

## AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS NOS VILLES

Aujourd'hui, les dirigeants municipaux sont confrontés au défi d'améliorer la qualité de vie dans nos villes avec moins de ressources financières. L'étalement urbain galopant et la dépendance à l'endroit de l'automobile qui ont caractérisé le dernier demi-siècle ont entraîné une foule de problèmes sociaux, économiques et environnementaux dans les centres urbains du Canada. Les nouveaux plans directeurs des années 1990 reconnaissent ces problèmes et prévoient des objectifs pour y faire face. La prochaine étape consiste à traduire ces objectifs à long terme en décisions concrètes et en interventions pratiques quotidiennes.

Le présent dossier propose une façon d'y parvenir. Il offre un nouveau modèle d'aménagement urbain, fondé sur huit principes directeurs et un processus de changement. Le transport est un élément essentiel de ce nouveau modèle. Le présent dossier s'inspire donc également du dossier intitulé **Une nouvelle vision des transports urbains**, présenté initialement par le Conseil des transports urbains de l'ATC en 1993 et largement appuyé depuis.

L'application de ce nouveau modèle en vue d'améliorer la qualité de vie et la viabilité de nos villes ne sera pas une tâche facile. Mais les avantages sociaux, économiques et environnementaux pour tous les Canadiens en milieu urbain en valent amplement la peine.

## LES DIRIGEANTS MUNICIPAUX SONT CONFRONTÉS À UN DÉFI MAJEUR...

### Améliorer la qualité de vie dans nos villes avec moins de ressources

Aujourd'hui, les dirigeants municipaux du Canada sont confrontés au défi d'améliorer la qualité de vie dans nos villes avec moins de ressources financières.

Une meilleure qualité de vie dans nos villes signifie :

- un cadre de vie plus agréable;
- des quartiers propres et sains;
- une plus grande sécurité personnelle;
- un grand choix de formes de logement et de transports viables;
- une plus grande efficacité et des services municipaux à un prix équitable et raisonnable;
- la conservation des ressources stratégiques telles que la terre, l'air, l'eau, l'énergie et les capitaux;
- la viabilité à long terme aux plans environnemental, social et économique.

La diminution des ressources financières est attribuable à :

- une population croissante, changeante et vieillissante qui exige de plus en plus de services gouvernementaux;
- la baisse des paiements de transfert aux gouvernements locaux, le rétrécissement de l'assiette fiscale dans cer-

taines régions et la résistance des citoyens et des entreprises à une hausse de l'impôt foncier;

- des responsabilités municipales accrues dans certains secteurs résultant du transfert de services sociaux et de transport de la province, parfois sans accès à des fonds additionnels.

### Le tendances du passé

Le modèle d'aménagement urbain que nous avons privilégié depuis la Deuxième Guerre mondiale ne favorise pas la qualité de vie dans nos villes. Ce modèle, dominé par l'étalement urbain, a entraîné la prolifération de banlieues en périphérie des centres urbains plus anciens et plus compacts. Cette tendance a été motivée par divers facteurs, dont la migration de la population des régions rurales vers les centres urbains, une économie prospère assortie d'une assiette fiscale saine, des logements et des automobiles à prix abordable, de l'essence bon marché et beaucoup d'espace routier financé à l'aide de fonds publics. Ce genre de développement urbain, qui se poursuit encore aujourd'hui, est caractérisé par un aménagement du territoire segmenté, de faibles densités, la dispersion des activités résidentielles, commerciales et professionnelles, des distances de déplacement plus grandes, moins d'occasions de mettre en place des transports publics efficaces et la dépendance à l'endroit de l'automobile.

