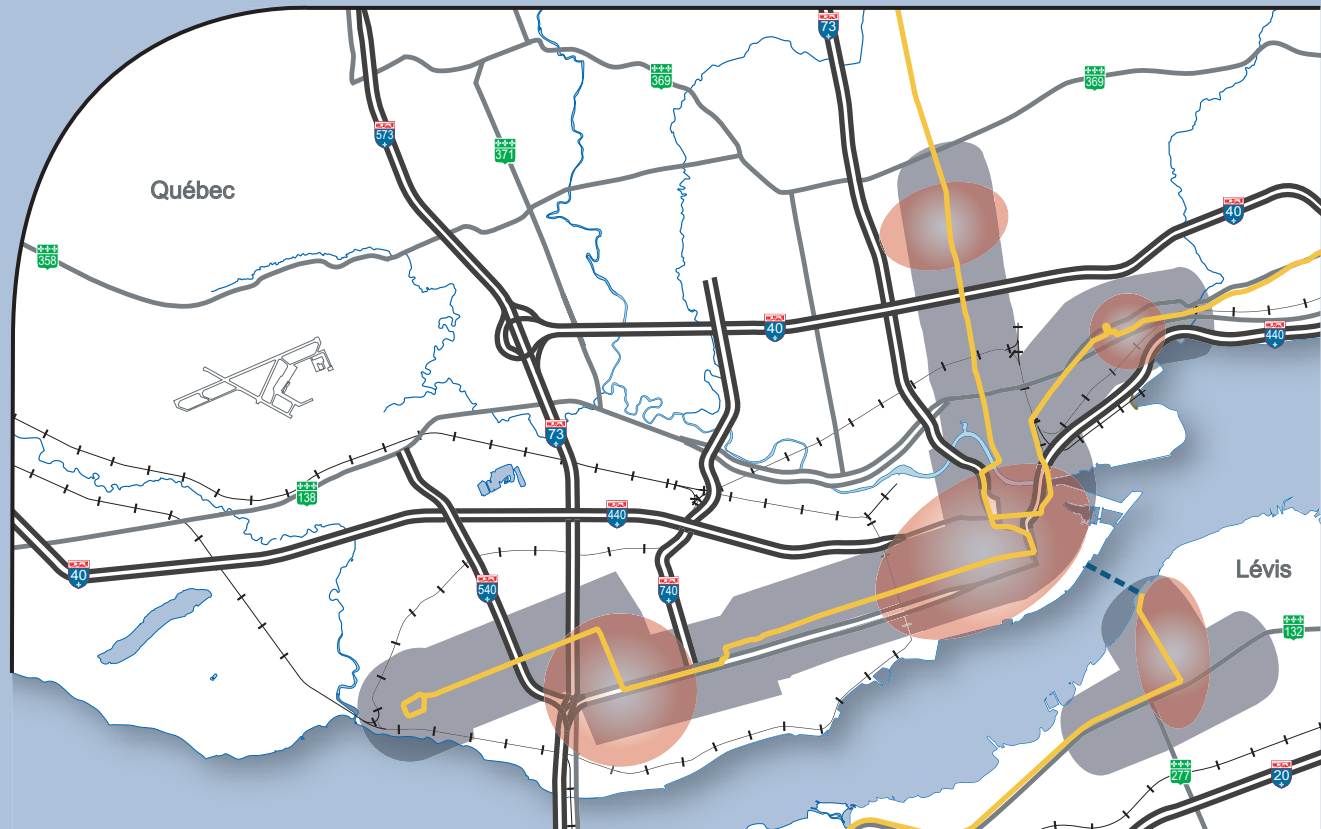


MÉMOIRE SUR L'AVENIR DU TRANSPORT EN COMMUN À QUÉBEC

PRÉSENTÉ À LA COMMISSION CONSULTATIVE SUR
LE TRANSPORT, LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT



FÉVRIER 2004

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	2
1. LE CONSTAT	3
1.1. TRANSPORT EN COMMUN ET DÉVELOPPEMENT URBAIN : UNE HISTOIRE D'INTERDÉPENDANCE	3
1.2. LES NOUVELLES TENDANCES DU TRANSPORT COLLECTIF : DE NOUVEAUX DÉFIS	5
2. UNE NOUVELLE APPROCHE	7
2.1. FAUT-IL DÉVELOPPER LE TRANSPORT EN COMMUN?	7
2.2. FAUT-IL METTRE EN PLACE UN RÉSEAU STRUCTURANT?	11
2.3. FAUT-IL PRIVILÉGIER L'IMPLANTATION D'UN TRAMWAY MODERNE OU D'AUTOBUS ARTICULÉS?	18
2.4. QUI DOIT ASSUMER LES COÛTS DU TRANSPORT EN COMMUN?	19
3. RECOMMANDATIONS	22
CONCLUSION	23
BIBLIOGRAPHIE	24
CRÉDITS	25

MISE EN CONTEXTE

La Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement de la Ville de Québec sollicite l'opinion de la Commission de la capitale nationale du Québec sur l'avenir du transport en commun à Québec. La problématique du transport collectif rejoint les préoccupations de la Commission en ce qu'elle a, entre autres, pour mandat de conseiller le gouvernement sur l'aménagement des infrastructures de transport et de communication qui donnent accès à la capitale.

La vision de la Commission porte d'abord sur la mise en valeur de l'agglomération de la capitale du Québec comme siège des institutions de l'État et symbole des réalisations dont le Québec peut être fier, notamment en matière d'aménagement du territoire. Les orientations de la Commission visent essentiellement la consolidation des noyaux urbains existants, la mise en valeur du domaine bâti et des éléments patrimoniaux, de même que la mise en valeur des espaces naturels verts et bleus. De ces grandes orientations découlent huit corollaires qui ont aussi été énoncés par le Conseil régional de l'environnement de Montréal dans le cadre d'un article intitulé « Pour une nouvelle approche en aménagement : huit principes pour

construire la ville du transport durable » paru dans la revue *Municipalité* à l'automne 2003. Il s'agit de :

- une plus grande densité;
- un milieu de vie diversifié;
- un développement continu du territoire;
- un aménagement favorisant l'accès aux transports collectifs et leur utilisation;
- des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier;
- un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes;
- une offre résidentielle diversifiée;
- des bâtiments orientés vers la rue.

La Commission est heureuse de participer à la consultation publique et félicite la Ville de Québec pour son initiative. Elle souhaite que les pistes de solution et les orientations mises de l'avant par la Commission pourront guider la Ville de Québec et ses partenaires dans leur réflexion sur l'avenir du transport collectif.

1. LE CONSTAT

1.1. Transport en commun et développement urbain : une histoire d'interdépendance

L'histoire du transport en commun à Québec est fortement liée à l'évolution du territoire de l'agglomération. Comme on le sait aujourd'hui, l'évolution des modes d'habitation et la démocratisation des transports individuels n'ont pas eu un effet bénéfique sur le transport en commun comme en témoigne le survol historique qui suit.

Au cours de la **première moitié du XX^e siècle** (1897-1948), la compagnie *Quebec Railway, Light and Power* opère un réseau de tramway au cœur de la ville de Québec. Ce réseau réputé efficace et rentable parcourt les rues de Québec. Sa rentabilité peut facilement s'expliquer par la forte densité qui caractérise la ville de Québec à cette époque et par l'absence de concurrence. De même, la faible proportion d'automobile par habitant favorise l'utilisation des moyens de transport public. Le dernier tramway urbain de Québec sera retiré en 1948 et remplacé par l'autobus à cause de sa modernité et surtout de sa flexibilité.

À partir des **années 1950**, la région connaît un développement rapide des secteurs périphériques de banlieue, un phénomène commun à toute l'Amérique du Nord. Cet éclatement de la ville est favorisé par l'économie florissante de l'après-guerre et par les innovations apportées aux matériaux de construction qui donnent une prospérité jamais vue au marché du logement. Ainsi, en 1955, la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) rapporte 115 420 mises en chantier au Canada, près de 50 % de plus qu'en 1943 (59 900 mises en chantier)¹. Parallèlement, c'est à partir de cette période que se développe le marché de l'automobile et ainsi l'augmentation des déplacements individuels motorisés. À Québec, le transport en commun est assuré par des compagnies privées qui offrent un service d'autobus au centre et un réseau d'autobus qui relie la banlieue.

