

## UNE NOUVELLE VISION DES TRANSPORTS URBAINS

En 1993, le Conseil des transports urbains de l'ATC a publié un Dossier intitulé **Une nouvelle vision des transports urbains**. Ce dossier proposait une vision générale des centres urbains canadiens pour les trente prochaines années qui peut être adaptée aux circonstances locales. Cette vision s'appuie sur treize énoncés de principes qui indiquent la direction à suivre pour opérer les changements souhaitables. Ils exigent une réforme en profondeur des pratiques du passé en matière d'aménagement des terres et d'urbanisme, du rôle de l'automobile relativement aux autres modes de transport ainsi que du financement des transports.

Depuis sa publication, la vision a reçu l'aval de divers organismes nationaux et provinciaux ainsi que de gouvernements locaux (voir l'encadré à la page 6). L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) l'a citée comme un «modèle de réflexion en matière de développement durable des transports au Canada». La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a souligné qu'il s'agit «peut-être de l'énoncé de vision le plus influent [en matière de transport durable] aujourd'hui au Canada».

Aujourd'hui, les dirigeants municipaux sont confrontés au défi d'accroître la qualité de vie et la viabilité des villes avec moins de ressources. Puisque le transport touche presque tous les aspects de la vie urbaine, il fait partie du défi et doit aussi faire partie de la solution. À cet égard, la vision et ses principes constituent encore un guide utile. Cette réimpression du Dossier initial de 1993 est donc offerte à titre de service à tous les intervenants qui partagent la responsabilité des systèmes de transport urbain de demain.

---

### LES TENDANCES ACTUELLES ABOUTIRONT À DES SYSTÈMES DE TRANSPORT URBAIN QUI NE SATISFONT PAS AUX BESOINS ET QUI NE SONT PAS VIABLES À LONG TERME ...

---

La raison d'être d'une agglomération est de servir les besoins économiques et sociaux de ses résidents. Le transport joue un rôle essentiel dans la satisfaction de ces besoins, parce qu'il se met au service du développement urbain et contribue à le façonner.

C'est surtout son économie urbaine qui fait la richesse d'un pays, et cela ne pourra que s'accroître avec l'importance croissante des technologies de pointe, l'essor de l'informatisation et la mondialisation des marchés. Les systèmes de transport urbain devront être très productifs, efficaces, rentables et accessibles pour permettre aux villes de produire les richesses dont elles ont besoin pour améliorer la qualité de la vie et financer les services sociaux, les infrastructures, la

protection de l'environnement et les transports eux-mêmes. Pour y parvenir, il faudra trouver de nouveaux moyens d'envisager l'occupation des sols, l'urbanisme, la planification des transports et le financement, car continuer sur notre lancée n'est pas une solution.

#### L'occupation des sols et l'urbanisme

La tendance, par le passé, a été de diviser la ville en plusieurs blocs homogènes à densité relativement faible, qui ont tous une vocation différente. Nos rues sont rarement un lieu accueillant pour le piéton. Les cyclistes et les camionneurs doivent se contenter de l'espace disponible sur la chaussée. Les centres commerciaux sont éloignés des lieux de

résidence et de travail, ce qui veut dire qu'il leur faut de grands espaces rien que pour le stationnement. La conception des banlieues ou villes-dortoirs repose sur la maison unifamiliale entourée d'un grand terrain et construite sur une rue qui serpente ou sur une rue sans issue.

Tout cela a pour résultat d'augmenter les déplacements en voiture et de maximiser les distances de parcours. Pour la majeure partie de la population urbaine, l'automobile n'est pas un luxe, mais une nécessité. On en a besoin pour se rendre du domicile au travail, aux magasins, à l'école, aux lieux de loisirs, etc. Dans la plupart des cas, il n'est pas vraiment possible d'aller où l'on veut à pied, à bicyclette ou même d'utiliser les transports en commun pour s'y rendre.

Ce culte de l'automobile contribue à l'urbanisation tentaculaire, à l'empêchement sur des terres agricoles de choix, à une consommation excessive de combustibles fossiles, à la pollution atmosphérique, au bruit et aux encombrements.

