

Mémoire

COMITÉ DES CITOYENS DU VIEUX-QUÉBEC

* * *

**PROPOSITIONS CONCERNANT L'AVENIR
DU TRANSPORT EN COMMUN
DANS L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC**

Benoît Bossé

Robert Robert

Réjean Savard

Québec

Février 2004

INTRODUCTION

Étant donné les objectifs qu'il poursuit depuis près d'une trentaine d'années, c'est avec beaucoup d'intérêt et d'espoir que le *Comité des citoyens du Vieux-Québec* tient à donner son avis sur l'avenir du transport en commun dans l'agglomération de Québec.

C'est aussi avec un certain scepticisme que nous nous prêtons encore une fois à cet exercice. Au cours des dernières années, chaque fois que la Ville a procédé à une consultation publique, le CCVQ est intervenu; nous ne pratiquons pas la politique de «la chaise vide». Ainsi, dans le passé et à plusieurs occasions, nous avons présenté nos propositions dans différents mémoires adressés à la Ville : contribution au Rapport Jean; réfection de l'autoroute Dufferin; participation à la révision du Plan de circulation; appui à la Ville lors de la présentation au gouvernement fédéral d'un projet de démonstration en transport urbain; etc. Malheureusement, et particulièrement en ce qui concerne le transport en commun, les résultats se font toujours attendre; de sorte qu'il y a lieu de s'interroger sur la volonté politique de l'administration à cet égard. On suppose, par exemple, depuis quinze ans sur la réalisation d'un circuit de navettes adaptées permettant d'éliminer les autocars touristiques à l'intérieur des murs. Nous espérons que cette fois sera la bonne...

Les objectifs que vise le CCVQ s'articulent tous autour d'une préoccupation principale, c'est-à-dire : le maintien et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et du patrimoine bâti dans le Vieux-Québec; et ce, dans la contexte d'un ensemble urbain vivant et habité. La problématique des déplacements dans l'agglomération, dont évidemment le transport en commun, rejoint évidemment cette préoccupation. On comprendra toutefois que nous accordons une importance particulière à toutes les mesures, programmes et politiques qui peuvent avoir une incidence plus ou moins directe sur la vie «intra muros».

Dans le texte qui suit, nous présentons d'abord un «principe directeur» qu'à notre avis la Ville devrait aussi adopter comme fondement de toutes ses démarches en ce qui concerne le transport en commun. Nous présentons ensuite notre point de vue et certaines propositions à l'égard des enjeux du transport en commun dans la grande région métropolitaine; répondant notamment aux trois questions que soulève la *Commission consultative* dans sa convocation. Finalement, nous formulons des propositions intéressantes plus particulièrement le Vieux-Québec.

Ceux qui sont familiers avec nos prestations et interventions antérieures reconnaîtront plusieurs de ces propositions que nous reformulons ici; un peu comme les requêtes d'une «litanie».

1. UN PRINCIPE DIRECTEUR COMME FONDEMENT DES DÉMARCHES À L'ÉGARD DU TRANSPORT EN COMMUN

Avec le temps et à force de se pencher sur cette question, il nous est apparu qu'il est très pertinent et utile d'adopter ce que nous désignons comme un «principe directeur» qui permet d'encadrer et d'enrichir la démarche. Et nous suggérons que le Ville fasse de même et qu'elle adopte elle aussi ce principe.

À première vue, ce principe apparaît comme une redondance ou comme une évidence. Ce n'est que lorsqu'on l'applique concrètement à la réalité que l'on peut en apprécier les conséquences et la pertinence.

Ce principe est le suivant : «Le transport en commun est un service essentiel»; tout comme l'éducation, la santé, les infrastructures routières, d'aqueduc et d'égout. D'ailleurs le gouvernement reconnaît plus ou moins directement ce principe, puisque les syndicats qui interviennent dans le transport en commun sont soumis aux règles de la Loi sur les services essentiels.

Des **corollaires** découlent de ce principe.

Un premier corollaire éclaire la dimension du financement de ce service qui doit être considéré comme essentiel. Dans notre société, les services essentiels sont à la charge de l'ensemble de la collectivité. Les coûts de ces services ne sont pas supportés uniquement par les usagers de ces services. Il devrait en aller de même pour le transport en commun. Les automobilistes ne peuvent prétendre que seuls les usagers du transport en commun devraient en supporter les coûts. L'allégement du volume de trafic sur les voies de circulation que suscite le transport en commun constitue un bénéfice marginal dont profitent aussi les autres modes de transport : voitures privées, camionnage, autobus de voyageurs, etc. On devrait donc dégager les conséquences qu'entraîne ce corollaire au moment où on considère les modalités de financement du service essentiel que constitue le transport en commun.

