

CONSULTATION À L'ÉGARD DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE DE KYOTO AU QUÉBEC
COMMISSION SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

**PROPOSITIONS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFETS DE SERRE DU SECTEUR
DES TRANSPORTS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC**

Mémoire présenté par



COMITÉ RÉGIONAL DES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN
TABLE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT

Février 2003

RECHERCHE ET RÉDACTION

Mathieu Cyr, Coordonnateur, CRUTEC

Collaboration

Christian Savard, Chargé de projets, CRUTEC

Pascal Laliberté, Chargé de projets, Vivre en Ville

Comité régional des usagers du transport en commun

1085, Avenue De Salaberry, suite 315

Québec (Québec) G1R 2V7

Tel. : 418-648-1242

Fax : 418-524-4112

Courriel : info@cruotec.org

Site Internet : www.cruotec.org

TABLE DES MATIERES

Présentation de l'organisme.....	4
Sommaire.....	5
1. Problématique.....	6
1.1 Le Protocole de Kyoto.....	6
1.2 Le contexte québécois.....	6
1.3 Le contexte de la CMQ.....	7
1.4 Les objectifs du mémoire	7
2. Les interventions suggérées.....	8
2.1 En matière de sensibilisation	8
2.2 En aménagement du territoire.....	8
2.2.1 <i>La gestion intégrée du développement urbain</i>	<i>8</i>
2.2.2 <i>La densification de la ville</i>	<i>8</i>
2.3 En transport.....	8
2.3.1 <i>Le financement des TCA.....</i>	<i>9</i>
2.3.2 <i>Les infrastructures favorisant les TCA.....</i>	<i>12</i>
Conclusion	15

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Actif depuis 1991, le Comité régional des usagers du transport en commun (CRUTEC) est un organisme à but non lucratif (OBNL) regroupant organisations socio-économiques, organismes communautaires et utilisateurs du transport durable préoccupés par l'avenir des transports collectifs et alternatifs dans la région de Québec.

Le CRUTEC a la double mission de défendre les intérêts des utilisateurs des transports collectifs et de faire la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture tels le transport en commun, le vélo, la marche, le covoiturage, la propriété collective de voitures ou les véhicules électriques. Ces modes de transport permettent, entre-autre, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et autres polluants atmosphériques et par conséquent, d'améliorer la qualité de vie de la population et la qualité de l'environnement.

Afin de promouvoir le transport durable, le CRUTEC organise et participe à plusieurs activités de promotion et de sensibilisation. La plus importante est sans conteste la Semaine de transports collectifs et alternatifs (STCA). Depuis plus de dix ans, la STCA réunit des activités de promotion et d'éducation face aux enjeux environnementaux et socio-économiques du transport durable.

Enfin, le CRUTEC participe aux consultations et débats publics sur les questions liées au transport durable et à l'aménagement du territoire, collabore et réalise des études sur différents projets et s'assure que la voix des utilisateurs soit entendue.

SOMMAIRE

En décembre 2002, le Parlement canadien s'est formellement engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) en ratifiant le Protocole de Kyoto (PK). C'est dans ce contexte que le gouvernement du Québec a chargé la Commission sur les transports et l'environnement de tenir des auditions publiques dans le cadre d'une consultation générale à l'égard de la mise en œuvre du PK au Québec.

Le contexte énergétique particulier du Québec fait en sorte que 38% des GES émis sur son territoire proviennent du secteur des transports, ce qui en fait une cible privilégiée pour réduire les émissions de GES de la province. Par l'entremise de ce mémoire, le CRUTEC propose un ensemble de mesures visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports pour la communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Ces mesures concernent essentiellement l'aménagement du territoire et le soutien du transport durable des personnes. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, il est proposé de favoriser une gestion intégrée, à l'échelle régionale, du développement urbain. Dans le même ordre d'idées, l'importance de densifier la ville autour de ses axes majeurs desservis par le transport en commun demeure essentielle.

Pour ce qui est du secteur des transports, les mesures proposées visent d'abord à améliorer le financement des modes de transport collectifs et alternatifs (TCA) qui sont sous-financés depuis 1992. Étant donné que la contribution actuelle des utilisateurs et des municipalités a atteint un sommet, les mesures proposées visent un accroissement du financement provenant des gouvernements du Canada et du Québec de même que des automobilistes.