## Les transports

Si le taux de motorisation augmente, le taux moyen d'occupation des véhicules, lui, diminue. Les transports en commun ne répondent qu'à une faible proportion de la demande totale de déplacement et, dans certaines régions, voient diminuer leur part du marché. Les camionneurs sont obligés de stationner dans les voies de circulation, parce que dans de nombreux cas, il n'existe aucune installation de chargement ou de déchargement hors chaussée. La distribution des marchandises est rarement prise en considération dans l'ensemble du système de transport urbain. Il est tout aussi rare qu'on planifie le stationnement et qu'on le coordonne dans la recherche d'une solution aux problèmes

de mobilité urbaine. Les possibilités qu'offre l'emploi de la bicyclette ne peuvent être pleinement exploitées si l'on ne prend pas des dispositions spéciales pour le partage de la chaussée.

En raison du débit considérable de la circulation, les routes et les ponts s'usent avant qu'on n'ait l'argent nécessaire à leur réparation, car les budgets d'entretien actuels sont insuffisants. D'autre part, les terrains et l'argent nécessaires à la construction de nouvelles routes se font de plus en plus rares.

Les bouchons, l'inefficacité des systèmes de transport actuels et les coûts supplémentaires qu'elle entraîne deviennent des fardeaux économiques, financiers et sociaux pour l'ensemble de l'agglomération. Les villes deviennent moins compétitives sur les marchés nationaux et internationaux. L'ajournement de l'entretien finit toujours par faire grimper les coûts. On passe plus de temps sur la route et moins de temps en famille. Les citoyens sont ex-

posés à de plus grands risques de santé.

## Le financement

Les budgets municipaux et provinciaux ont toujours été la source traditionnelle de financement de la construction et de l'entretien des routes et des subventions aux transports en commun. Les paiements de transfert fédéraux aux provinces et les subventions provinciales aux municipalités diminuent par rapport aux besoins, sous l'effet de la récession, de la faiblesse de l'économie, du fardeau que représente le service de la dette publique et d'autres facteurs encore.

Les municipalités se voient consacrer de plus en plus d'argent aux services sociaux et à d'autres services, alors que leurs recettes baissent et que leurs résidents s'opposent à une augmentation de leurs impôts. Quelque chose doit craquer, et c'est souvent le budget municipal des transports qui en est la victime.

---

## ***IL FAUT UNE NOUVELLE VISION POUR METTRE EN PLACE DES SYSTÈMES DE TRANSPORT QUI POURRONT MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DES CITADINS ET PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT...***

---

### **Une vision générale des transports**

Notre DOSSIER propose une vision générale des transports urbains qui convient aux grandes agglomérations et aux agglomérations de taille moyenne du Canada. Cette vision s'appuie sur un ensemble de principes conçus pour renverser les tendances du passé et aboutir à des villes qui seront :

- plus compétitives sur le plan économique
- plus désirables d'un point de vue social
- mieux en harmonie avec l'environnement

et offriront :

- une plus grande mobilité
- un meilleur accès à un plus grand choix d'options de transport

tout en tenant compte :

- des réalités économiques
- des contraintes imposées par la structure urbaine en place.

Le plus important de ces principes est la nécessité de changer nos pratiques d'occupation des sols et d'urbanisme. Pour réaliser cet aspect de notre vision des transports, il faudra donc mettre en place un programme à long terme de changements graduels.

### **Vision locale des transports**

Chaque agglomération peut partir de la vision générale pour formuler sa propre vision des transports urbains en adaptant aux conditions locales les principes énoncés. La vision locale variera notamment en fonction de la taille de l'agglomération, des terres disponibles, des schémas d'aménagement, des densités et des taux de croissance.

### **Plans d'urbanisme**

Chaque vision des transports doit s'inscrire dans une vision urbaine globale matérialisée dans un plan d'urbanisme qui comprend des ob-

jectifs de réalisation complémentaires. Ce plan doit être ancré dans la réalité tout en offrant un choix suffisant de modes de vie. Par ailleurs, la répartition des ressources qui y est prévue doit faire la distinction entre les besoins véritables et les désirs moins essentiels.

Le plan doit savoir concilier les besoins de la collectivité, ceux de l'économie et ceux de l'environnement. Il est essentiel, pour cela, qu'il y ait compatibilité entre l'occupation des sols et les transports. Aussi, bien que les transports constituent un élément majeur de la façon dont on conçoit l'urbanisation, le plan d'urbanisme a une bien plus grande portée.

