

# Le TRAMWAY de QUÉBEC

pour contrer l'étalement urbain  
et offrir une vraie alternative de transport collectif



Photo : Tramway de Toronto  
Par : Jean-François Lefebvre

**Joëlle Lefebvre-Ouellet, MGP**

Bac Sc.Ed. - UQAM

Bac Sc.Ag.Env. – McGill

Maîtrise en gestion de projets UQAR-Lévis

# PRÉPARER L'APRÈS-PANDÉMIE

À l'instar du reste du monde, le Québec vit présentement une crise causée par la Covid-19. Le meilleur moyen de sortir rapidement de cette crise est d'effectuer des investissements majeurs dans le réseau structurant de transport collectif de la CMQ.

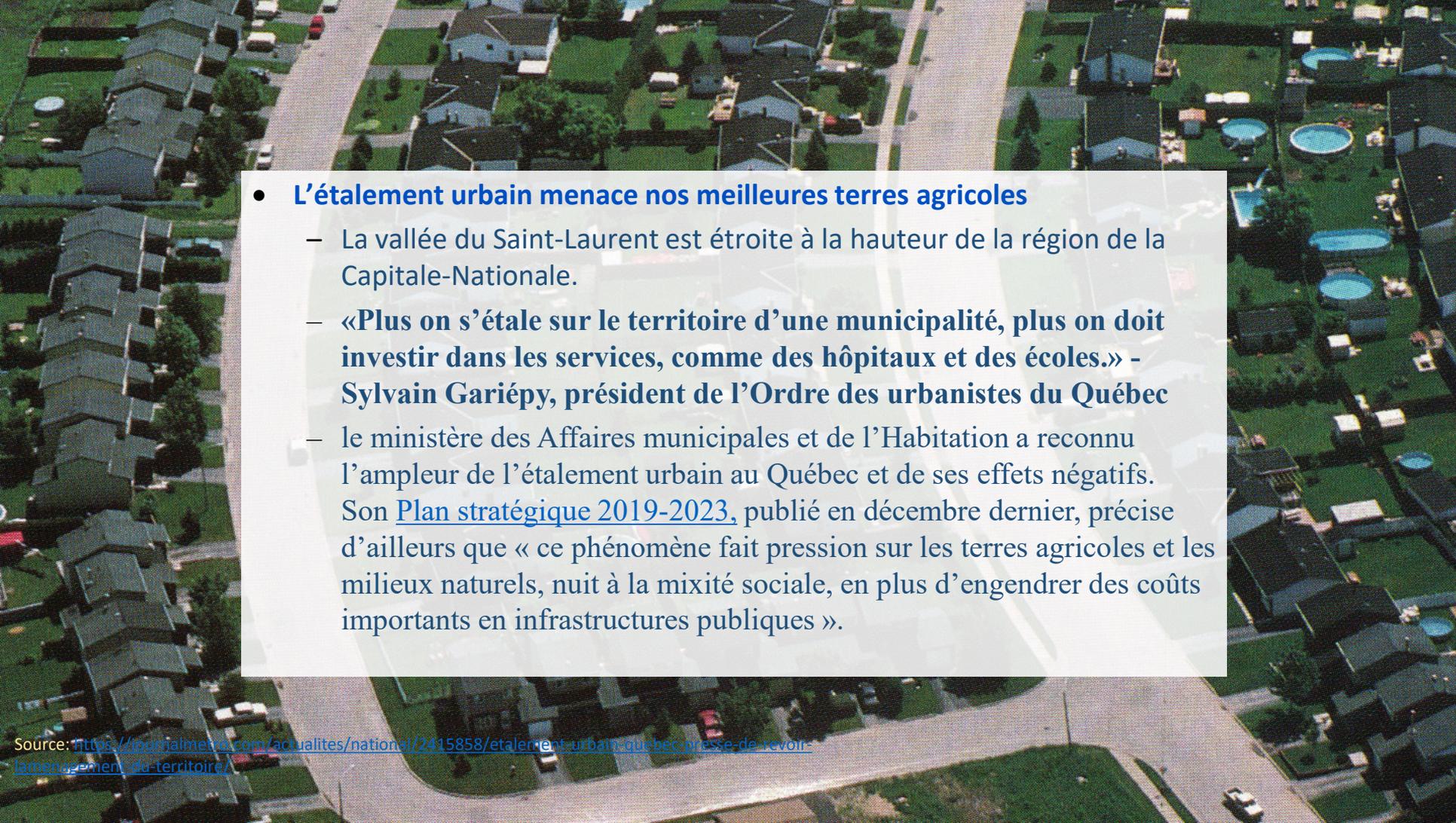
Ces investissements permettront de prévenir une autre crise bien plus permanente et dommageable pour l'humanité, soit la crise climatique.