Ces tendances ont eu beaucoup de répercussions négatives :

- les lotissements à faible densité entraînent un usage inefficace des infrastructures et des services municipaux, et les

municipalités ne peuvent pas toujours assumer les coûts d'entretien et d'exploitation appropriés avec leurs budgets actuels;

- les conceptions urbaines qui sont davantage au service des véhicules que des gens ne favorisent pas des rues sensibles aux piétons, produisent des collectivités dépourvues d'un «sentiment d'appartenance», réduisent la sécurité personnelle, détériorent les quartiers plus anciens, gaspillent des terrains précieux, accroissent le bruit et augmentent la dépendance à l'endroit de l'automobile;
- la congestion de la circulation et les longs trajets contribuent au gaspillage des carburants fossiles et d'autres ressources non renouvelables, à la hausse du coût des biens, à l'augmentation du stress pour les particuliers et les familles et à la détérioration de la qualité de la vie urbaine;

- les concentrations d'ozone troposphérique et de matières particulaires en suspension dans les centres urbains continuent d'augmenter (les recherches médicales relient ces polluants atmosphériques provenant des transports à des maladies respiratoires et à une hausse de la mortalité);
- les émissions de gaz à effet de serre (notamment le dioxyde de carbone) qui causent le changement climatique continuent de croître malgré les engagements internationaux déjà pris par le Canada. Plus du quart des émissions de gaz à effet de serre du Canada sont attribuables au secteur des transports et environ la moitié de celles-ci proviennent des zones urbaines.

L'objectif maintenant est de renverser les tendances du passé et d'améliorer la qualité de vie dans les villes du futur, et de le faire d'une manière qui soit équitable, efficiente et abordable pour tous. **Puisque le transport touche presque tous les aspects de la vie urbaine moderne, il fait partie du problème et doit donc faire partie de la solution.**

---

## LA NOUVELLE VISION DES TRANSPORTS URBAINS FAIT PARTIE DE LA SOLUTION...

---

Trois étapes majeures sont nécessaires pour relever le défi d'améliorer la qualité de vie dans nos villes face à des ressources financières décroissantes.

### Une vision de la région urbaine

**La première étape consiste à créer une vision commune de l'avenir de la ville, de la région, de la communauté urbaine ou du district régional, fondée sur la consultation publique et bénéficiant de l'appui du public.** Cette vision devrait décrire les buts et les objectifs d'une collectivité offrant un milieu de vie de qualité, tels qu'ils sont perçus par les dirigeants et les citoyens locaux, et les principes de cette vision devraient être intégrés au plan directeur.

Au cours des années 1990, cette étape a été achevée à plusieurs endroits. On en trouve des exemples dans le Plan stratégique pour la qualité de vie dans le District régional de Vancouver de la région métropolitaine de Vancouver, la Vision 2020 de Hamilton-Wentworth, Pour une métropole vivable de l'ancienne Communauté urbaine de Toronto, la Vision communautaire d'Ottawa-Carleton, le Plan directeur de Montréal et bien d'autres.

### Une vision des transports urbains

**La deuxième étape consiste à créer une vision locale des transports qui est compatible avec la vision plus globale de la région urbaine et qui l'appuie.**

En 1993, le Conseil des transports urbains de l'ATC a élaboré un modèle général pour les trente prochaines années justement à cette fin. **La Nouvelle vision des transports urbains** du Conseil prévoit :

- une forme urbaine plus compacte et polyvalente en vue de réduire la nécessité des déplacements et améliorer les choix de transport;

- une dépendance moindre à l'endroit des véhicules à un seul occupant en offrant plus de choix et plus de possibilités pour la marche, la bicyclette, le transport en commun et les automobiles à plusieurs occupants;
- de nouveaux modes de financement, fondés sur le principe de la récupération des coûts et dont les revenus seraient consacrés à l'amélioration des réseaux de transport.

La vision des transports urbains de l'ATC s'appuie sur treize principes décisionnels et elle peut être adaptée aux circonstances locales.

Au cours des cinq dernières années, cette vision a été largement acceptée et ses principes figurent dans une bonne part des récents plans de transport. Elle a été officiellement appuyée par des gouvernements locaux, des organismes provinciaux ainsi que la Fédération canadienne des municipalités, l'Institut canadien des urbanistes, le Canadian Institute of Transportation Engineers et l'Association canadienne du transport urbain. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a souligné qu'il s'agit «peut-être de l'énoncé de vision [en matière de transports urbains] le plus influent aujourd'hui au Canada» et l'Organisation de coopération et de développement économiques l'a citée comme un «modèle de réflexion en matière de transport durable au Canada.»