Finalement, afin de favoriser le transport durable dans la CMQ, il est proposé d'imposer un moratoire à l'augmentation de la capacité routière de la Capitale nationale. En parallèle, l'argent économisé doit permettre le développement des infrastructures régionales des principaux TCA soit, le transport en commun, le vélo et la marche.

1 PROBLEMATIQUE

1.1 LE PROTOCOLE DE KYOTO

En décembre 2002, le Parlement canadien s'est formellement engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) en ratifiant le Protocole de Kyoto (PK). Bien qu'à ce jour, le Plan d'action du gouvernement fédéral ne soit pas achevé, il apparaît que le secteur du transport jouera un rôle déterminant dans l'atteinte des objectifs de réduction des GES émis au Canada. Il est donc essentiel que le gouvernement fédéral investisse dans l'amélioration des réseaux et infrastructures de transport durable partout au Canada et ce, dans le respect des provinces qui ont compétence en matière de transport.

1.2 LE CONTEXTE QUEBECOIS

Depuis son adhésion à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en 1992, le Québec est très actif sur la scène nationale et internationale. Il a notamment publié deux plans d'action, il a créé une Agence dédiée à l'efficacité énergétique, il a mis en place un mécanisme de concertation sur les changements climatiques, a adopté une résolution unanime appuyant la ratification du PK par le Canada à l'Assemblée nationale et a signé de nombreuses ententes volontaires de réduction des GES, notamment, dans le secteur de l'aluminium.

Dans le cadre du Plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques, les principales réalisations du gouvernement sont l'amélioration des investissements réalisés en recherche sur la climatologie, les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, la conclusion d'ententes volontaires avec le secteur industriel et l'engagement à l'échelle internationale.

Aussi, principalement grâce à la filière hydroélectrique, le Québec figure avantageusement au chapitre des émissions de GES *per capita*. En contrepartie, la proportion des GES émis par le secteur des transports atteint 38%, ce qui en fait une cible privilégiée. De même, les chiffres démontrent que loin de tendre vers la réduction de 6% en dessous du niveau de 1990, les émissions québécoises dépasseront cet objectif de 33% en 2001 et de 59% en 2026. À ce chapitre, les investissements ne sont pas à la hauteur des attentes.

Depuis plus de cinquante ans, l'aménagement du territoire et le transport des biens et des personnes est planifié en fonction de l'automobile. La conséquence de ce choix se traduit par un développement des villes marqué par l'étalement urbain, la construction démesurée d'autoroutes, la prolifération des stationnements, la congestion des centres d'affaires, l'iniquité sociale, un nombre élevé d'accidents, etc. D'autre part, l'émission de polluants atmosphériques issus de l'utilisation excessive de l'automobile est directement responsable d'un nombre important de pathologies tel l'asthme ou de la mort prématurée de nombreux citoyens.

1.3 LE CONTEXTE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

Dans la communauté métropolitaine de Québec (CMQ), les problèmes socio-économiques et environnementaux liés au secteur des transports ont atteint leur paroxysme. L'utilisation des transports collectifs et alternatifs décline et le nombre de voitures sur les routes ne cesse d'augmenter. Entre 1986 et 2001, la part de marché du transport en commun est passée de 15% à 9%. Bien que la région possède un ratio de plus de 20 km d'autoroutes par habitant, un des plus élevés en Amérique du Nord, les problèmes de congestion sont quotidiens. Dans ce contexte, il faut sans tarder favoriser le transport durable en investissant massivement dans les infrastructures et les services de transport collectifs et alternatifs. Étant donné que le transport est une compétence provinciale, il appartient principalement au gouvernement québécois, de concert avec l'ensemble de la collectivité, de décider des meilleures alternatives pour y parvenir.

1.4 LES OBJECTIFS DU MEMOIRE

Les mesures proposées à l'intérieur de ce mémoire concernent essentiellement les secteurs de l'aménagement du territoire et du transport. Elles visent avant tout à mettre en évidence le choix auquel est confronté le Québec, à l'instar des autres sociétés industrialisées, c'est-à-dire, favoriser, améliorer et rendre efficace le transport durable des biens et des personnes ou poursuivre la planification des activités en fonction de l'utilisation excessive de la voiture et du camion.

Le but de la démarche n'est pas de quantifier les réductions de GES obtenues par l'application de ces mesures, mais plutôt, de proposer des solutions concrètes à la problématique des changements climatiques en ce qui concerne les secteurs de l'aménagement du territoire et des transports.