## Le besoin de concertation et de leadership

Quel genre d'agglomérations voulons-nous avoir demain? La vision générale des transports urbains que nous proposons ici part du principe qu'une forme plus compacte d'urbanisme est préférable à une forme moins compacte, parce qu'elle permettra :

- de protéger et d'améliorer l'environnement
- de conserver les ressources naturelles, y compris l'énergie et les terrains

- d'offrir un choix plus varié et mieux équilibré de services de transport accessibles et abordables
- de mieux répondre aux besoins de la majorité des résidents.

Cette forme d'urbanisme s'écarte considérablement des pratiques du passé. Pour la réaliser, il faudra obtenir la coopération active de nombreux groupes d'intérêts. **Il sera essentiel que nos dirigeants politiques jouent un rôle de leadership, avec l'appui d'un public bien renseigné.**

# UNE VISION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS URBAINS

*Nous sommes en 2023 :*

- Un plan d'urbanisme à long terme a été approuvé. Il privilégie des noyaux urbains à vocations multiples et un aménagement polyvalent à forte densité le long des grands axes de raccordement, où le financement et l'exploitation des transports en commun ont la priorité.
- Des plans de quartier/de voisinage à court et à moyen terme ont été approuvés. Ils privilégient des collectivités polyvalentes compactes, conçues pour favoriser les piétons, les cyclistes et les transports en commun.
- Le tracé des voies de transport en commun, des routes, des artères et des itinéraires poids lourds, ainsi que le stationnement, sont planifiés et coordonnés à l'échelle de l'agglomération.
- De plus en plus de gens se déplacent à pied ou à bicyclette, empruntent les transports en commun et roulent à plusieurs en automobile; le pourcentage des trajets faits par les automobiles sans passager diminue.
- La distance et la durée moyennes des déplacements journaliers en heure de pointe diminuent.
- Une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération a été dressée et est mise en oeuvre.
- Il y a très peu d'endroits où les ruptures de charge doivent encore se faire sur chaussée.
- Les handicapés ont tous accès aux installations et services de transport public.
- Les routes et les ponts sont en bon état.
- La pollution atmosphérique causée par les véhicules automobiles diminue.
- L'infrastructure et les services de transport urbain reçoivent un financement suffisant à partir de sources de recettes stables et durables.
- Les dirigeants politiques ont l'appui d'un public bien renseigné quand ils prennent des décisions en matière d'urbanisme et à propos des systèmes de transport destinés à desservir la région.

### 1. La structure urbaine et l'occupation des sols

#### Prévoir de plus fortes densités et une occupation des sols plus diversifiée

Ce principe permettra de moins dépendre de la voiture particulière, de raccourcir la longueur des trajets et de favoriser la marche, la bicyclette et les transports en commun. On peut l'appliquer à l'échelle de toute l'agglomération et à celle du quartier et du voisinage. Il englobe des techniques comme la densification, l'aménagement d'insertion et l'urbanisme néo-traditionnel.

À l'échelle de l'agglomération, les méthodes adoptées exigent la création d'un **plan d'urbanisme** à long terme (30 à 50 ans) pour fixer le contexte dans lequel s'inscrira la croissance future. Ce plan doit concilier les aspirations économiques, sociales et environnementales et intégrer en un tout l'occupation des sols et les transports. Les **éléments** de ce plan peuvent comprendre :

- l'aménagement de grands noyaux suburbains à vocations multiples et leur intégration au réseau régional de transport en commun.
- un aménagement polyvalent à forte densité le long des grands axes de transports collectifs
- la priorisation du financement et de l'exploitation des transports en commun là où la densité et la demande le permettent
- un canevas de routes et d'artères pour le transport des marchandises et pour les besoins de déplacement que ne peuvent satisfaire la marche, la bicyclette ou les transports en commun.

À l'échelle du quartier, les méthodes adoptées exigent l'établissement de **plans de quartier/de voisinage** à court ou moyen terme (5 à 10 ans) pour aider les décideurs à étudier les demandes d'aménagement. Les **éléments** de ce plan pourraient comprendre :

- l'aménagement de collectivités polyvalentes plus compactes offrant une diversité de types de logement et dont l'un des principaux objectifs serait un urbanisme axé sur les piétons.
- la réurbanisation des hypercentres
- un canevas de rues locales propices aux transports en commun.
- des conceptions propices aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et aux camions, y compris des trottoirs et des allées, des voies et pistes cyclables, des densités plus élevées près des ruptures de charge hors chaussée.