Cette étape est donc relativement avancée.

### Transformation des visions en réalité

**La troisième étape, qui est aussi la plus difficile, consiste à transformer les visions (telles qu'elles sont exprimées dans les plans officiels et les plans de transport) en réalité à l'aide de décisions quotidiennes.**

## UNE VISION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS URBAINS

- 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.

Cette étape en est encore à ses débuts et il reste encore plusieurs **obstacles** à franchir avant qu'elle ne soit achevée, notamment :

**Le manque d'intégration.** Il existe encore des cas où les décisions quotidiennes prises par différents services et organismes à l'intérieur d'une municipalité vont à contre courant, produisant des résultats qui sont loin d'être optimaux.

**La concurrence entre municipalités.** Dans les grands centres urbains, surtout ceux en très forte croissance, il existe souvent une concurrence intense entre les municipalités pour attirer des emplois et élargir l'assiette fiscale. Ce manque de coordination affaiblit la volonté politique nécessaire pour réaliser les nouvelles visions.

**Le cadre bâti existant.** Toutes les villes canadiennes ont de vastes secteurs bâtis conçus en fonction du modèle d'après-guerre fortement dépendant de l'automobile. Ces investissements massifs ne seront pas pleinement amortis avant des décennies. Le changement devra donc se faire graduellement.

**Les forces sociales.** Des changements fondamentaux au niveau des modes de vie seront requis afin d'encourager les lotissements compacts et polyvalents et renverser les tendances actuelles, qui favorisent l'étalement urbain et la dépendance à l'endroit de l'automobile. Le syndrome «pas dans ma cour» peut forcer les élus à dévier des politiques d'urbanisme progressives.

**Les forces du marché.** Les promoteurs réagissent en fonction de leur perception des forces du marché et ils hésitent à engager des capitaux pour des concepts novateurs qui pourraient ne pas attirer les acheteurs. Compte tenu du manque de choix, les acheteurs ne peuvent réagir aux nouveaux concepts. Ces facteurs contribuent à maintenir le statu quo.

Mais il existe également de plus en plus de **possibilités de changement** :

**La sensibilisation.** On reconnaît de plus en plus, surtout dans les grands centres, que les modèles d'aménagement et de transport urbains de la dernière moitié du siècle ne sont plus viables aux plans environnemental, social ou économique et qu'ils contribuent à une foule de problèmes.

**Les finances municipales.** Les pressions exercées sur les budgets publics stimulent la recherche de moyens plus efficaces et plus efficaces pour offrir des infrastructures et des services urbains sans hausser les impôts fonciers. Un moyen d'y parvenir serait de privilégier des formes d'aménagement plus compactes.

**Le smog.** La qualité de l'air en milieu urbain devient une question de santé publique. Les citoyens sont de plus en plus préoccupés par les effets du smog sur leur santé et celle de leurs enfants. Les répercussions des activités de transport sur la qualité de l'air en milieu urbain sont bien documentées.

**Le changement climatique.** La population est de plus en plus consciente de la menace à long terme que représente le changement climatique causé par les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'activité humaine. Un aménagement plus compact, qui réduit la demande pour les transports motorisés, peut améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre. (Pour plus de précisions sur ce sujet, voir le dossier **Notions élémentaires sur les transports urbains et le changement climatique mondial**, préparé par le Conseil des transports urbains de l'ATC.)

**Évolution des industries.** Les industries modernes sont moins polluantes, moins bruyantes et elles exigent moins d'espace, de sorte que l'éloignement géographique entre le domicile et le lieu de travail en vue de protéger la santé publique n'est plus aussi nécessaire qu'il l'a déjà été. Il est donc plus facile de prévoir un aménagement polyvalent.