2 LES INTERVENTIONS SUGGEREES

2.1 EN MATIERE DE SENSIBILISATION

La sensibilisation, l'éducation et l'information de la population face à l'action des gouvernements du Canada et du Québec pour réduire les émissions de GES joueront un rôle déterminant dans le succès de l'approche qui sera retenue. Souvent négligées, elles permettent à la population de comprendre et d'accepter les mesures proposées. Aussi, lorsque les enjeux sont bien expliqués, la population devient un partenaire direct des gouvernements ainsi qu'un agent de changement puissant.

D'autre part, il existe plusieurs façons d'envisager la sensibilisation, l'éducation et l'information de la population. Parmi ces options, il est possible de coordonner de vastes campagnes nationales à la télévision, la radio ou les journaux. Ces campagnes pourront traiter des évidences scientifiques des changements climatiques ainsi que des comportements à adopter pour réduire ses émissions de GES.

Cependant, parce que ces interventions demeurent ponctuelles dans le temps et qu'elles ne pourront rivaliser avec l'ampleur de la publicité de l'industrie automobile, il ne faut pas négliger le financement adéquat des activités des OBNL, des entreprises d'économie sociale et des différents groupes sociaux qui font la promotion du transport durable à l'intérieur de leurs activités.

2.2 EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

L'aménagement durable du territoire doit être une priorité à l'intérieur d'un plan d'action visant à réduire les émissions de GES du Québec. Ainsi, la question de l'aménagement du territoire et du transport doivent être envisagées simultanément afin de diminuer les déplacements effectués en automobile.

2.2.1 La gestion intégrée du développement urbain

Afin d'assurer une certaine cohérence dans les décisions prises à l'échelle de la CMQ en matière de transport durable, il est important de favoriser l'émergence d'un leadership régional en matière d'aménagement du territoire. Cependant, étant donné que plusieurs structures sont déjà en place, il n'est pas nécessaire d'envisager la création de nouvelles entités régionales.

Ainsi, les MRC, le MTQ, le MAMM et la CCNQ ont tous un rôle à jouer en matière d'aménagement du territoire et de transport. Il importe donc de maximiser l'impact des structures en place et de favoriser une vision commune du développement durable de la région. En ce sens, les fusions municipales qui ont eu lieu au Québec représentent un pas important dans la bonne direction.

2.2.2 La densification de la ville

Comme cela a été mentionné précédemment, depuis les années cinquante, les villes nord-américaines ont été conçues en fonction de l'automobile, avec comme principale conséquence l'étalement urbain. Ainsi, dans plusieurs quartiers de la CMQ, il est impossible d'acheter un litre de lait sans prendre sa voiture.

D'autre part, le territoire de la nouvelle ville de Québec totalise 548 km², une superficie immense. Dès à présent, il est primordial de favoriser le développement de la ville à l'intérieur de ses limites en priorisant les endroits bien desservis en transport en commun et où les infrastructures sont déjà en place.

Les mesures qui permettent de densifier la ville sont multiples. Ainsi, il est possible, par l'entremise de lois, politiques ou directives, de favoriser une forme urbaine plus compacte, une plus grande mixité fonctionnelle et sociale, l'intégration du développement urbain avec le transport en commun, le contrôle du stationnement et le *traffic calming*, les prêts hypothécaires favorisant la localisation près du transport en commun et son utilisation, etc.

Finalement, il convient d'aborder le problème de la localisation des entreprises, commerces et édifices publics en lien avec l'accessibilité du transport en commun. À cet égard, les grands cinémas et autres commerces installés à Gaudarville représentent un exemple probant de ce qu'il faut éviter pour favoriser un développement viable de la ville, un accroissement de l'utilisation du transport en commun et une réduction des émissions de GES.

2.3 EN TRANSPORT

2.3.1 Le financement des TCA

Le financement des TCA est un sujet qui a fait l'objet d'une étude à l'échelle de la province au cours de l'automne 2002. Les mandataires chargés de définir des solutions susceptibles d'améliorer le financement du transport en commun au Québec sont unanimes : tous les acteurs concernés doivent s'impliquer, car les transports collectifs et alternatifs souffrent de sous-financement chronique.

En ce qui concerne les utilisateurs, ils financent en moyenne plus de 40% de la facture, alors ils ne devraient pas avoir à subir de hausses prochainement si on veut réellement augmenter l'achalandage. Du côté des instances municipales, la limite du financement des TCA par la taxe foncière semble atteinte. Par contre, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial devront augmenter leur participation. De même, les automobilistes devront fournir un effort additionnel parce qu'ils sont les premiers à bénéficier des investissements dans les TCA.