À cet égard, le projet de tramway que souhaite implanter la ville de Québec marquera un point tournant en termes de mobilité durable dans le transport collectif de la région de la Capitale-Nationale.

Rappel :

 **OBJECTIFS**  **DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**



- 
- **L'étalement urbain menace nos meilleures terres agricoles**
    - La vallée du Saint-Laurent est étroite à la hauteur de la région de la Capitale-Nationale.
    - **«Plus on s'étale sur le territoire d'une municipalité, plus on doit investir dans les services, comme des hôpitaux et des écoles.» - Sylvain Gariépy, président de l'Ordre des urbanistes du Québec**
    - le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a reconnu l'ampleur de l'étalement urbain au Québec et de ses effets négatifs. Son [Plan stratégique 2019-2023](#), publié en décembre dernier, précise d'ailleurs que « ce phénomène fait pression sur les terres agricoles et les milieux naturels, nuit à la mixité sociale, en plus d'engendrer des coûts importants en infrastructures publiques ».

# BON MODE AU BON ENDROIT

La clé : le nombre de citoyens qui résident à distance de marche d'une station d'un réseau structurant.

- Les usagers sont prêts à marcher davantage pour atteindre une station de tramway qu'un arrêt d'autobus, considérant la qualité du service qui les attend, ce qui permet du coup d'en accroître la fréquence.
- Plus l'offre en transport collectif structurant par rail est élevée, plus la proportion de la part modale du transport collectif par autobus augmente dans les quartiers moins denses.



# MOBILITÉ POUR TOUS

- Le tramway de Québec sera universellement accessible pour tout type d'utilisateur. 10% des québécois possèdent une limitation fonctionnelle quelconque et ce chiffre va augmenter avec le vieillissement de la population. (OCPHQ, 2020)
- Les limitations fonctionnelles peuvent constituer un frein à la mobilité, surtout que plusieurs personnes ne répondent pas aux critères d'admissibilité au transport adapté.
- L'accessibilité universelle ne bénéficiera pas seulement aux personnes handicapées, mais aussi aux parents avec poussette.
- Une meilleure mobilité pour tous permettra à plus de gens de participer à la vie sociale et économique de la ville de Québec.

# Les millénaires changent la donne

- La génération des millénaires (nés après 1977, aussi appelée génération Y), devenue dominante aux États-Unis en 2015, n'aspire plus à vivre dans les mêmes banlieues où ils ont grandi.
- Plus préoccupés par l'environnement, « *eco-obsessed* », ils ont tronqué l'automobile contre le cellulaire en tant que symbole de socialisation : « Il y a une place où ces professionnels, éduqués, âgés d'entre 25 et 34 ans tendent à vouloir vivre : un voisinage urbain près du travail et offrant beaucoup de loisirs et d'options de magasinage à l'intérieur d'une distance de marche » (notre traduction).
  - Zimmerman, C. (27 mai 2015), [Le retour du balancier : Des stratégies de développement urbain étalé au retour vers des centres villes compacts et marchables aux États Unis](http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2015.html), conférence présentée au Forum Urba2015, UQAM, par le vice-président développement économique, Smart Growth America, USA : [http://www.forumurba2015.com/2.1\\_liste\\_conferences\\_2015.html](http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2015.html)

# Les millénaires changent la donne

Chez les millénaires américains (entre 2001 et 2009):

**15% moins de déplacement en auto**

**16% de plus en vélo**

**40% de plus en transport collectif**

**Baisse de 23 %** du kilométrage parcouru par personne

De 10 300 miles par an à 7900, une baisse de 2400 miles parcourus par an  
(46 miles de moins par semaine)

Une tendance structurelle qui se poursuit et a gagné clairement le Canada.