## POUR RÉALISER DES PROGRÈS, IL FAUT UN NOUVEAU MODÈLE D'AMÉNAGEMENT URBAIN...

Pour tirer profit des possibilités, surmonter les obstacles, atteindre les buts des nouvelles visions des régions urbaines et des visions des transports urbains et bâtir des villes offrant une meilleure qualité de vie à l'avenir, il faut adopter un nouveau modèle d'aménagement urbain ainsi qu'un processus pour le mettre en oeuvre.

### Huit principes

Ce nouveau modèle devrait reposer sur huit principes, qui reflètent l'évolution de la pensée depuis la publication d'*Une nouvelle vision des transports urbains* il y a cinq ans.

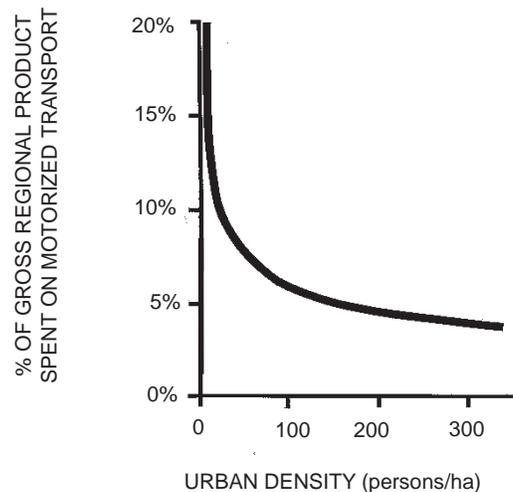
1. **Prévoir un aménagement plus compact et plus polyvalent**, privilégiant des noyaux urbains et une plus grande densité le long des axes de transport en commun. Une modification des règlements de zonage serait nécessaire pour appuyer les politiques des plans officiels et des plans de quartiers/de voisinage. Cette mesure permettra notamment : de réduire les coûts d'immobilisations et d'exploitation des infrastructures, de favoriser l'aménagement de rues favorables aux piétons, de contribuer au développement durable des transports, de diminuer le besoin pour des transports motorisés et de réduire les émissions atmosphériques provenant des transports. Cette approche procurerait des avantages économiques majeurs (voir l'encadré ci-après).
2. **Maximiser l'utilisation des infrastructures urbaines existantes**. Il est possible de desservir un plus grand nombre de personnes avec les infrastructures existantes dans l'anneau suburbain entourant le secteur central et, dans certains cas, à l'intérieur du secteur central lui-même. La densification et le réaménagement sont possibles dans ces secteurs, une fois que les règlements de zonage seront modifiés pour permettre un aménagement plus compact et polyvalent. Les plans de quartiers/de voisinage devraient appuyer ce changement. Une population vieillissante, qui recherche des logements plus petits et plus efficaces, pourrait accélérer cette tendance. Des leviers gouvernementaux seront peut-être requis dans certains cas (comme des fonds publics pour dépolluer les terrains contaminés pour de nouveaux usages).
3. **Intégrer l'occupation du sol, les transports ainsi que la planification environnementale et financière dans chaque municipalité**. Ce principe représente la clé du succès. Ces quatre éléments ne peuvent être dissociés, mais plutôt intégrés afin d'appuyer les nouvelles visions. L'occupation du sol et l'aménagement urbain influencent la demande de transport et le choix des modes; les infrastructures et les services de transport touchent l'occupation du sol; les mécanismes de tarification touchent l'aménagement et le réaménagement urbains ainsi que le comportement face aux transports, qui, à leur tour, ont une incidence sur le smog et les émissions de gaz à effet de serre. La coordination devrait être assurée à partir de

### LE COÛT DE L'ÉTALEMENT URBAIN

D'après des recherches réalisées en 1995 pour le compte du Groupe de travail sur la région du Grand Toronto (RGT), la poursuite de l'étalement urbain dans la RGT au cours des vingt-cinq prochaines années coûterait 69 milliards de dollars pour l'exploitation et l'entretien de nouvelles infrastructures (routes, égouts, aqueducs). Mais les recherches indiquent qu'il serait possible de répondre au même niveau de croissance grâce à un aménagement urbain plus compact pour seulement 57 milliards de dollars, soit une économie de 12 milliards de dollars pour les contribuables. Lorsqu'on tient compte des coûts associés à l'automobile, comme la pollution de l'air, les soins de santé, les services de police, la congestion et l'achat de terrains, les économies annuelles totales approchaient un milliard de dollars par année pendant la période de vingt-cinq ans envisagée par l'étude.

