.

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

⁶ 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.

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 forts 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**.

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.

Pour Québec, l'étude d'opportunité et de faisabilité déposé par le RTC l'année dernière 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%.

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.

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.

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.

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 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.

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.

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 à 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.

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 cicatriser 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 se contentent pas de la traverser.

Ce que nous proposons, c'est que Québec brise sa dépendance à l'automobile et devienne l'agglomération 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.



DESSERTE DES PRINCIPAUX CENTRES D'ACTIVITÉ

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 banlieues.**

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.

La région de Québec est dotée d'un excellent réseau autoroutier qui a jusqu'à maintenant favorisé outrageusement les déplacements automobiles. Malgré tout, la congestion est de plus en plus présente à Québec. Face à l'échec de la solution autoroutière, il est temps d'envisager d'autres solutions.

Québec étant une agglomération étalée dotée d'autoroutes tentaculaires, il faut prendre acte de ces caractéristiques, à première vue défavorables aux transports collectifs et alternatifs, et les transformer en outils de développement pour le transport en commun.

Les nombreuses autoroutes de la région doivent maintenant servir de liens rapides entre les quartiers résidentiels périphériques et les principaux pôles d'activités. Pour ce faire, des **voies réservées doivent être aménagées** sur certaines autoroutes de région⁷ et sur le Pont de Québec. De cette manière, le transport collectif ne subit pas les inconvénients de la congestion en plus d'offrir un avantage comparatif face à l'automobile. Ce dispositif de desserte rapide devra être complété par l'implantation de stationnements incitatifs en périphérie aux abords des autoroutes. Ainsi, sous l'angle des transports viables, une faiblesse, un réseau autoroutier surdimensionné, peut devenir une force.

Pour la région métropolitaine de Québec, les difficultés de desserte périphérie-centre sont particulièrement criantes entre les deux rives. **L'augmentation soutenue de la circulation sur les ponts** de Québec et Pierre-Laporte est un problème auquel il faut s'attaquer dès maintenant. Évidemment, nous croyons que la

solution se trouve du côté du transport en commun, il ne faut pas oublier qu'un autobus remplace en moyenne 40 voitures.

Les statistiques d'achalandage de la Société de transport de Lévis montrent que la population de la Rive-Sud de Québec semblent également préconiser de plus en plus cette solution. En effet, entre 2002 et 2003, la STL a connu une augmentation de près de 10% de sa clientèle et pour cette année, les données partielles laissent entrevoir le même genre de progression. Il faut oublier le fantasme d'un troisième lien routier entre les deux rives et ne pas hésiter à investir dans l'amélioration du service interrive de transports en commun.

Selon nous, la desserte rapide des principaux centres d'activités est un enjeu régional majeur puisqu'elle s'attaque aux problèmes de congestion sur les routes et autoroutes à vocation régionale. **L'efficacité et la fluidité du réseau routier stratégique doit être préservée afin d'assurer la prospérité économique de l'agglomération.** Les autoroutes doivent prioritairement servir au transport des marchandises et aux déplacements interurbains. Pour les navetteurs, il faut à tout prix prioriser le transport collectif et si ce n'est pas pour notre économie, faisons-le pour l'environnement.

DU VALLON, UN TEST POUR LE MTQ ET LA VILLE DE QUÉBEC

Le BAPE, dans son rapport sur le prolongement de l'autoroute du Vallon, conclut que « [...] la commission est d'avis que le prolongement de l'axe du Vallon atteindrait pleinement les objectifs du promoteur, [...] et serait acceptable dans la mesure où il est accompagné de moyens concrets et efficaces pour réduire l'utilisation de l'automobile ».

Même si Accès transports viables est déçu de la décision du ministre de l'Environnement de donner son accord à ce mauvais projet, nous attendons avec impatience de voir les moyens concrets qu'entendent mettre les promoteurs (le MTQ et la Ville de Québec) pour favoriser les transports collectifs et alternatifs. Selon nous, le premier geste à poser serait l'implantation d'une voie réservée sur toute la longueur de du Vallon, c'est-à-dire de Bastien jusqu'à Laurier. Une histoire à suivre...

⁷ Le RTC a identifié les autoroutes Charest, Du Vallon, Laurentienne et Dufferin-Montmorency.

UNE QUESTION D'ARGENT!

Pour l'instant, la CMQ n'a pas de rôle à jouer dans le financement du transport en commun, mais dans la mesure où de nouvelles voies de financement dédiées au transport en commun seraient créées, elle aurait sûrement un rôle à jouer au niveau du partage des ressources. Le présent chapitre est un aperçu des sources de financement que nous préconisons.

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.

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 ». Faut-il rappeler que le réseau routier ne l'est pas non plus?

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 leur mission. Ce chapitre présente des pistes de financement qui

s'inspirent des recommandations du rapport Angers⁸ et de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Trois thèmes seront abordés.

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

GEL DES TARIFS

Pour un regroupement d'usagers comme *Accès transports viables*, la tarification constitue un sujet très sensible. Sur cette question, il est essentiel de revenir sur 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, entre 1992 et 2004, le coût du laissez-passer mensuel général du RTC a connu une augmentation de 52%, 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. La situation est semblable à Lévis.

⁸ 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.

Si les sociétés de transport veulent utiliser l'inflation comme étalon pour leurs futures augmentations de tarifs, elles 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 Québec. 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%	

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 entrevoir 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-transports » (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).

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 leur « livre » une bonne part de leurs

employés et 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 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.

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

TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS VS PONT PIERRE-LAPORTE

À chaque jour, des milliers de voitures empruntent le pont Pierre-Laporte. Il n'y a aucun coût relié à l'utilisation du pont.