La période suivante couvre deux décennies, de **1960 à 1980**, et représente l'apogée du développement périurbain et de l'éclatement du territoire desservi par les réseaux de transport collectif. C'est également à cette époque que sont mis en place les réseaux autoroutiers qui relient les villes de banlieue au centre-ville de Québec. Ces réseaux routiers témoignent de l'importance grandissante que prend l'automobile dans les habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec.

¹ http://www.schl.ca/fr/info/hique/hique_001.cfm

La création en 1969 de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (CTCUQ), étape importante dans le développement du transport en commun, permet l'acquisition par la société publique de différentes compagnies privées et par voie de conséquences, la prise en charge par la Communauté urbaine de Québec du transport en commun sur son territoire. En devenant un service public, le transport en commun subit de fortes pressions pour être accessible à tous à un tarif unique; on voit donc apparaître des lignes d'autobus qui desservent la périphérie éloignée. Il y a ainsi dilution du service au centre et une augmentation des distances parcourues sur le réseau. Les coûts d'exploitation du réseau augmentent mais la clientèle délaisse de plus en plus ce mode de transport au profit du véhicule personnel. Il est en effet plus simple et plus efficace pour la majorité des gens d'utiliser leur propre automobile – état favorisé par les infrastructures routières à grande capacité – que de profiter du service offert par la CTCUQ tout en ne renonçant pas au transport en commun au cas où ils en auraient besoin.

Il faut attendre au début des **années 1990** pour que le transport en commun connaisse un tournant historique avec un plan de relance qui, entre autres, permet la mise en place du métrobus et de nouvelles voies réservées.

Le plan de relance vise à redonner au transport collectif ses lettres de noblesse et à arrêter l'hémorragie qui affecte la clientèle du réseau. La réorganisation des services aura pour effet d'augmenter l'achalandage de près de 5 % en 1997. Par ailleurs, on ne peut passer sous silence la grève des chauffeurs de la STCUQ² qui dure d'octobre 1994 à février 1995 et qui incite certains usagers à recourir à d'autres modes de transport dont l'automobile individuelle pour ne plus retourner au transport collectif.

Près de dix ans après la mise en œuvre du plan de relance, l'avenir du transport en commun à Québec est encore incertain. On constate que le transport collectif perd des plumes comme en témoigne la part modale de l'autobus qui continue de diminuer face à l'automobile individuelle, et ce, malgré une forte hausse de la mobilité (nombre de déplacements total). Parmi les causes de cette baisse, la Ville de Québec a identifié notamment l'accès facile à un réseau routier étendu, la faible congestion routière, l'offre de stationnements à prix avantageux, la faible densité de la population, l'éparpillement des centres d'activités, ainsi que l'augmentation du niveau de vie.

² La CTCUQ devient la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec (STCUQ) en 1994, elle deviendra le Réseau de transport de la Capitale en 2002.

Le désengagement du gouvernement provincial dans le financement du transport en commun est identifié par la Ville de Québec comme une cause de la diminution des services, et ce, malgré le consensus en faveur du développement du transport en commun et l'intérêt marqué pour le développement durable de nos collectivités³. On se rappellera que la réforme Ryan a eu pour effet d'augmenter les dépenses de fonctionnement de plusieurs municipalités en leur transférant des coûts importants relatifs au transport en commun et à la voirie provinciale sans être accompagnée d'une politique efficace de redressement des modes de développement urbain. Il est donc urgent de définir une vision claire et partagée du développement du transport collectif dans la capitale qui sera basée sur celle du développement urbain.

1.2. Les nouvelles tendances du transport collectif : de nouveaux défis

Traditionnellement, la ville était centrée autour d'un cœur unique (centre-ville, cœur de village, etc.) où se trouvaient la plupart des services nécessaires à son fonctionnement. Depuis quelques décennies, ce modèle de pôle unique tend à disparaître au profit d'une ville faite de pôles multiples d'importance variable. L'omniprésence de l'automobile a également favorisé le développement de ces pôles multiples et l'étalement de la ville sur un

³ Ville de Québec, 2003. *Quel avenir pour le transport en commun à Québec?*

territoire beaucoup plus vaste, à une échelle bien différente de celle des villes traditionnelles. Ainsi, il devient de plus en plus difficile de planifier un service de transport collectif basé sur les habitudes de déplacements des résidents de l'agglomération. Dans son livre, *Les nouveaux principes de l'urbanisme* (2001, p. 66), François Ascher affirme que « les déplacements pendulaires domicile-travail sont devenus minoritaires, de même que les déplacements radioconcentriques. Or, les transports publics, trains, tramway, bus classiques, ont été conçus sur le modèle « fordien », c'est-à-dire sur un principe répétitif, de production de masse et d'économies d'échelle : le même transport, sur le même itinéraire, pour tous, et en même temps. Ce type de transport reste performant, y compris du point de vue écologique, dans les zones denses et sur les grands axes. Mais cela ne représente qu'une part minoritaire et décroissante des transports. Les habitants des métapoles⁴ qui n'ont pas de moyens de transport individuels, et en particulier pas d'automobile, sont donc de plus en plus handicapés, parce que la ville leur est de moins en moins accessible avec les transports collectifs classiques, alors qu'elle leur est de plus en plus indispensable. »

⁴ Une métropole est l'ensemble des espaces dont tout ou une partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métropole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Ses espaces sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus et elle compte au moins quelques centaines de milliers d'habitants. (Ascher, 1995)

Puisqu'il est peu probable qu'il y ait un retour au modèle de la ville radioconcentrique et encore moins à celui de la ville traditionnelle, la planification et l'offre de transports collectifs doivent évoluer dans le même sens que la ville, c'est-à-dire, offrir un service diversifié basé sur les besoins de la population.

Actuellement, à Québec, le réseau de transport en commun est efficace dans les zones centrales et le long de l'axe métrobus qui dessert la portion la plus dense du territoire. Par contre, il perd de son efficacité dans les portions plus éloignées (nouveaux quartiers, banlieues, etc.) où la densité est beaucoup plus faible. Ces secteurs sont bien desservis aux heures de pointe mais en dehors de ces périodes, les temps de passage sont plus espacés et offrent moins de possibilités de déplacement aux résidents. On peut rappeler l'exemple récent du secteur commercial de Gaudarville dont l'accès par transport collectif est limité uniquement aux périodes de pointe, ce qui n'offre pas une grande flexibilité aux travailleurs de ce secteur, sinon celle d'utiliser l'automobile individuelle comme moyen de transport.

2. UNE NOUVELLE APPROCHE

2.1. Faut-il développer le transport en commun?

Des quatre options⁵ analysées par le Service de l'aménagement du territoire, celle qui est favorisée par la Ville de Québec est d'augmenter à la fois l'achalandage et le pourcentage de déplacements par transport collectif car cette option s'inscrit dans la vision stratégique de la Ville et respecte les valeurs de développement durable qu'elle préconise. C'est cette même option qui est retenue par la Commission de la capitale nationale du Québec car elle voit dans le transport en commun un moyen efficace d'améliorer la qualité de vie des citoyens de Québec mais aussi de promouvoir un aménagement durable de la capitale du Québec tout en préservant la ceinture agroforestière de l'agglomération. De plus, une telle vision propose de rendre la ville plus agréable à vivre, tend à responsabiliser le comportement collectif en matière de transport local pour le rendre moins énergivore et conforme au protocole de Kyoto, et à distinguer en cette matière, l'agglomération de Québec d'autres grandes agglomérations nord-américaines.

⁵ Les options sont les suivantes :

1. diminuer l'achalandage en conservant le niveau d'investissement actuel;
2. maintenir l'achalandage sans freiner le glissement vers l'usage de l'automobile;
3. augmenter l'achalandage et maintenir le pourcentage de déplacements par transport collectif;
4. augmenter à la fois l'achalandage et le pourcentage de déplacements par transport collectif.

