

Le «COCKTAIL TRANSPORT



La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Document présenté dans le cadre du
Congrès international francophone de l'ATEC
Versailles (France)
28 au 30 janvier 1997

par Michel Labrecque
président, Le Groupe vélo

Le Groupe vélo
(Vélo Québec, Le Tour de l'Île de Montréal inc., Les Éditions Tricycle)
1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec), Canada H2J 2J9
Téléphone : (514) 521-8356
Télécopieur : (514) 521-5711
Courriel : michel_labrecque@velo.qc.ca
Site Web : <http://www.velo.qc.ca>

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Crédits

Conception et rédaction : Michel Labrecque, avec la collaboration de Robert Boivin

Formatage et mise en pages : Céline St-Maurice et Louise St-Maurice

Révision : Jean Millette

Conception de la page couverture : Patrick Carde

Reproduction

La reproduction de ce texte est fortement encouragée. Celui-ci sera accessible sur le Web à compter du printemps 1997 à l'adresse suivante : <http://www.velo.qc.ca>

À propos de *NRV*

NRV (prononcer *énervé*), ou *Nouvelle Revue Vélo*, s'engage à publier des textes pertinents de réflexion qui pourront, à l'occasion, faire preuve d'impertinence envers certaines idées. Il n'est pas prévu de s'en excuser.

Vous aurez compris que la parenté de graphisme et de nom avec la prestigieuse *NRF, Nouvelle Revue française*, est une plaisanterie.

Déjà publié :

Société des loisirs... ou des oisifs ? Le Livre vert "pâle" de Vélo Québec, présenté lors de la consultation du ministère des Affaires municipales, février 1996.

Table des matières

AVANT-PROPOS.....	3
RÉSUMÉ.....	4
CONTEXTE.....	5
LA FIXATION TECHNOLOGIQUE ET LE TRANSPORT EN COMMUN..	7
Les nouvelles sources d'énergie.....	7
La gestion intelligente des déplacements.....	7
Le télétravail.....	8
Le transport en commun.....	8
QU'EST-CE QUE LE COCKTAIL TRANSPORT ?.....	10
LES AVANTAGES ET LES DÉSAVANTAGES DU COCKTAIL TRANSPORT.....	12
TABLEAU 1.....	14
TABLEAU 2.....	15
TABLEAU 3.....	16
TABLEAU 4.....	17
TABLEAU 5.....	18
QUI DOIT METTRE EN MARCHÉ LE COCKTAIL TRANSPORT ET COMMENT ?.....	19
DIX MESURES POUR METTRE EN PLACE LE COCKTAIL TRANSPORT	22
1. La fusion, la dynamisation et l'intégration des transports en commun.....	22
2. Les avantages tarifaires du cocktail transport.....	22
3. L'intégration du taxi.....	23
4. Les locateurs d'automobiles.....	24
5. Les coopératives de flottes d'automobiles.....	25
6. Le covoiturage urbain et interurbain.....	26
7. L'incitation aux déplacements à vélo.....	27
8. L'incitation aux déplacements à pied.....	28
9. Les nouvelles technologies de l'information au service du cocktail transport.....	29
10. Les avantages pour les employés qui utilisent le cocktail transport.....	30
QUATRE MESURES CONCOMITANTES DE MAÎTRISE DU TRAFIC URBAIN.....	31
1. Le plan de circulation et de contrôle d'accès au centre-ville.....	31
2. La reprise de contrôle du stationnement.....	32
3. Les péages urbains et interurbains.....	33
4. Les taxes sur le carburant et l'immatriculation.....	34
CONCLUSION.....	36
MONTRÉAL ET LE COCKTAIL TRANSPORT.....	38
AVANT-PROPOS	

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Le concept de *cocktail transport* est apparu pour la première fois sous la plume du coordonnateur du dossier du taxi au ministère des Transports du Québec, monsieur Michel Trudel, dans le cadre d'une réflexion visant à favoriser l'usage du taxi. À l'origine, l'expression utilisée fut *cocktail modal* en français et *transport cocktail* en anglais. Dans ce document, nous avons choisi, pour des raisons de compréhension, l'expression *cocktail transport*.

RÉSUMÉ

Partout sur la planète, en Occident comme dans les pays en développement, la motorisation ne cesse de croître¹. Dans certaines régions du globe, c'est le nombre d'automobiles par habitant qui augmente. Dans d'autres, là où le parc automobile est déjà très élevé et tend à se stabiliser, c'est au chapitre de l'augmentation du kilométrage parcouru par les véhicules que l'on remarque un accroissement de la motorisation.

Parallèlement, les transports en commun connaissent, depuis plus de 10 ans, des baisses constantes d'achalandage de l'ordre d'un pour cent par année. Il n'existe pas de véritable offre de service de transport souple, rapide, efficace, économique et écologique, susceptible de concurrencer adéquatement la voiture à occupant unique. Il faut se rendre à l'évidence : l'automobile reste sans rivale. Les consommateurs citoyens sont prêts à se soumettre à bien des sacrifices financiers et à des pertes de temps de plus en plus grandes pour conserver la liberté ou le sentiment de liberté que propose l'automobile.

Le cocktail transport² représente une solution qui pourrait amener un bon pourcentage d'automobilistes à délaissier occasionnellement leur voiture. Ce concept se définit par un maillage et un mariage d'intérêts entre les grandes entreprises de transport en commun (métro, bus, train de banlieue, chemin de fer, etc.) et les moyens de transport " privés " que sont le vélo, le taxi, la location d'automobile, les coopératives de propriété d'auto, le covoiturage.

Chacun des partenaires de ce maillage y trouverait des avantages pour compléter son offre de transport, consolider et élargir sa clientèle. Les autorités politiques y verraient un intérêt économique, principalement, et environnemental, accessoirement.

Pour l'instant, on ne peut parler réellement d'une offre de transport. Celle-ci demeure encore diffuse, parcellaire et non intégrée, tant sur le plan de l'intermodalité des déplacements que de la structure tarifaire. L'intégration et la mise en marché de cette solution de remplacement de l'automobile à occupant unique sont loin, cependant, d'être difficiles et onéreuses.

Souhaitons qu'il ne faudra pas attendre des situations à effet de loupe, comme la grève récente des transports parisiens, ou encore la répétition de pics de pollution avant que les autorités se décident à agir. Parce que, dans de tels cas, les actions sont trop souvent entreprises de façon précipitée et improvisée.

CONTEXTE

Ces dernières années, les nouveaux managers ne semblent avoir à la bouche que les mots " faire plus avec moins ", " performance ", " efficacité " et " réingénierie ". Dans le domaine du transport des personnes, il faut bien admettre que nous en sommes encore, à l'aube de l'an 2000, à essayer de toujours faire moins avec plus.

N'est-ce pas le cas lorsque, chaque matin, des millions de travailleurs occidentaux parcourent en 30 minutes (en la moitié moins de temps que nécessite le même déplacement en transport en commun), seuls à bord d'une tonne de métal et de plastique, la distance de moins de huit kilomètres³ les séparant de leur travail ? Il ne s'agit pas, on en conviendra, d'une façon très efficace de se déplacer.

Comment pourrait-il en être autrement lorsque le prix du carburant⁴ se trouve au plus bas de son histoire et que, à cause d'une étrange guerre commerciale, le prix du litre d'essence sur le territoire québécois a chuté, au cours de l'été 1996, sous la barre des 40 ¢ le litre (1,7 FF) ? À ce prix, qui est presque trois fois moindre que celui du litre de lait ou de l'eau en bouteille, nous n'avons pas besoin d'être un fan d'Adam Smith pour comprendre que l'automobile et son moteur à explosion est et restera le véhicule individuel des prochaines années.

Comment pourrait-il en être autrement puisque le défi de la fluidité, qui avait été lancé aux ingénieurs de la circulation, a été gagné ? Les recherches le démontrent, les automobilistes choisissent maintenant de résider encore plus loin de leur lieu de travail grâce au temps que les ingénieurs leur ont redonné depuis les 20 dernières années; de la même façon que deux et deux font quatre, la distance parcourue est égale à la vitesse multipliée par le temps ($d=v*t$). Comme nos concitoyens automobilistes peuvent rouler plus vite et que leur temps de déplacement demeure à peu près constant, ils tendent à s'éloigner toujours davantage.

Bien entendu, ce " tout-à-l'auto " comporte des conséquences. Malgré les gains technologiques considérables de diminution de consommation de carburant et de diminution des émissions de gaz polluants par les moteurs à combustion, l'effet combiné de l'augmentation du parc automobile et du kilométrage parcouru a annihilé les efforts de réduction de la pollution des gaz à effet de serre.

De nombreuses villes croulent déjà sous le poids du nombre d'automobiles qui les envahissent soir et matin.

Les pays qui avaient pris des engagements lors du sommet de Rio pour diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre n'atteindront pas leurs objectifs; ils connaîtront dans plusieurs cas des augmentations d'émissions⁵.

Les infrastructures routières surutilisées se dégradent, leur coût d'entretien augmente, de nouveaux ponts et de nouvelles autoroutes sont réclamés par les citoyens habitant de plus en plus loin des centres-villes. Non seulement ceux-ci vont et viennent de leur banlieue au " centre du beigne ", mais une bonne partie de leurs déplacements s'effectuent désormais en couronne, d'une banlieue à l'autre. Ces déplacements sont justement ceux pour lesquels les transports en commun sont mal adaptés et difficilement adaptables.

La seule note positive, si l'on peut dire, c'est que la crise des finances publiques pousse tous les paliers de gouvernement à accroître leurs recettes et à faire payer par les utilisateurs les coûts réels de l'usage qu'ils font des services ou des équipements collectifs. D'où le concept d'utilisateur-pollueur-payeur. Les automobilistes nord-américains, largement subventionnés depuis des décennies⁶, risquent d'essayer une avalanche de taxes (nouvelles taxes ascenseurs sur les carburants, remise en place des péages autoroutiers et urbains, augmentation des frais de stationnement, disparition de certains privilèges fiscaux, TVA majorée sur les grosses cylindrées, etc.) au grand dam des associations d'automobilistes.

Cependant, cette crise comporte aussi des effets négatifs sur les transports en commun. Elle impose des réductions de services aux usagers et des augmentations de tarifs.