Un deuxième corollaire que l'on peut aussi dégager de ce principe directeur suppose que tous les modes de transport sont inter-reliés et complémentaires les uns des autres; un peu comme les maillons d'une chaîne. En fait, dans la gestion du transport en commun, on n'exploite que très peu cette complémentarité. L'enchaînement complémentaire des différents modes de transport saute aux yeux lorsqu'on étale les uns à la suite des autres les maillons de la chaîne; ce qui va comme suit : les trains; le métro (que l'on ne trouve pas à Québec); le tramway (éventuel...); les circuits Métrobus; les autobus urbains; les autobus de voyageurs (dont les autocars touristiques); le

transport scolaire; le transport adapté; les taxis en mode individuel ou en mode collectif (taxibus); et, même, les automobiles privées qui pratique le co-voiturage, y compris le partage de voitures comme le pratique une entreprise comme *Communauto*.

On pourrait et on devrait exploiter davantage la complémentarité des modes de transport en permettant, par exemple, une plus forte intégration de la tarification : une seule «passe» ou un tarif unique pour quelqu'un qui utiliserait une voiture de taxi en mode collectif pour le rabattement depuis un point éloigné jusqu'au bout du réseau de Métrobus ou du tramway. Idem pour un automobiliste qui amène sa voiture à un stationnement d'appoint en tête d'un réseau.

L'application de ce corollaire ouvre des perspectives intéressantes lorsqu'on pense aux déplacements des personnes à mobilité réduite; au transport scolaire dans les périphéries de l'agglomération en zones semi rurales; à la modulation des horaires en fonction des heures de pointes ou en dehors des heures de pointe; etc.

Si le fait de considérer effectivement le transport en commun comme un service essentiel a des incidences sur les modes de financement et sur la gestion en complémentarité des différents modes de transport, ce principe éclaire aussi l'articulation entre le transport public et le transport privé. À cet égard, lors d'une conférence portant sur la planification des transports et son intégration à l'aménagement régional, M. Ian Thomson Newman, économiste à l'emploi de la United Nation Economic Commission for Latin America and the Carribean, affirmait que : «Toutes les mesures incitatives en faveur du transport en commun sont inefficaces si on ne les complète pas par une série de contraintes que l'on applique en même temps et de façons égales aux utilisateurs de véhicules automobiles (voitures particulières, camions, etc.).» Nous partageons cet avis en constatant que, quelles que soient les mesures prises en faveur du transport en commun, l'achalandage continue de baisser.

Nous recommandons donc que la *Commission consultative* considère un train de mesures visant à contraindre les usagers de véhicules privés, du moins dans certains secteurs de l'agglomération, notamment dans le Vieux-Québec et autres «centres-villes». On pense ici à des mesures comme :

- le respect des voies réservées aux autobus et taxis – un meilleur contrôle et des pénalités augmentées et progressives selon le nombre d'infractions;
- pénalités ou taxes perçues par contrôle optique pour les véhicules à passager unique pénétrant dans certains périmètres;

- taxe sur le prix du stationnement dans certains périmètres;
- l'accès à certaines rues limité aux résidants; etc.

Pour le CCVQ, les mesures qui seraient les plus efficaces seraient celles qui toucheraient l'usager de l'automobile non dans sa capacité de payer mais dans sa capacité à se déplacer sur le réseau routier. Un autre point mériterait aussi d'être développé en regard du caractère de service essentiel que l'on confère au transport en commun. On vise certes à augmenter l'achalandage pour le transport en commun. Mais des mesures pourraient et devraient être prises pour éviter la désaffection de nombreux usagers qui optent pour la voiture privée devant les désagréments que présente trop souvent le transport en commun. On pense ici à l'amélioration de la qualité du service. Entre autres mesures, on devrait s'appliquer à développer le «civisme» autant chez les opérateurs que chez les usagers. Dans le domaine de la santé, par exemple, tous appliquent spontanément des règles de civisme et de courtoisie, ne serait-ce que dans les salles d'attente des hôpitaux. Il devrait en aller de même lorsque l'on utilise le service tout aussi essentiel que constitue le transport en commun. Il y a place à notre avis pour un programme permanent d'éducation au civisme afin, par exemple :

- de développer le civisme et la courtoisie chez les chauffeurs d'autobus, de taxis et autres opérateurs du système – façons de conduire les véhicules, manières de s'adresser aux gens, etc.;
- idem pour les usagers – entrée par la porte avant et sortie par la porte arrière, pas de conversations à tue-tête ou de système de son poussé à fond, pas de bousculades des passagers par le déplacement inconsidéré d'un sac à dos chargé à bloc, etc.

2. PROPOSITIONS CONCERNANT L'ENSEMBLE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Nous nous attardons dans cette partie à répondre aux trois questions que propose la *Commission consultative* dans les documents qu'elle soumet à la consultation.

2.1 Est-il souhaitable de développer davantage le transport en commun?

Nous appuyons l'orientation générale retenue par la Ville qui vise à «augmenter à la fois l'achalandage et le pourcentage des déplacements par transport collectif». L'importance du transport en commun n'est plus à démontrer pour ce qui est du développement économique, de l'environnement et de la qualité de vie.

Nous appuyons aussi les trois stratégies retenues, à savoir : (i) mettre en place un réseau structurant en créant deux nouveaux axes Métrobus; (ii) dispenser des services modernes et de qualité par des véhicules plus récents, des lieux d'attente plus confortables et une utilisation accrue de la technologie pour les modes de paiement, la gestion de la circulation et l'accès à l'information; (iii) améliorer la desserte dans les quartiers périphériques (augmentation de la fréquence, nouveaux liens entre les quartiers, etc.), tout en offrant une desserte des principaux pôles d'activités par des liens rapides sur les principales autoroutes.

