

Pour un système de transport en commun durable

Mémoire
préparé par Jean-Baptiste Lacombe
pour Autobus Un Jour

Mai 2010

Introduction

Depuis quelques années, une prise de conscience s'est produite au sujet du transport. Ses impacts négatifs sur l'environnement et la santé publique, ainsi qu'une préoccupation importante sur la pérennité des combustibles fossiles ont amené sur la scène publique l'enjeu de la mobilité au 21^{ème} siècle. En effet, les constats se multiplient sur les problèmes engendrés par les modes de transports actuels. Dans un contexte de changement climatique, le secteur des transports routiers est responsable à lui seul de 32 % des gaz à effet de serre du Québec en 2003 (MDDEP, 2006). De plus, ce type de transport au Québec cause 557 décès directs en 2008 (MTQ, 2008) et a participé indirectement aux 1 974 décès prématurés causés par la pollution atmosphérique en 2002 (INSPQ, 2007 : p. 1)¹. L'augmentation de la congestion, la sédentarité associée à l'usage exclusif de l'automobile, l'usure rapide des infrastructures routières causée par les véhicules lourds, les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite et l'exclusion sociale due au manque de moyens de transport sont tous des problèmes auxquels la société québécoise est confrontée. Il est grand temps de passer à l'action et de mettre en place une multitude de possibilités de transports pour les citoyens, et ce, par une politique concrète et cohérente d'urbanisme durable.

Un transport en commun en région

Partout dans le monde, les pôles urbains répondent aux nouveaux problèmes de mobilité par une variété de solutions. Certaines villes privilégient de plus en plus le transport actif par l'amélioration du réseau de voies cyclables ou par l'implantation d'un système de vélos en libre partage. L'urbanisme est aussi au centre de ce nouvel enjeu: tramways, goulots d'étranglement pour les voitures, centres-villes fermés à la circulation et bien d'autres stratégies contribuent à la diminution des déplacements en voiture, à la réduction de la vitesse de circulation et à l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs. Ces modes de transport alternatif à la voiture permettent ainsi une réduction des impacts négatifs causés par celle-ci: moins de pollution, moins de risques pour la santé publique et diminution de l'usure des infrastructures routières. Cependant, ces modes de transport touchent principalement les pôles urbains alors que, dans une grande majorité de cas, les villes excentrées ayant une population plus faible n'ont pas accès à une variété de modes de transport pouvant remplacer le déplacement en automobile.

Dans les villes de moins de 150 000 personnes, on constate un pourcentage plus faible d'utilisation des réseaux de transport en commun en comparaison aux grands pôles urbains (voir tableau 1.1). En

¹ Selon le rapport de l'INSPCQ, la majorité des décès prématurés dus à la pollution atmosphérique sont attribuables aux épisodes de smog dans les agglomérations urbaines. Dans une autre étude du Ministère des Transports du Québec, on signale que le transport routier est la principale cause des épisodes de smog dans les agglomérations urbaines.

effet, les populations des villes en régions périphériques utilisent davantage la voiture pour se rendre au travail et parcourent une plus grande distance pour s'y rendre (Statistique Canada, 2006). On peut expliquer ce phénomène par une population plus petite est une densité plus faible. Par exemple, à Rimouski, ville de 42 240 habitants, 85,2 % des déplacements du domicile au lieu de travail se font en voiture, c'est de 5 à 10 % de plus que dans les grands centres urbains. Le transport en commun, quant à lui, représente 0.89 % des déplacements domicile/lieu de travail, c'est 10 à 20 % moins que pour les grandes agglomérations (statistique canada, 2006). Toutes ces caractéristiques particulières nous amènent à considérer une question importante dans le débat sur les transports. Comment implanter des modes de transports viables et accessibles dans une ville comme Rimouski?

Qu'est-ce que le transport durable?

En 1996, lors de la conférence internationale « Vers des transports durables », qui s'est tenue à Vancouver, neuf grands fondements concernant ce type de transport ont été énoncés: *l'accès, l'équité, la responsabilité individuelle et la responsabilité collective, la responsabilité individuelle, l'éducation et la participation publique, la prévention de la pollution, l'utilisation de l'espace et des ressources, la comptabilisation des coûts complets et le bien-être économique* (Smereka, 2007).