S'il est une constante de ce XX^e siècle, c'est que presque toutes les prévisions en matière de transport des personnes ont été dépassées, que les humains cherchent à augmenter leur mobilité. L'accélération des télécommunications amplifiera le besoin de se voir, de se parler de vive voix, de se rencontrer. La croissance fulgurante de l'industrie du tourisme d'agrément et d'affaires entraînera une augmentation soutenue du trafic aérien et terrestre. L'étalement urbain des 30 dernières années, loin de se résorber, provoquera de nouveaux modèles de déplacements. Les nouvelles banlieues de la banlieue exerceront à leur tour des pressions sur la demande d'infrastructures. Le vieillissement des populations dans les pays occidentaux sera déterminant dans l'effondrement de la demande de transport en commun⁷.

Pourtant, en dépit de ce contexte, les décideurs politiques comme les gestionnaires du transport en commun donnent des réponses mal adaptées, passéistes et même suicidaires au déclin du transport en comun.

LA FIXATION TECHNOLOGIQUE ET LE TRANSPORT EN COMMUN

Pour régler les problèmes de transport des personnes et des marchandises, même si on évoque une hypothétique amélioration des transports, on privilégie surtout les nouvelles technologies, au point que d'aucuns parlent de fixation technologique⁸.

Les nouvelles technologies regroupent trois types de réalité : les carburants de remplacement, la gestion des déplacements à l'aide des nouvelles technologies de l'information, et le télétravail. Ces réalités provoquent de tels changements dans les déplacements que certains n'hésitent pas à prédire la fin du travail.

Les nouvelles sources d'énergie

De nouvelles sources d'énergie sont censées remplacer le pétrole raffiné. Bien ! Au-delà de ces bonnes intentions, de nombreuses questions restent toujours sans réponse :

- Comment produira-t-on cette énergie électrique⁹ ou gazière (électricité hydraulique, nucléaire ou thermique, hydrogène, bio-gaz, éthanol-méthanol, propane-butane) ?
- À quel coût et avec quelles répercussions environnementales en guise d'effet secondaire ?¹⁰
- Comment se fera l'entreposage et la distribution de ces nouvelles formes d'énergie ?

Ces nouvelles énergies, prétendues moins polluantes, permettront-elles de trouver une solution à l'engorgement des rues, des routes, des autoroutes et des ponts, aux coûts astronomiques des embouteillages, au manque de places de stationnement dans les centres-villes, à l'occupation des sols et, surtout, à la surmobilité individuelle qui encourage l'étalement urbain ?

La gestion intelligente des déplacements

La gestion "intelligente" des autoroutes par un système de positionnement planétaire (Global Positioning System), les radars, la conduite automatisée, les boucles de détection, les ordinateurs de bord équipés d'écrans numérisés, on retrouve là toute l'utopie du Meilleur des mondes et de la Guerre des étoiles. Dans ce domaine, les prévisions ont de quoi séduire : le doublement, voire le triplement de la capacité des autoroutes d'acheminement et de rocade, la diminution des accidents, une fluidité presque parfaite. Toutefois, des expériences récentes, dont la grève des

transports parisiens ou la gestion autoroutière aux jeux d'Atlanta, montrent que l'on atteint vite les limites de ce type d'approche. On connaît l'effet de rétroaction : si Bison futé nous dit d'aller de ce côté, il le dit aussi à tout le monde, ce qui fait qu'un bon nombre d'individus peut décider justement de ne pas y aller. La nature humaine étant ce qu'elle est, les automobilistes en viennent *naturellement* à chercher à déjouer les plus belles simulations mathématiques de déplacement¹¹.

Le télétravail

Est-ce que les besoins en déplacement déclineront considérablement à cause de la supposée " fin du travail " ? Rien n'est moins sûr. Pas plus que l'ordinateur n'a créé l'utopique bureau sans papier que nous prédisait Alvin Toffler, Internet, le Web et le courrier électronique ne provoqueront pas une diminution des déplacements. Au contraire, on doit s'attendre à un accroissement des déplacements. Les données déjà disponibles portent à conclure que le télétravail¹² et l'accroissement du nombre de travailleurs autonomes accentueront l'étalement urbain, la distance et la durée des déplacements en dehors des heures de pointe.

Le transport en commun

La mobilité urbaine ne peut se concevoir sans un bon système de transport en commun. Mais force est de constater que les mesures prises au cours des deux dernières décennies n'ont pu empêcher son déclin. On parle maintenant de survie des transports en commun au moment où les finances publiques des pays occidentaux sont à sec, alors que des modèles de privatisation et d'impartition sont de plus en plus mis de l'avant.

La solution d'un transport en commun amélioré, maintes fois recherchée, pèche par idéalisme. Elle ne fonctionne pas¹³. L'amélioration des services, les stationnements incitatifs et tutti quanti ne font à terme et, dans le meilleur des cas, que maintenir l'achalandage des sociétés de transport. C'est l'automobile qui finit inmanquablement par bénéficier d'une croissance des déplacements, à cause de son faible coût perçu d'utilisation, de sa flexibilité et de son efficacité à desservir les besoins en déplacements caractéristiques de cette fin de siècle (déplacements pendulaires et en rocade), à cause également de la très grande difficulté des politiciens à imposer des contraintes à la mobilité des automobilistes, lesquels constituent, dans bien des comtés ou districts, 100 % de l'électorat.

Il existe d'autres raisons politiques et technocratiques dont on parle moins souvent. Nous voulons parler de cette mentalité défaitiste qui considère le déclin du transport en commun en Occident comme une tendance lourde et irréversible et qui semble être partagée par beaucoup de gestionnaires du transport en commun. Pourrait-on imaginer un dirigeant d'entreprise privée venant annoncer à ses actionnaires que la

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

compagnie s'attend au cours de 10 prochaines années à des pertes de l'ordre de 10 %, similaires à celles des 10 dernières années ? C'est pourtant ce qui se passe dans nos sociétés de transport en commun. On y applique, bon an mal an, les mêmes formules perdantes et personne ne semble inquiet de perdre son poste.

Les sociétés et régies de transport en commun auraient dû élargir depuis longtemps leur champ d'action pour intégrer d'autres modes de transport en complémentarité à leurs services de base plutôt que de les considérer comme des concurrents. Les gestionnaires des transports en commun, qui très rarement en sont des usagers, ont sous-estimé grandement la perception d'efficacité que la population attribue à l'automobile. La faiblesse de leur analyse a en partie entraîné une riposte mal adaptée et une érosion lente et définitive de leur clientèle. Les transports en commun, seuls, isolés, non couplés à d'autres modes plus souples, ne peuvent concurrencer avec l'automobile. Il faut donc, à notre avis, proposer autre chose que la filière de la fuite en avant technologique ou celle des transports en commun conçus comme un service essentiel permettant d'éviter le chaos.

QU'EST-CE QUE LE COCKTAIL TRANSPORT ?

Le cocktail transport est l'offre combinée et unifiée de moyens de transport, individuels et collectifs, permettant aux citoyens de se déplacer efficacement et rapidement, tout en économisant et en réduisant au minimum les impacts négatifs sur l'environnement.

De façon plus simple, le cocktail transport est le mélange des modes de transport (taxi, covoiturage, vélo, propriété collective ou location d'automobiles, transport en commun urbain et interurbain, train de banlieue, marche, et même automobile privée) nécessaires aux déplacements d'une partie de la population.

Ce concept se présente comme une solution de remplacement à l'accroissement de l'usage individuel et quasi exclusif de l'automobile privée pour tous les déplacements, mais particulièrement pour les déplacements vers, et dans, le centre des villes.

Cela dit, le cocktail transport n'a pas la prétention d'être une solution universelle. Il fonctionne bien dans le centre des villes et dans les banlieues immédiates; il est difficile d'application dans les banlieues éloignées et dans les régions où la vie sociale et économique est presque impensable sans automobile.

Le cocktail transport est particulièrement performant pour les déplacements pendulaires de huit kilomètres et moins¹⁴. Une distance qui correspond à un temps moyen de déplacement (de la porte de la maison à celle du lieu de travail) de quelque 30 à 60 minutes. Un des objectifs du cocktail transport est de réduire le temps de déplacement de 25 % et même de 40 %. On se rapprocherait ainsi de la performance automobile, laquelle permet actuellement des déplacements deux fois plus rapides que ceux par transport en commun.

Le concept tient pour acquis que chaque ménage dispose d'un accès rapide à une automobile. Le ménage peut être propriétaire exclusif de cette voiture; l'accès est donc immédiat et quotidien. La propriété peut aussi être partagée avec des voisins ou des confrères de travail ; le véhicule appartient alors à une coopérative de propriétaires. Dans une telle situation, le ménage est amené à avoir recours à des véhicules de location.

Le cocktail transport ne vise donc pas à inciter les ménages à vivre sans automobile, un projet illusoire en Amérique, mais à éviter qu'ils fassent l'achat d'un deuxième ou d'un troisième véhicule¹⁵. Il a été souvent observé que plus un ménage possède de voitures, plus les déplacements des membres de cette famille s'effectuent en automobile.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

L'aspect le plus important de ce concept réside dans l'unification des services de différents transporteurs, collectifs, publics et privés, en une seule offre de service. On doit mettre en marché un produit unique, même s'il se compose de différents modes, parce que c'est la combinaison qui est avantageuse.

Il faut d'ailleurs qu'il y ait **une combinaison, une intégration et une bonification tarifaire entre les différents modes de transport** composant le cocktail. Les automobilistes font souvent l'erreur de ne comptabiliser que les coûts immédiats d'utilisation (*out-of-pocket money*) de leur voiture. Ce réflexe quelque peu curieux a été signalé à maintes reprises. Les avantages économiques du cocktail transport doivent, par conséquent, apparaître significatifs pour compenser les inconvénients perçus de ce nouveau mode de déplacement.

Le **maillage des infrastructures et des services**, qui facilite le passage d'un mode de transport à l'autre, est un autre élément clé de ce concept. Ce maillage est une condition qui permet d'augmenter l'efficacité du cocktail transport sur le plan du temps de déplacement.