Une étude récente portant sur trente villes du monde, réalisée par Peter Newman de l'Université Murdoch (Australie), indique que «les stratégies visant à freiner l'étalement urbain, à promouvoir la réurbanisation, à apaiser la circulation, à implanter de nouveaux réseaux de trains légers dans les banlieues dépendantes de l'automobile ayant des sous-centres compacts ainsi qu'à faciliter la bicyclette et la marche contribuent toutes à renforcer l'économie des villes». Le facteur le plus important pour assurer l'efficacité des transports urbains est la densité urbaine. À mesure que la densité augmente, la ville doit consacrer une part moindre de sa richesse aux transports.

OPERATING COSTS OF PASSENGER TRANSPORTATION VS. URBAN DENSITY



Source: Peter Newman

l'étape de la planification officielle jusqu'à la mise en oeuvre à l'échelle locale.

- 4. Coordonner la planification à l'échelle de toutes les municipalités dans une région urbaine.** Pour qu'elle soit efficace, la planification intégrée de l'occupation du sol, des transports, de l'environnement et des finances proposée dans le troisième principe devrait être coordonnée et appliquée de manière coopérative parmi toutes les municipalités d'une même région urbaine. Il est de peu d'utilité qu'une municipalité adopte des politiques pour appuyer les nouvelles visions si les municipalités avoisinantes n'embrassent pas le pas. L'étalement urbain non réfréné ne fera que changer de place, comme l'a démontré une étude réalisée en 1997 par l'Institut urbain du Canada pour la RGT.

Dans certains cas, il faudra prévoir une nouvelle forme d'administration et de financement des transports pour assurer la coordination, comme l'Agence métropolitaine de transport (pour le transport en commun dans la région de Montréal) et le Greater Vancouver Transportation Authority (pour le transport en commun, les principales routes, la gestion de la demande du transport et le contrôle des émissions des véhicules dans le District régional de Vancouver).

- 5. Envoyer des signaux en matière de tarification de l'aménagement et des transports qui appuient les nouvelles visions des régions urbaines et des transports urbains.** Pour demeurer concurrentielles et limiter le fardeau fiscal, les villes doivent gérer l'occupation du sol, les transports et les travaux publics de manière à minimiser les coûts publics. Les structures fiscales municipales et les droits d'aménagement devraient appuyer les nouvelles visions, notamment en cherchant à récupérer les coûts sur l'ensemble du cycle de vie. Aujourd'hui, dans beaucoup de municipalités, l'étalement urbain et les déplacements en automobile sont encouragés par le fait que les utilisateurs paient moins que le coût intégral des infrastructures et des services dans les banlieues et que le stationnement est facilement accessible sur des terrains vacants lorsqu'il n'y a plus de place dans les rues. En même temps, la densification et le réaménagement sont découragés parce que les droits d'aménagement ne reconnaissent pas la sous-utilisation des infrastructures existantes.

Dans un dossier publié en 1997, intitulé **Le financement des transports urbains**, le Conseil des transports urbains de l'ATC propose de traiter le transport de plus en plus comme un service public, de faire payer les utilisateurs en fonction de la consommation et d'exiger par voie législative que les revenus soient consacrés à l'amélioration du réseau de transport urbain. Ces principes sont compatibles avec les pratiques de l'Agence métropolitaine de transport et ils ont été utilisés par les municipalités du District régional de Vancouver pour négocier l'entente du nouveau Greater Vancouver Transportation Authority.