Quand il est question de développement durable, le bien-être des individus est l'une des trois grandes priorités. Par rapport au transport dit durable, le défi peut s'avérer important. La mobilité individuelle est devenue primordiale. Elle est même considérée comme une nouvelle norme sociale. (Orfeuill, 2004). « L'aptitude à la mobilité, la capacité de se rendre dans divers types d'espace, parfois éloignés de son domicile ou de sa commune, sont, aujourd'hui plus qu'hier, des conditions indispensables pour la construction de trajectoires de vie satisfaisante et de liens sociaux diversifiés. » (Orfeuill, 2004 : 23).

Au-delà de cet aspect, le transport prend une certaine importance dans ce que nous pouvons considérer comme la mobilité de base des individus. Celle-ci peut également prendre le nom de mobilité d'accès, car elle réfère à la capacité des gens à accéder aux biens, services et activités qu'offre la société (Lucas, 2004). Par contre, cette mobilité peut être entravée par cinq facteurs que Jean-Pierre Orfeuill a identifiés comme étant la *capacité physique et handicap*², les *compétences*³,

² Exemple: personnes âgées

³ Exemple: devoir passer son permis de conduire. Se représenter son espace, savoir où sont les services que j'ai besoins.

les *contraintes familiales*⁴, *l'appartenance territoriale*⁵ et la *pauvreté*⁶ (Orfeuill, 2004). Les conséquences directes de cette non-mobilité sont l'incapacité à accéder aisément au marché de l'emploi, aux services de santé et de services sociaux, à la formation, aux loisirs et même à un cercle social (Bouchard et Raynault, 2002). L'isolement, la pauvreté économique et relationnelle tout comme la marginalisation sont tous des conséquences indirectes de ce qui a été énoncé ci-dessus. De ces éléments peut alors découler une exclusion sociale⁷ de l'individu qui éprouve des difficultés de mobilité (Orfeuill, 2004). Nous devons donc mettre en place des initiatives pour lutter contre cette exclusion sociale et ainsi « assurer le plein épanouissement personnel et social des citoyens » (Bouchard et Raynault, 2002 : 12).

Nous proposons donc que le système de transport en commun par autobus soit pensé en fonction de ces principes fondamentaux:

- *Favoriser l'accès du plus grand nombre au service autant en fonction de la géographie, du coût et de l'accès physique aux véhicules par les personnes à mobilité réduite.*
- *Favoriser l'équité en s'assurant que les personnes les plus démunies puissent accéder gratuitement ou à moindre coût au service.*
- *Favoriser la responsabilité individuelle et la responsabilité collective en assurant l'éducation et la participation publique dans le processus de création du système de transport en commun et dans la sensibilisation aux enjeux environnementaux lorsque celui-ci sera mis en place.*
- *La maximisation de l'utilisation de l'espace et des ressources du territoire en privilégiant un urbanisme durable axé sur la qualité de vie de la population.*

Taxibus Rimouski

Les transports à la demande (TAD) sont un bon exemple de ces initiatives. On définit le TAD comme un service répondant majoritairement à des demandes spécifiques en termes de transport. Il peut être public, comme les taxis, ou privé, lorsque réservé à des membres particuliers. Le terme « à la demande » peut convenir à trois situations; le « porte-à-porte », le « semi-polarisé » et les « lignes de bus virtuelles » (Pycha, 2000, 214). Ce système répond ainsi aux périodes d'achalandage dense et moins dense (par exemple : déplacements hors des heures de pointe). Également, le TAD est

⁴ Exemple: Pour mère monoparentale, la contrainte est reliée au temps.

⁵ Exemple : «Les territoires où l'usage de l'automobile est rendu indispensable par les faibles densités d'occupation, par les faibles intensités d'activités et par la faiblesse des services de transport autres que scolaires (Orfeuill, 2004 : 21)

⁶ Exemple: L'acquisition, l'entretien, les assurances et l'usage de la voiture coûtent en moyenne 5000 euros. (7 346 \$)

⁷ L'exclusion sociale peut être perçue comme : « (...)refer to people's inability to adequately participate in the society. (...) the problem is multi-faceted and goes wider than a problem of poverty per se, to embrace the ways in which people are effectively "loked out" of the social, economic and political mainstream. » (Lucas, 2004 : 6)

adapté aux territoires où plusieurs pôles d'attraction sont dispersés sur une superficie étendue. (Pycha, 2000) Le système de taxi-bus de Rimouski est un des premiers TAD à s'être implanté au Québec. Une étude sur les transports à la demande (TAD) démontre que cette alternative est « possible et souhaitable » dans les cas d'une démographie faible à moyenne et même comme alternative dans les grands centres (Pycha, 2000; 211). L'une des conclusions tirées de ces expériences de transport collectif est que « les personnes ont effectivement des possibilités nouvelles qui favorisent une meilleure participation sociale. » (Bouchard et Raynault, 2002 : 14).