Pour plus de détails sur ces questions, voir le premier ouvrage cité dans la bibliographie.

### 2. La marche

#### Promouvoir la marche comme mode privilégié de déplacement individuel

La marche fait partie de tout trajet individuel. Marcher est bon pour la santé et pour l'environnement et réduit l'utilisation des routes et des réseaux de transport en commun. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'univers piétonnier en aménageant un paysage urbain conçu pour piétons et de faire de la marche une option plus attrayante. Au nombre des **méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- augmenter la densité et la diversité de l'occupation des sols pour rapprocher les points d'origine et de destination
- concevoir les emprises publiques de façon à encourager la circulation pédestre et pas seulement la circulation automobile (construction et entretien satisfaisants de réseaux intégrés de trottoirs et d'allées piétonnes)
- protéger les piétons contre les intempéries
- prévoir un éclairage suffisant pour assurer la sécurité des piétons
- rendre le réseau piétonnier accessible aux handicapés
- prévoir des commerces en rez-de-chaussée à proximité du trottoir.

### 3. La bicyclette

#### Multiplier les possibilités d'utiliser la bicyclette pour les déplacements

Les déplacements à bicyclette font partie de l'ensemble du système de transport urbain et, comme la marche, sont bons pour la santé et pour l'environnement. Le meilleur moyen de favoriser l'emploi de la bicyclette et d'en améliorer la sécurité est d'en faire un élément des plans urbains et communautaires et d'aménager l'infrastructure nécessaire. Au nombre des **méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- aménager des bandes cyclables sur l'emprise publique, ainsi que des réseaux distincts de pistes cyclables
- tenir compte des besoins des cyclistes dans la préparation des plans de quartier/de voisinage
- prévoir un stationnement pour bicyclettes aux stations de transport en commun et le rangement des bicyclettes à bord des véhicules, pour encourager la combinaison bicyclette + transports en commun
- prévoir un stationnement pour bicyclettes au centre-ville, and les noyaux suburbains et à d'autres points stratégiques
- n'approuver que les plans d'aménagement qui prévoient des installations pour bicyclettes.

## 4. Les transports en commun

### Améliorer les services de transport en commun pour en augmenter l'attrait par rapport à celui de l'automobile

Pour que notre vision des transports puisse se matérialiser, les transports en commun devront offrir un meilleur service et augmenter leur part du marché. L'amélioration des transports en commun permettrait de réduire la proportion de trajets faits par des automobilistes sans passager. Ce sera là un but difficile à atteindre vu les tendances démographiques, la conception actuelle des villes et les problèmes de financement, mais beaucoup peut être fait, notamment si les améliorations sont concentrées sur certains segments du marché (voir le deuxième ouvrage cité dans la bibliographie).

La **méthode clé** consiste à adopter les nouvelles démarches de planification des structures urbaines et de l'occupation des sols décrites dans le premier principe énoncé ci-dessus. Au nombre des **autres méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- établir une hiérarchie de services de transport en commun (service primaire sur l'infrastructure à accès réglementés, service secondaire dans les couloirs réservés aux autobus ou aux véhicules à taux d'occupation élevé, un réseau d'apport et des installations auxiliaires comme les parcs de dissuasion)
- accorder la priorité au financement et à l'exploitation des transports en commun (par exemple, des couloirs réservés aux transports en commun ou aux véhicules à taux d'occupation élevé)
- améliorer les divers aspects des transports en commun : confort, sécurité, fréquence, respect de l'horaire, zone de desserte, accès pour handicapés et services d'information du public
- aménager des installations (parcs de dissuasion, etc.) propres à favoriser l'emploi des transports en commun
- intégrer les stations, les horaires et les tarifs dans les régions où il existe plus d'un réseau de transport en commun
- adopter des dispositions fiscales qui privilégient l'emploi des transports en commun (par exemple, traiter comme avantage non imposable les cartes d'abonnement de transport en commun fournies par l'employeur).