Cela suppose donc qu'on souhaite un transfert modal de l'automobile individuelle vers le transport en commun afin d'augmenter l'achalandage et de justifier le développement du réseau actuel. Ce parti pris impose une réflexion – elle est en cours – mais surtout la prise de décisions majeures au plan de nos politiques de développement social, économique et urbain. Les éléments qui suivent méritent qu'on s'y attarde particulièrement.

2.1.1. Transport en commun et échelle métropolitaine : un arrimage à imaginer

Dans un premier temps, une réflexion sur l'avenir du transport en commun doit se faire à l'échelle de la communauté métropolitaine de Québec (CMO) et non seulement à celle de la ville de Québec. Si l'étalement urbain et son corollaire, le transport en automobile individuelle, sont des problématiques métropolitaines, il en va de même pour le transport collectif. Comme le mentionnent Lewis et Barcelo (2002, p. 33), « le rapport entre les intentions à l'échelon métropolitain et aux échelons locaux permet rarement le genre de coordination qu'exige l'application simultanée de plusieurs mesures examinées [...]. Par exemple, il est difficile d'imaginer des mesures efficaces et importantes de densification dans le cadre d'une multitude de plans d'urbanisme locaux qui sont relativement peu contraints à cet égard par la planification métropolitaine, et encore moins lorsque la densification est

l'objet de référendums locaux. Il en est probablement de même pour des mesures contraignantes sur le stationnement ou sur l'étalement urbain. Seules les agences métropolitaines qui ont une prise directe sur les transports, par exemple, peuvent agir directement à l'échelle de la région, mais elles n'ont pas, en contrepartie, de moyens pour intervenir en aménagement du territoire. »

Jusqu'en 2001, en l'absence d'un schéma d'aménagement métropolitain et d'une véritable entité métropolitaine, il était difficile de poser le problème du développement du transport à l'échelle de ce qu'on connaît aujourd'hui comme la CMQ. Avec les regroupements municipaux, le gouvernement a donné aux villes et aux municipalités régionales de comté (MRC) la chance – mais aussi l'obligation – de planifier leur aménagement et leur développement de manière concertée.

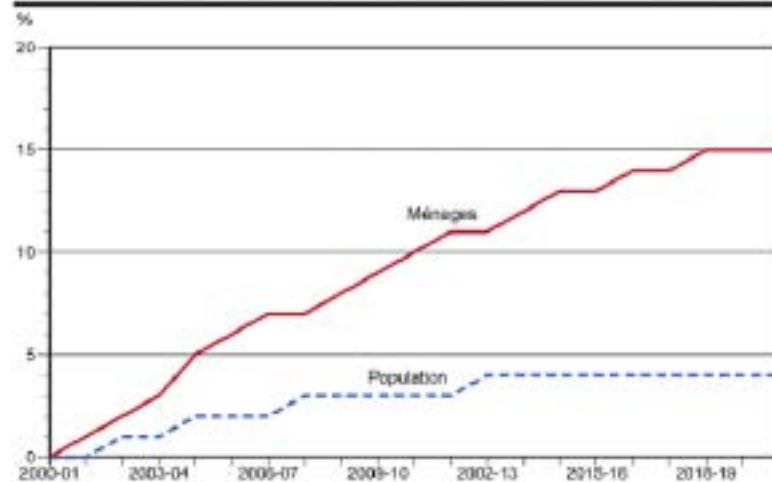
Ainsi, le rôle de la CMQ doit prévaloir tant en matière de planification de l'aménagement du territoire qu'en planification du transport collectif. Par ailleurs, l'exemple montréalais de l'Agence métropolitaine de transport est intéressant en ce qui a trait au développement du transport en commun étant donné son impact non seulement sur la ville-centre, déjà bien nantie en services de transport collectif, mais sur toute l'agglomération montréalaise,

notamment avec la mise en place du réseau de trains de banlieue. À ce titre, il importe de considérer les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement qui vont dans le sens d'une vision métropolitaine de l'aménagement du territoire et du transport collectif.

2.1.2. Transport en commun et démographie : le temps de la dernière chance

Un élément fondamental de la problématique du transport en commun est l'évolution du nombre de personnes et de ménages qui habiteront le territoire de la CMQ dans les prochaines années. Les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec publiées par la Commission de la capitale nationale du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole dans le document *Le choc démographique* indiquent une faible croissance de la population jusqu'en 2016, un plafonnement à partir de 2016 et même un déclin vers 2021. Il s'agit d'un fléchissement plus important que celui de la communauté métropolitaine de Montréal.

Taux d'accroissement cumulés de la population et des ménages projetés, CMQ, 2000-2021

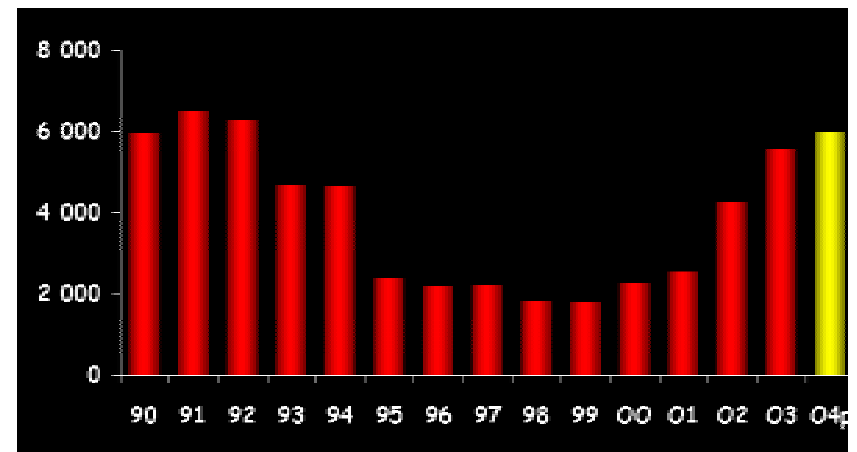


Source: Institut de la statistique du Québec.

Quant au nombre de ménages, il connaîtra un taux de croissance proportionnellement plus élevé que celui de la population notamment parce que, d'une part, la population des adultes plus âgés va augmenter rapidement avec le vieillissement des générations du *baby-boom* et que, d'autre part, ce sont ces générations qui ont le plus fort taux de soutien de ménage. La diminution du nombre de personnes par ménage contribuera également à la situation. Mais la croissance du nombre de ménages ralentira elle aussi quelques années plus tard suivant, avec un certain décalage, la courbe de l'évolution de la population.

L'évolution du nombre de ménages, pour sa part, conditionne l'offre et la demande de logements. La période de *boom* résidentiel actuel, qui est accentuée par un phénomène de rattrapage et des taux d'inoccupation très faibles, commencera cependant à s'atténuer vers 2008.

Mises en chantier totales

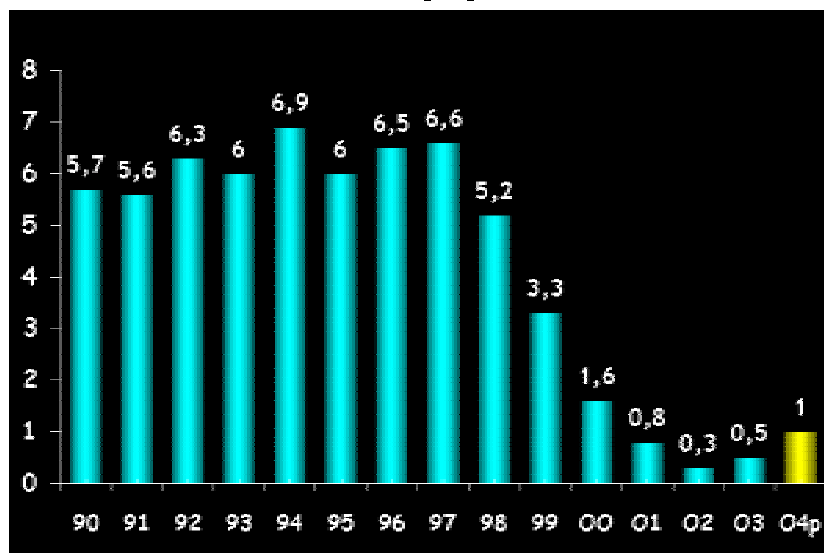


Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement
p : prévision

Par ailleurs, les prévisions de localisation des générations nombreuses du *baby-boom* sont encore à préciser mais des sondages tendent à montrer, notamment, que l'attrait des résidences secondaires éloignées des centres urbains (accessibles seulement par transport privé) sera croissant.