Enfin, et on n'y échappera pas, le concept de cocktail transport ne donnera de résultats probants que si sa mise en place s'accompagne de mesures coercitives visant les automobiles à occupant unique. Il faut s'attendre à ce que les automobilistes soient tentés de reprendre le volant en solitaire si la fluidité s'améliore sur le réseau routier à la suite d'un accroissement de la clientèle du transport en commun et au succès du cocktail transport. L'expérience le montre, l'automobile a horreur du vide et tout espace libéré sur la chaussée est, à terme, occupé.

LES AVANTAGES ET LES DÉSAVANTAGES DU COCKTAIL TRANSPORT

Malgré de nombreux inconvénients, l'automobile demeure, pour la majorité des consommateurs, le mode de transport non seulement idéal, mais aussi de référence. C'est en fonction de l'automobile qu'on jugera le cocktail transport et celui-ci apparaîtra comme présentant d'énormes désavantages perçus et réels. Peuvent-ils être atténués ? Commençons par les relever.

Le plus grand désavantage, c'est sans doute de rendre nos déplacements moins flexibles du fait de perdre la disponibilité d'une automobile (*right here and now*). Le cocktail transport nous force à planifier davantage nos déplacements, ce qui entre en contradiction avec ce sentiment inhérent à notre époque de toujours manquer de temps.

Un autre désavantage du cocktail transport est qu'on a l'impression de payer plus cher pour ses déplacements que si l'on utilisait sa voiture, parce qu'on est continuellement en situation de sortir de l'argent de son portefeuille. Que ce soit pour les cartes mensuelles d'autobus et de métro, pour la location d'une voiture le week-end ou au moment des vacances annuelles, pour le train et l'autobus interurbain, pour le taxi, pour les réparations de bicyclettes ou pour le covoiturage, le cocktail transport implique des déboursés presque quotidiens.

Autre désavantage, à l'ère du cocooning : la promiscuité des transports collectifs en décourage plus d'un. On tient à son confort et à son intimité. On déteste sentir son espace vital envahi. On dit même, en boutade, que les automobilistes pris dans les embouteillages préfèrent l'odeur des pots d'échappement à l'odeur de transpiration des usagers du transport en commun.

Ajoutons aussi que d'aucuns, en particulier les femmes nord-américaines, risquent de percevoir le cocktail transport comme peu sécuritaire en comparaison à l'auto. Derrière le volant, dans un véhicule bien verrouillé, n'a-t-on pas le sentiment d'être à l'abri d'une attaque quelconque ?

Terminons cette énumération des désavantages de notre proposition en mentionnant tous les lieux communs rattachés à chacun des modes de transport qui composent le cocktail transport : le vélo est épuisant et le temps n'est-il pas toujours pluvieux¹⁶, le covoiturage manque de souplesse, l'autobus est lent, le métro bondé, le taxi coûte cher, la location de voiture est inabordable, etc.

Les inconvénients liés à la propriété d'une automobile n'ont pas entravé la progression de ce mode de transport. Ils sont pourtant nombreux, surtout dans les villes : stationnement, déneigement, démarrage hivernal, entretien, endettement. On entend de plus en plus souvent, et cela est confirmé par des études, des citoyens

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

déclarer qu'ils se passeraient bien d'une automobile s'ils le pouvaient. Mais voilà, pour le banlieusard, l'automobile est devenue obligatoire.

Ainsi, les inconvénients ne sont pas l'apanage du cocktail transport et ceux-ci ne sont pas insurmontables en regard des avantages qu'il présente. Si celui-ci constitue une solution profitant à la société en entier, il présente aussi un intérêt pour les individus.

Son plus grand avantage consiste à permettre des économies appréciables d'argent. Celles-ci sont calculées dans les tableaux 1 à 5 suivant le nombre d'automobiles qu'on possède ou lorsqu'on utilise quelques mois par année une bicyclette pour se déplacer. Le principe est que, tout en faisant des économies réelles, l'on conserve un très haut degré d'efficacité dans ses déplacements. Dans les scénarios où le ménage demeure propriétaire d'une voiture, la perte de mobilité est faible. Dans les scénarios de cocktail transport sans automobile, la perte de mobilité est réelle, mais reste acceptable. Elle le sera d'autant plus si l'on tient compte, grâce aux économies substantielles que peuvent réaliser les ménages, que ceux-ci seront en position d'acquiescer des services et des biens vraiment durables.

Il n'est pas inintéressant de signaler que le cocktail transport libère en tout ou en partie des inconvénients de posséder une automobile. Il favorise aussi l'utilisation de véhicules mieux adaptés à chacun des déplacements : camionnette, fourgonnette, 4X4, familiale, sous-compacte, etc.

Un immense succès du cocktail transport réduirait la pollution causée par l'automobile. Il faut cependant être conscient que ce résultat ne constitue pas une motivation suffisante pour amener une population à modifier ses habitudes de déplacement. On a fait l'erreur, dans les années 1970 et 1980, de croire que le mouvement écologiste et la montée des préoccupations pour l'environnement joueraient en faveur des transports en commun. Aujourd'hui, force est d'admettre que le mouvement antipollution était essentiellement une réaction de défense¹⁷ de la population vis-à-vis des entreprises polluées.

TABLEAU 1

Coût moyen d'utilisation de voitures de catégorie sous-compacte, en 1996, selon les données de base du CAA-Québec (Canadian Automobile Association, section Québec), pour une distance moyenne parcourue de 20 000 km par année.

	Sous-compacte (Honda civic, Escort, Tercel, Sentra)	Compacte (626, Corolla DX, Jetta, Corsica)
Consommation d'essence	6,93 l/100 km	9,24 l/100 km
Essence (68 ¢/l, avril 95)	4,71 ¢/km	6,28 ¢/km
Entretien	2,05 ¢/km	2,06 ¢/km
Pneus	1,02 ¢/km	1,15 ¢/km
Frais de stationnement, contraventions, déneigement, divers*	1 ¢/km	1 ¢/km
Total des frais variables par kilomètre * 20 000 km/année	1 756 \$	2 096 \$
Assurance collision	286 \$	344 \$
Assurance responsabilité civile	232 \$	246 \$
Assurance feu, vol, vandalisme	161 \$	195 \$
Immatriculation	224 \$	224 \$
Permis (droits et assurance gouvernementale)	42 \$	42 \$
Dépréciation**	3 031 \$	4 295 \$
Financement	657 \$	931 \$
Total des frais fixes	4 633 \$	6 277 \$
Total annuel	6 389 \$	8 373 \$

* Le CAA-Québec n'évaluant pas les frais de stationnement, les contraventions, le déneigement, etc., un montant très conservateur de 1 ¢ du kilomètre a été ajouté dans notre calcul.

** La dépréciation totale est évaluée à 50 % pour trois ans (25 %, 15 %, 10 %)

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

TABLEAU 2

Scénario 1 : un ménage comptant deux automobiles (32 % des ménages québécois possèdent deux voitures) : une sous-compacte et une compacte.

	Voiture neuve	2^e voiture payée *
1 ^{re} voiture	8 373 \$	8 373 \$
2 ^e voiture	6 389 \$	3 111 \$ **
Total	14 762 \$	11 484 \$

* Le scénario habituel veut que la première voiture du ménage soit transférée au conjoint une fois l'emprunt remboursé. Ce scénario se reproduit au moment de l'acquisition d'une troisième voiture (5 % des ménages québécois), la deuxième voiture étant alors transférée à l'aîné de la famille pour ses déplacements entre la banlieue et le cégep ou l'université.

** Les frais variables d'entretien doublent en moyenne, par kilomètre parcouru, à partir de 80 000 km.

Pour parvenir à consacrer entre 11 500 \$ et 14 000 \$ par année afin de posséder deux voitures, il faut avoir gagné des revenus avant impôt de 19 000 \$ à 24 000 \$. C'est beaucoup d'argent.

TABLEAU 3

Scénario 2 : une voiture sous-compacte par ménage + cocktail transport

	Nombre	Durée	Coûts	Une voiture
Une voiture sous-compacte	1			6 389 \$
CAM (carte autobus et métro)	1	11 mois	45 \$	495 \$
Taxis	5 courses par semaine	48 semaines	10 \$ par course	2 400 \$
Location d'une voiture pour les vacances*	3 semaines		600 \$	Nil
Location d'une voiture (sorties mensuelles)**	Une fin de semaine par mois	11 mois	125 \$	Nil
Total				9 284 \$

* Les premiers 1 500 km sont gratuits, ensuite il faut prévoir 12 ¢ par kilomètre supplémentaire. Les assurances sont gratuites si on profite des avantages offerts par certaines cartes de crédit. Au total, une location incluant taxes et essence revient approximativement à 90 \$ par jour.

** Les premiers 600 km sont gratuits, les assurances sont gratuites si l'on profite des avantages offerts par certaines cartes de crédit. Au total, une location incluant taxes et essence revient approximativement à 90 \$ par jour. La sixième location est gratuite, on peut donc compter sur un rabais équivalant à environ 15 %.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

TABLEAU 4

Scénario 3 : sans voiture avec le cocktail transport

	Nombre	Durée	Coûts	Sans voiture
(carte autobus et métro)	2	11 mois	45 \$	990 \$
Taxis	5 courses par semaine	48 semaines	10 \$ par course	2 400 \$
Location d'une voiture pour les vacances*	3 semaines		600 \$	1 800 \$
Location d'une voiture (sorties mensuelles)**	Une fin de semaine par mois	11 mois	125 \$	1 375 \$
Total				6 565 \$

* Les premiers 1 500 km sont gratuits, ensuite il faut prévoir 12 ¢ par kilomètre supplémentaire. Les assurances sont gratuites si l'on profite des avantages offerts par certaines cartes de crédit. Au total, une location incluant taxes et essence revient approximativement à 90 \$ par jour.

** Les premiers 600 km sont gratuits, les assurances sont gratuites si l'on profite des avantages offerts par certaines cartes de crédit. Au total, une location incluant taxes et essence revient approximativement à 90 \$ par jour. La sixième location est gratuite, on peut donc compter sur un rabais équivalant à environ 15 %.