## 5. L'automobile

### Créer un milieu où l'automobile peut jouer un rôle plus pondéré

La voiture particulière est le mode prédominant de transport urbain et le restera dans un avenir prévisible. Les structures urbaines en place et les pratiques actuelles d'occupation des sols, ajoutées au confort, à la sécurité et à la commodité qu'offre l'automobile, font que cela est inévitable. Il faudrait toutefois réduire les cas d'utilisation inefficace de l'automobile (par exemple, l'utilisation de l'automobile par une personne seule sur un trajet desservi

par les transports en commun) et il faudrait offrir un système de transport mieux équilibré en adoptant une combinaison de méthodes :

- réduire la demande de déplacement en rapprochant les points d'origine et de destination grâce à la densification et à la diversification de l'occupation des sols
- réserver une plus grande place aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun dans les nouvelles banlieues, les grands projets d'aménagement et les projets de remodelage urbain
- utiliser des techniques de gestion de la circulation (notamment prévoir des couloirs réservés aux automobiles à plusieurs occupants) qui permettront une exploitation plus efficace de la voirie
- promouvoir l'horaire variable et les programmes de co-voiturage.

## 6. Le stationnement

### Planifier l'offre et la tarification du stationnement dans le contexte des priorités accordées aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports en commun et aux automobilistes

Le stationnement est un élément important de l'infrastructure des transports et l'offre de stationnement doit être coordonnée à l'échelle de l'agglomération au même titre que les routes ou les transports en commun. Le stationnement est d'une importance capitale pour la viabilité des commerces de détail et peut faire complément aux transports publics. Pour que le stationnement puisse contribuer à la résolution des problèmes d'encombrement de la circulation, il faut qu'il soit planifié et réglementé.

La **méthode clé** consiste à dresser une stratégie détaillée de stationnement sur chaussée et hors chaussée, qui, entre autres, tiendrait compte des besoins de stationnement de courte durée et de longue durée, du stationnement de dissuasion, du stationnement public et privé, et des considérations de l'offre et de la tarification. Les **éléments** de cette stratégie pourraient comprendre :

- une étude détaillée de l'offre et de la demande actuelles et futures de stationnement
- la priorité du stationnement de courte durée sur le stationnement de longue durée au centre-ville
- une tarification plus élevée du stationnement sur chaussée que du stationnement hors chaussée
- l'interdiction du stationnement sur chaussée en dehors des heures creuses
- l'intégration des garages de stationnement aux édifices commerciaux
- l'intégration des parcs de dissuasion au réseau de transport en commun
- l'application des règlements municipaux pour assurer un équilibre entre l'offre et la demande de stationnement.

## 7. Le transport des marchandises

### Améliorer l'efficacité de la distribution des marchandises en milieu urbain

Si l'agglomération veut s'assurer de sa santé économique et de sa compétitivité, il est essentiel qu'elle ait un système efficace de transport des marchandises. Or, ce système manque actuellement d'efficacité à de nombreux égards et chacun en fait les frais : les camionneurs voient baisser leurs bénéfices, les consommateurs paient des prix plus élevés et le public voit s'aggraver les embouteillages. Au nombre des **méthodes** qui pourraient être adoptées pour améliorer l'efficacité du transport des marchandises, citons les suivantes :

- le secteur du camionnage pourrait s'efforcer de mieux faire comprendre aux municipalités comment répondre à ses besoins
- les autorités municipales pourraient tenir compte de l'ensemble du système de distribution des marchandises à toutes les étapes de l'urbanisme et de l'aménagement (c'est-à-dire plan d'urbanisme, plans de quartier/de voisinage, plans d'aménagement)
- exiger que tous les nouveaux projets d'aménagement prévoient des installations ou des zones de chargement hors chaussée
- promouvoir le regroupement des services de livraison dans les zones encombrées
- améliorer le réseau des itinéraires poids lourds en désignant certains itinéraires, en améliorant la géométrie des routes, en construisant des chaussées plus résistantes, etc.