Toutes ces tendances montrent que si l'on veut que le transport collectif ait une clientèle suffisante et soit rentable dans l'avenir, il est urgent que les nouveaux développements résidentiels et les nouveaux centres d'emplois soient invités, voire incités, à s'établir dans ou à proximité des pôles urbains et des corridors actuellement desservis par le réseau principal de transport en commun sur les deux rives du fleuve. Une large part de ces zones est d'ailleurs caractérisée par une faible densité.

Taux d'inoccupation (%)



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement

En d'autres termes, continuer de favoriser l'étalement urbain dans le contexte démographique actuel est suicidaire pour le transport en commun.

2.1.3. Transport et perception sociale

Sans vouloir faire ici l'analyse des mœurs québécoises en matière de transport, il appert que la perception sociale joue un rôle majeur sur le choix modal des Québécois tout comme sur celui de la plupart des Nord-Américains. Une certaine image – qui semble prévaloir au sein de la population – du transport en commun est celle d'un service dédié aux étudiants, aux personnes à revenus limités et aux aînés. De sorte qu'il découle de cette perception que toute personne appartenant à un groupe social autre est encouragée, indirectement, à choisir l'automobile individuelle pour ses déplacements. Le statut social – associé à la qualité de vie – qu'offre l'automobile, bien que fort discutable, pèse généralement beaucoup plus que celui de la conscience environnementale. Il est vrai qu'un autobus transporte en moyenne autant de personnes que 40 voitures, mais est-ce réellement ce que le citoyen moyen veut entendre?

Il est aussi de croyance populaire, même si cela ne s'applique pas à l'ensemble du réseau, que le service est lent, bruyant, inefficace, souvent en retard et que la courtoisie du personnel laisse parfois à désirer. De plus, l'entretien du parc d'abribus est parfois déficient : graffitis, déchets,

éclaboussures et neige sont souvent présents à certains emplacements du réseau. Cet état des choses est lié, entre autres, à trois raisons : les coûts d'entretien élevés, le manque de civisme de certains usagers et la politique de déneigement par utilisation massive de fondants et d'abrasifs. Il y a donc un travail d'image et d'éducation qui doit être fait pour redorer le blason du transport en commun mais aussi pour s'assurer que la qualité du service soit à la hauteur de ce qu'il devrait être. Est-ce que la vue de gens attendant l'autobus sous une pluie battante à proximité d'un abribus surpeuplé est un élément de vente qui incitera les gens à effectuer un transfert modal et à adopter le transport en commun?

2.1.4. Transport en commun : une volonté de plus en plus partagée

Le développement du transport en commun, qu'on dit souhaité par la société civile en général, ne peut se faire que par l'adoption d'incitatifs basés sur des choix politiques clairs. Il doit en effet passer par une volonté des trois paliers de gouvernement qui favorisera non seulement le développement du transport collectif mais aussi la mise en place de différentes mesures parallèles (orientations d'aménagement, mesures fiscales, etc.). Le pourcentage d'argent consenti par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Québec au transport en commun proportionnellement au développement et à l'entretien du réseau routier pourrait être revu afin de

bien traduire ces choix politiques, en fonction des résultats des présentes consultations.

2.2. Faut-il mettre en place un réseau structurant?

La mise en place d'un réseau structurant, tel que proposé par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) en février 2003, suppose deux choses : le développement du transport en commun et l'adoption d'orientations d'aménagement en ce sens. Le RTC (2003, p. 16) décrit ce réseau structurant comme « l'ossature autour de laquelle tous les services offerts s'organisent. Situé au cœur de l'agglomération, il relie les principaux axes de déplacements et les centres importants d'activité. » Cette définition sous-entend que seront mis en place des outils de gestion du développement urbain (gestion du stationnement, densification de l'espace, mixité des fonctions, etc.) afin de consolider cette ossature et même d'amplifier son effet structurant. Ces outils sont détaillés dans les pages qui suivent.

2.2.1. La localisation des activités génératrices de déplacement

La localisation des activités génératrices de déplacement est de première importance en regard de l'offre et de la demande en transport en commun car elle contribue à la structuration du développement urbain.

Dans cette optique, la Commission a déjà soumis des propositions au gouvernement. Certaines de ces propositions visaient notamment la localisation des bureaux et des édifices du gouvernement du Québec qui occupent une place très importante dans la capitale par son rôle de siège des institutions de l'État (près d'un million de mètres carrés de superficie locative et plus de 30 000 fonctionnaires). Ces propositions qui, dans l'ensemble, ont été retenues dans l'élaboration des *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la communauté métropolitaine de Québec*, sont les suivantes :

a) *Contribuer au parachèvement de la colline Parlementaire*

La colline Parlementaire est le lieu naturel des principaux centres décisionnels et des services centraux du gouvernement, le lieu emblématique par excellence de la capitale nationale. La proximité de l'Hôtel du Parlement, du pouvoir législatif, du pouvoir exécutif et des services protocolaires, de même que des services administratifs centraux qui y sont associés en font un lieu physique dont l'aménagement est de première importance.

Le territoire de la colline Parlementaire est situé au cœur de la ville de Québec et en constitue la partie centre-ville. Ses limites approximatives sont

le parc des Champs-de-Bataille, l'avenue Turnbull, le boulevard René-Lévesque Est et le mur des fortifications.

La reconstruction des lots vacants sur la colline Parlementaire vise à terminer l'aménagement de ce secteur symbolique par sa fonction de siège du pouvoir et à développer les espaces sous-utilisés identifiés par la Commission dans le document intitulé *Consolider notre capitale nationale*. Ainsi, la reconstruction doit se faire en tenant compte des priorités suivantes : la gestion cohérente du cadre bâti dans le respect d'un gabarit maître, la gestion des transitions dans le respect des fonctions dominantes de chaque secteur et l'établissement de critères de design et d'aménagement qui amélioreront le cadre bâti et mettront en valeur les espaces publics, les parcs, les jardins et les voies de circulation.

Le choix des édifices ou bureaux gouvernementaux, qui seront localisés sur la colline Parlementaire, devrait tenir compte d'une certaine stratification des fonctions qui y seront localisées. Sans établir des règles rigides, il conviendra de limiter les aménagements d'édifices et de bureaux aux entités gouvernementales directement associées à l'exercice des fonctions centrales (législation, pouvoir exécutif et activités de représentation).

b) Restructurer le pôle de l'est (boulevard Sainte-Anne et avenue D'Estimauville)

Le pôle de l'est se situe au nord-est du centre-ville de Québec. Il offre un potentiel de développement élevé par sa localisation à proximité du secteur peuplé de Beauport et sa desserte de transport en commun. Le secteur comprend, entre autres, le domaine du Centre hospitalier Robert-Giffard, le secteur commercial de l'avenue D'Estimauville – situé entre le fleuve Saint-Laurent et la limite nord du domaine Robert-Giffard – ainsi que le domaine de Maizerets et le littoral du fleuve Saint-Laurent.



Esquisse du réaménagement du secteur D'Estimauville
© Benoit Gauthier

La restructuration du pôle de l'est vise à revitaliser ce secteur en y renforçant diverses fonctions, comme les fonctions résidentielle et administrative. La mixité des fonctions qui y seront regroupées permettra de recréer une plus grande animation urbaine et de consolider l'économie du milieu. L'implantation d'édifices gouvernementaux doit se faire en favorisant une mixité des fonctions, et ce, tant à l'intérieur des bâtiments qu'entre eux. De plus, ces édifices doivent s'intégrer à leur environnement immédiat par leur gabarit et contribuer à former un ensemble architectural harmonieux.

c) Renforcer le pôle Charlesbourg–Lebourgneuf

Le secteur Charlesbourg–Lebourgneuf correspond à l'axe formé par les boulevards de l'Atrium et Lebourgneuf. Il s'agit d'un pôle urbain en développement depuis une période relativement courte et dont le potentiel demeure élevé. Nous retrouvons dans ce secteur une quantité importante de commerces à grande surface et d'édifices abritant des bureaux. Par ailleurs, ces pôles sont séparés du reste de la ville par des barrières majeures, soit les autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne.