Pendant ce temps, les piétons et les cyclistes doivent déboursier 2,50\$ pour utiliser la traverse Québec-Lévis.

Cette situation est une injustice et un exemple flagrant où l'auto est subventionnée.

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 sou 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-Nord⁹ 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.

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, minimalement, majoré à 40\$ et indexé avec les années.** Ce droit devra s'appliquer sur le territoire des villes de Québec et de Lévis. Pour les villes autres que Québec et Lévis et qui font partie à la fois de la CMQ et de la RMR de Québec, ce droit devrait être de 20\$ puisque les automobilistes de ces villes profitent également du transport en commun. Dans ces villes, ce

⁹ Malheureusement, nous n'avons pas les données pour la Rive-Sud de Québec.

droit pourra être majoré à 40\$ si celles-ci décident de mettre en place leur propre système de transport collectif sur appel comme on en retrouve dans de nombreuses villes de plus petite taille aux Québec.

De plus, comme le propose le rapport Angers, les véhicules commerciaux de moins de 3000 kg devront 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** dont celui-ci a besoin pour se

développer. Voici donc des exemples de mesures qui permettraient aux gouvernements d'assumer leurs responsabilités en matière de transport collectif.

Gouvernement du Canada

Le Canada est le seul pays du G7 où il n'y a pas d'investissement direct de sommes importantes dans le transport en commun de la part du gouvernement 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 Martin a récemment annoncé qu'il remettrait effectivement aux villes une partie de la taxe fédérale sur l'essence. Les modalités de cette remise ne sont pas encore connues. **Il est essentiel que cet argent aille prioritairement au transport en commun**. La récente ouverture du fédéral est une occasion rêvée de réinvestir de manière importante dans le transport en commun, mais surtout, elle ne doit pas être une manière, pour le gouvernement provincial et les municipalités, de diminuer leur financement. **Cette remise de taxe doit aller dans le développement et l'amélioration du service**.

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.

Finalement, 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**.

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 favorables 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 transports en commun;
- Attribution aux municipalités du 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 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 admissibles un plus grand nombre d'équipements et de technologies. Nous croyons toutefois que les modes de transport lourds devraient continuer d'être subventionnés à 100%, et les autobus l'être 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 l'émission de gaz à effets de serre, le gouvernement peut contribuer à rendre plus attrayants financièrement les transports collectifs et plus coûteuse l'utilisation de l'automobile. Voici donc quelques exemples (certains ont été proposés dans le rapport Angers) :

- Reconnaître comme imposables les subventions directes et indirectes au stationnement des employés;
- Reconnaître comme déductibles les dépenses des employeurs qui mettent en place des mesures favorisant les transports collectifs et alternatifs;
- Reconnaître comme déductibles 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.

Villes de Québec et de Lévis

Nous reconnaissons les efforts des villes de Québec et de Lévis en matière de financement du transport en commun. Toutefois, **l'apport de nouvelles sources de revenus ne doit pas constituer une occasion de réduire leur niveau d'investissement.**

Par ailleurs, elles doivent rentabiliser leur investissement en utilisant tous les outils (urbanistiques, financiers, réglementaires, fiscaux, etc) qui sont à leur disposition pour **favoriser l'utilisation des transports viables.**

NOTRE VISION

En 2024, plus de 20% des déplacements motorisés se font en transport en commun. Ce résultat a été atteint grâce à la mise en service, douze ans plus tôt, d'un réseau de Tramway moderne. Face à ce succès, le réseau de Tramway a été prolongé et de nouvelles lignes sont en cours de planification. Le réseau d'autobus, articulé autour du Tramway, permet à tous de se rendre pratiquement partout sur le territoire dans un délai raisonnable.

Dans le contexte d'une croissance économique et démographique modérée, le développement urbain s'est concentré aux abords du Tramway et du réseau structurant de transport en commun. Les banlieues se sont densifiées et organisées autour de pôles de services et de commerces de proximité. Cette organisation urbaine fait en sorte que les modes de transport actif sont deux fois plus populaires qu'il y a 20 ans. Il est maintenant possible, dans les zones plus urbaines de Québec et de Lévis, de vivre sans voiture. En périphérie, la grande majorité des ménages se contente d'une seule voiture.

La plus grande cohérence dans l'aménagement de l'agglomération a assuré la prospérité et maintenu le poids économique de la région à l'échelle provinciale. L'évolution des choix de localisation résidentielle et des habitudes de consommation ont permis la revitalisation et le redéveloppement de nombreux secteurs centraux de la région.

La congestion automobile s'est stabilisée au niveau du début des années 2000 et ce, malgré la transformation en boulevard urbain de nombreux tronçons d'autoroute. La mise en place de voies réservées sur l'ensemble du réseau autoroutier a permis le maintien d'une certaine fluidité sur le réseau stratégique. De plus, le recul de

l'auto-solo pour les déplacements domicile-travail a permis d'éliminer de nombreux stationnements dans les principaux pôles d'activités. Finalement, le taux de motorisation a fléchi pour se retrouver autour de 400 véhicules par 1000 habitants. L'automobile est, en quelque sorte, revenue à son rôle originel, c'est-à-dire un véhicule de promenade.

En 2024, les citoyens de l'agglomération de Québec ont brisé leur dépendance collective et individuelle à l'automobile. Le système de transport collectif mis en place durant les 20 dernières années fait la fierté de la région et est cité en exemple partout à travers le monde. La diminution généralisée de la circulation automobile fait en sorte que les habitants de la de la région de Québec jouissent d'une qualité de vie et d'un environnement exceptionnel.