## 8. L'intégration intermodale

### Promouvoir les liens intermodaux et interréseaux

Chaque mode, ainsi que chaque transporteur, qu'il s'agisse du transport des personnes ou des marchandises, doit être intégré au reste du système de transport urbain. Cela exige des efforts de planification particuliers. Cette intégration rendra les services de transport en commun plus attrayants et contribuera à une plus grande efficacité du transport des marchandises. Au nombre des **méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- dans le plan d'urbanisme, concevoir l'emplacement des points de correspondance des transports en commun de façon que les correspondances puissent se faire rapidement, facilement et à l'abri des intempéries
- dans les plans de quartier/de voisinage et dans les plans d'aménagement, minimiser les distances de marche jusqu'aux arrêts des transports en commun
- promouvoir l'aménagement de centres d'accès/de mobilité
- intégrer les tarifs et les services des divers réseaux de transport en commun

- prendre en considération les liaisons interurbaines dans l'aménagement des gares urbaines de passagers et de marchandises.

## 9. Les nouvelles technologies

### Promouvoir de nouvelles technologies qui permettront d'améliorer la mobilité urbaine et contribueront à protéger l'environnement

On peut miser sur de nouvelles technologies pour stimuler le changement dans les directions que préconise notre vision des transports. En voici quelques **exemples** :

- le recours aux télécommunications pour réduire les déplacements en période de pointe et les contraintes qu'ils imposent au réseau routier
- la mise en place de systèmes intelligents véhicules-routes et la régulation informatisée des feux pour augmenter l'efficacité des réseaux routiers existants
- l'emploi de systèmes de localisation des véhicules qui permettent un service de transport à la demande
- l'amélioration de l'équipement et des normes antipollution pour tous les véhicules automobiles, en vue de ralentir l'augmentation de la pollution atmosphérique
- le recours à des carburants de remplacement et l'augmentation de l'efficacité énergétique.

## 10. L'optimisation des systèmes

### Optimiser l'utilisation des réseaux de transport actuels des personnes et des marchandises

L'amélioration de la mobilité urbaine exige qu'on fasse des efforts résolus pour tirer le plus grand parti de l'infrastructure de transport coûteuse qui est déjà en place. Des modifications mineures peuvent s'imposer (élargissement des voies, aménagement de voies en encoche pour les courants tournants, etc.), mais les options très coûteuses (nouvelles autoroutes, nouveaux ponts, tunnels, réseaux express, etc.) devront attendre, et il faudra leur substituer des solutions moins coûteuses et plus rentables. Au nombre des **méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- considérer le réseau routier comme une infrastructure publique à vocations multiples qui tient compte des besoins de piétons, des cyclistes, des transports en commun, des véhicules à taux d'occupation élevé, des automobiles et des camions
- améliorer l'exploitation de l'infrastructure grâce à des programmes de gestion des transports
- promouvoir la gestion de la demande pour écrêter les pointes de circulation et favoriser l'adoption de modes différents
- améliorer les services de transport en commun
- mettre en oeuvre des politiques de stationnement qui appuient les autres stratégies de transport.

## 11. Les besoins des groupes particuliers

### **Concevoir et exploiter des systèmes de transport que peuvent utiliser les handicapés**

Avec le vieillissement de la population, on verra s'accroître le nombre de personnes handicapées. Les services de transport doivent leur être accessibles. Au nombre des **méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- utiliser des véhicules de transport en commun à plancher surbaissé
- offrir des services rentables de transport adapté (voir l'exemple donné dans le troisième ouvrage cité dans la bibliographie)
- réglementer, par voie d'arrêtés, le nombre minimal de places de stationnement hors chaussée réservées aux handicapés
- utiliser des bateaux de trottoir, des rampes et d'autres conceptions pour améliorer l'accès
- prévoir l'accès des véhicules spéciaux aux garages de stationnement.

## 12. L'environnement

### **S'assurer que les décisions en matière de transports urbains protègent et améliorent l'environnement**

Dans des conditions normales, les deux plus grandes sources de pollution atmosphérique dans la plupart des agglomérations canadiennes sont les émissions des véhicules automobiles et le chauffage des locaux. On peut, à condition d'y être résolu, réduire les émissions des véhicules automobiles pour améliorer la qualité de l'air. Les dix premiers principes de notre vision des transports tendent tous vers ce but. L'objectif est de renforcer cette tendance et de veiller à ce que les considérations environnementales entrent en ligne de compte à toutes les étapes des prises de décisions. Au nombre des **méthodes** à mettre en oeuvre, citons les suivantes :

- formuler des codes de pratiques environnementales qui reposent sur une politique nationale de l'environnement (voir le quatrième ouvrage cité dans la bibliographie)
- exiger que les considérations environnementales fassent partie intégrante du plan d'urbanisme, des plans de quartier/de voisinage et de l'approbation des plans d'aménagement
- accorder la priorité de financement aux options de transport qui favorisent le plus l'environnement
- envisager de rendre obligatoire l'inspection régulière des dispositifs antipollution des véhicules automobiles
- encourager la mise au point et l'emploi de moteurs qui utilisent des formes d'énergie plus acceptables d'un point de vue écologique.