Dans le même ordre d'idées, il est possible de proposer un certains nombre de mesures visant l'amélioration du financement des TCA. Aussi, sans égard aux modes de financements retenus, ce qui importe le plus est que l'utilisation de la voiture ne soit plus avantagee face aux TCA et que ces derniers soient financés adéquatement.

1- Augmentation du financement public

Malgré un discours souvent véhiculé selon lequel le financement public des TCA n'est pas rentable pour la collectivité, il existe en fait de nombreux avantages qui y sont liés. En effet, les TCA sont moins coûteux à long terme que les infrastructures dédiées aux automobiles, ils sont plus équitables, ils permettent de créer des emplois durables et occasionnent des retombées positives aux plans socio-économique et environnemental.

Certaines études, notamment, celle de David A. Aschauer (1991), démontrent même que les investissements publics dans le transport durable soutiennent davantage la productivité et la croissance économique à long terme que les investissements dans les infrastructures routières. Dans le contexte actuel, l'occasion d'améliorer le système de transport durable de la CMQ est idéale.

2- Augmentation des coûts liés à l'utilisation de l'automobile

Les mesures proposées par les mandataires du Ministre des Transports pour augmenter les coûts liés à l'utilisation de l'automobile sont très intéressantes. Elles doivent permettre d'internaliser les coûts réels générés par l'utilisation de la voiture (soins de santé, utilisation inefficace des ressources, congestion, étalement urbain, bruit, stress). Ainsi, selon Litman (1999), l'automobiliste assume 70% des coûts qu'il engendre, le reste étant assumé par la collectivité.

i) Taxe sur l'essence

Très controversée, la taxe sur l'essence est l'une des mesures les plus efficaces et les plus utilisées pour internaliser les coûts socio-économiques et environnementaux liés à l'utilisation excessive de la voiture. Depuis 1996, il a été observé que son application dans la région de Montréal a permis de dégager des sommes d'argent appréciables qui ont soutenu une croissance de l'utilisation des TCA de l'ordre de 2% à 3% par année.

ii) Taxe sur l'achat d'un véhicule

La taxe sur l'achat d'un véhicule est un outil intéressant qu'il ne faut pas négliger. Comme dans le cas de la taxe sur l'essence, elle vise, entre autres, à internaliser une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile et à faciliter le transfert modal de « l'auto-solo » vers les TCA. Elle pourrait prendre la forme d'une taxe modulée en fonction de la consommation d'essence du véhicule après un seuil déterminé, par exemple, 8 L/100km. Cette redevance pourrait être

accompagnée d'une remise attribuée aux acheteurs de véhicules sous le seuil de consommation. S'il est possible de dégager des profits, ils seraient investis dans le développement des TCA.

iii) Indexation de l'immatriculation

Instaurée en 1992 pour faire contrepoids au retrait partiel du gouvernement du Québec dans le financement du transport en commun, la taxe de 30\$ pour le transport en commun n'a jamais été indexée. Or, celle-ci devrait être augmentée afin de refléter adéquatement le taux d'inflation. De même, l'étendue de son application devrait être élargie aux secteurs qui ne bénéficient pas des services de transport en commun tel l'île d'Orléans. En effet, les résidants de ces secteurs profitent tout de même d'un réseau de transport plus fluide si le centre et la périphérie de la CMQ sont bien desservis. Finalement, il serait intéressant de moduler le coût de l'immatriculation en fonction, du poids des véhicules et de leur consommation d'essence.

iv) Taxe sur la publicité automobile

À chaque année, l'industrie automobile dépense des centaines de M\$ en publicité au Québec. Que l'on regarde la télévision, écoute la radio ou lis le journal, nous sommes constamment bombardé d'images nous vantant les mérites de la voiture et la liberté qu'elle procure. Or, au même titre que la cigarette, les méfaits causés par la voiture ne sont jamais relatés. Ainsi, nous n'entendront jamais parler des 2000 morts et des 50 000 blessés annuellement au Québec ou de la congestion, de la pollution atmosphérique ou de la mort prématurée de milliers de québécois. Pour toutes ces raisons, il serait intéressant de vérifier la possibilité d'obtenir un pourcentage sur les dépenses en publicité de l'industrie automobile, dont les profits iraient directement au financement des TCA.