TABLEAU 5

Scénario 4 : sans voiture avec le cocktail transport et l'utilisation de la bicyclette
 du début du mois d'avril à la fin du mois d'octobre

	Nombre	Durée	Coûts	Sans voiture
Vélo	2	6 mois	200 \$ par année***	400 \$
CAM (carte autobus et métro)	2	5 mois	45 \$	990 \$
Taxis	5 courses par semaine	20 semaines	10 \$ par course	1000 \$
Location d'une voiture pour les vacances*	3 semaines		600 \$	1 800 \$
Location d'une voiture (sorties mensuelles)**	Une fin de semaine par mois	11 mois	125 \$	1 375 \$
Total				5 025 \$

* Les premiers 1 500 km sont gratuits, ensuite il faut prévoir 12 ¢ par kilomètre supplémentaire. Les assurances sont gratuites si l'on profite des avantages offerts par certaines cartes de crédit. Au total, une location incluant taxes et essence revient approximativement à 90 \$ par jour.

** Les premiers 600 km sont gratuits, les assurances sont gratuites si on profite des avantages offerts par certaines cartes de crédit. Au total, une location incluant taxes et essence revient approximativement à 90 \$ par jour. La sixième location est gratuite, on peut donc compter sur un rabais équivalant à environ 15 %.

*** Amortissement, entretien, vêtements de pluie, etc.

QUI DOIT METTRE EN MARCHÉ LE COCKTAIL TRANSPORT ET COMMENT ?

Le leadership de la mise en marché du cocktail transport doit être assuré par les régies et sociétés de transport en commun. De toutes les parties concernées par le cocktail transport, ce sont elles qui disposent des budgets les plus importants, ce sont elles qui jouissent du plus grand pouvoir d'achat et des ressources professionnelles nécessaires à la mise en place de ce concept. Bon an mal an, la clientèle du transport en commun s'étirole en dépit de l'orchestration de stratégies de revitalisation. L'heure est critique, les régies et les sociétés de transport doivent tout faire pour augmenter leur achalandage. À moyen et à long terme, il en va de leur survie.

Elles doivent redéfinir leur mission d'entreprise afin d'élargir leur mandat, leur champ d'intervention. Leur objectif : faciliter le déplacement du plus grand nombre de personnes de façon efficace, en toute sécurité et dans une perspective de développement durable. Les cyclistes, les usagers du taxi, les personnes qui louent des automobiles, les piétons, les automobilistes qui préfèrent ne pas utiliser leur véhicule pour les déplacements urbains sont occasionnellement, et parfois fréquemment, leurs clients. Ils doivent être rejoints et fidélisés.

Les régies et sociétés de transport devraient avoir la possibilité juridique de se porter acquéreur d'entreprises privées œuvrant dans le domaine du transport des personnes, mais aussi de privatiser ou de donner en sous-traitance des activités qui n'ont pas de lien avec leur nouvelle mission. Pourquoi faudrait-il que les fusions et les acquisitions constituent un privilège réservé aux multinationales des communications, de l'informatique ou de l'agro-alimentaire ? Si, dans certains domaines, " small is beautiful ", dans celui des transports, " bigger is better ".

Les régies et sociétés de transport auraient intérêt à se doter d'un solide plan de communication et de publicité par lequel on chercherait à convaincre les ménages de changer leurs habitudes de déplacement. Alors que les transports en commun voient fondre leur clientèle, ce n'est pas la pensée magique et les bonnes intentions qui ramèneront les usagers dans le " droit chemin ". Il faudra orchestrer des stratégies de mise en marché, de relations publiques et de services à la clientèle.

La publicité devra mettre en valeur les économies que le cocktail transport permet de réaliser; elle devra montrer que le cocktail transport affecte peu la souplesse et l'autonomie de mobilité des usagers. Il ne s'agira pas de prétendre que les transports en commun répondront à tous les besoins; il faudra expliquer les genres de déplacements qui peuvent être faits en utilisant plusieurs modes de transport, en combinant le taxi, le covoiturage, le vélo et même l'automobile individuelle; il faudra vanter les avantages de recourir à différents modes de transport et valoriser l'intégration tarifaire qui permet, au moyen d'une seule carte de débit, d'accéder à plusieurs modes de transport et même de réaliser des économies intéressantes.

Une coalition pour la promotion du cocktail transport devra être créée. Elle réunira les ligues de taxi, les organisations cyclistes, les associations de piétons, les locataires privés d'automobiles, les coopératives de propriété d'automobiles, les organisations d'usagers des transports en commun, les transporteurs interurbains et les gestionnaires de trains de banlieue. C'est à l'intérieur de cette coalition que l'intégration tarifaire doit prendre forme, que les rabais consentis par les transporteurs doivent être négociés et les ententes signées.

Les stratégies de communication, de publicité et de mise en marché devront aussi être élaborées de façon concertée. L'objectif : unifier la promotion afin d'illustrer une nouvelle façon rapide, économique et efficace de se déplacer. Chaque partenaire aura à promouvoir, dans ses propres activités de communications, le concept de cocktail transport et le maillage de son mode de transport avec les autres.

Les gouvernements locaux, régionaux et nationaux poursuivent des objectifs environnementaux, économiques, énergétiques et stratégiques. Dans le contexte actuel, qui en est un de fortes compressions budgétaires, le concept du cocktail transport a de bonnes chances d'être considéré. On n'a qu'à penser aux économies à réaliser dans la construction et l'entretien des infrastructures routières. La pression exercée par les banlieusards, qui réclament toujours plus d'infrastructures, est de moins en moins gérable. D'une part, il faut diminuer la demande et, d'autre part, faire payer les utilisateurs-pollueurs.

Le cocktail transport peut représenter une pièce, une "grappe" de la politique énergétique et industrielle. Le Québec produit un très faible pourcentage des automobiles achetées au Canada. Il ne possède pas de ressources pétrolifères et raffine de moins en moins de pétrole. La progression de la motorisation des Québécois se traduit donc par une exportation nette de capitaux.

Avec des entreprises comme Bombardier et Nova Bus, le Québec possède les outils permettant de se doter d'une forte base industrielle dans le transport en commun. En ce domaine, on pourrait s'inspirer de la France qui, pour relancer son industrie de l'automobile, a financé les particuliers au moyen d'une "prime à la casse" applicable à l'achat d'une nouvelle automobile.

En se faisant le promoteur du cocktail transport, le gouvernement du Québec se retrouverait à soutenir les industries actives sur son territoire. Les constructeurs de wagons de métro ou d'autobus créeraient des emplois. Le gouvernement dépenserait moins dans les infrastructures routières. Il pourrait dégager une marge de manœuvre pour investir dans d'autres secteurs — comme l'achat d'ordinateurs personnels, à l'instar du Nouveau-Brunswick — et s'engager à fond dans l'autoroute francophone de l'information, ce qui nous semble beaucoup plus porteur d'avenir que d'investir dans le bitume.

DIX MESURES POUR METTRE EN PLACE LE COCKTAIL TRANSPORT

Nous avons précédemment défini le concept de cocktail transport et établi qui devrait prendre le leadership de sa mise en place. En conséquence, certaines mesures doivent cependant être privilégiées; nous indiquons dans la partie qui suit les mesures qui demandent peu de travail et d'infrastructures, celles qui donnent un avantage économique tangible aux usagers et celles qui peuvent être mises en marché assez facilement.

1. La fusion, la dynamisation et l'intégration des entreprises de transport en commun

Les sociétés et régies de transport en commun doivent revoir leur mission et leur champ d'intervention. Elles doivent travailler à faciliter le déplacement du plus grand nombre de personnes avec efficacité, de façon sécuritaire et en visant un développement durable. Les cyclistes, les usagers du taxi, les personnes qui louent des automobiles, les piétons et les automobilistes qui préfèrent ne pas utiliser leur véhicule pour les déplacements urbains sont, occasionnellement et parfois fréquemment, les clients des transports en commun.

2. Les avantages tarifaires du cocktail transport

L'utilisateur du cocktail transport ne doit pas avoir l'impression de sortir sans arrêt de l'argent de son portefeuille. Il doit bénéficier des avantages habituellement consentis aux bons clients. Les nouveaux modes de paiement comme les cartes à puce peuvent permettre de créer une carte cocktail transport intégrant des bonifications et des rabais accordés aux personnes qui utilisent plusieurs modes de transport. Cette carte servirait dans le transport en commun, les taxis, les trains et les autobus interurbains. Des programmes comparables existent aux Pays-Bas; on y propose notamment une carte annuelle familiale à usage illimité dans tous les modes de transport collectifs, urbains et régionaux.

Déjà, les cartes mensuelles d'accès au réseau d'autobus et de métro (CAM) de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal permettent d'obtenir des rabais dans des musées, dans une chaîne de restaurants et dans un club de location de vidéocassettes. Dans une perspective de cocktail transport, ce service appelé *CAM Extra* pourrait être étendu et comprendre des rabais applicables à la location d'automobiles, à l'achat de cartes de taxi, au droit de passage dans les autobus interurbains et dans les trains. Cette " CAM cocktail transport " pourrait aussi inclure un membership à un club de covoiturage interurbain ou à une association de cyclistes. Les membres de ces associations pourraient, en contrepartie, bénéficier de réductions lors de l'achat de la CAM.

En prenant l'initiative de la mise en marché de ce bouquet de moyens de transport, les sociétés et régies de transport en commun indiqueraient clairement que les usagers du vélo, du taxi et du covoiturage sont aussi leurs clients. La stratégie devrait viser de façon avouée la mise en place d'une offre de transport concurrentielle et économiquement alléchante afin de convaincre les gens non pas de renoncer à s'acheter une première voiture, ce qui relèverait de l'utopie, mais surtout de refuser d'acquiescer un deuxième ou un troisième véhicule. Il est bien connu qu'à partir d'un certain niveau de motorisation, les transports en commun perdent assurément des clients.

3. L'intégration du taxi

La vie trépidante des années 2000 exigera souplesse et mobilité. Les personnes qui travaillent de 9 h à 17 h sont bien servies par les transports en commun. Mais sitôt que l'horaire de travail devient variable, que l'on sort des axes de métro, que l'on travaille à la pige ou que l'on est appelé à se déplacer aux quatre coins de la ville, le transport en commun atteint ses limites.