Bien que le système Taxibus de Rimouski ait été une initiative novatrice dans les années 90. Nous croyons qu'il ne répond pas correctement aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population Rimouskoise. En effet, bien que la clientèle utilisant taxi-bus semble satisfaite du service, plusieurs citoyens trouvent taxibus « inadapté par rapport à leur demande de transport collectif » (Tecsult, 2010, p.48). La nécessité de réserver à l'avance et l'impossibilité de transporter des bagages constitue pour la population des irritants majeures limitant l'accès au service. De plus, les services de taxi-bus ne semble par répondre aux besoins de la majorité des étudiants. Une étude réalisée à l'UQAR montre que très peu d'étudiants utilisent le service taxibus et que la majorité d'entre trouvent que ce mode de transport collectif ne répond pas à leur besoin de mobilité (Johnson et al., 2010). Finalement, le coût par déplacement est plus élevé que l'autobus. Par exemple, le coût par déplacement des services d'autobus de Shawinigan et Drummondville sont respectivement 4,11\$ et 5,35\$ alors qu'il est de 7,01\$ par déplacement pour le taxi-bus de Rimouski. (Tecsult, 2009)

Nous proposons donc:

- Que taxibus soit un service complémentaire à un service d'autobus à heure fixe.
- Que les coffres des taxis soient accessibles pour transporter les bagages.
- L'adoption de tarifs spéciaux pour les étudiants, les personnes âgées et les jeunes familles.

Un mode de transport pour les étudiants

La population étudiante est susceptible d'utiliser le transport en commun. Une étude sur la mobilité des étudiants lyonnais démontre que ceux-ci utilisent deux fois plus ce mode que la population en général (Bloy, 1994). Toutefois, l'automobile prend la place de la marche à pied comme moyen de déplacement le plus populaire. D'ailleurs, 40 % des répondants possèdent une voiture, mais préfèrent la garder pour les loisirs. De plus, ce moyen de locomotion est davantage utilisé la fin de semaine. Les principales motivations liées au choix d'un mode de transport sont, en ordre, les

suivantes : aucun autre mode possible, la rapidité, la régularité et le faible coût (Bloy, 1994).

À Rimouski, 87% des étudiants du cégep de Rimouski utiliseraient le transport en commun par autobus s'il était implanté selon un sondage effectué en 2008 par l'AGCER. À l'UQAR, une forte partie de la population étudiante utilise le transport actif. La moitié des étudiants qui résident à moins de deux km de l'université utilisent les transports actifs à l'année. Cependant, 90% des étudiants résidant à plus de 5 km de l'université utilisent la voiture. Un système de transport par autobus accessible et abordable doit être mis en place pour répondre à ces besoins.

Voici quelques propositions envisageables pour Rimouski

- Un horaire permettant aux étudiants d'aller à leur cours en autobus.
- La gratuité du transport pour les étudiants.
 - Il est important de ne pas faire payer les étudiants indirectement par les frais de scolarité des institutions collégiales et universitaires de Rimouski.

Un transport en commun efficace : une décision politique

Le transport public ne peut être viable que dans des milieux favorisant son développement. Il est démontré qu'il existe une relation entre la concentration d'individu dans un milieu et le développement de systèmes de transport urbain. (Tecsult, 2010) En effet, plus la densité de la population est élevée, plus les transports non motorisés et publics sont présents. Afin d'assurer la pérennité d'un système de transport public, il est important que ce dernier soit compétitif par rapport aux modes de transport privé. En effet, on doit prendre en compte le coût pour la collectivité, les dépenses liées à sa maintenance, la vitesse de déplacement, la régularité et les lieux desservis (Henny, 2004). Toutefois, certains facteurs défavorables sont identifiés : le prix du carburant élevé, les places de stationnement et le manque de politiques volontaristes (Henny, 2004).