Plusieurs des suggestions que nous avons développées dans la première partie de ce mémoire en regard du principe directeur que nous proposons et des corollaires qui découlent de ce principe s'appliquent ici. À ces suggestions, il nous apparaît pertinent d'ajouter aussi les propositions suivantes :

- Nous sommes d'accord avec la mise en place de deux nouveaux axes de Métrobus, c'est-à-dire les axes est-ouest et nord-sud. Mais nous suggérons de plus de prolonger davantage le Métrobus vers l'Est sur l'actuel parcours 7 qui dessert de nombreuses écoles et hôpitaux. Cette mesure éviterait par exemple que quatre cent autobus s'arrêtent, entre 07h30 et 08h30 en un point unique sur le campus de l'Université Laval, devant le Pavillon Desjardins.
- On devrait revoir l'articulation de l'ensemble du réseau et améliorer la situation actuelle en tenant compte des suggestions suivantes :
 - La desserte des points d'arrivée des voyageurs – la gare d'autobus de Sainte-Foy est desservie, pourquoi pas la gare de Via Rail à Sainte-Foy, de même que la Gare du Palais devant laquelle Métrobus devrait passer et non pas à cinq cent mètres;
 - La desserte du campus de l'Université Laval – un étudiant en médecine dentaire n'a pas intérêt à accéder au campus par Métrobus; il n'y a pas de lien entre les résidences étudiantes situées derrière Saint-Jean Bosco et le campus; etc.
 - Le réaménagement du terminus de la Place d'Youville. La Ville envisage des travaux dans ce secteur : prolongement de la «coulée verte», depuis la Colline parlementaire; réaligement de l'entrée du stationnement public de la Place d'Youville vers l'autoroute Dufferin; etc. Dans ce contexte, on peut se questionner sur la pertinence de maintenir le terminus d'autobus à la Place d'Youville et s'il n'y aurait pas lieu de le relocaliser; si tous les circuits

d'autobus qui y accèdent doivent continuer de le faire -- il est aberrant, par exemple, que les circuits d'autobus 3, 7 et 11 tournent autour de cette place avant d'y accéder.

Dans ce contexte où nous formulons des propositions concernant l'ensemble de la grande région métropolitaine, nous désirons soumettre à la Ville une proposition que nous considérons comme majeure. Cette proposition a des incidences sur à peu près toutes les facettes du dossier transport en commun : le financement du transport en commun/service essentiel par le ou les gouvernements; l'efficacité du système; la logique de l'étalement des infrastructures sur le territoire; etc.

Nous prétendons que la Ville devrait faire la preuve à tous les intéressés (gouvernements, payeurs de taxes, etc.) que les investissements dans le transport en commun sont utiles, rentables et nécessaires. À cette fin, la Ville devrait modifier dans les plus brefs délais le schéma d'aménagement de l'ensemble de l'agglomération et surtout le zonage des activités sur le territoire. On devrait viser par cette démarche à augmenter la densité d'utilisation du sol le long des grands axes de communication, en concentrant par exemple les grands employeurs le long de ces axes, en étalant le développement des nouveaux secteurs de développement résidentiel de façon cohérente par rapport à la capacité du réseau de transport en commun et les infrastructures urbaines déjà en place, etc.

2.2 Le tramway est-il une solution d'avenir ?

Étant donné les caractéristiques de l'occupation du sol dans l'agglomération de Québec, on peut convenir du fait que l'implantation d'un service de tramways pourrait constituer une solution idéale. En effet, à comparer à d'autres villes, l'agglomération de Québec est relativement peu dense, tout en étant dotée d'infrastructures routières et ferroviaires bien étalées et que pourraient emprunter des circuits de tramways. À cet égard, la comparaison que l'on trouve dans la documentation avec certaines villes françaises est éloquent. C'est pourquoi, advenant le fait que l'on puisse un jour en venir à réaliser un service de tramways, il serait primordial d'utiliser autant que possible les voies de chemin de fer actuellement en place : vers Beauport notamment ainsi que le tunnel qui va de Saint-Malo jusqu'au boulevard Champlain et même à la Gare de Sainte-Foy.

Le principal aléa qui conditionne la réalisation éventuelle d'un tel projet tient à la participation financière des gouvernements supérieurs. Nous ne pouvons que répéter ici les arguments qui découlent du principe directeur que nous avons présenté plus haut. Le transport en commun constitue un

service essentiel dont le financement doit être assuré par l'ensemble de la collectivité; et les gouvernements peuvent au mieux conjuguer cette contribution.

Nous rappelons aussi que la Ville pourrait grandement appuyer son argumentation auprès des gouvernements en faisant la démonstration de la pertinence d'un tel projet par la modification de son schéma d'aménagement et la cohérence d'un plan de zonage révisé.