3- Mesures fiscales en faveur des TCA

Afin de favoriser les TCA, il est important de mettre en place des mesures fiscales avantageuses pour les utilisateurs. Tel que cela est proposé par les mandataires du Ministère des Transports, il faut reconnaître, comme déductible d'impôts, les sommes consacrés à l'achat des titres de transports. De même, les employeurs qui contribueraient, en tout en partie, au paiement des titres de transport se verraient allouer une déduction fiscale égale à 125% de leurs dépenses réelles en ce sens. À l'opposé, les avantages liés aux stationnements subventionnés par l'employeur seraient imposés.

2.3.2 Les infrastructures favorisant les TCA

Lorsque le problème de la densification urbaine est adressé adéquatement, il convient de développer le réseau de transport durable d'une ville et d'une région afin d'améliorer plus encore son utilisation.

1- Moratoire sur l'augmentation de la capacité routière

Il est d'abord essentiel de réviser les plans de transports de Québec et de Chaudière-Appalache afin de favoriser l'objectif de réduire les déplacements en autos. À l'heure actuelle, les plans de transport visent l'accroissement de l'utilisation des TCA, mais dans les faits, ils mettent en avant-plan la construction de nouvelles autoroutes, l'élargissement et l'entretien de celles déjà existantes. En contrepartie, un projet comme Interrives, qui nécessiterait un investissement de 50 M\$ et occasionnerait de réels bénéfices pour la société, est en attente de financement depuis dix ans.

De plus, loin de favoriser la fluidité du réseau routier, l'augmentation de la capacité routière ne fait qu'aggraver le problème à moyen et à long terme, parce qu'elle génère une augmentation de la demande induite. En d'autres termes, plus nous construisons des autoroutes, plus les gens les utiliseront et iront s'établir dans des banlieues monofonctionnelles éloignées.

Pour cette raison, il est proposé d'imposer un moratoire sur la construction ou l'élargissement d'autoroutes et de ne consacrer de l'argent qu'à l'entretien du réseau routier de la CMQ. En parallèle, l'argent ainsi économisé doit aller au financement et au développement des TCA à Québec.

2- Le transport en commun

En ce qui concerne la Ville de Québec, les besoins sont immenses pour améliorer le transport en commun. À cet égard, les besoins du Réseau de transport de la Capitale (RTC) sont révélateurs. Dans un premier temps, il est proposé de terminer le renouvellement et le rajeunissement du parc d'autobus et l'amélioration des services aux utilisateurs. Viennent ensuite les projets tels le prolongement du réseau de Métrobus dans l'axe du boulevard de l'Ornière ainsi que vers la chute Montmorency, la mise en place d'un service de navettes écologiques à l'intérieur des murs du Vieux-Québec et la réalisation de voies réservées sur les autoroutes Charest et Laurentienne de même que sur l'autoroute Du Vallon. Il est aussi proposé de mettre en place des autobus articulés sur les parcours Métrobus afin de réduire le temps d'attente. Ces propositions constituent une base minimale pour améliorer le service aux utilisateurs et assurer une véritable relance du transport en commun dans la CMQ.

À Lévis, les principaux projets de la Société de transport de Lévis (STL) sont le renouvellement et le rajeunissement du parc d'autobus, la consolidation du territoire d'exploitation et la solidification des réseaux en place. Le développement du projet Interrives est une priorité. Ainsi, la STL

propose de construire un stationnement incitatif de 200 places et un terminus d'autobus à la traverse Québec-Lévis qui s'en trouverait consolidé en tant qu'axe majeur de déplacements entre les deux rives. De même, il est proposé de mettre en place une voie réservée et des feux prioritaires sur le boulevard de la Rive-Sud, de construire un centre d'échange intermodal et un stationnement incitatif à l'approche du Pont de Québec à Saint-Romuald. D'autre part, les deux sociétés de transport doivent s'entendre sur l'intégration tarifaire et l'harmonisation de leurs services pour satisfaire aux besoins des utilisateurs des deux rives.

Finalement, le projet de système léger sur rail (SLR) présentement à l'étude pour la CMQ représente un investissement majeur. Il est indéniable qu'un SLR comporte de nombreux avantages socio-économiques et environnementaux pour la région. Toutefois, il est difficile d'élaborer davantage étant donné que l'étude d'opportunité et de faisabilité n'a pas encore été rendue publique.