## 13. Le financement

### **Trouver de meilleurs moyens de financer les réseaux de transport urbain de demain**

Il faut trouver des moyens réalistes de s'assurer de sources suffisantes et durables de financement pour la construction, l'expansion et l'entretien des infrastructures et services de transport urbain. Les mécanismes actuels de financement ne sont pas satisfaisants.

Le financement doit :

- être stable au fil des années
- être d'un montant prévisible
- être « transparent » (il doit être facile aux décideurs et au public de savoir ce qu'il est et de le comprendre)
- prévenir de plus en plus des usagers, en proportion des avantages qu'ils retirent des réseaux de transport
- être réservé, par voie de législation, à l'amélioration des réseaux de transport urbain
- être conçu de façon à favoriser le réseau de transport urbain dont l'exploitation totale coûte le moins cher possible.

Il y a plusieurs façons de réaliser ces objectifs de financement. Chaque option a ses partisans et ses détracteurs, et aucune n'a encore remporté l'accord général. Au nombre des **méthodes** proposées, citons les suivantes :

**Redistribution des recettes fiscales.** Certains pensent que les taxes actuellement imposées au secteur des transports pourraient subvenir en grande partie aux besoins de financement si elles étaient réservées aux transports au lieu d'être confondues aux recettes générales. La taxe fédérale d'accise sur le carburant est souvent citée en exemple dans ce contexte. D'autres pensent qu'il est chimérique de proposer une réforme aussi profonde de la politique fiscale du gouvernement.

**Nouvelles taxes.** Certains proposent d'autres moyens de financer les transports urbains : taxes spécifiques sur le carburant, majoration des droits de permis et d'immatriculation et taxes d'améliorations locales (taxes de façade). D'autres font valoir qu'il s'agit là de mesures trop radicales, peu propices à encourager une utilisation plus efficace du réseau de transport, et qu'il faudrait distribuer de façon plus équitable les recettes fiscales actuelles avant d'imposer de nouvelles taxes.

**Péages urbains.** Les partisans de cette formule font valoir qu'elle permettrait d'obtenir des fonds, d'écrêter les pointes de demande, d'encourager le recours à d'autres modes de transport et d'entraîner une utilisation plus efficace de la voirie. Leurs adversaires maintiennent qu'il s'agit là d'une formule trop sévère à l'endroit des automobilistes, qui estiment déjà payer leur part.

Si les opinions varient en ce qui concerne les meilleures méthodes de financement, on s'entend généralement pour dire que l'argent doit être dépensé judicieusement pour l'amélioration des réseaux de transport urbain et que les avantages (réduction de l'encombrement, amélioration de la mobilité, augmentation de l'efficacité) doivent l'emporter sur les coûts.

---

## **POUR PROGRESSER, ON AURA BESOIN DE LEADERSHIP POLITIQUE, APPUYÉ PAR UN PUBLIC BIEN RENSEIGNÉ...**

---

La formulation et la mise en oeuvre d'une nouvelle vision des transports urbains présenteront des problèmes institutionnels et sociaux et exigeront la concertation de tous les principaux intervenants. La version finale sera, bien entendu, une solution transactionnelle qui visera à concilier les buts et les aspirations souvent contradictoires de nombreux groupes d'intérêts.

**Quelqu'un doit prendre les de-vants dans ce processus, et il est logique que ce soit les édiles municipaux.** Ils doivent recevoir l'appui et l'encouragement des ministères provinciaux compétents et du personnel municipal responsable de l'urbanisme et des transports.

Pour formuler et mettre en oeuvre une nouvelle vision des transports urbains, il faudra peut-être apporter plusieurs changements aux structures et pratiques institutionnelles actuelles :

- La plupart des services municipaux sont structurés de façon verticale (ur-

banisme, transports, transports en commun, égouts, eau, etc.). Il faudra peut-être trouver de nouvelles méthodes de communication horizontale.