Pour un adepte du cocktail transport, le taxi est essentiel. Il peut être utilisé, chaque semaine, à cinq ou six reprises, sans pour cela grever son budget de transport. On a calculé qu'un cycliste utilisant régulièrement son vélo, du milieu de mars à la fin de novembre, pourrait prendre le taxi tous les jours de la semaine, soir et matin, pendant trois mois et demi (1 400 \$) et louer une automobile un week-end par mois (1 375 \$), tout en économisant plusieurs milliers de dollars par rapport aux dépenses engendrées par l'achat et l'utilisation d'une voiture.

Le taxi comme mode de transport collectif principal du cocktail transport est vraiment sous-exploité. Il souffre d'une importante lacune de mise en marché. Cela est dû, en partie, au fait que l'industrie du taxi se compose de milliers de travailleurs et de propriétaires indépendants, farouchement individualistes à cause de leurs conditions de travail. Il faudra donc faire preuve de tact et de patience pour rallier la majorité de ces propriétaires-entrepreneurs. Le jeu en vaut cependant la chandelle et les transports publics ne doivent pas évoquer les difficultés comme prétexte pour renoncer à leur rôle de promoteur du cocktail transport. Les taxis constituent des acteurs clés qui doivent devenir des transporteurs publics.

Un des correctifs qui devrait être apporté au système de transport par taxi concerne le mode de paiement. Celui-ci devrait être facilité par l'émission de titres de transport, de cartes à puces et d'émission électronique de reçus. Des programmes de bonification devraient être offerts aux usagers fréquents ainsi qu'aux détenteurs de cartes de métro et d'autobus.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Les nouvelles technologies de l'information devraient permettre d'établir des communications directes entre les sociétés de transport en commun et les répartiteurs de taxis. Les voitures devraient avoir des ordinateurs de bord équipés d'écrans numérisés qui permettent de localiser les véhicules, de planifier les trajets. Par ailleurs, un support démontable pour les vélos, les skis et les gros colis devrait faire partie de l'équipement standard d'une voiture.

Les plans de circulation, qui tiennent déjà compte des transports collectifs, auxquels ils attribuent des passages et corridors réservés et permettent des virages spécifiques, doivent absolument intégrer les taxis.

Les locateurs privés d'automobiles pourraient conclure des ententes avec les ligues de taxis et défrayer une partie des coûts de la course entre leur établissement et la résidence de leurs clients. À l'inverse, les compagnies de taxi pourraient offrir un rabais sur présentation d'un contrat de location d'automobile.

Déjà, des ententes contractuelles entre les sociétés de transport en commun et les taxis permettent à ces derniers d'effectuer des transports adaptés pour les personnes handicapées. Ce transport en commun sur demande coûte le même prix à l'utilisateur puisque c'est la société de transport en commun qui défraie le manque à gagner du chauffeur de taxi. Il en coûte ainsi moins cher à la société que si elle devait assumer, elle-même, avec chauffeur et véhicule, tous les transports adaptés. Cette pratique pourrait être étendue aux périodes creuses ou dans les zones excentriques, là où le service par autobus est déficitaire et remis en question.

Le *Taxibus*, une sorte de taxi qui remplace le service de transport en commun par autobus, est très prometteur. Le projet de Rimouski, au Québec, auquel a été associé de près le coordonnateur du dossier taxi au ministère des Transports du Québec, monsieur Michel Trudel, devrait avoir des suites. Non seulement dans des villes de la taille de Rimouski, mais aussi dans les villes de banlieue de la deuxième couronne de Montréal.

4. Les locateurs d'automobiles

Pour connaître le succès, le concept de cocktail transport doit être basé sur l'accessibilité rapide à une voiture. Les locateurs privés d'automobiles comme AVIS, Tilden, Hertz et Via Route auraient avantage à lier leur offre à celles des transports en commun et du cocktail transport.

Comme nous l'avons vu dans les tableaux 4 et 5, les usagers du cocktail transport doivent être de bons locateurs d'automobiles s'ils veulent conserver leur mobilité. La bonification tarifaire dont bénéficient les locateurs fréquents pourrait être offerte aux détenteurs d'une carte autobus-métro ou d'une carte métropolitaine de transport, aux membres d'organisations cyclistes et aux détenteurs de cartes d'abonnement taxi.

Enfin, les locateurs d'automobiles devraient offrir à leur clientèle des supports pour transporter un vélo, des skis et de gros colis.

5. Les coopératives de flottes d'automobiles

Il est possible d'envisager d'autres formes de propriété de l'automobile que celle qui prévaut actuellement. On possède sa voiture alors que l'on ne l'utilise rarement plus d'une heure à une heure et demie par jour. Une automobile coûte 7 000 \$ par année et elle passe 90 % de son temps garée. Une propriété partagée, coopérative ou même sous la forme d'entreprises privées propriétaires de petites flottes d'automobiles accessibles à un nombre restreint de personnes constitue un nouveau mode de propriété intéressant parce qu'économique.

Cette idée n'est pas nouvelle. Déjà, au milieu des années 1960, des recherches sur les effets néfastes de la croissance de la motorisation proposaient de nouvelles formes de propriété automobile¹⁸. Depuis plusieurs années, on retrouve en Allemagne et en Autriche des clubs de propriété partagée d'automobiles. Au Québec, l'expérience est toute récente. Dans la ville de Québec, une première entreprise nommée Auto-Com a vu le jour. À Montréal, une entreprise semblable, CommunAuto, offre à ses membres un service de partage de voitures. Ce concept est viable dans des quartiers adéquatement desservis par le transport en commun. Il est plus contraignant que la location chez un locateur privé, mais il offre tout de même beaucoup de souplesse. Les membres du club, après avoir fait une analyse détaillée de leurs besoins et de leur profil de déplacements en automobile, acquittent une cotisation calculée en fonction de leur estimation de kilométrage mensuel moyen.

L'entreprise est propriétaire d'une flotte d'automobiles. Il faudra de cinq à huit véhicules pour un groupe de 70 à 100 personnes. Pour avoir accès à l'une de ces automobiles, le membre contacte un répartiteur auprès duquel il réserve un véhicule. Il n'a ensuite qu'à se présenter au stationnement à l'heure dite et à prendre possession des clés du véhicule. Les automobiles sont garées dans le quartier, à deux ou trois endroits stratégiques, elles sont rarement à plus de deux kilomètres de la résidence du membre. Si toutes les voitures sont réservées, par exemple lors d'un long week-end, CommunAuto possède une entente avec un locateur privé qui accorde aux membres les mêmes tarifs que ceux qu'il offre déjà.

Cette formule exige des membres un grand sens de la ponctualité, du civisme et de la propreté. En cas de défaut, ils peuvent être réprimandés, voire exclus. Une entente contractuelle avec un mécanicien permet aux membres de n'avoir d'autre souci que celui de laisser la voiture au garage ou de la faire remorquer en cas de panne. Les frais d'entretien et de réparations sont, bien entendu, assumés par l'entreprise.

Le membre reçoit un état de compte mensuel présentant les kilomètres parcourus, lesquels sont facturés aux conditions de l'entente. Les économies sont appréciables

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

pour les gens dont les besoins sont inférieurs à 5 000 km par année et le service demeure avantageux jusqu'à 10 000 km par année. L'automobiliste qui franchit la barre des 10 000 km gagnera, cependant, à être propriétaire de son propre véhicule.

6. Le covoiturage urbain et interurbain

Composante à part entière du cocktail transport, le covoiturage urbain est le plus connu, on le retrouve dans pratiquement tous les documents environnementaux des gouvernements du continent. En vérité, il jouit d'une réputation surfaite. Les programmes mis en œuvre dans les 10 dernières années n'ont pas ou peu fonctionné et le nombre des covoitureurs est en déclin.

La dernière tentative québécoise avait pour objectif de privilégier les covoitureurs sur deux autoroutes menant à Montréal. Le résultat a été la création d'embouteillages monstres. À un point tel qu'une des voies a été rétrocédée à la circulation automobile et que l'autre, où sont interdites les voitures à un seul occupant, est peu respectée. Des mauvaises langues ont même insinué que ce projet de voies réservées au covoitureurs était tellement improvisé (il était notamment dépourvu de plan de communication) qu'il visait à enterrer, une fois pour toute, cette idée.

Le covoiturage est une formule difficile à mettre en place. Les seuls succès tangibles sont ceux d'entreprises qui ont choisi cette option pour des raisons économiques. En effet, la construction d'espaces de stationnement coûte cher et certaines entreprises voient dans le covoiturage la possibilité de diminuer le nombre de places de stationnement réservées aux employés.

L'échec du covoiturage devrait faire l'objet d'analyses sérieuses. C'est sans doute du côté des entreprises, en association avec les transporteurs publics, qu'il présente le plus de chances de réussite.

7. L'incitation aux déplacements à vélo

Le vélo a mauvaise réputation. Politiquement correct, il est suspect. Ses qualités sont si facilement énumérables que toute bonne recherche sur les transports durables y fait référence. En milieu urbain et sur des distances inférieures à cinq kilomètres, il est plus rapide que tous les autres modes de transport. Le vélo ne pollue pas, il prend quatre fois moins d'espace qu'une voiture lorsqu'il est en mouvement et 10 fois moins à l'arrêt. Enfin, il coûte 20 fois moins cher à faire rouler qu'une automobile. Ses qualités sont si nombreuses qu'on s'étonne que si peu de place lui soit faite et qu'il soit si difficile de lui en faire. Tandis que plusieurs pays en développement et quelques pays très développés, et pas les moindres, ne peuvent concevoir la mobilité de leurs travailleurs sans lui, ailleurs on évoque l'existence d'un " gène automobile "

qui affligerait leur population ou la culture du “ tout-à-l'auto ” pour expliquer le refus de monter en selle.

La petite reine demeure le véhicule privé le plus utilisé sur la planète. En fait, on compte presque deux fois plus de cyclistes que d'automobilistes. Il faut le rappeler, le vélo est un mode de transport privé, avec tous les avantages que cela représente sur le plan du choix du parcours et de la souplesse des horaires. Ses désavantages sont certes réels. Mentionnons le sentiment d'insécurité d'avoir à se retrouver dans la circulation, la température pluvieuse ou venteuse, l'effort qu'exige de pédaler et la mauvaise image du cycliste (perte de statut social). Au Québec et dans d'autres parties du globe, les froids hivernaux, encore plus que la neige, entravent la saison cycliste.