3- Le vélo utilitaire

En tant que mode de transport « à émission zéro », le vélo s'insère parfaitement à l'intérieur des objectifs de réduction des GES du secteur du transport dans la CMQ. Alors que les infrastructures pour le vélo de plaisance sont assez bien développées, il incombe désormais de mettre l'emphase sur le vélo utilitaire. Pour y parvenir, il faut diminuer les irritants qui nuisent à l'utilisation du vélo comme le relief, la distance, l'insécurité ou la température.

Concrètement, il faut promouvoir la mise en place de pistes cyclables en sites propres ou sur le réseau routier (bandes cyclables, chaussées désignées), l'installation de support à vélo sur les autobus et la mise en place d'infrastructures tels des supports à vélos sécuritaires, des casiers, des douches, etc. sur les lieux d'emplois.

4- La marche

Dans le contexte de l'autorisation du virage à droite au feu rouge (VDFR) au printemps 2003, il faudra porter une attention particulière à la sécurité des piétons et des cyclistes en milieu urbain. Il sera important de favoriser le partage de la voie publique et non l'exclusion des modes de transports non motorisés. Ainsi, il est essentiel que le VDFR soit interdit à certains endroits sensibles et que la population soit adéquatement sensibilisée par l'entremise d'une campagne nationale.

Avant tout autre mode de transport, la marche devrait être envisagée pour les déplacements les plus rapprochés. Par exemple, la création de centres piétonniers au centre-ville rend ces secteurs plus invitants et plus sécuritaires pour la marche en tant que mode de transport ce qui favorise ensuite l'utilisation du transport en commun.

Une autre mesure permettant d'améliorer la qualité de vie de la population et de favoriser la marche comme mode de transport est l'instauration de « zones 30 », où la vitesse autorisée n'excède pas 30 km/h, dans les quartiers centraux de la ville. Les municipalités ne peuvent décider d'abaisser la vitesse maximum sur leur territoire, il revient donc au MTQ d'étudier la question.

Finalement, il est possible de favoriser la marche en milieu urbain par l'entremise du *traffic calming* ou mesures d'atténuation de la circulation. Ces différents aménagements (dos d'ânes, chicanes, ronds points, élévations et changement de texture de la chaussée) permettent de détourner la circulation de transit et améliorent ainsi la qualité de vie des résidents.

CONCLUSION

Dans le cadre des auditions publiques tenues par le gouvernement du Québec sur la mise en oeuvre du PK, le principal objectif de ce mémoire était de soulever le fait que le secteur des transports est à l'origine de 38% des émissions de GES de la province. À cet égard, un plan québécois de mise en oeuvre du PK devra privilégier des mesures favorisant le transport durable des biens et des personnes.

Le cas de la CMQ est assez éloquent alors que la région est au prise avec de nombreux problèmes socio-économiques et environnementaux liés à l'utilisation excessive de la voiture et du camion. L'utilisation des transports collectifs et alternatifs est en déclin alors que le nombre de voitures sur les routes est toujours plus élevé.

Pour inverser la situation, il convient d'aborder le problème sous l'angle de l'aménagement du territoire favorisant l'émergence de collectivités viables et de l'amélioration du transport durable. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, les principales mesures suggérées concernent la gestion intégrée du développement urbain à l'échelle régionale et la densification du territoire autour de ses principaux axes desservis par le transport en commun.

Pour ce qui est du secteur des transports, les mesures proposées visent d'abord à améliorer le financement des TCA provenant des gouvernements fédéral et provincial de même que des automobilistes. De même, il est proposé d'imposer un moratoire à l'augmentation de la capacité routière de la Capitale nationale afin d'investir des fonds supplémentaires au développements des principaux TCA, soit le transport en commun, le vélo utilitaire et la marche.

En guise de conclusion, il importe de mentionner que la mise en place des mesures proposées doit s'accomplir à l'intérieur d'une vision globale cohérente. Les choix que prendront les décideurs aujourd'hui auront des impacts, positifs ou négatifs, pendant plusieurs années. Il s'agit donc de s'assurer de prendre les meilleures décisions pour le bien des générations à venir.



COMITÉ RÉGIONAL DES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN
TABLE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT

Comité régional des usagers du transport en commun

1085, Avenue De Salaberry, suite 315

Québec (Québec) G1R 2V7

Tel. : 418-648-1242

Fax : 418-524-4112

Courriel : info@crutec.org

Site Internet : www.crutec.org