Samuel I. Schwartz, 2015, Street Smart, Editions Public Affairs, 294 p (p. 68)

# BÉNÉFICE POUR LA VILLE DE QUÉBEC

Grâce au tramway, la ville de Québec pourrait profiter de cette occasion pour requalifier certains secteurs à l'abandon ou moins développés, et de faire de la reconfiguration urbaine pour y intégrer davantage d'espaces publics et conviviaux...

**... tout en réduisant la pression sur les terres agricoles!**

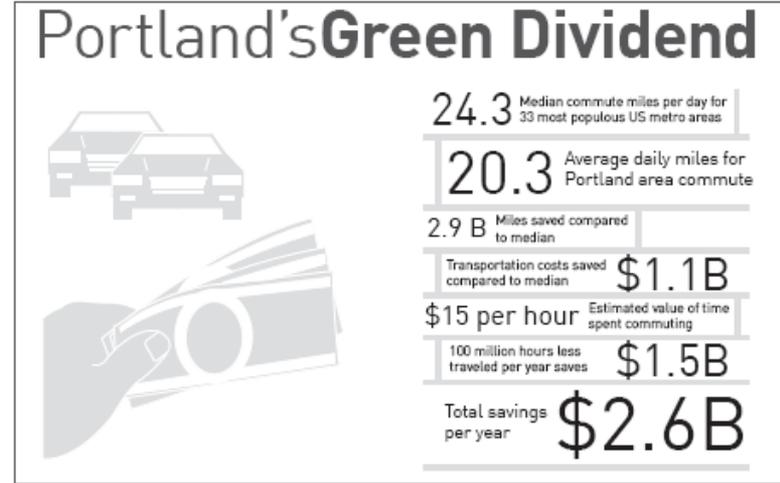
Cette requalification urbaine permettrait d'intégrer des équipements et des infrastructures pour le transport actif (aménagement favorisant la marche et le vélo pour tous).

# Les bénéfices de Portland

Ville américaine reconnue pour limiter l'étalement urbain et pour son réseau de tramways.

La ville de Portland détient sa ceinture verte.

- Ses citoyens achètent moins de véhicules, prennent 2 x plus le TC que ceux des autres villes américaines et presque 10 x plus le vélo
- Transports = 15% des dépenses des ménages (au lieu de 19% soit la moyenne des villes américaines)



# Pour une tarification solidaire

- « Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, mais également de lutte à l'exclusion sociale, les ménages en situation de précarité financière devraient obtenir des mesures incitatives à intégrer le marché de l'emploi. **Trop souvent, le coût des déplacements limite la recherche d'emploi à un secteur accessible à pied pour les personnes à faible revenu.** La récente *Stratégie nationale sur la main d'œuvre 2018-2023* possède un axe qui vise à « faciliter la mobilité géographique de la main-d'œuvre », mais dont les mesures visent essentiellement la ruralité. Le financement de la tarification sociale serait une intéressante mesure urbaine qui aurait pour effet d'améliorer l'accessibilité aux emplois des personnes en situation de pauvreté. »
  - Avis à la Commission des transports de la Communauté métropolitaine de Montréal sur la tarification sociale dans le Grand Montréal, Mémoire conjoint déposé par Trajectoire Québec et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), Présenté à l'occasion de la consultation particulière concernant la tarification sociale dans le transport en commun, juillet 2018, p. 14 sur 19 p.