Comme moyen de transport principal et permanent, le vélo a peu de chances de séduire la grande majorité de la population québécoise. Les décideurs en parlent de façon sympathique; après tout, qui peut être contre la vertu? Mais lorsqu'ils y croient, c'est du bout des lèvres.

Par contre, le vélo utilitaire est un concept qui continuera de prendre de l'ampleur s'il existe une forte complémentarité entre les modes de transport. L'imbrication du vélo avec le transport en commun et les autres composantes du cocktail transport est essentielle. En fait, les cyclistes comptent parmi les usagers qui ont le plus d'avantage à ce que le concept de cocktail transport se concrétise.

Une quinzaine d'années de développement de la pratique cycliste utilitaire nous permet de cibler les actions qui favorisent son développement :

- *Les aménagements cyclables*

Ils sont sans doute la clé du développement de la pratique cycliste, même s'ils sont souvent contestés par certains utilisateurs fréquents de la bicyclette. Les aménagements cyclables rassurent les novices, les gens qui souffrent d'insécurité sur le réseau routier, et les entraînent dans les rues des grandes villes.

Il faut aussi ajouter que les aménagements cyclables font figure de symbole. On juge parfois du sérieux d'une politique de transport durable aux efforts financiers, à la proportion des budgets de transport consentis aux aménagements cyclables, aux difficiles choix d'arbitrage politique qu'impose le tracé d'une piste qui “ enlève ” une voie aux automobilistes.

- *La diminution de la vitesse*

Les pistes et les bandes cyclables sont aux cyclistes ce que les autoroutes sont aux automobiles : des axes de transit rapide qui permettent de circuler d'un quartier à l'autre. Il serait absurde de “ pister ” toutes les rues des villes et c'est pourquoi il est

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

important de compléter le réseau cyclable par une politique de réduction de la vitesse dans les quartiers résidentiels à 30 km/h. Cela permettrait entre autres aux enfants de circuler en vélo dans des rues sécuritaires jusqu'à ce qu'ils rejoignent une piste cyclable qui les mènerait à l'école ou au parc.

- *Les stationnements*

Au terme de leurs déplacements (lieux de travail, écoles, édifices publics, stations de métro, arrêts d'autobus, de tramway ou de train), il faut que les cyclistes aient accès à des stationnements sécuritaires. La crainte de se faire voler sa bicyclette constitue un frein au déplacement en vélo aussi important que la peur des accidents.

- *L'accès des vélos dans les transports en commun*

Le chargement des vélos à bord des trains, des autobus, des métros et des taxis n'est pas qu'accessoire. Cette complémentarité entre les modes de transport permet aux cyclistes de terminer leur parcours lorsque le temps n'est pas clément. Elle permet de franchir des obstacles naturels ou liés au réseau routier. Tout cela, bien entendu, en fonction de règles précises et en dehors des heures de pointe.

8. L'incitation aux déplacements à pied

Tout le monde est piéton. Pourtant, de plus en plus d'adultes utilisent la voiture pour effectuer de courts déplacements. Il en va de même pour les enfants, qu'on place dans le transport scolaire¹⁹ dès que la distance qui les sépare de l'école dépasse un kilomètre.

Dans le centre des villes, la priorité doit être redonnée aux piétons. Les mesures pour y arriver sont connues, fort bien documentées et faciles à mettre en place. La qualité de vie des résidants, des travailleurs et des touristes en sera rehaussée. Apaisement de la circulation, création de zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, rues et circuits piétonniers, trottoirs larges et dégagés, synchronisation des feux de circulation au profit des piétons, traverses piétonnières clairement désignées et respectées, éclairage et signalisation, tout cet arsenal de planification fait partie des mesures à la disposition des urbanistes et des ingénieurs.

9. Les nouvelles technologie de l'information au service du cocktail transport

Les recherches sur les nouvelles technologies de l'information appliquées aux transports s'intéressent principalement au guidage par ordinateur des automobilistes. On rêve du jour — on nous l'annonce pour demain — où, par le biais d'un système de positionnement planétaire, couplé à la télématique et aux radars, l'automobiliste sera conduit à bon port, en évitant les bouchons majeurs, en roulant à une vitesse optimale et en étant tenu à une distance sécuritaire des autres véhicules.

L'automobiliste devra, bien entendu, défrayer les coûts de ces équipements. C'est ce qui explique, compte tenu des sommes en jeu, que la recherche se concentre sur les transports individuels.

Les transports en commun et le cocktail transport gagneraient beaucoup en efficacité s'ils pouvaient bénéficier de ces progrès technologiques. On devrait pouvoir joindre directement et en tout temps un chauffeur d'autobus sur la route. La communication bidirectionnelle par téléphonie cellulaire devrait être étendue à toutes les composantes du cocktail transport. Dans le cas d'une panne majeure ou d'un arrêt de service, une compagnie de transport en commun pourrait avertir des entreprises de taxi et leur acheminer une partie de sa clientèle afin d'atténuer les inconvénients de la panne ou de l'arrêt de service.

La technologie nous permet déjà d'informer en tout temps le public de l'état des routes. Les horaires, les retards et les changements de parcours peuvent être communiqués. Ces renseignements devraient être rendus accessibles aux arrêts d'autobus, sur les quais de train et de métro, à l'intérieur des wagons, dans les autobus, à la maison (par le téléphone et les messageries vocales), sur Internet et à la télévision.

On pourrait imaginer un service de transport en commun dont les horaires, les trajets et le choix des véhicules soient modulés en fonction de la demande des usagers, laquelle serait acheminée électroniquement à un répartiteur informatique. Aux heures de pointe, on pourrait limiter le nombre d'autobus bondés en ajoutant des autobus à plus grande capacité. À l'opposé, dans les heures creuses, il serait possible d'éviter de faire circuler de gros autobus roulant à vide en soirée en les remplaçant par des autobus plus petits (7, 12 ou 15 personnes) ou encore par des taxis collectifs. On pourrait enfin suivre électroniquement le trajet des autobus à l'aide de cartes numérisées.

Autrement dit, il faut que les transports collectifs et que le cocktail transport changent de millénaire avant tout le monde.

10. Les avantages pour les employés qui utilisent le cocktail transport

Autant les employeurs ont encouragé leurs employés à se déplacer en automobile, en leur offrant notamment des espaces gratuits de stationnement, autant doivent-ils encourager le cocktail transport au sein de leur personnel en proposant d'autres types de bénéfices. Les adeptes du cocktail transport ont besoin de stationnements sécuritaires pour les vélos, d'une compensation pour les kilomètres parcourus à vélo, de douches, du remboursement partiel des cartes mensuelles de transport en commun et des déplacements en taxi.

QUATRE MESURES CONCOMITANTES DE MAÎTRISE DU TRAFIC URBAIN

La mise en place du concept de cocktail transport doit être accompagnée de mesures entravant la mobilité des automobiles à occupant unique. Pourquoi faire " mal " aux automobilistes ? Pourquoi ne pas favoriser les transports en commun sans pénaliser les automobilistes que l'on dit largement taxés et qui, de toute façon, sont ralentis par l'état du réseau routier ?

En matière de gestion de l'offre et de la demande de transport des personnes, l'expérience des 20 dernières années démontre que, si les mesures favorisant le cocktail transport devaient modifier la " tarte modale ", les conséquences seraient bénéfiques pour la fluidité des automobiles à occupant unique. À long terme, on assisterait à une nouvelle augmentation de l'utilisation de l'automobile.

Le cocktail transport ne vise pas à améliorer, une fois de plus, la fluidité des automobilistes. Le cocktail transport vise à augmenter la mobilité des personnes actuellement victimes de la lenteur des transports en commun et celles qui sont paralysées par des embouteillages de plus en plus importants. Il a aussi pour objectif de libérer la voie afin de faciliter le transport des marchandises qui est passé, depuis 30 ans, du rail à la route. C'est le juste-à-temps (*just in time*) qui a contraint ce changement de mode de transport. Un juste-à-temps qui se transforme de plus en plus en désolé-vous-êtes-en-retard (*just too late*).

C'est pourquoi les mesures suivantes, parmi d'autres bien entendu, doivent être mises en vigueur presque simultanément avec le cocktail transport.

1. Le plan de circulation et de contrôle d'accès au centre-ville

Plusieurs grands centres-villes nord-américains ont été abandonnés à l'automobile. Pour assurer la fluidité requise par la circulation automobile, on a dû construire des autoroutes urbaines et de rocade, élargir les boulevards, synchroniser les feux de circulation au détriment des autres usagers, en particuliers les piétons, et multiplier les espaces de stationnement.

Cette défiguration urbaine a eu et a encore des conséquences dont on a peine à mesurer l'ampleur. Elle est loin d'être seule responsable de tous les maux qui accablent les grandes villes d'Amérique, mais sa contribution ne peut être passée sous silence; mentionnons à cet effet l'exode de la classe moyenne, la violence urbaine, la dégradation d'une urbanité à échelle humaine et la pollution.

La mauvaise qualité de l'air et le bruit qui empire continuellement et affecte les citadins sont directement reliés à la circulation automobile. Les villes qui n'en souffrent pas ont peut-être la chance de jouir de conditions climatiques qui empêchent des accumulations de polluants.

Il faut reprendre le contrôle de cette mobilité intra-muros. Les plans de circulation du centre des villes doivent redonner la priorité aux modes de déplacements utilisés pour franchir de courtes distances, à savoir la marche et le vélo. Il faut donc développer des zones piétonnières et aménager des bandes cyclables. Une politique de limitation de la vitesse et d'entrave à la circulation motorisée de transit dans les rues résidentielles et sur les artères secondaires est également essentielle.

Les ingénieurs en circulation peuvent très bien relever ces défis. Ils doivent, cependant, cesser de croire qu'ils peuvent améliorer la fluidité de tous. L'espace est limité dans toutes les villes et rues de la planète. Un corridor de bus, de taxi, de covoiturage ou de vélo²⁰ est un espace enlevé à l'automobile. Une zone piétonnière à accès limité (aux résidents et à la livraison) ou une zone où la vitesse est limitée à 30 km/h diminuent forcément le nombre d'axes de transit. Il en va de même avec les sens uniques et les interdictions de virage qui défavorisent la fluidité automobile. Ces limitations à l'automobile, les habitants des grandes villes les réclament, eux qui subissent comme une invasion l'arrivée matinale des automobiles de la banlieue.