- 6. Intégrer la réduction du smog et des gaz à effet de serre dans les politiques publiques.** Les facteurs environnementaux ne devraient pas être envisagés après coup, mais plutôt faire partie intégrante du processus de planification et de conception. Cette mesure peut être facilitée par une modification des politiques. Un aménagement plus compact et polyvalent peut produire des efficacités au niveau du chauffage des locaux et également diminuer la consommation des combustibles fossiles en réduisant la nécessité des transports motorisés. Des mesures de ce genre peuvent compléter d'autres programmes municipaux, comme l'«écologisation» des parcs de véhicules, les améliorations éconergétiques et la récupération du méthane des sites d'enfouissement.

- 7. Adopter comme norme la consultation entre les dirigeants municipaux, les entrepreneurs et les citoyens, et communiquer les avantages à tous les intervenants.** Il faut organiser des campagnes de sensibilisation. La plupart des gens ne sont pas conscients des problèmes économiques, sociaux et environnementaux que posent les pratiques de transport et les modes d'aménagement urbain actuels.

Les élus et leur personnel devraient être conscients des économies de coûts qu'il est possible de réaliser sur l'ensemble du cycle de vie grâce à une forme urbaine plus compacte. Les automobilistes devraient savoir qu'il existe des solutions de rechange à des villes dépendantes de l'automobile. Les promoteurs devraient être informés des lotissements qui réussissent financièrement en se conformant aux nouvelles visions des régions urbaines.

Les élus se fient à l'opinion publique et les promoteurs réagissent aux demandes du marché. Par conséquent, les citoyens moyens qui votent, paient des taxes, achètent et utilisent des véhicules moteurs et achètent des maisons représentent l'auditoire le plus critique pour les programmes de consultation et de communication.

- 8. Appliquer les changements graduellement.** La plupart des plans directeurs et des plans de transport commencent à envoyer les bons messages. Le problème est que les changements apportés aux plans de quartier/de voisinage, aux règlements de zonage, aux normes touchant les espaces minimums, aux approbations des lotissements et aux pratiques d'ingénierie n'ont pas suivi le rythme. Les progrès seront réalisés graduellement sur une période de plusieurs années, puisqu'il existe déjà un important secteur bâti. Il faut du temps pour que les pratiques d'urbanisme et d'ingénierie, les forces du marché et l'opinion publique s'ajustent aux nouveaux concepts d'une meilleure qualité de vie.

## Un processus de changement

L'application de ces principes dans le nouveau modèle d'aménagement urbain exigera un changement fondamental dans la façon dont nous aménageons nos villes et planifions nos systèmes de transport. Ce changement, sur une échelle progressive, est illustré dans le tableau suivant.