Le renforcement de ce pôle permettrait de parfaire le développement du secteur en occupant les terrains encore vacants et de mettre en place une

boucle est-ouest de transport en commun qui relierait le nord de la ville aux pôles du boulevard Laurier et de l'avenue D'Estimauville. Cette nouvelle voie métrobus ne peut être mise en place qu'à la condition que soit créé un véritable pôle d'attraction au nord de l'agglomération.

d) Densifier progressivement le corridor de transport en commun du métrobus (parcours 800 et 801)

Le corridor de transport en commun du métrobus relie les principaux pôles d'emploi et traverse les secteurs les plus densément peuplés de la ville de Québec. D'ouest en est, le corridor métrobus relie le pôle d'emploi du plateau de Sainte-Foy (édifice Marly, boulevard Laurier, etc.), les centres commerciaux Place Laurier, Place de la Cité et Place Sainte-Foy, l'Université Laval, la colline Parlementaire et le Vieux-Québec, le quartier de Saint-Roch, le secteur D'Estimauville; un embranchement vers le nord rejoint le pôle Charlesbourg–Lebourgneuf.

La densification progressive du corridor métrobus vise à favoriser l'utilisation optimale du transport en commun dans le corridor lui-même et pour les déplacements y donnant accès. L'un des résultats positifs de cette option sera de réaliser des économies substantielles, tant sur le plan monétaire qu'environnemental. En plus de favoriser le transport en commun, la densification du corridor métrobus incitera à la construction sur les

terrains vacants ou sous-utilisés dans la zone de desserte bordant le corridor et accentuera la mixité des fonctions qu'on y retrouve présentement.



Cette carte illustre le corridor de densification du métrobus ainsi que les principaux pôles à développer.
© CCNQ, Isabelle Tremblay

e) Privilégier le pôle central de Lévis pour y accueillir des fonctions compatibles avec les vocations de la rive sud de la communauté métropolitaine de Québec

L'implantation d'édifices et de bureaux gouvernementaux à Lévis est de nature à diversifier le tissu économique de la ville et à offrir des services et

des emplois à ses résidents. Cette contribution doit cependant s'inscrire dans une vision d'aménagement à l'échelle de la communauté métropolitaine de Québec.

Ainsi, les interventions devraient privilégier, dans un premier temps, la consolidation des zones urbanisées actuelles ayant une bonne densité de population et disposant notamment de services de transport en commun de manière à ne pas favoriser la création de centres d'emplois excentriques et coûteux pour la collectivité.

Les choix de localisation de bureaux gouvernementaux à Lévis devraient donc privilégier les secteurs du campus Desjardins, du Vieux-Lévis, de la traverse et du pôle commercial de Lévis. Ils devraient se faire dans l'esprit de la consolidation des espaces administratifs existants et dans le but de favoriser le développement du transport en commun. De plus, ces nouvelles implantations devraient permettre la revitalisation économique du Vieux-Lévis et favoriser la réutilisation d'édifices existants dans un contexte de préservation du cadre patrimonial du secteur.

f) S'inscrire en harmonie avec l'environnement naturel et bâti de chacun des sites retenus

Toute intervention découlant de l'application du cadre de localisation doit s'inscrire en harmonie avec l'environnement naturel et bâti de chacun des sites retenus. La présence d'édifices gouvernementaux dans chacun des secteurs identifiés plus haut doit devenir un élément attractif et moteur pour l'économie du secteur en plus d'y favoriser le développement du transport en commun.

Il va sans dire que la Commission s'efforce de rallier tous les intervenants susceptibles de créer des nouveaux centres d'emplois qu'il soient publics (hôpitaux, CHSLD, maisons d'enseignement, etc.) ou privés afin de consolider le réseau urbain structurant actuel. Ce réseau structurant est identifié sur la carte *Pôles structurants et corridors de densification pour la localisation de bureaux et d'édifices publics sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec* qui est annexée à ce mémoire.

2.2.2. La densification du territoire

La densification recouvre deux dimensions principales soit « l'augmentation du nombre de personnes (ou de logements) et d'emplois par unité de surface » et « la création d'une agglomération compacte » comme l'ont identifié Lewis et Barcelo (2002, p. 34). Les recherches démontrent que

plus une ville est dense moins il y a de dépendance à l'automobile et plus le taux d'utilisation du transport collectif est élevé. C'est pourquoi lorsqu'on désire augmenter la part modale du transport en commun, on identifie l'augmentation de la densité comme une des principales solutions.



Le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier a favorisé le démarrage de plusieurs projets hôteliers et une augmentation de l'activité économique du secteur.
© Benoit Gauthier

La mise en place d'un réseau structurant et sa viabilité à long terme repose donc fortement sur le concept de la densification. Si on veut augmenter l'achalandage du transport collectif, il doit y avoir une population suffisante dans les corridors desservis. Pour ce faire, on doit s'interroger sur les

possibilités réelles d'augmenter la densité, c'est-à-dire, de connaître la capacité du marché immobilier, la disponibilité de terrains adéquats, la localisation des terrains et l'utilisation qu'il est possible d'en faire. Par exemple, si le zonage actuel prévoit une densité relativement faible, il doit être modifié en conséquence, ce qui suppose le droit à l'intervention des résidents (pas dans ma cour). De même, la faible augmentation de la population qui est envisagée pour les prochaines années laisse présager que le marché ne suffira pas à augmenter la densité le long du réseau structurant.

Un autre facteur aggravant est l'étendue des périmètres d'urbanisation à l'intérieur de la communauté métropolitaine de Québec qui, bien qu'en limitant l'étalement urbain, favorise le développement en périphérie puisque leur superficie est supérieure aux besoins réels en espace. Il y aurait donc intérêt à ce que ces périmètres soient resserrés afin d'obtenir une forme urbaine plus compacte.

2.2.3. La mixité des fonctions

La mixité des fonctions comme la densification est l'un des fers de lance du *nouvel urbanisme* et du *Transit-Oriented Development*. Elle vise essentiellement, comme le rapporte Lewis et Barcelo (2001, p. 40) « à rapprocher les services et les commerces, de même que les emplois, des

lieux de résidence. » Ainsi, il est plus facile de se déplacer à pied si nos principales destinations sont à proximité de notre lieu de résidence. Il est également plus simple de favoriser des déplacements non motorisés ou en transport collectif si les distances sont plus courtes, par exemple dans un secteur à forte densité où il y a une diversité de fonctions.



Vue aérienne de Seaside en Floride, un des projets marquants du *nouvel urbanisme* aux États-Unis.

Source : <http://www.cnu.org/>

2.2.4. La gestion des stationnements

Malgré la difficulté qui peut caractériser son implantation (opposition des usagers, des propriétaires de stationnement, etc.), la réduction de l'offre de

stationnement est une mesure fort efficace pour réduire le nombre de déplacements en automobile. En effet, si l'on ne peut stationner son véhicule, on doit se tourner vers d'autres modes de transport. La gestion du stationnement peut s'exprimer de plusieurs façons, les plus courantes étant la réduction du nombre de cases, l'élimination ou la réduction du stationnement sur rue, l'augmentation des frais de stationnement et l'imposition d'une taxe sur les stationnements (bien que fort questionnée quant à son impact réel). Ces mesures visent généralement les stationnements commerciaux et publics.

Par ailleurs, la mise en place d'une telle mesure de contrôle du stationnement suppose une amélioration de l'offre de transport collectif puisqu'il est essentiel de fournir une autre option que l'automobile. De plus, étant donné le grand nombre d'espaces disponibles pour le stationnement, les réductions se doivent d'être significatives pour que l'impact soit ressenti par les automobilistes. Il sera aussi nécessaire d'ajuster la réglementation d'urbanisme, les règlements de zonage, entre autres, pour réduire le nombre de stationnements minimum par projets ou pour régir l'existence des stationnements eux-mêmes. Par exemple, la Ville de Montréal a récemment mis en place une réglementation visant à régir les stationnements commerciaux à ciel ouvert (hors rue) et à susciter la reconstruction des lots

du centre-ville affectés à cette fin. La Commission partage cette vision et l'a exprimée dans le plan de parachèvement de la colline Parlementaire.