Concurremment, ces même citadins ne veulent pas que les automobilistes entrent en ville pour ne plus pouvoir en ressortir. Les heures de pointe qui perdurent n'arrangent personne. C'est pourquoi et de façon paradoxale, s'il doit être rendu difficile d'accéder au centre-ville en automobile, il doit en même temps être facile de le quitter rapidement.

Le défi des plans de circulation de l'an 2000 est là. Comment ne pas rendre la vie impossible aux citadins qui sont aussi, mais dans une moindre mesure, propriétaires d'automobiles, tout en restreignant l'accès du centre-ville aux banlieusards motorisés et ce, sans nuire aux commerces et aux institutions culturelles et publiques qui comptent sur cette clientèle ?

2. La reprise de contrôle du stationnement

Le stationnement des voitures dans le centre des villes est devenu une science aussi complexe que la physique quantique. L'automobile est comme un électron libre non localisé.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Si on ne fait pas de place aux automobilistes (en fait, à l'automobile), ils en trouvent, ils en squattent, parfois au détriment des trottoirs, des ruelles et de l'espace des résidants. À moins que le banlieusard ne décide de ne plus venir au centre-ville, qu'il vive uniquement en banlieue, y travaille, s'y restaure et y magasine.

Si, au contraire, on lui fait une place, en surface, en sous-sol ou en étage, il l'occupe et passe le mot. Se crée alors une réaction en chaîne. On occupe progressivement l'espace, jusqu'à ce qu'il y ait un trop-plein. Le cercle vicieux est sans fin.

Présentement, à Montréal, le loup est responsable du poulailler. Avec la tendance à l'impartition et à la privatisation qui gagne le milieu municipal, la Chambre de commerce a obtenu la responsabilité de la gestion du stationnement. On ne peut reprocher à la Chambre de commerce de chercher à accroître l'offre. Au cours des dernières années, on a créé plus de 10 000 places. L'objectif de rentabilité amène, tout naturellement, à faire en sorte que les espaces de stationnement soient occupés de plus en plus longtemps. Stationnement Montréal, la filiale privée de la Chambre de commerce, a besoin d'augmenter sa clientèle en favorisant l'entrée au centre-ville du plus grand nombre possible d'automobiles. Ce qui, on doit en convenir, est en opposition flagrante avec les objectifs d'augmentation de l'achalandage dans les transports en commun.

Il faut que la gestion de l'offre de stationnement se fasse en relation étroite avec le plan de circulation et dans une perspective de cocktail transport. Ce n'est pas tant l'idée de privatisation qui est à remettre en question que les objectifs et le paiement des redevances issues des recettes du stationnement urbain.

Tout d'abord, la politique de stationnement devrait être étroitement liée aux stratégies à moyen et à long termes de redéploiement du transport en commun et de mise en place du cocktail transport. Ensuite, la tarification devrait progressivement majorer les coûts directs (*out-of-pocket money*) imposés à l'automobiliste et ainsi augmenter l'avantage économique des modes de transport en commun et du cocktail transport. Enfin un pourcentage des profits devrait servir directement aux financements du transport en commun et du cocktail transport.

3. Les péages urbains et interurbains

Au Québec, les péages autoroutiers et ceux de certains ponts donnant accès à Montréal ont malheureusement été abolis dans les années 1980, alors même que la plupart des pays occidentaux mettaient en place une perception directe auprès des utilisateurs. Ces sommes servent habituellement au financement de la construction et de l'entretien des réseaux d'autoroutes.

Les nouvelles technologies de perception électronique (cartes à puce, ordinateurs de contrôle de guérites, télédétection des véhicules et facturation mensuelle) devraient

permettre la réintroduction de péages plus efficaces qui n'entraveront pas la fluidité de la circulation. La souplesse de ces systèmes permet d'envisager une perception ajustée en fonction de l'heure, du jour et du type de véhicule (automobile ou camion). Les péages autoroutiers et urbains présentent de nombreux avantages :

- Ils génèrent des fonds qui seront spécifiquement consacrés à la construction et à l'entretien du réseau routier plutôt que d'être prélevés à même l'impôt sur le revenu.
- Ils permettent un prélèvement de fonds qui peut être dédié au transport en commun.
- Ils contribuent à augmenter l'avantage économique des modes de transport en commun et du cocktail transport en majorant les coûts directs (*out-of-pocket money*) imposés à l'automobiliste.
- Ils permettent de facturer la circulation transfrontalière.
- Ils rendent possible une facturation plus adéquate du camionnage en fonction de son impact relatif sur la dégradation des infrastructures routières.

4- Les taxes sur le carburant et l'immatriculation

Les taxes constituent une proposition on ne peut plus classique. Elles ont toutefois leurs limites puisque, même dans les pays où les taxes sur l'essence ou sur la valeur ajoutée des véhicules sont très élevées, la motorisation continue de croître.

Cela prouve, a contrario, que les prix du carburant jouissent d'une très grande élasticité dans un même marché. À cet égard, les taxes sur l'essence qu'impose le Québec sont étroitement liées (à quelques cents près) aux prix à la pompe pratiqués en Ontario, dans le reste du Canada et aux États-Unis.

Mais comme nous le disions précédemment, la crise des finances publiques combinée au phénomène de mondialisation des marchés force les gouvernements à diminuer les services, à maintenir leur niveau d'imposition sur les revenus, à augmenter ou à prélever de nouvelles taxes à la consommation (tickets modérateurs, tarification des services, ajustement du coût de services à leur réelle valeur). Les taxes sur l'essence, la TVA sur les véhicules automobiles, les droits d'immatriculation et les frais rattachés aux permis de conduire présentent de nombreux avantages :

- Il s'agit de mesures de taxation faciles à administrer, qui augmentent les recettes de l'État sans être trop visibles.
- Elles se rapprochent du concept d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

- Elles permettent un prélèvement de fonds qui peut être dédié, en partie, aux transports en commun ou au cocktail transport.
- Elles permettent d'augmenter l'avantage économique des modes de transport en commun et du cocktail transport en " majorant " les coûts directs (*out-of-pocket money*) imposés à l'automobiliste.
- Elles agissent comme facteur dissuasif de l'utilisation de l'automobile : de façon inversement proportionnelle²¹, plus la taxe est élevée, moins les distances parcourues par habitant sont grandes.

CONCLUSION

Lors de la dernière conférence de l'OCDE sur le transport durable, qui s'est tenue à Vancouver en mars 1996, le président de la conférence, la voix chargée d'émotion, déclarait aux congressistes que ce n'était pas pour nous, mais pour nos enfants qu'il fallait se livrer au difficile exercice de revoir notre façon de nous déplacer. Que c'était pour eux qu'il était nécessaire de trouver des solutions aux gigantesques problèmes environnementaux que risque de créer dans les pays en développement une motorisation comparable à celle de l'Occident.

Or, la plupart des idées et projets soumis pendant cette conférence ont consisté en des solutions faisant appel à une plus grande utilisation de la technologie : GPS, pile solaire ou atomique, mini-voiture, train à grande vitesse, ordinateur de bord équipé d'un écran numérisé, radar, boucles de détection, surveillance par caméra et gestion de la fluidité par super-ordinateur.

Au cours de cette même conférence, on a demandé à des enfants de dessiner leur vision des transports durables. Dans le hall de la salle de conférence, on avait épinglé sur des babillards des dessins de vélos, de piétons, de voiliers, d'arbres, de bus, de trams. On y voyait certes quelques voitures équipées de panneaux solaires, mais dans une quasi-unanimité, les enfants nous montraient des villes composées de quartiers où il n'est pas obligatoire de prendre sa voiture pour aller chercher du pain ou du lait. On dira qu'il s'agit là d'une vision naïve comparable à celle du Petit Prince de Saint-Exupéry demandant qu'on lui dessine un mouton. Il n'en demeure pas moins que cet écart entre une solution à portée de la main, déjà largement utilisée dans de nombreux pays du globe, et la fixation technologique qui grise les technocrates et les ingénieurs, est remarquable.

Une partie de la solution se trouve donc à portée de la main. Elle est malheureusement diffuse et désarticulée. Elle a peut-être le malheur de ne pas faire l'objet d'une communion de pensée et d'intérêts permettant son développement et sa mise en marché comme c'est le cas pour la promotion de l'automobile à occupant unique qui bénéficie, elle, du soutien de cette puissante machine qu'est l'industrie automobile. Il y a quelque temps, un dirigeant d'une grande entreprise américaine d'automobile²² déclarait fièrement que la seule contrainte au développement de son entreprise résidait dans l'impossibilité de conduire deux automobiles en même temps.

Le rêve de mettre ensemble des moyens de transport existants pour offrir à une partie de la population un cocktail transport économique, efficace et durable est probablement moins enivrant que celui de construire un TGV entre Québec et Windsor, au coût de 10 milliards de dollars, ou encore d'équiper chaque automobile d'un ordinateur de 500 \$ qui la mènerait à bon port.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Néanmoins, pour la survie des transports en commun, pour accroître notre mobilité et s'assurer d'un environnement durable, on doit favoriser les déplacements à vélo, en taxi, en covoiturage, on doit rapidement commencer à préparer le cocktail transport. À votre santé !

MONTRÉAL ET LE COCKTAIL TRANSPORT

On dit de Montréal qu'elle est mal en point. Tellement, d'ailleurs, que ce n'est plus d'elle dont on parle mais de sa " région ", d'une nouvelle entité baptisée ville-région ou encore d'une métropole aux contours flous qui n'en finit plus de s'étaler. On est presque tenté de citer l'humoriste Daniel Lemire : " Ça va tellement mal à Montréal que l'on devrait repartir ça sous un nouveau nom. "

On pensait Montréal à l'abri du type de déclin qui a affligé de nombreuses villes américaines ces dernières années. Cela ne semble plus être le cas. À un degré certes moindre, et décalé de 10 ou 20 ans, le triste scénario américain se reproduit maintenant chez nous : paupérisation du centre-ville, exode des familles de la classe moyenne, déménagement des entreprises manufacturières, des activités commerciales et même des services gouvernementaux, augmentation importante de la circulation de rocade, fermeture d'écoles au centre et construction de nouvelles écoles en périphérie²³.