## UN PROCESSUS DE CHANGEMENT POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS NOS VILLES

<i>PRINCIPE</i>	<i>HIER</i>	<i>AUJOURD'HUI</i>	<i>DEMAIN</i>
<b>1. Aménagement urbain</b>	Faible densité, usage unique, étalement urbain galopant et usage inefficent des ressources.	Un peu de densification et de réaménagement dans les centres-villes, mais l'étalement se poursuit tout comme les inefficacités.	Forme urbaine efficiente, compacte et polyvalente caractérisée par une conception favorable aux piétons, à la bicyclette et aux transports en commun, et une plus grande sécurité personnelle.
<b>2. Infrastructures urbaines</b>	Étalement urbain sans égard aux infrastructures sous-utilisées.	Peu ou pas de changement.	Utilisation complète des infrastructures grâce à un aménagement compact, à la densification et au réaménagement.
<b>3. Planification intégrée</b>	Les décisions touchant l'occupation du sol et les transports sont souvent prises indépendamment.	Une certaine intégration entre l'occupation du sol et la planification des transports.	Intégration complète de l'occupation du sol, des transports ainsi que de la planification environnementale et financière à l'intérieur de la municipalité.
<b>4. Planification coordonnée</b>	Chaque municipalité dans la région urbaine a suivi son propre cours.	Un peu de coordination régionale en matière d'occupation du sol et de planification des transports (où des pouvoirs existent ou des mécanismes coopératifs sont en place).	Coordination complète pour l'occupation du sol, les transports ainsi que la planification environnementale et financière à l'échelle de la région urbaine, au moyen de mécanismes coopératifs ou de structures administratives.
<b>5.a) Tarification de l'aménagement</b>	Les infrastructures et les services des banlieues sont subventionnés par les impôts fonciers des régions centrales.	Les infrastructures et les services des banlieues sont encore subventionnés, mais certains coûts intégraux sont exigés pour l'aménagement de terrains inutilisés.	Tous les coûts d'aménagement sont fondés sur les coûts du cycle de vie. Remise en état des infrastructures dans les centres urbains.
<b>5.b) Tarification des transports</b>	Expansion illimitée des routes payées avec des fonds publics et dépendance à l'endroit de l'automobile.	Expansion limitée des routes, retards dans l'entretien, diminution du financement pour le transport en commun et plus grande dépendance à l'endroit de l'automobile.	Le transport est de plus en plus traité comme un service public et les frais d'utilisation sont utilisés pour améliorer la qualité du réseau, offrant choix et abordabilité.
<b>6. Émissions atmosphériques</b>	Augmentation illimitée des déplacements en automobile, du smog et des gaz à effet de serre.	Tentatives de contrôler le smog grâce à une meilleure technologie.	Qualité d'air saine et moins d'émissions de gaz à effet de serre grâce à de nouvelles technologies et à une utilisation moindre de l'automobile.
<b>7. Consultation</b>	Les politiques, les décisions et les interventions se font avec peu d'apport du public ou de compréhension des conséquences à long terme.	Consultation publique croissante à l'étape de la planification officielle et meilleure compréhension du public.	Vaste consultation avec une participation du public et des promoteurs à l'ensemble du processus, alors que les coûts et les avantages sont largement communiqués et compris.

## Coopération gouvernementale

Le présent dossier souligne la nécessité pour les municipalités des régions urbaines de coordonner leurs efforts en vue d'implanter le nouveau modèle d'aménagement urbain. La coopération volontaire est une bonne façon de gouverner et, dans un climat propice, elle peut porter fruit. Un excellent exemple est l'ancien Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CANPET), créé en 1973 par des organismes municipaux, provinciaux et fédéraux dans la région de la Capitale nationale.

Les provinces, à titre de palier de gouvernement ayant l'entière responsabilité constitutionnelle pour les administrations locales, ont un rôle essentiel à jouer. Lorsque la coopération volontaire entre les municipalités a été absente ou insuffisante, elles ont créé des mécanismes législatifs pour assurer la coopération, comme le Growth Strategies Act en Colombie-Britannique et le ministère de la Métropole au Québec, où elles ont complètement restructuré les administrations locales, en commençant par la création de la Communauté urbaine de Toronto en 1953 et, plus récemment, la Municipalité régionale d'Halifax.

Le soutien à l'autonomie et à l'autodétermination des administrations locales est un thème puissant et croissant des relations provinciales-municipales dans la plupart des provinces. Dans ce contexte, les provinces ont une responsabilité continue et la possibilité d'appuyer le nouveau modèle d'aménagement urbain dans leurs lois habilitantes et leurs autres activités. Voici quelques exemples :

- des lois en matière d'urbanisme et d'aménagement qui découragent l'étalement urbain et la dépendance à l'endroit de l'automobile;

- des lois en matière d'évaluation foncière et de fiscalité qui sont équitables et ne subventionnent pas l'étalement urbain;
- des politiques locales régissant les installations subventionnées par la province (universités, hôpitaux, écoles) qui favorisent l'aménagement compact et polyvalent et des investissements dans le transport qui appuient les plans d'aménagement des administrations locales;
- l'accès pour les administrations locales à une portion de la taxe sur l'essence et des frais d'immatriculation des véhicules pour financer les réseaux de transport urbain (maintenant en place dans les régions de Montréal et de Vancouver);
- des programmes de contrôle des émissions des véhicules mandatés par la province visant à réduire le smog et les émissions de gaz à effet de serre en milieu urbain (en place dans la région de Vancouver et proposés pour la région du Grand Toronto).