Pour ce qui est d'une liaison avec la rive sud, nous serions réticents à accepter une desserte complète de la rive-sud par un réseau étendu utilisant des trams. Tout au plus, nous serions d'accord avec l'idée d'emprunter une voie sur le Pont de Québec jusqu'à une gare intermodale de rabattement située quelque part sur la rive-sud, mais sans extension du réseau dans le tissu urbain de la rive sud et surtout pas jusqu'à la périphérie de l'agglomération. Notre préoccupation est d'éviter l'étalement urbain. On prétend toujours qu'il est important de permettre l'accès à la ville centrale pour les travailleurs de la périphérie. Mais c'est malheureusement le contraire qui se produit. On suscite plutôt l'exode des résidents du centre vers la périphérie. Il suffit de penser aux bouchons de circulation, aux heures de pointe sur les dix-sept ponts de l'île de Montréal !

2.3 Qui doit assumer les coûts du transport en commun ?

En vertu du principe directeur que nous avons énoncé plus haut, à l'effet que le transport en commun constitue un «service essentiel», il va de soi que nous recommandons que le financement de ce service incombe à toute la collectivité : donc financement par les gouvernements supérieurs complété par des contributions autant de la part des usagers que des utilisateurs de véhicules particuliers.

Dans cette perspective, nous ne pouvons que supporter les recommandations mises de l'avant par le rapport de M. Bernard Angers déposé au ministre des Transports en janvier 2003. Toutes et chacune de ces recommandations nous semblent pertinentes, puisqu'elles couvrent tous les aspects de la problématique du financement : aide gouvernementale; mesures fiscales touchants les usagers et les employeurs ainsi que les contributions des automobilistes.

En fait, nous répondons oui à toutes les questions que soulève la *Commission consultative* dans son document de consultation. La solution aux problèmes du financement repose sur une combinaison de diverses mesures : une plus grande implication des gouvernements supérieurs;

augmentation des tarifs aux usagers; injection d'une partie de la taxe de vente; une taxe sur l'essence; l'augmentation des droits d'immatriculation; et une taxe sur les espaces de stationnement commerciaux.

Les gouvernements ne peuvent laisser aux villes seules les fardeaux des frais d'exploitation des réseaux pour s'en tenir aux infrastructures. Ils pourraient aussi se donner des moyens de récompenser les citoyens de secteurs plus denses et utilisateurs réguliers de transport en commun, à même le rapport d'impôt. Les commerces devraient cependant payer pour l'achalandage fourni par le transport en commun (bouche de métro ou métrobus à la porte).

3. PROPOSITIONS CONCERNANT PLUS PARTICULIÈREMENT LE VIEUX-QUÉBEC

À notre point de vue, dans le Vieux-Québec, la priorité devrait appartenir à la préservation et à la mise en valeur des lieux. Il importe d'abord de veiller au caractère particulier du site et à la qualité du milieu de vie. L'accès au quartier ne peut prévaloir sur le patrimoine du quartier lui-même. Transport, circulation et stationnement doivent être assujettis à la qualité de vie des résidents et travailleurs du quartier et non l'inverse; le Vieux-Québec perdrait tout intérêt sans les gens qui y vivent. En conséquence, il faut donc privilégier le déplacement des piétons et des voitures personnelles des résidents et des gens qui travaillent dans le quartier. Il faut cesser de privilégier l'accès au Vieux-Québec en automobile individuelle et en autobus de tourisme. Il faut miser plutôt sur des services adaptés de transport en commun, en orientant en ce sens l'attribution des ressources et les moyens d'incitation et en imposant des contraintes particulières à la circulation inutile ou de transit. On favorise actuellement l'automobile puis, secondairement, la clientèle résiduelle et captive des personnes qui ne disposent pas d'une voiture. Il faut inverser cette façon de voir et préconiser activement le transport en commun, même pour les personnes qui disposent d'une voiture et qui peuvent être amenées à ne pas l'utiliser pour venir dans le Vieux-Québec.

Pour ce qui est du transport en commun dans le Vieux-Québec et son environnement immédiat, nous retenons, faut-il encore le rappeler !, deux dossiers comme prioritaires : le problème des autocars touristiques et, une mesure en quelque sorte complémentaire, la mise en place d'un service de transport utilisant des véhicules non polluants et de petit gabarit (navettes) desservant le centre ville et sa périphérie immédiate. Dans ce contexte, nous croyons utile d'ajouter une troisième proposition, que nous avons déjà soumise à la Ville et qui pourrait remplacer ou compléter un système de navettes centre-ville. L'idée est d'utiliser des voitures de taxi en mode collectif, que nous désignons comme taxibus.