# Pour une tarification solidaire

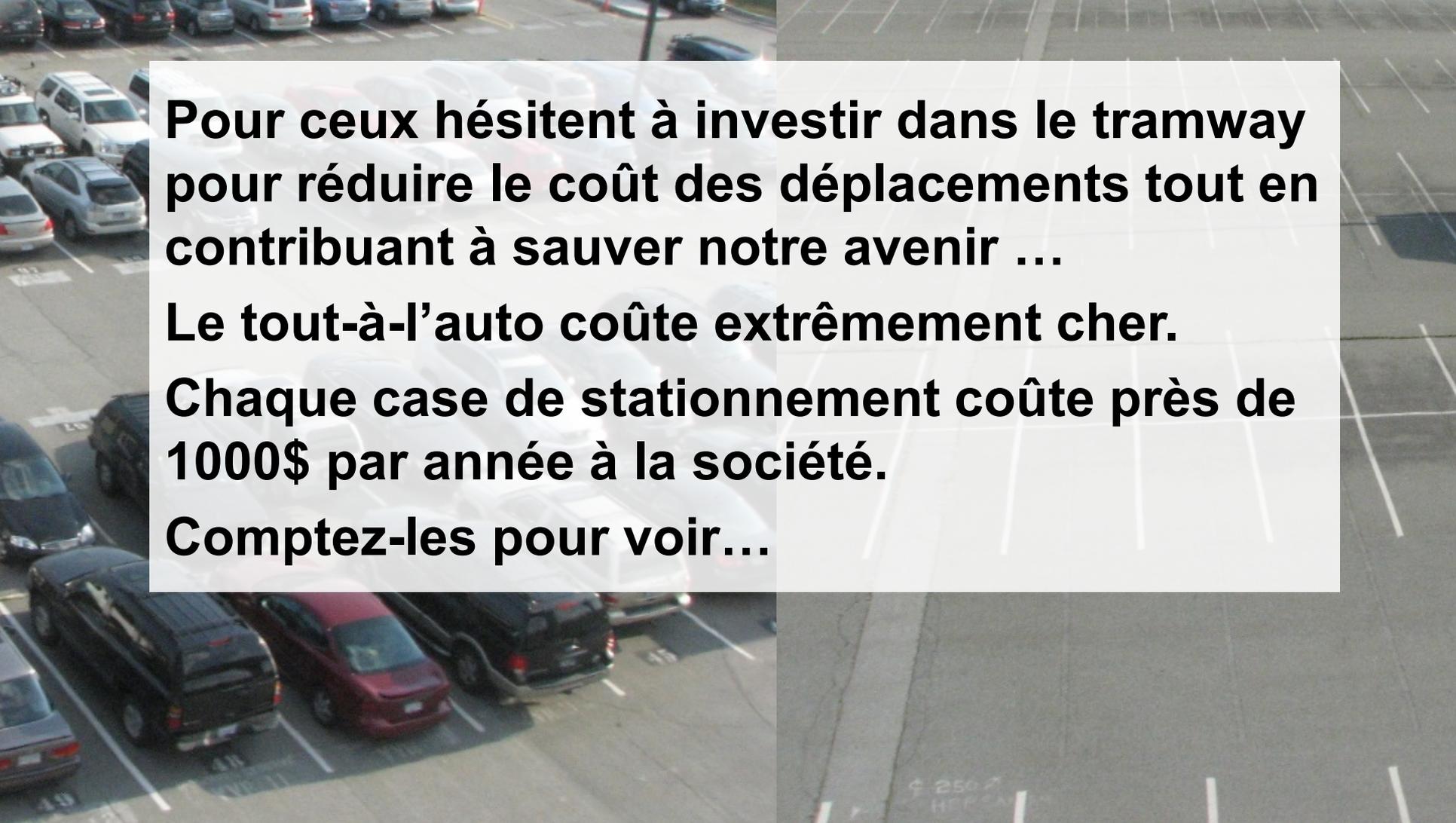
- « De nombreuses personnes à faible revenu utilisent les services de transport des réseaux de santé. Ces services, payés à même les fonds publics, sont plus coûteux que les réseaux généraux de transport en commun, et on ne connaît pas l'étendue des dépenses en transport des réseaux de la santé.
- Dans une optique d'accessibilité universelle aux services de mobilité, une tarification sociale donnerait plus d'options de déplacement aux utilisateurs du réseau de santé en plus de réduire la pression financière sur les transports offerts par les établissements, ce qui représenterait une économie nette pour les fonds publics. »
  - Trajectoire Québec et Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2018, p. 15.

## La tarification comme politique de développement social

Tarification sociale	Tarification solidaire	Gratuité
<p><b>Contributions des usagers en fonction du statut</b></p> <p><u>Critères</u> : catégories – âge, statut des personnes (seniors, jeunes, étudiants, ...)</p>	<p><b>Contributions des usagers en fonction des revenus</b></p> <p><u>Critère</u> : capacité à payer - revenu des ménages (même prix pour tous les membres d'un même ménage)</p>	<p><b>Non contribution universelle</b></p>
<p><i>Droit au transport pour tous avec et sans Logique contributive</i></p>		