2.3. Faut-il privilégier l'implantation d'un tramway moderne ou d'autobus articulés?

Le principe du réseau structurant dont il est question plus haut est fortement lié – pour certains – à la volonté de doter Québec d'une ligne de tramway moderne à l'image de ce qui se fait dans plusieurs villes européennes et nord-américaines. L'image que donne un tel système est celle de la modernité mais aussi de l'efficacité. C'est donc un élément favorable, mais est-ce assez pour justifier le coût d'implantation du tramway (près d'un milliard de dollars)? Face à la crise démographique que vivra Québec dans les prochaines décennies, à l'étendue du réseau routier actuel et surtout à la superficie de territoire à couvrir par le réseau de transport collectif, le tramway est-il une solution miracle pour influencer un transfert modal assez important pour justifier son implantation? La requalification des parois urbaines de l'axe traversé par le tramway qui est envisagée dans l'étude d'opportunité et de faisabilité du SLR tient-elle compte des normes d'urbanisme existantes (zonage de faible densité, usages permis, etc.), de la capacité du marché immobilier, du désir de la population à permettre une telle hausse de densité ou même de la volonté des dirigeants à mettre en place toutes les conditions nécessaires à cette requalification? Ces

questions doivent être tenues en compte quant à la pertinence de mettre en place un réseau de tramway dans l'axe actuel du métrobus. Cependant, à l'examen des enjeux et des tendances observés, la Commission de la capitale nationale risquerait une réponse à court terme qui va dans le sens suivant :

En favorisant le développement d'un réseau structurant par l'augmentation de la densité d'occupation des sols sur son pourtour, en s'assurant une diversité de fonctions urbaines et en appliquant une politique de localisation des activités génératrices de déplacements dans ce corridor, donc lorsque plusieurs conditions préalables auront été satisfaites, le tramway s'imposera de lui-même puisque la demande sera assez importante pour justifier son implantation. On peut aussi penser que la requalification des axes de transport routier comme le boulevard Laurier peut fournir une occasion privilégiée de mettre en place les infrastructures capables d'accueillir confortablement toute forme de transport collectif, qu'il s'agisse du tramway ou d'autobus en site propre.



Cette esquisse de réaménagement du boulevard Laurier montre le fort potentiel de densification de cette artère.
© Benoit Gauthier

2.4. Qui doit assumer les coûts du transport en commun?

2.4.1. Les leviers économiques et fiscaux

Plusieurs études démontrent qu'il existe un lien clair entre la structure urbaine et le coût des infrastructures⁶. Le transport en commun peut contribuer à la mise en place d'une forme urbaine plus économique en infrastructures publiques et plus rentable sur le plan fiscal. Ainsi, le

⁶ *Mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec à la Commission sur la fiscalité et le financement des services publics*, août 1996; « Achieving Sustainable Urban Form : Economic Essentials », Pamela Blais, 2001, *Vers des collectivités viables*.

transport en commun est un facteur important de localisation pour les centres d'emplois et les développements résidentiels. S'il est utilisé pour favoriser la densité de la trame urbaine, il peut générer des économies d'échelle, alors que l'étalement urbain peut entraîner une surcapacité des infrastructures publiques dans des zones à basse densité et occasionner des dépenses improductives (ex : construction, entretien et restauration d'autoroutes, réseaux d'aqueduc et d'égouts et autres services publics). Cette contribution possible du transport en commun à la densification et à la rentabilité des infrastructures publiques devrait être tenue en compte quand vient le temps de répondre aux besoins de financement du transport en commun.

Par ailleurs, si une infrastructure publique est plus rentable quand elle dessert des zones de haute densité, pourquoi ne pas diminuer le fardeau fiscal des constructeurs d'îlots résidentiels plus denses (par exemple : congé de taxe de bienvenue au-delà d'une certaine densité)?

2.4.2. Le financement du transport en commun

En partant du principe que le développement du transport en commun est un choix de société, tous doivent en assumer les coûts. Il faudra étudier toutes les possibilités de financement disponibles afin de maximiser l'apport de chacun au développement du transport collectif. Si le transport en commun

est largement sous-financé comme le rappelle le rapport Angers, tous doivent être mis à contribution à partir du principe d'équité et de la volonté affirmée de structurer notre agglomération selon les normes du développement durable.

L'**usager** assume présentement près du tiers du coût de fonctionnement, et ce, peu importe la distance qu'il parcourt. Ainsi, il pourrait être envisagé de mettre en place, comme cela existe dans plusieurs villes européennes (Paris, Berlin, etc.) un système de zones tarifaires. Ce système permet d'établir le coût du passage en fonction de la distance parcourue (nombre de zones traversées). Ainsi, l'utilisateur qui part de la périphérie jusqu'au centre assumera un coût plus élevé que celui qui se déplace sur une courte distance. Il s'agit d'une forme d'utilisateur-payeur qui respecte davantage la structure des coûts. Évidemment, on peut affirmer que ce système pourrait influencer des utilisateurs à prendre leur automobile, ce qui est vrai. Il faut donc mettre en place d'autres incitatifs et améliorer le service en conséquence (gestion du stationnement, mesures fiscales, etc.). Un exemple intéressant de mesure fiscale est celle du crédit d'impôt basé sur le laisser-passer mensuel qui vise à favoriser des déplacements réguliers par transport collectif.

L'**automobiliste** finance indirectement le transport en commun par une taxe perçue dans les frais d'immatriculation de son véhicule. D'aucuns croient cependant que si les coûts réels des infrastructures publiques dédiées au transport privé étaient comptabilisés, on conclurait que ce mode de transport est largement subventionné par le gouvernement. Sans compter le principe du pollueur-payeur qui exigerait davantage de contribution du transport privé.

Afin de favoriser un transfert modal significatif, on peut adopter certaines mesures fiscales qui influenceront le choix des automobilistes. Ces mesures peuvent prendre la forme d'une taxe sur l'essence, de péages, etc. Par exemple, la Ville de Londres a mis en place une ceinture tarifaire qui comprend l'entièreté du centre-ville et dont les droits de passage journalier sont de 12 \$. Cette mesure semble être efficace et assure de fortes entrées d'argent à la Ville qui pourra les réinvestir dans le transport collectif. Encore une fois, pour être efficaces, de telles mesures doivent absolument être associées à une amélioration de l'offre de service en transport collectif.

Les **gouvernements locaux**, principalement les villes et les MRC qui forment la Communauté métropolitaine de Québec, financent déjà la part la plus importante du transport en commun (44% du budget du RTC en 2001).

Il est peu probable que les municipalités puissent augmenter leur part du financement si elles ne modifient pas leur pratique de gestion budgétaire, ce qui signifie qu'elles doivent évaluer la pertinence de dépenser plus sur l'entretien et le développement du réseau routier que sur le développement et le maintien du transport en commun. Par ailleurs, l'affectation d'une partie des économies liées à la non-imposition de la taxe sur les produits et services (TPS) pourrait servir à bonifier le service de transport en commun.

À moins que la crise budgétaire ne l'en empêche, le **gouvernement provincial** doit augmenter sa contribution au financement du transport en commun. En effet, le gouvernement s'est retiré dans les années 1990 du financement (pour le RTC, il ne finance que 6 % du budget de 2001) et il doit assumer une partie plus importante des coûts. Le rapport Angers, déposé en janvier 2003, apporte plusieurs propositions qui méritent d'être étudiées attentivement et dans la mesure du possible, mises en œuvre. Un résumé des principales mesures proposées est annexé au présent mémoire.