3.1 Les autocars touristiques

Il s'agit d'un dossier sur lequel la Ville se penche depuis de nombreuses années. Dans son magazine *MursMurs* (mai 2003), le CCVQ, sous la plume de Christine Gosselin, rappelait la saga des autobus touristiques « Un Vieux-Québec pour les piétons et sans autobus, y croyez-vous toujours ??? » :

«Depuis 1990, le CCVQ demande à la ville de « mettre ses culottes » et de ne plus céder au chantage de certaines entreprises touristiques, d'être cohérente avec son discours de ville possédant un site du patrimoine mondial en son sein. Suite à de nombreuses rencontres, une approche autorégulée, tentée en 1997, se solda par un échec, malgré l'accord de tous les élus. En 1999, une autre démarche vise cette fois un plan d'action....quatre ans plus tard, au printemps 2003, on en est à peu près à la même place : pas de réduction de l'achalandage des autobus touristiques, même si cette promesse devait être tenue en 1999; aucune réglementation sur la planche à dessin, même si l'application de celle-ci était prévue en 2001; aucun circuit de desserte au centre-ville pour les touristes, les visiteurs et les travailleurs, même s'il devait être mis en place à l'été 2001. »

L'objectif poursuivi est de réduire l'accès aux autocars touristiques dans le quartier en contrôlant les voies qu'ils empruntent, leurs points de stationnement ainsi que les lieux de transbordement des passagers. La gêne causée par la circulation, les manœuvres et le stationnement des autocars touristiques est considérable : bruit, pollution de l'air, nuisance visuelle, encombrement des lieux les plus sollicités et entraves à la circulation générale occasionnées par le stationnement en double ligne ou l'occupation d'emplacements interdits.

La capacité d'accueil du Vieux-Québec (1 km carré) est largement dépassée. Le ratio habitants/visiteurs à Venise est de 1/94 et celui de Québec de 1/760. Dans des villes comme Boston, Niagara Falls, Atlantic City, Philadelphie, New-York, Paris (Montmartre), Bordeaux et Vienne, où des pressions aussi grandes ou moins grandes qu'à Québec existent, les administrations et la classe politique ont compris l'importance de réglementer les déplacements des autocars touristiques de façon rigoureuse, voire de les interdire complètement dans les secteurs anciens. La qualité de vie et de visite de ces milieux en a été augmentée. On n'y a pas constaté de baisse de la fréquentation touristique.

Nous reprenons ici une série de recommandations que nous avons déjà soumise à la Ville dans un *Mémoire* d'octobre 2002 portant sur la « révision du plan de circulation ».

1. En vertu des pouvoirs acquis par modification de sa charte, la Ville devrait adopter une réglementation établissant des règles s'appliquant aux autocars touristiques, notamment pour ce qui est des aspects suivants : les trajets, l'arrêt et le stationnement, y compris la tarification pour le stationnement de courte et de longue durées.
2. On devrait aménager des stationnements périphériques à la Gare Intermodale et à la Gare Maritime Champlain pour les autocars touristiques et prévoir une desserte par le futur service de transport en commun par navettes qui est prévu pour le centre-ville ou tout autre mode de transport qui serait adopté pour le projet d'aménagement du littoral.
3. On pourrait ajouter aux circuits ordinaires de transport en commun un circuit desservant les principaux hôtels de la périphérie du Vieux-Québec et même ceux situés dans les banlieues plus éloignées où quelques quatre mille chambres sont disponibles et offrir aux touristes et visiteurs le service d'une navette gratuite pour les utilisateurs et payée par les hôteliers entre ces hôtels et le Vieux-Québec, plutôt qu'ils ne se rendent au centre-ville avec leur automobile.
4. On pourrait développer pour les touristes et les visiteurs un système particulier de passes valides sur l'ensemble du réseau de transport en commun et pour une durée déterminée d'un, deux ou trois jours, de façon à les inciter à utiliser le transport en commun lors de leurs séjours dans nos murs. On pourrait tout aussi bien concevoir un programme d'information à l'intention des touristes et visiteurs afin qu'ils sachent où se procurer les passes ordinaires donnant accès aux services du transport en commun. (À noter que le CRUTEC suggère la gratuité.)
5. Lors des grandes manifestations, notamment lors du Festival d'été et lors du Carnaval d'hiver, il y aurait lieu d'instaurer un service de transport en commun entre les stationnements des centres commerciaux périphériques et le centre-ville.
6. Au lieu de permettre le stationnement des autocars touristiques sur la rue Dalhousie, on devrait prévoir l'aménagement d'un stationnement pour autocars au pied des silos à grains en utilisant le pont de l'écluse du Bassin-Louise et/ou privilégier le stationnement des autocars le

long de la rue Abraham Martin sur le côté nord du Bassin Louise, avec accès par la rue qui passe entre le bureau de poste et la gare.

7. On devrait aussi tenir compte de la circulation des autocars et des camions de livraison qui desservent les bateaux de croisière « en destination » au Terminal de la Pointe-à-Carcy.

3.2 Navette centre-ville

Tout en envisageant de contrôler la circulation des autocars touristiques dans le Vieux-Québec, on envisage comme complément à cette mesure, la création d'un service de navettes, c'est-à-dire l'utilisation dans le Vieux-Québec et sa périphérie immédiate de véhicules de petits gabarits qui desserviront les touristes et les résidents sur divers circuits en boucles.

Le Comité des Citoyens du Vieux-Québec a résolument appuyé le dossier « **Gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec. Programme de démonstration en transport urbain. Etape 2- Proposition détaillée- Mai 2003** » et croit en sa viabilité.