# Toronto applique des réductions aux usagers à faible revenu

- Dans le cadre de la stratégie de lutte à la pauvreté, les élus municipaux de Toronto ont approuvé un programme de laissez-passer équitable (*Fair Pass Program*) qui a été mis en place à partir de 2018. Les personnes éligibles bénéficient d'une réduction de tarif de 33% pour un aller-simple et de 21% pour une passe mensuelle.
- Des études estiment que le gouvernement devrait récupérer une baisse de tarif allant jusqu'à environ 35% (en diminution des frais de santé et par la hausse de l'employabilité).
  - <https://transportabordable.org/2016/12/15/toronto-approuve-des-reductions-sur-les-passes-de-transport-aux-usagers-a-faible-revenu/>



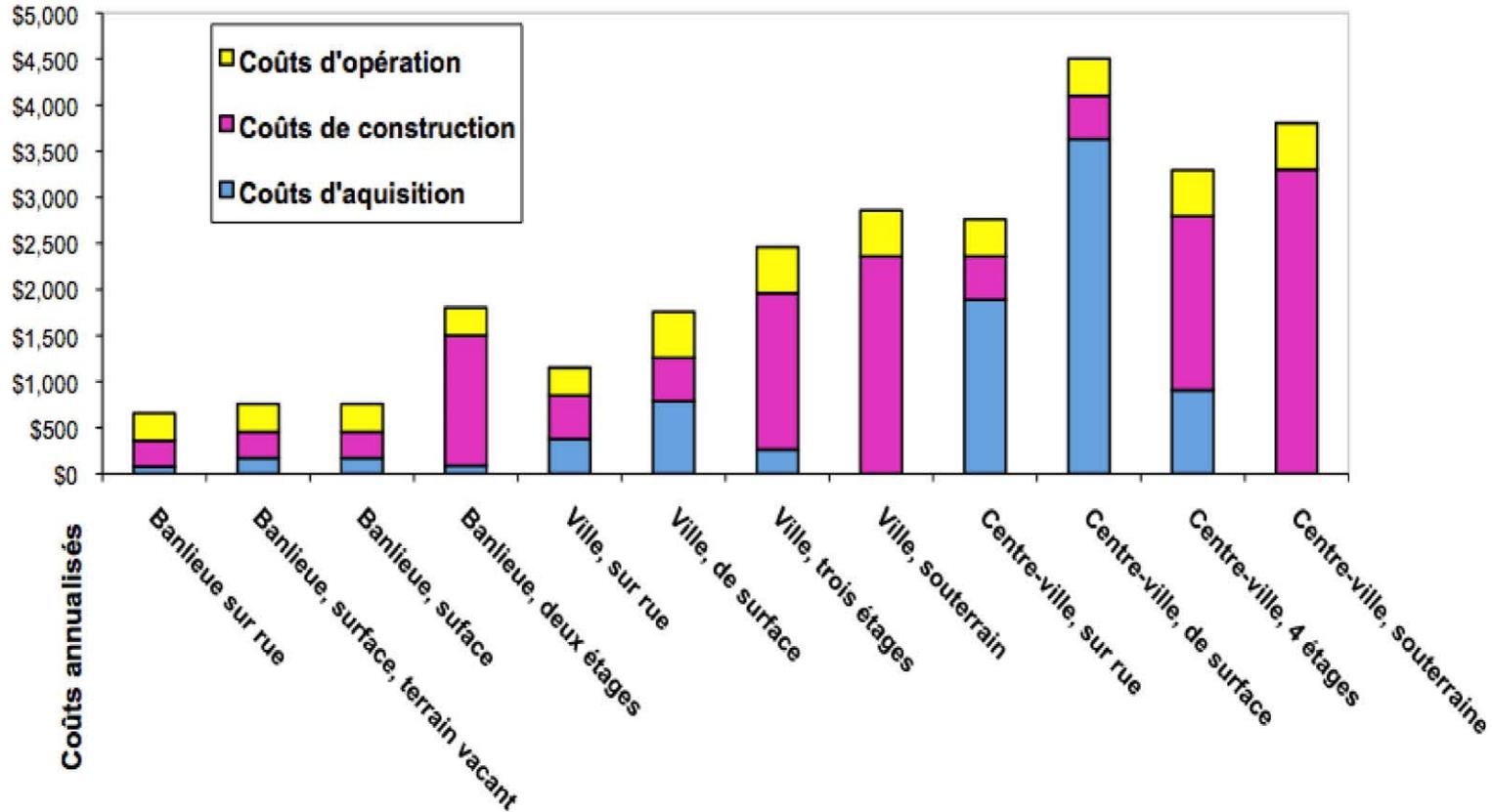
**Pour ceux hésitent à investir dans le tramway  
pour réduire le coût des déplacements tout en  
contribuant à sauver notre avenir ...**