Le **gouvernement fédéral** pourrait contribuer plus activement au financement du transport collectif via diverses mesures. Récemment, le ministre fédéral de l'Environnement, M. David Anderson, affirmait que les automobilistes canadiens ne paient pas suffisamment pour la pollution qu'ils

causent, ce qui ouvre la porte à une hausse de la taxe sur l'essence, le Canada ayant l'une des taxes d'accise les plus basses au monde. De même, lors de la signature du protocole de Kyoto, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Le développement du transport en commun, par son financement, peut être un moyen efficace d'atteindre les objectifs de réduction fixés par Kyoto.

D'**autres modes de financement** peuvent être envisagés pour assurer la continuité du transport collectif. La privatisation de la totalité ou d'une portion du service est celle qui est la plus souvent évoquée et qui semble avoir autant d'adhérents que de détracteurs. C'est par ailleurs une option qui mérite d'être étudiée plus attentivement. Une solution qui pourrait être envisagée est celle du « programme de mobilier urbain intégré » qui consiste à donner à contrat l'installation et l'entretien du parc d'abribus à une compagnie qui assume tous les frais en échange de la vente de publicité sur les édicules. La Ville n'a pas à déboursier pour l'entretien des abris et reçoit un pourcentage des revenus publicitaires qui peut être réinvesti dans le transport collectif. En plus des abribus, ce programme peut défrayer des toilettes publiques, des bancs, des panneaux d'affichage, des poubelles, etc. Plusieurs contrats de ce genre ont été donnés à travers le monde comme dans les villes de Paris, Boston, San Francisco et Vancouver.

3. RECOMMANDATIONS

« Pour une ville-capitale plus belle, plus équitable, plus durable, plus soucieuse de l'environnement et moins chère à bâtir et à gérer »

- Favoriser d'abord l'amélioration continue des transports en commun dans les zones véritablement urbanisées et, ainsi, favoriser la densification progressive des corridors actuels en relation avec l'amélioration des services.
- Redéployer la croissance future du développement immobilier (résidences, bureaux, institutions, etc.) le long des grands axes structurants dûment identifiés dans les plans d'urbanisme locaux et les orientations gouvernementales en matière d'aménagement.
- Favoriser les développements à haute densité par des mesures fiscales appropriées et ainsi, augmenter la rentabilité du transport en commun.
- Mettre en place un ensemble de mesures visant à mettre fin au sous-financement du transport collectif en revisitant le rapport Angers à la lumière des présentes consultations.
- Mettre en place un système de zones tarifaires afin de moduler le droit de passage en fonction de la distance parcourue par l'utilisateur comme cela existe dans plusieurs villes européennes.
- Moderniser à court terme la desserte du corridor métrobus en s'inspirant de propositions du RTC, en améliorant le confort des usagers dans les autobus et dans les abribus (nouveaux autobus, autobus en plus grand nombre, réduction du temps d'attente, parcours à vitesse accélérée en site propre, ententes avec les employeurs afin de favoriser le transport collectif, etc.).
- Moduler le parc d'autobus en fonction de la clientèle et du territoire desservis.
- Reprendre le projet de tramway le jour où il s'imposera de lui-même, c'est-à-dire, lorsqu'on aura réussi à créer une armature urbaine ayant la densité et la mixité des usages contribuant à son autofinancement.
- Prévoir l'emprise suffisante lors du réaménagement des grands boulevards structurants en vue de l'implantation éventuelle d'un nouveau réseau (SLR, tramway ou autobus).

CONCLUSION

L'automobile est un moyen de transport qui continuera d'occuper une place de choix dans la mentalité des Nord-Américains et des Québécois. En proposant une amélioration du transport en commun, il ne s'agit pas de vouloir favoriser indûment un moyen de transport mais de rétablir un équilibre entre les moyens de transport individuels et collectifs pour faire face à de nouveaux défis en matière d'environnement, d'aménagement et de financement des infrastructures publiques.

La qualité de vie est en partie tributaire du transport collectif puisque ce dernier favorise un aménagement urbain plus convivial, moins énergivore et plus conforme aux exigences nouvelles en matière d'environnement et d'aménagement urbains. Quant à l'aspect économique, le transport collectif réduit les coûts liés aux infrastructures (construction et entretien d'autoroutes urbaines, stationnement, etc.) et contribue à la réalisation d'économies d'échelle en favorisant une plus forte densité dans les corridors urbains déjà pourvus de services collectifs.

Plusieurs organismes, en plus du Réseau de transport de la Capitale, ont déjà recommandé cette réhabilitation du transport en commun. Son sous-

financement chronique était aussi souligné dans le rapport Angers, déposé par le mandataire du ministre des Transports du Québec sur la révision du cadre financier du transport en commun pour la capitale nationale en 2003. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement de la communauté métropolitaine de Québec vont aussi dans le sens d'une densification de l'armature urbaine dont le transport en commun est un levier.

La relance du transport en commun se justifie donc à la fois sur le plan de la qualité de vie, de l'environnement et de la réduction des coûts collectifs du développement urbain. Elle est appuyée par de nombreux organismes représentatifs de la population et du gouvernement du Québec. Son urgence est évidente puisque la localisation des ménages alimentée actuellement par une forte demande sera rattrapée dans les prochaines années par un ralentissement sévère et inéluctable de l'évolution démographique.

Si on ne réagit pas maintenant, le suréquipement pour le « tout-à-l'automobile » et le sous-équipement en transport en commun continueront d'hypothéquer les finances publiques, l'aménagement urbain et la qualité de vie des générations à venir.

BIBLIOGRAPHIE

ASCHER, François, 2001. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, Éditions de l'Aube.

ASCHER, François, 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.

BUSSIÈRE, Yves et autres, 2002. *Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, Montréal, INRS-UCS–Université de Montréal–Université Laval.

CARPENTIER, Louis et A. Porlier, 2003. « Pour une nouvelle approche en aménagement; huit principes pour construire la ville du transport durable », *Municipalité*, volume 34, n° 5.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC, 2003. *Le choc démographique; la population de la Communauté métropolitaine de Québec à l'aube du XXI^e siècle*, Québec.

LEWIS, Paul et M. Barcelo, 2002. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement; examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, Montréal, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, 2003. *Le tramway de Québec; une nouvelle vision de la mobilité urbaine*, Québec.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, 2003. *Le transport collectif à Québec; pour une qualité de vie améliorée*, Québec.

VILLE DE QUÉBEC, 2004. *Informations aux contribuables : Budget 2004*, Québec.

VILLE DE QUÉBEC, 2003. *Quel avenir pour le transport en commun à Québec?*, Document de consultation, Québec.

VILLE DE QUÉBEC, 2003. *Réflexion sur l'avenir du transport en commun à Québec*, Document de consultation, Québec.

CRÉDITS

Chargé de projet

Philippe Plante, urbaniste-stagiaire

Collaboration

Hervé Bélanger, analyste-conseil

Karine Blouin, agente de secrétariat

Serge Fillion, directeur de l'aménagement et de l'architecture

Richard Lacasse, secrétaire général

Lucille Lord, agente d'information

Isabelle Tremblay, technicienne en aménagement et urbanisme

Ce document est une réalisation de la Direction de l'aménagement et de l'architecture de la Commission de la capitale nationale du Québec.

Publié en février 2004.

ANNEXES

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN AU QUÉBEC

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU MANDATAIRE POUR LA RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

M. Bernard Angers, mandataire

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun

Hausser le budget du ministère des Transports (MTQ) consacré au financement du transport en commun.
Bonifier le programme d'aide au transport en commun de la façon suivante :

- abaisser la durée de vie utile des autobus de 16 ans à 14 ans;
- permettre l'achat d'autobus autres que ceux qui possèdent un plancher surbaissé (à certaines conditions) et élargir la liste des équipements optionnels admissibles;
- hausser le taux de subvention de 50 % à 60 % à l'achat de nouveaux autobus;
- étendre l'admissibilité du programme d'aide aux équipements liés aux nouvelles technologies, tels les équipements de perception, de communication et d'aide à la productivité et à la livraison des services. Le taux gouvernemental de participation serait de 75 %;
- en contrepartie, réduire de 100 % à 75 % le taux de subvention accordé pour les nouveaux investissements dans les modes de transport lourds (métro, train de banlieue et autres systèmes guidés).