- Quand plusieurs municipalités ou paliers de gouvernement se partagent l'administration d'une agglomération, il faudra un mécanisme pour coordonner et intégrer leurs efforts à l'échelle de la région, du moins pour les besoins de l'urbanisme.
- La réussite dépendra en grande partie de l'éducation du public. Sans cela, les dirigeants politiques n'auront pas le mandat pour s'avancer dans la bonne direction. Bien qu'il puisse prendre beaucoup de temps et coûter cher, cet exercice est nécessaire.
- Il faut prévoir des mécanismes de contrôle dans le processus de prise de décision, pour s'assurer que les décisions courantes soient compatibles avec la vision des transports urbains et ses principes.

---

## **L'AVENIR...**

---

Depuis 18 mois, le Conseil des transports urbains de l'ATC étudie attentivement les moyens les plus pratiques de s'assurer que les futurs systèmes de transport :

- soient plus accessibles et permettent d'améliorer la mobilité
- réduisent la pollution, les frustrations et le gaspillage
- tirent le plus grand parti des ressources disponibles
- appuient le développement d'agglomérations compétitives sur le plan économique et désirables du point de vue social.

UNE NOUVELLE VISION DES TRANSPORTS URBAINS est la solution que le Conseil propose. Cette vision préconise un programme d'action et de changement qui, bien qu'à long terme, devrait être fructueux. La mise en oeuvre de ce programme dépasse le champ d'action du Conseil.

Par contre, son mandat permet au Conseil de servir de catalyseur, d'offrir une tribune et d'aider les parties concernées à collaborer à la réalisation de buts communs. Le Conseil des transports urbains de l'ATC est prêt à faire tout cela dans les mois et les années à venir. Il vous invite à joindre vos efforts aux siens dans cette entreprise.

---

### **Bibliographie :**

- (1) Lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun, ministères des Transports et des Affaires municipales de l'Ontario, avril 1992, ISBN 0-7729-9734-9
- (2) Le changement modal en faveur du transport en commun, Association canadienne du transport urbain, 1992
- (3) Demonstration Project: DATS Brokerage Revisited, Edmonton Transit, 1989
- (4) Politique et code de déontologie en matière d'environnement, Association des transports du Canada, 1992

***L'ATC est un organisme national, multimodal et multidisciplinaire qui a pour mission de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'efficacité et la protection de l'environnement dans la prestation de services de transport, en vue d'appuyer les objectifs sociaux et économiques du Canada.***

Le présent Dossier a été préparé par le **Conseil des transports urbains** de l'ATC et compilé par **John Hartman**, secrétaire du Conseil et membre du Secrétariat de l'ATC. Vous pouvez reproduire ou citer ce document, à condition de mentionner la source.

Pour plus de précisions au sujet des programmes de transport urbain de l'ATC, veuillez communiquer avec :

#### **John Hartman**

Directeur, Tribunes des transports

Pour obtenir d'autres exemplaires de cette publication ou d'autres publications du Conseil des transports urbains de l'ATC, veuillez communiquer avec :

#### **Jocelyne Blanchard**

Bibliotechnicienne

ou consultez le site web de l'ATC ([www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca))

#### **Association des transports du Canada**

2323, boul. Saint-Laurent, Ottawa (Ontario) K1G 4J8

Tél. : (613) 736-1350

Télé. : (613) 736-1395

Courriel : [secretariat@tac-atc.ca](mailto:secretariat@tac-atc.ca)

### **ORGANISMES QUI ONT ENTÉRINÉ LA VISION**

À l'échelon local

- Municipalité régionale d'Halifax
- Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
- Municipalité de la Communauté urbaine de Toronto
- Municipalité régionale de York
- Municipalité régionale d'Hamilton-Wentworth
- Ville de Regina
- District régional du Vancouver métropolitain
- District de Saanich

À l'échelon provincial

- Association of Municipalities of Ontario
- Saskatchewan Urban Municipalities Association
- Collectif sur les transports et les changements climatiques de l'Ontario

À l'échelon national

- Fédération canadienne des municipalités
- Association des transports du Canada
- Institut canadien des urbanistes
- Canadian Institute of Transportation Engineers
- Association canadienne du transport urbain