**Le tout-à-l'auto coûte extrêmement cher.**

**Chaque case de stationnement coûte près de  
1000\$ par année à la société.**

**Comptez-les pour voir...**

## Les coûts annualisés du stationnement au Canada



Source : Victoria Transport Policy Institute

# LA TARIFICATION SOLIDAIRE

## Qui peut en bénéficier ?

La tarification solidaire s'applique en fonction des revenus des personnes et étend ce droit à réduction à tous les ayants droit rattachés au foyer (abonnements mensuels civils valables du 1<sup>er</sup> au dernier jour du mois).

<p>95% de réduction<sup>(1)</sup></p> <p>PASTEL'1 QF DE 0 À 408 € 2,50 €/ MOIS 30 €/ AN<sup>(2)</sup></p>	<p>80% de réduction<sup>(3)</sup></p> <p>PASTEL'2 QF DE 409 À 511 € 9,80 €/ MOIS 117,60 €/ AN<sup>(2)</sup></p>
<p>70% de réduction<sup>(1)</sup></p> <p>PASTEL'3 QF DE 512 À 591 € 14,80 €/ MOIS 177,60 €/ AN<sup>(2)</sup></p>	<p>60% de réduction<sup>(1)</sup></p> <p>PASTEL'4 QF DE 592 À 661 € 19,70 €/ MOIS</p>

(1) Les familles modestes sont rattachées aux + 05 ans et aux rattachés à 05%.  
(2) sur l'abonnement mensuel plein tarif.

Toute fausse déclaration ou falsification de documents de la part du client entraîne une annulation des droits à la tarification solidaire pour une durée de 2 ans.

## Mode de calcul du QF:

- > prendre le 1/12<sup>ème</sup> des ressources imposables de l'année (avant tout abattement fiscal),
- > ajouter les éventuelles prestations mensuelles CAF,
- > diviser ce total par le nombre de parts<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Calcul du nombre de parts :

- couple ou personne isolée - 2
- 1<sup>er</sup> enfant à charge - 0,5
- 2<sup>ème</sup> enfant à charge - 0,5
- 3<sup>ème</sup> enfant à charge - 1
- par enfant supplémentaire ou par enfant handicapé - 0,5.

Bon à savoir !

Le réseau TAG est gratuit pour les moins de 4 ans.

(également valable pour les accompagnateurs PMR et les non-oyants, sous conditions).

Source: Semitag, Grenoble, 2017

<http://www.tag.fr/85-tarification-solidaire.htm>

# LA TARIFICATION SOLIDAIRE (en France)

- Ville de Clermont (France): Fin avril 2017, 17 900 personnes étaient titulaires d'un abonnement solidaire, soient **45%** des 40 100 abonnés.
- Historique: Depuis 2015, les tarifs du réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise ne sont plus adossés sur le statut des personnes mais sur leurs ressources.
- **Pourquoi un tel changement ?**  
La tarification actuelle, basée sur le statut des personnes (demandeurs d'emploi, seniors, ...) ne permettait pas à toutes les personnes économiquement fragiles de prendre les transports en commun urbains.
  - [http://www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/165 La-tarification-solidaire.html](http://www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/165-La-tarification-solidaire.html)



DESTransports ENCORE PLUS  
**SOLIDAIRES**



# LA TARIFICATION SOLIDAIRE (en France)

- Or le droit au transport est légalement encadré. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, la loi relative à la lutte contre les exclusions (1998), **la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000** et la Loi généralisant le RSA (2008) ont imposé une tarification sociale dans les transports publics avec pour objectif de soutenir financièrement la mobilité quotidienne des personnes les plus fragiles et les plus démunies.
- L'article 123 de la loi SRU a **rendu obligatoire la mise en œuvre d'une réduction d'au moins 50% en faveur des personnes dont le revenu était inférieur à certains plafonds de ressources**, en particulier la couverture maladie universelle complémentaire dite CMU-C.
  - [http://www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/165\\_La-tarification-solidaire.html](http://www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/165_La-tarification-solidaire.html)



DES TRANSPORTS ENCORE PLUS  
**SOLIDAIRES**