Une politique volontariste, c'est des décisions cohérentes pour favoriser le transport en commun et le transport actif qui est plus rentable, plus économe, plus écologique, moins dangereux et plus égalitaire. C'est assurer un service de transport en commun continu à moindre coût, voire gratuit, reliant les pôles d'attractions majeurs de la ville de Rimouski. C'est aménager la ville en pensant aux piétons et aux cyclistes en créant plus de passages piétonniers, plus de pistes cyclables reliées les unes aux autres et dégagées durant l'hiver. C'est financer ces infrastructures à l'aide de l'argent des parcomètres et des contraventions des stationnements. Une politique volontariste, c'est faire un choix, c'est préférer la construction d'un parc ou d'une rue piétonne plutôt que la construction d'un stationnement, car c'est un centre-ville dynamique et esthétique qui favorisera une ville vivante pour

les Rimouskois et leurs visiteurs.

Pour ce faire, il est essentiel d'établir des partenariats dans le processus de création du système de transport en commun à Rimouski. En effet, nous constatons que chaque projet nécessite plus d'un acteur. Il faut chaque fois réunir les transporteurs, les décideurs et les investisseurs. Au cœur du projet, nous retrouvons également un comité qui coordonne le tout (Bouchard et Raynault, 2002).

Suite à notre réflexion et nos recherches sur la mobilité, nous proposons ces objectifs.

1. Adopter des objectifs chiffrés de réduction de l'usage et de la possession de véhicules

Au cours des deux dernières décennies, près de 75 % de la hausse du revenu disponible des ménages n'a servi qu'à financer des dépenses accrues liées à l'automobile (hausse du taux de motorisation, véhicules plus gros, moteurs plus puissants). Permettre aux ménages de se départir d'un véhicule représenterait un gain financier en termes de revenu disponible beaucoup plus important que le fait d'en réduire seulement l'utilisation. Le projet de système de transport en commun doit avoir comme objectif la réduction de l'usage et de la possession de véhicules. L'appui à l'autopartage va clairement dans le sens de favoriser la réduction de la possession de véhicules. L'amélioration de taxibus afin de compléter l'infrastructure de transports est nécessaire.

2 Écotaxes servant à financer les investissements requis

La mise en œuvre du Plan de transport de Vancouver a été permise par le financement découlant d'une hausse de 12 cents de la taxe sur l'essence. Dans le contexte politique et économique actuel, anticiper une hausse de cette ampleur nous semble peu vraisemblable à Rimouski, du moins à court terme. La Ville n'aura tout simplement pas le choix d'utiliser les outils de financement sur laquelle elle a juridiction : la taxe sur le stationnement. Cette taxe a toutefois l'avantage d'offrir les moyens de gestion de la demande très sophistiquée, qui permettent de réduire certains impacts des véhicules, dont la congestion des places de stationnements, de manière très ciblée. Il reste à optimiser la configuration de ces instruments afin de maximiser leur acceptabilité sociale et de réduire leurs effets pervers potentiels, notamment sur certains commerces locaux. Les frais de stationnement pourraient être modulés afin d'offrir un rabais pour certaines technologies faiblement émettrices, particulièrement les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

3. Adopter des choix d'urbanisme cohérents avec un développement équitable et durable

Ces choix impliquent plusieurs enjeux, dont la protection des terres zonées vertes, le développement prioritaire de zone piétonne et de circuits de pistes cyclables près des grands axes de transports collectifs et le développement d'une politique obligeant le promoteur immobilier à intégrer 20 % de logements sociaux (dont des coopératives) dans leurs développements résidentiels.

4. Appliquer les limites de vitesse avec des photo-radars et les voies à contre-sens

L'instauration de photo-radar sur certaines voies rapides comme la 132, à l'instar de la France, serait le moyen le plus efficace pour faire respecter les limites de vitesses actuelles et réduire le nombre et la gravité des accidents. La mesure devrait être proposée au niveau local. Cette approche devrait être intégrée aux autres mesures d'apaisement de la circulation susceptibles d'être proposées aux résidents comme les goulots d'étranglement aux intersections, les places de stationnements alternant sur les côtés gauche et droit de la route, etc.