La Ville de Québec y propose pour le Vieux-Québec un projet intégrant un ensemble de mesures s'articulant autour d'un volet de transport en commun, des mesures favorables aux piétons et aux cyclistes ainsi que de réglementations visant à réduire la circulation des autocars touristiques et des camions. De fréquences élevées, d'accès faciles et entièrement gratuits, des parcours de minibus urbains écologiques assureront une liaison directe entre la Haute-Ville et la Basse-Ville, entre les pôles intermodaux et les pôles de stationnement en périphérie du secteur, tout en desservant les bassins d'emploi du centre-ville ainsi que les attraits touristiques de l'arrondissement historique. Dans le but d'optimiser les transferts modaux, le projet intègre également une politique tarifaire incitative, l'installation de systèmes d'information dynamiques sur les stationnements et l'amélioration de la liaison inter-rives Québec-Lévis.

Pour susciter des synergies, le projet déploie en parallèle au volet de transport en commun plusieurs autres mesures comme l'extension des zones d'ambiance piétonne et cycliste, la création d'un nouveau pôle intermodal, le contrôle de la circulation des camions, la mise en place d'un service de covoiturage et la mise en œuvre d'un plan de circulation visant à réduire la circulation de transit.

Le financement des deux tiers du projet de gestion intégrée était prévu dans le Contrat de ville signé entre le gouvernement du Québec et la Ville de Québec en avril 2003.

Le projet se nourrissait de quinze ans d'études, de consultations et de travaux :

- ♦ **1993-2013, inscription des mesures dans une stratégie planifiée** (pp34-35) ♦ **1993** – Plan directeur du Vieux-Québec/Basse-Ville/Cap-Blanc

Le plan visait principalement à créer un environnement propice à l'habitation et aux déplacements piétonniers.

- ♦ **1995** – Plan directeur de signalisation touristique

Le plan prévoyait l'installation d'une signalisation dynamique du taux d'occupation en temps réel des parcs de stationnement automobile situés en périphérie du Vieux-Québec, une signalisation pour les piétons et la mise en place de bornes d'information sectorielles.

- ♦ **1999** – Groupe de travail sur les autocars touristiques

Le groupe de travail a été constitué afin de définir une stratégie intégrée visant la réduction de la circulation des autocars touristiques dans le Vieux-Québec. Le groupe a proposé un projet de création de parcours de transport en commun dans le Vieux-Québec, l'aménagement d'une gare pour autobus à proximité du secteur et prévoyait une réglementation de la circulation des autocars touristiques en fonction des motifs du déplacement

- ♦ **1999** – Plan de transport du Vieux-Québec

Ce volet élaboré par la Ville de Québec prévoit la mise en place d'un parcours pour réduire le nombre d'autobus touristiques et urbains et assurer une meilleure intégration des différents modes de transport au centre-ville.

- ♦ **2000** – Plan de transport de la région de Québec

Le ministère des Transports du Québec identifie des mesures pour contrer la hausse de la consommation énergétique due à l'augmentation des déplacements automobiles et des camions.

- ♦ **2000** – Étude du lien inter-rives et d'un réseau de transport collectif régional

L'étude du ministère des Transports du Québec avait identifié une série de mesures favorables au développement du lien inter-rives : synchronisation de la traverse Québec- Lévis avec les réseaux

d'autobus, aménagement d'un stationnement incitatif à la gare fluviale de Lévis, mise en place d'un parcours de desserte du centre-ville et intégration tarifaire entre tous les services de transport, incluant le funiculaire.

En ce qui touche le Vieux-Québec, voici la présentation qui était faite « **des parcours novateurs de minibus écologiques** » (pp. 10-11)

« Actuellement, le secteur du Vieux-Québec/Haute-Ville génère près de 10 000 déplacements en transport en commun par jour, soit une circulation de 232 autobus par jour dont 94 aux périodes de pointe. Dans ce secteur, 57% des usagers descendent au point de correspondance de la place d'Youville en journée et 80% après 18h.

Le projet propose de revoir la desserte du transport en commun et de réduire la nombre des autobus de grand gabarit par la création de deux boucles de transport urbain en minibus écologiques : une grande boucle annuelle pour la desserte du Vieux-Québec/Haute-Ville et la liaison Haute-Ville/Basse-Ville, et en période estivale une petite boucle de desserte du centre du Vieux-Québec / Haute-Ville depuis le Centre d'accueil touristique. Ces deux parcours sont caractérisés par un service rapide, à fréquence élevée, et sur une période de service étendue. Le projet vise à :

1. réduire le nombre de gros autobus urbains : - de 76% en période estivale, de 60% le reste de l'année;
2. proposer une alternative attrayante à l'utilisation de l'automobile individuelle. »

Lors de la soirée d'information du 13 janvier, le CCVQ s'est étonné que ce circuit ne figure pas dans la proposition **de réseau structurant** et s'inquiète du devenir de ce projet écologique.

3.3 Taxibus

Le rapport Angers suggère au gouvernement d'adopter des mesures juridiques et administratives particulières pour assurer le maintien de la participation du secteur privé dans la délivrance des services de transport en commun dans la région de la capitale nationale. C'est là, comme nous le suggérons plus haut, reconnaître en quelque sorte la complémentarité des différents modes de transport.