Fonds de recherche

Mettre sur pied un fonds de recherche Innovation - Transport en commun, de concert avec le ministère des Finances, de l'Économie et de la Recherche, prévoyant une contribution gouvernementale de 15 M\$ pour le Québec.

Mesures fiscales

Reconnaître, à des fins fiscales, comme étant déductible de leurs revenus :

- aux employés utilisateurs du transport en commun, le coût du titre régulier mensuel;
- aux employeurs qui couvrent en tout ou en partie le coût du titre régulier mensuel pour le bénéfice de leurs employés, 125% de cette dépense.

S'assurer que l'avantage lié au stationnement fourni par l'employeur soit imposé. À cet effet, déterminer une valeur réputée imposable pour une place de stationnement à l'échelle des villes de Montréal, Laval, Longueuil, Québec, Lévis et Gatineau (par exemple : 500 \$/année pour la région de Montréal et 200 \$/année ailleurs).

Habiller les Villes de Québec et de Lévis à imposer une tarification applicable aux places de stationnement en appui au transport en commun.

Présence du secteur privé

Adopter des mesures juridiques et administratives particulières pour assurer le maintien du secteur privé dans la délivrance des services de transport en commun dans la région de la Capitale-Nationale.

Contribution des automobilistes

Droits d'immatriculation (+2,6 M\$)

Hausser de 30 \$ à 35 \$ les droits d'immatriculation et les indexer annuellement par la suite.

Étendre la contribution aux véhicules commerciaux de moins de 3000 kg.

Percevoir les droits dans les municipalités comprises à la fois dans la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et la Région métropolitaine de recensement (RMR) :

- 100% du taux pour Québec et Lévis;
- 50% du taux pour les autres municipalités.

Verser en totalité, à la Société de transport de Lévis (STL), les sommes (la contribution provenant de l'immatriculation) perçues sur la Rive-Sud (1,7 M\$). Ce nouveau partage est toutefois conditionnel à l'implantation d'une taxe sur l'essence au profit du Réseau de transport de la Capitale (RTC).

Taxe sur l'essence (7,9M\$)

Établir une taxe de 0,015\$/litre d'essence vendue sur le même territoire où s'effectue la perception des droits d'immatriculation, excluant la ville de Lévis.

Verser en totalité au RTC le produit de cette taxe.

Conditions pour le versement des nouvelles sommes disponibles

Les deux sociétés de transport devront élaborer leur plan stratégique respectif.

Affecter les nouvelles sommes disponibles à des activités et projets contenus dans le plan stratégique des sociétés.

Les villes de Québec et Lévis devront élaborer une politique sur les stationnements en appui au transport en commun. Inscrire dans les schémas d'aménagement la dimension «système de transport en commun efficace».

Le RTC devra conclure des conventions collectives d'une durée minimale de 7 ans.



Les municipalités devront s'engager à maintenir au minimum, à valeur constante, leur contribution au transport en commun.

Quant au projet de système léger sur rail (SLR) actuellement à l'étude, le mandataire est d'avis qu'il est difficile d'imaginer la réalisation de ce projet à moins d'une contribution substantielle du gouvernement fédéral ou d'un autre partenaire.

Source :

http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/personnes/commun_financement.asp#capitale






**PÔLES STRUCTURANTS ET CORRIDORS DE
DENSIFICATION POUR LA LOCALISATION DE BUREAUX
ET D'ÉDIFICES PUBLICS SUR LE TERRITOIRE DE LA
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC**

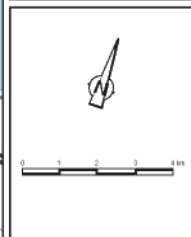
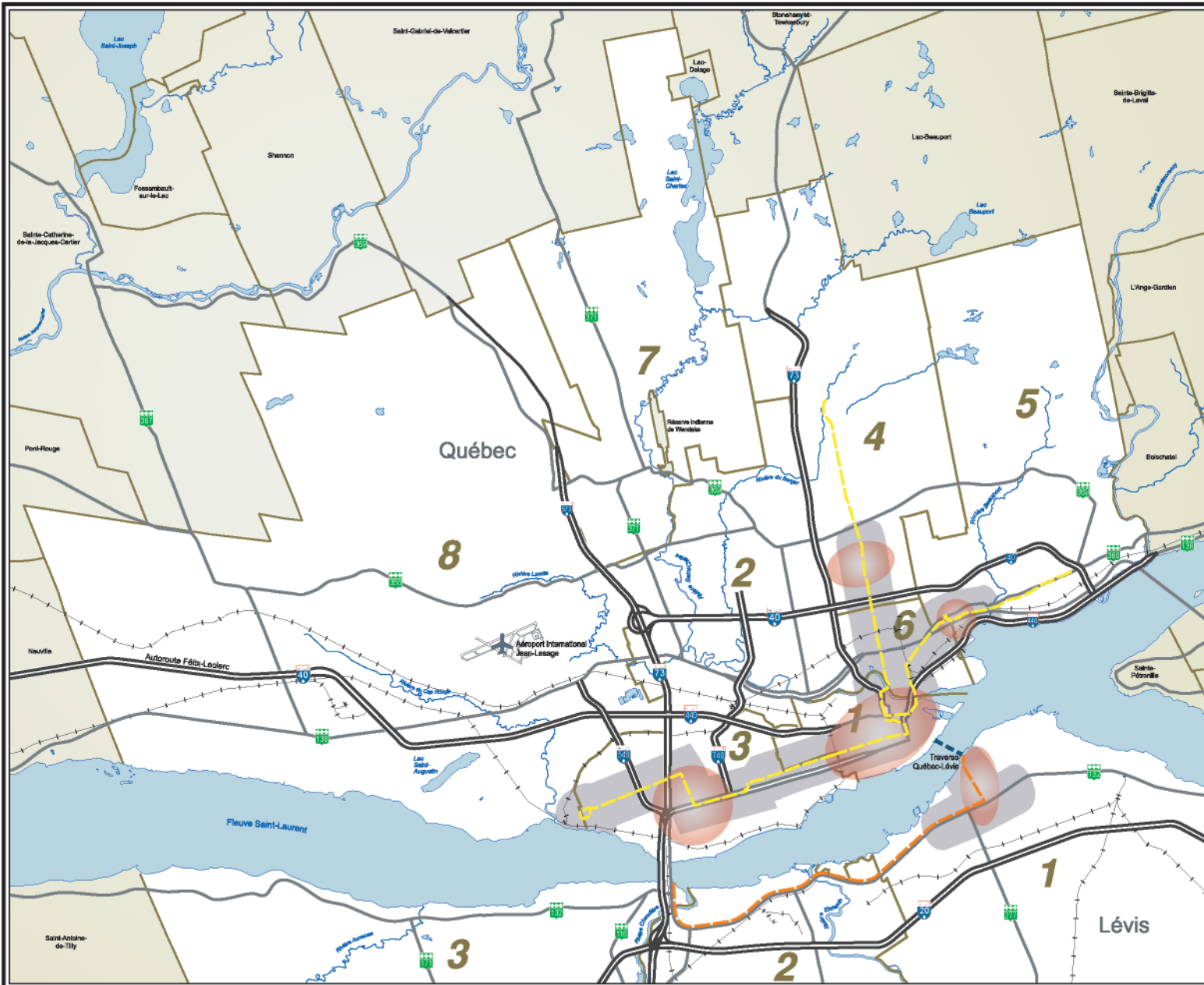
-  Pôle structurant actuel ou à développer
-  Corridor de densification autour du métrobus et dans le centre structurant de Lévis (800 mètres de chaque côté de l'axe de transport en commun)

LIMITES

-  1 Numéro d'arrondissement
-  Municipalités / arrondissements de Québec et de Lévis

RÉSEAU DE TRANSPORT

-  Axe majeur de transport en commun de la Rive-Sud
-  Parcours Métrobus
-  Autoroute (chaussées séparées / chaussées contiguës)
-  Route nationale (chaussées séparées / chaussées contiguës)
-  Chemin de fer



Production :
 Commission de la capitale
 nationale du Québec,
 Direction de l'aménagement
 et de l'architecture,
 février 2004.