5. Encourager une culture de respect des passages piétonniers

Le système de transport en commun de Rimouski doit s'insérer dans une stratégie plus globale et avoir aussi comme objectif d'« assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections », ce que nous appuyons sans réserve. Nous proposons une surveillance rigoureuse et soutenue des passages piétonniers.

6. Offrir des « cool ride »

Toronto commence à offrir des « cool ride », avec des véhicules climatisés. Cette option a l'avantage d'accorder un attrait additionnel pour le transport collectif durant la période où ses taux d'utilisation sont les plus bas et pour les déplacements pour fins de loisirs. La mesure doit être considérée dans le contexte du réchauffement climatique et de la hausse, moyenne de l'ampleur des canicules appréhendées.

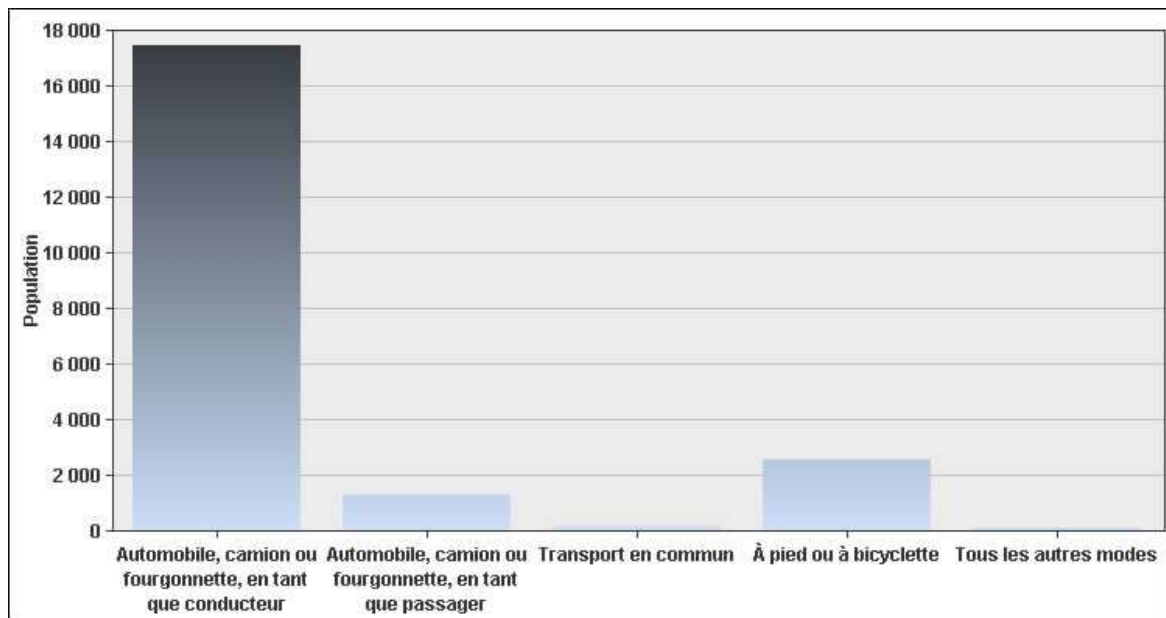
Annexe D

Tableau 1.1: Part modale du transport en commun dans certaines agglomérations canadiennes, 2001

Population		Part modale Déplacements domicile – travail			
Réseau	Province	Automobile	Transport en commun	À pied	Autres
Plus de 1 million d'habitants					
Toronto	Ont.	71,4 %	22,4 %	4,6 %	1,6 %
Vancouver	C.B.	79,2 %	11,5 %	6,5 %	2,8 %
Montréal	Qué.	70,4 %	21,7 %	5,9 %	2,0 %
Entre 150 000 et 1 million d'habitants					
Winnipeg	Man.	78,4 %	13,2 %	6,1 %	2,3 %
Québec	Qué.	81,2 %	9,8 %	7,0 %	2,0 %
Hamilton	Ont.	85,3 %	8,0 %	5,1 %	1,6 %
Moins de 150 000 habitants					
Sudbury	Ont.	87,0 %	4,9 %	6,6 %	1,5 %
Sherbrooke	Qué.	85,7 %	5,6 %	7,2 %	1,5 %
Saint-John	N.B.	87,0 %	4,3 %	6,9 %	1,8 %

Politique québécoise du transport collectif, gouvernement du Québec, ministère du Transport, 2006, p. 15

Tableau 1.2 Répartition de la population active de Rimouski par mode de transport du domicile au lieu de travail.