Dans ce contexte, il nous semble pertinent de « ressusciter » une proposition que nous avons soumise à la Ville en janvier 2002. Nous suggérons alors de faire appel aux entreprises de taxis de l'agglomération

et de mettre en place un service de taxis opérant en mode collectif (taxibus) dans le Vieux-Québec. La réponse qu'a reçue notre intervention nous est toujours restée sur le cœur. Sans autre considération ou analyse, on nous a laissé entendre qu'une telle initiative était impossible parce que les syndicats de chauffeurs d'autobus s'y objecteraient...! Et, pourtant, il nous semblait et il nous semble toujours qu'un tel projet serait réaliste et, surtout, peu coûteux; sans compter qu'on pourrait toujours y mettre fin, sans frais.

Grosso modo, nous faisons l'hypothèse que l'on pourrait, sur la base d'un permis temporaire, procéder à une expérience pilote en utilisant des voitures de taxi au lieu de navettes ou autres types de minibus. Ce genre de service existe ailleurs sous le nom de JITNEY.

Il s'agirait d'une expérience pilote s'échelonnant sur une période d'une ou deux années et qui devrait permettre de préciser et vérifier les différents paramètres d'un service qui pourrait par la suite devenir permanent : circuits à desservir, nombre de véhicules nécessaires selon différents horaires, tarification, etc.

Pendant la durée de l'expérience pilote, ce service de taxibus n'impliquerait pas nécessairement l'abandon des circuits réguliers d'autobus. À terme, on pourrait réaliser qu'un service de taxibus est complémentaire aux services réguliers d'autobus sur certains parcours ou qu'il pourrait les remplacer. Une diminution de l'achalandage pour les services publics de transport en commun dans le secteur pourrait même être considéré comme un avantage. Il en irait de même si on arrivait à démontrer l'inutilité d'implanter un réseau de navettes de transport en commun dans le Vieux-Québec. Même si le fonctionnement d'un service de taxibus ne devait être que temporaire, on pourrait considérer comme un atout l'effet pédagogique d'un tel service sur les utilisateurs en vue de l'implantation éventuelle d'un service de transport public par des navettes.

Quant au fonctionnement du système, notre hypothèse de base consiste à envisager, d'abord et avant tout, les moyens les plus simples et, par conséquent, les moins dispendieux qui soient. Voici des exemples portant sur différents paramètres :

♦ **Types de véhicules et nombre requis**

Pour ce qui est du type de véhicules, on devra sans doute expérimenter à cet égard. On ne saurait dire à l'avance si des voitures ordinaires seront plus efficaces que des mini-vans. Pour le choix d'un type de véhicules (adaptés à la topographie du lieu, non polluants, etc.), on pourrait

procéder à une « expérimentation technologique » et bénéficier à cette fin d'aides financières provenant d'organismes comme *l'Agence d'efficacité énergétique, Environnement Canada, etc.* On pourrait aussi encourager financièrement les opérateurs de voitures de taxi fonctionnant par exemple au gaz propane ou à l'électricité.

Quant au nombre de véhicules requis, au lieu de déterminer à l'avance des nombres de véhicules requis à différent moment de la journée ou selon les jours (semaine et fin de semaine), on pourrait essayer d'abord une formule d'ajustement spontané à la demande. En période creuse, une seule voiture de taxi pourrait parcourir un circuit et avertir la centrale s'il y a affluence afin que l'on ajoute des voitures sur le circuit. En temps normal, tous les chauffeurs parcourant un circuit pourrait faire de même, à moins que l'on juge préférable de confier cette fonction à un seul ou à quelques-uns des chauffeurs affectés aux différents circuits.

♦ **Identification des voitures et points d'embarquement des passagers**

L'hypothèse la plus simple et la moins coûteuse pour l'identification des voitures serait d'utiliser des drapeaux ou fanions portant un logo identifiant les voitures qui opèrent sur les circuits de taxibus. Le fait que les voitures de taxi utilisent l'éclairage de leur dôme pourrait probablement être suffisant. Autrement dit, un chauffeur qui vient desservir un circuit déploie un drapeau fixé sur le pare-chocs avant ou sur le toit de sa voiture ou il « allume » son dôme. On pourrait utiliser tout aussi bien des plaques d'identification flexibles et autocollantes sur les portières.

Par le moyen de drapeaux ou d'oriflammes portant le logo de taxibus, on pourrait identifier des arrêts le long des circuits. Mais encore là, une façon plus souple, plus simple et moins dispendieuse serait de laisser les utilisateurs héler une voiture identifiée comme taxibus n'importe où sur un circuit, à la condition évidemment qu'un ou des sièges soient disponibles. En plus d'une campagne d'information identifiant les circuits, il serait probablement utile de baliser les circuits, surtout pour les touristes, en y étalant des drapeaux portant le logo du service de taxibus. Sur le logo de taxibus, on pourrait inscrire le numéro de téléphone de la centrale, de façon à ce que les clients puissent y faire appel en cas d'attente prolongée. Dans le même ordre d'idée, on devrait inscrire les services de taxibus sur le site Internet de la Ville : description des circuits, fonctionnement, tarification, etc. On pourrait aussi utiliser, entre autres, les napperons dans les restaurant pour transmettre de l'information sur le service en général et, même, sur des circuits touristiques thématiques, à supposer que l'on développe de tels circuits.