Les politiques et les lois du gouvernement fédéral peuvent également aider à bâtir de meilleures villes. Les principaux terminus et les principales passerelles du réseau de transport national sont situés dans les régions urbaines de sorte que les visions locales devraient être coordonnées avec les plans à long terme pour les installations qui relèvent de la compétence fédérale. Les efforts actuels du Canada en vue d'atteindre son objectif de Kyoto offrent des possibilités de synergies avec les programmes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports par le biais d'initiatives telles que : des normes fédérales en matière de consommation moyenne d'essence plus élevées pour les véhicules neufs; des révisions au mode de perception et d'affectation des taxes fédérales sur les carburants; et l'appui pour l'innovation, la recherche et le développement de manière à créer des réseaux de transport urbain plus durables.

---

## LES AVANTAGES SONT ÉNORMES...

---

Pour améliorer la qualité de vie dans nos collectivités malgré la diminution des ressources financières, il faut :

- une vision de la région urbaine,
- appuyée par une vision complémentaire des transports (en utilisant **Une nouvelle vision des transports urbains** de l'ATC comme guide général),
- suivie par la mise en oeuvre à l'aide d'un nouveau modèle d'aménagement urbain, fondé sur le processus du changement décrit dans le présent dossier.

En cours de chemin, il faudra assurer la coordination, la coopération et l'établissement de consensus entre les gouvernements, le secteur privé et les citoyens. De plus en plus, les utilisateurs devront payer en fonction de leur consommation. Il faudra aussi modifier notre mode de vie. Nous devons également adopter de nouvelles formes de gestion urbaine. Une modification des politiques provinciales (et fédérales) et des lois habilitantes sera peut-être nécessaire à certains endroits.

La tâche ne sera pas facile, mais les avantages seront énormes.

### Pour la société :

- des milieux de vie, de travail et de loisirs plus sûrs, plus sains, plus propres, moins stressants, plus équitables et plus abordables;
- un plus grand choix de logements, de modes de vie et d'emplacements;
- des collectivités, des quartiers et des rues axés sur les gens.

### Pour l'économie :

- des villes plus compétitives dans la nouvelle économie mondiale;
- des destinations touristiques et des lieux d'affaires plus attrayants;

- des infrastructures et des services municipaux suffisants et bien entretenus qui exigent des coûts d'immobilisation et d'exploitation moindres;
- un partage plus juste et plus équitable des coûts d'aménagement.

**Pour l'environnement :**

- une réduction de la pollution de l'air et du smog urbain;
- une réduction de la contribution du Canada aux émissions de gaz à effet de serre;
- la conservation des terrains, de l'eau, de l'énergie et des ressources minérales.

**Pour les transports :**

- des systèmes de transport urbain plus efficaces et plus abordables, avec une dépendance moindre à l'endroit de l'automobile;
- une diminution des besoins de déplacement et un plus grand choix de déplacements (modes de transport);
- un partage plus juste et plus équitable des coûts des systèmes de transport.

Ces efforts en vaudront la peine puisqu'ils permettront d'améliorer la qualité de vie dans nos villes et de favoriser leur développement durable, pour la génération actuelle et les générations futures de Canadiens.

***L'ATC est un organisme national, multimodal et multidisciplinaire qui a pour mission de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'efficacé 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  
Télec. : (613) 736-1395  
Adresse électronique : [secretariat@tac-atc.ca](mailto:secretariat@tac-atc.ca)

COÛTS D'EXPLOITATION DU TRANSPORT  
DE PASSAGERS PAR RAPPORT  
À LA DENSITÉ URBAINE

POURCENTAGE DU PRODUIT RÉGIONAL BRUT  
CONSACRÉ AUX TRANSPORTS MOTORISÉS

DENSITÉ URBAINE (personnes/ha)