Statistique Canada. 2007. Rimouski, Québec (tableau). Profils des communautés de 2006, Recensement de 2006, produit n° 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007

Bibliographie

BLOY, Daniel, BUISSON, Marie-Andrée, 1994 «*La mobilité des étudiants lyonnais*». Revue de géographie de Lyon, Volume 69, No. 2 p. 161 – 166

BOUCHARD, Camil et Marie-France Raynault. 2002. «*Portrait d'initiative du milieu pour lutter contre la pauvreté*». Montréal: Observatoire montréalais des inégalités sociales et de la santé, 49 p.

BOUCHARD Maryse, SMARGIASSI Audrey, 2008 «*Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du air quality benefit assessment tool*» (AQBAT): Direction des risques biologiques, environnementaux et occupationnels, INSPQ (institut national de la sécurité publique), gouvernement du Québec, 53 p.

BOUDON Raymond, 2003 «*Raison – Bonnes raisons*», PUF, Paris, 184 p.

BOTTA-ZIMMERMANN, Monique, DUVERNEY-PRÊT Cécile, 2005. «*Mobilités et pratiques urbaines : étude de cas sur l'agglomération lyonnaise* », Environnement, villes et sociétés, 2005, 7p.

HENNI, Bente, 2000. «*The millenium cities database for sustainable transport : Identification des facteurs favorables au développement des transports publics*» Mémoire déposé au département Commercial Unité Marketing de l'Université Lumière Lyon 2. 75 p.

JOHNSON, Ludovic, Lacombe Jean-Baptiste et Fortier Christine, 2010. «*la mobilité étudiante à l'uqar: étude sur les rapports modaux des étudiants* » Recherche déposé au département de développement social de l'UQAR, 45p.

KAUFMANN Vincent, 1998. «*Sociologie de la mobilité urbaine: la question du report modal, école polytechnique de Lausanne* », thèse no. 1759, 292p.

KAUFMANN V. et al., 2001. «*Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté?* », La documentation française : Transports recherche innovation.- Programme PREDIT 1996-2000, 167p.

LEFEBVRE Jean-François, RAJAONSON Juste, POCH Valentina, 2007. «*Écofiscalité et transports durables: un mariage de raison* » GRAME, sur le site de la bibliothèque de l'assemblée nationale du Québec: www.bibliotheque.assnat.qc.ca/01/mono/2008/03/964396.pdf

LUCAS, Karen. 2004. «*Transport and social exclusion: A survey of the group of seven nation* ». FIA foundation, 44 p.

ORFEUIL, Jean-Pierre. 2004. *Transport, pauvreté, exclusions: Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La tour d'aigues: l'aube essai, 191 p.

PYCHA, Ann, 2000. «*Les transports à la demande, un nouveau mode de gestion de la mobilité urbaine*». Prédit présenté au Ministère de l'équipement, du logement et des transports. 219p.

Publications gouvernementales

Statistique Canada, 2006. «*Les ménages et l'environnement* ». No 11-526-X au catalogue 101p.

Statistique Canada, 2006. *Profils des communautés de 2006, Recensement de 2006, Rimouski, Québec* ». produit n° 92-591-XWF au catalogue. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007

OCDE, 2006. «*L'impact environnemental des transports : Comment le découpler de la croissance économique (synthèse)*». 13p.

Ministère du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs, 2006. «*Inventaire québécois des gaz à effet de serre en 2003 et évolution depuis 1990* », Québec sur <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm> . consulté le 25 septembre 2009

Ministère du Transport, 2006. «*Politique québécoise du transport collectif, gouvernement du Québec*, ». 59p.

Conférences scientifiques

KAUFMANN Vincent, (3-4 mai 2004) «*Mobilités quotidiennes et dynamiques urbaines : l'enjeu du suburbain, Plan Urbanisme*», Construction et Architecture, Paris.

SMEREKA, Myroslaw. 2007. «*L'exclusion sociale reliée au transport des personnes au cœur du développement durable*. » Présentation à la table ronde sur l'accessibilité du transport en commun et le droit à la mobilité. Centre Saint-Pierre de Montréal, 30 p.