♦ **Des circuits en boucles**

Des opérateurs de taxis expérimentés pourront certainement suggérer des circuits appropriés. À titre d'exemples, on peut en proposer quatre :

Circuit A – Navettes desservant les autobus touristiques. Dans la mesure où la Ville inciterait les autocars touristiques à utiliser des stationnements périphériques (Gare Maritime, Gare du Palais, Stade municipal), il serait possible de mettre en place un service de navettes par taxis. Les voitures pourraient effectuer une boucle à l'intérieur des murs, ce qui leur permettrait d'y déposer et d'y cueillir les clients en flot continu. En plus des touristes et dans la mesure des disponibilités, ce service devrait aussi être accessible aux résidants et travailleurs du quartier. On pourrait même décider d'offrir ce service de navettage aux touristes au tout début de la mise en place du service de taxibus, avant de travailler à la mise en place d'un service plus complet. Ce pourrait être là le premier circuit à réaliser.

Circuit B - Départ à la Place d'Armes (ou Château Frontenac), boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue Cartier et retour à la Place d'Armes par la Grande-Allée et la rue Saint-Louis.

Circuit C - Départ à la Place d'Armes (ou Château Frontenac), boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue Cartier et retour à la Place d'Armes par la rue Saint-Jean.

Circuit D - Départ à la Gare du Palais, vers la Haute-Ville par la Côte-de-la-Montagne, rue Buade et retour à la Gare par la Côte-du-Palais.

Les circuits dits de «service régulier» devraient opérer sur une base permanente. On pourrait développer en saison divers circuits thématiques (touristiques, historiques, gastronomiques, architecture, musées, églises, rives du fleuve, etc.). Selon les disponibilités, les résidants et travailleurs du quartier devraient pouvoir utiliser tous les véhicules en «service régulier» et en «service thématique», lorsque les parcours de ces circuits se superposent.

On ne devrait pas permettre le transport de bagages encombrants (sacs d'épicerie, valises, etc.), les clients pouvant se rendre faire leurs courses par taxibus et utiliser un taxi régulier au retour.

♦ **Tarifification et mode de perception**

Seule l'expérience permettra sans doute d'établir une tarification correcte; c'est-à-dire qui ne décourage pas les utilisateurs et qui incite les

chauffeurs à offrir avantageusement le service. Idéalement on devrait penser à une tarification de l'ordre de 2 \$ ou 3 \$ dollars par course et par passager. En supposant qu'une voiture mette une demie heure pour parcourir un circuit et que trois passagers payant trois dollars y prennent place, on peut calculer un rendement minimum de 18 \$ de l'heure. On peut toutefois s'attendre à un roulement des passagers sur un même circuit, de sorte que le rendement devrait être supérieur à 20 \$ l'heure !

Pour la perception de la tarification, encore là le plus simple serait d'envisager que les passagers paient le chauffeur en main propre. Il serait probablement plus simple d'utiliser des livrets de coupons numérotés que les chauffeurs vendraient aux clients; ce qui faciliterait la gestion des sommes perçues, tout en permettant de produire des statistiques sur la fréquentation, l'achalandage, etc.

On pourrait prévoir l'utilisation de passes mensuelles ou annuelles. On pourrait inciter les employeurs situés sur le territoire desservi à fournir ces passes à leurs employés (en les payant en tout ou en partie). On pourrait aussi examiner la possibilité d'utiliser des «correspondances» valables pour taxibus et le transport en commun par autobus et vice-versa. La même chose pourrait aussi s'appliquer à certains stationnement de rabattement situés à proximité du Vieux-Québec.

♦ ***Modalités de financement***

Sur certains circuits où le service de taxibus se trouverait à remplacer ou à compléter en tout ou en partie les services réguliers de transport en commun, on pourrait prévoir un mode de financement semblable à celui des opérations de taxibus en cours dans d'autres villes (comme Rimouski) : c'est-à-dire qu'en plus du tarif perçu auprès des clients, la Ville ou le RTC pourraient payer la différence de façon à combler les coûts d'opération.

Par ailleurs, le RTC pourrait probablement financer tout ou partie de certains aspects pilotes de l'opération. On pourrait par exemple prévoir, au frais du RTC, la mise sur pied d'une équipe qui serait responsable du «monitoring», du «counselling» et de l'évaluation de l'expérience.

CONCLUSION

« Le plaisir de la ville, c'est la vie tout simplement » Jean Nouvel, 1994

Pour le CCVQ, l'avenir du transport en commun à Québec se confond avec celui d'une communauté viable dans son centre historique. Promouvoir la mise en valeur du patrimoine mondial que constitue le Vieux-Québec comme quartier urbain habité, c'est défendre un patrimoine vivant évolutif : favoriser l'expression patrimoniale tous modes, consolider l'habitation et favoriser la mobilité durable.