On sent que le déclin de la ville-centre ainsi que des villes de son pourtour immédiat, amorcé dans les années 1960 et 1970, mais oblitéré par les écrans festivaliers que furent l'Expo 67 et les Jeux olympiques de 1976, se poursuit, et même s'accélère. Si l'on ne cesse de déplorer aujourd'hui le carcan que nous imposent les décisions de cette époque en matière de transport et de planification urbaine (ou d'absence de planification), il ne faudrait pas, par laxisme, en imposer de plus contraignantes à la génération à venir.

Si Montréal-ville, si Montréal-centre décline, si ceux et celles qui la visitent par affaires, en congrès scientifique ou tout simplement en touristes découvrent une ville moribonde, squattérisée, placardée, crevassée, la plus belle des banlieues ne les fera pas revenir pour investir.

Si ses citoyens ne veulent plus y habiter, ils ne voudront bientôt plus y travailler ni s'y récréer. Si on pense mettre en marché internationalement un concept aussi flou qu'une ville-région sans marque de commerce forte, on se trompe. Or, la marque de commerce de la région de Montréal, c'est Montréal, Montréal-ville.

L'enlisement des transports dans la région de Montréal est souvent évoqué comme une des causes de ce déclin. Pourtant ce genre de diagnostic n'est pas nouveau :

" L'ensemble des déplacements individuels à travers la région métropolitaine, le long d'un réseau de voies d'une capacité trop souvent limitée, occasionne déjà chaque jour des encombrements au transport économique des personnes et des marchandises. Cette congestion

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

véhiculaire le long du réseau routier local se traduit par une perte considérable de temps et d'argent pour la population en général... La demande a dépassé l'offre. C'est là que réside tout le problème de la circulation à Montréal. " ²⁴

Cette citation est extraite d'une étude publiée en 1961. Elle portait sur l'identification des principaux problèmes de transport dans la région métropolitaine. Elle avait été présentée au Comité technique de la voirie et de la circulation de la Commission du Montréal métropolitain.

Ce comité, et quelques autres après lui, devait mener à la construction des grandes autoroutes urbaines de la région de Montréal, à l'élargissement de nombreux boulevards, à la construction du métro pour répondre à l'impératif " d'un système rapide de transport en commun hors-rue " ²⁵ de façon à dégager l'espace nécessaire pour augmenter la circulation motorisée. Il devait aussi justifier la modification du code du bâtiment afin d'accroître la quantité d'espaces de stationnement dans le centre-ville, lequel était reconnu comme " l'un des problèmes les plus importants de l'heure " ²⁶.

La construction de nouveaux ponts (le pont Papineau, le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine) et de nouvelles autoroutes (Ville-Marie, entre autres) a augmenté la fluidité et accéléré les déplacements en automobile. À terme, cela a provoqué un étalement urbain supplémentaire et une occupation des sols dans la région métropolitaine beaucoup plus grande que l'accroissement comme tel de la population.

Les ingénieurs ont donc rencontré le défi que les autorités leur avaient lancé : améliorer la fluidité des automobilistes. Cela devait être le gage du succès; cela devait garantir une économie florissante pour plusieurs décennies. On se retrouve malheureusement aujourd'hui à la case départ. Les annonces récentes d'achèvement des autoroutes 25 et 30 indiquent que les anciens crédos ont encore la vie tenace.

Au rythme où vont les choses, seule l'automobile pourra desservir adéquatement et efficacement cette toile infinie de banlieues successives qui est en train de se mettre en place. Il faudra, par conséquent, faire son deuil des tentatives actuelles de rendre les transports en commun concurrentiels.

La baisse continue — au rythme de près d'un pour cent par année — de l'achalandage des transports en commun est un signal d'alarme qui devrait nous inciter à agir promptement. Les annonces récentes de diminution de service et d'augmentation des tarifs entraîneront inévitablement une nouvelle baisse d'achalandage. Le même cercle vicieux semble se répéter.

Dans la ville-centre et dans les villes limitrophes, le transport en commun et le cocktail transport devraient être les modes prioritaires de déplacement et cela, pour

des raisons d'efficacité et de rapidité des déplacements des travailleurs et des marchandises, d'économie d'énergie, de qualité de l'environnement urbain, pour stopper la dégradation des infrastructures existantes, pour réduire la demande de nouvelles infrastructures, bref pour éviter d'être pris, un jour, à dépenser des centaines de millions de dollars, c'est-à-dire 10 à 20 fois les sommes qui seraient nécessaires aujourd'hui pour améliorer les transports en commun et la mise en place du cocktail transport.

Il faut cesser de considérer le transport en commun comme un moindre mal, comme une mesure de mitigation. Imaginons un instant les effets sur la circulation automobile et sur le camionnage²⁷ de l'abandon pur et simple du transport en commun. Ne verrait-on pas des embouteillages sans fin? D'un point de vue économique, ce serait la catastrophe. C'est en ayant en tête cette éventualité désastreuse que nous devrions accueillir chaque nouvelle baisse du nombre d'usagers du transport en commun.

Il faut rappeler que le transport en commun doit être obligatoirement subventionné, qu'il est impossible à autofinancer et qu'il est relativement lent. En général, le temps de déplacement en transport en commun est au minimum le double de celui en automobile. Seules des mesures draconiennes en faveur du transport en commun et défavorables à la circulation en auto peuvent corriger cette lenteur du transport collectif.

Il faut, à notre sens, offrir impérativement aux citoyens qui veulent conserver leur mobilité, sans devoir s'acheter une ou deux automobiles, quelque chose de plus qu'un système de transport en commun incapable de concurrencer tout seul avec l'automobile.

C'est ainsi que nous disons oui au cocktail transport, pour les économies appréciables qu'il permet de réaliser sans qu'on ait l'impression de perdre cette liberté chèrement payée qu'offre l'automobile.

Le cocktail transport

La solution pour freiner le déclin du transport en commun

Les fabricants américains et japonais espèrent doubler leurs ventes annuelles d'automobiles dans les pays du Sud-Est asiatique (Chine, Indonésie, Malaysia, Philippines, Thaïlande, Vietnam) d'ici à l'an 2000. Si tel est le cas, les ventes annuelles passeront d'un million et demi à trois millions d'unités par année. Ces données sont tirées de : Carmaker Gear Up to Tap Asia's Potential, *USA Today*, 18 juin 1996, p. 7B.

- ¹ Alors que la population de la planète doublait entre 1950 et aujourd'hui, le nombre d'automobiles s'est multiplié par dix. Ces données sont tirées de : A Billion Car : The Road Ahead, Odil Tunali, Word Watch Institute, janvier/février 1996, p. 24.
- ² Nous avons baptisé *cocktail transport* un concept déjà connu sous les noms de *cocktail modal*, *intermodalité*, *complémentarité modale* et *plurimodalité*. Notre choix est lié aux impératifs de la mise en marché de ce concept qui doit parler et s'expliquer de lui-même, dès son annonce, et être compris d'un vaste public. Le mot *cocktail* fait référence à un mélange et le mot *transport* est préféré à *modal* parce qu'il indique, d'entrée de jeu, de quoi il est question. Enfin, le sigle CT s'apparente à TC (transport en commun).
- ³ Des études menées dans plusieurs pays démontrent que plus de la moitié des déplacements résidence-travail s'effectuent dans un rayon de moins de huit kilomètres. En Angleterre, la plus récente enquête du National Travel Survey indique que 72 % des déplacements se font dans un rayon de huit kilomètres et 50 % dans un rayon de moins de trois kilomètres.
- ⁴ Bien que le Conseil mondial de l'énergie et le Centre de recherche sur l'énergie de Cambridge (USA) prévoient une augmentation de la demande d'environ 50 % d'ici à 2020 et ce, principalement en Asie, les prix devraient demeurer bas. Ces données sont tirées de : Énergie, quelle source en l'an 2020, S. Feertchak, *Science et vie*, n° 940, janvier 1996, p. 138.
- ⁵ Pour sa part, le Canada devrait rater par plus de 5 % l'objectif annoncé au Sommet de Rio. Donnée tirée de : Le Canada joue sa crédibilité internationale, L.-G. Francœur, *Le Devoir*, 9 décembre 1996, p. A4.
- ⁶ Voir à ce sujet l'excellente thèse de doctorat de Luc Gagnon publiée sous le titre : Échec des écologistes ? Bilan des décennies 70 et 80, Éditions du Méridien. Montréal, 1993.
- ⁷ Entre le boom et l'écho, David K. Foot, Boréal, Montréal, 1996, p. 307.
- ⁸ Le Groupe de Lisbonne suggère de remplacer " techno fix " par " fixation technologique ". Ce mot à triple sens peut être compris, tout d'abord comme un attachement intense à cette forme de solution, au détriment de toutes les autres; comme une façon de lier solidement le problème du déplacement des personnes à des solutions requérant toujours plus de technologies ou encore, dans le sens anglais de réparer (*to fix*).
- ⁹ " Aux États-Unis, les automobiles consomment la moitié du pétrole, contribuent pour la moitié de la pollution urbaine et pour le quart des gaz à effets de serre... et pour 80 % des déplacements... les faits de par le monde démontrent que la réduction de l'usage de l'automobile est très difficile. Aux États-Unis, le transport en commun et le covoiturage ne cessent de décroître depuis la Deuxième Guerre mondiale. La seule solution viable, c'est l'automobile électrique. " Mais la Californie (California Air Ressource Board) vient de reporter **l'échéance d'abord prévue pour 2001**. Quant à la vente de véhicules à émission nulle (ZEV), leur prix demeure un obstacle majeur; les prix annoncés par GM pour sa EV1 (45 000 \$ CAN) n'inciteront pas les consommateurs à se porter acquéreurs de ce type de véhicule, à moins que la loi ne les y contraignent. Données tirées de : The Case of Electric Vehicles, D. Sperling, *Scientific American*, novembre 1996, p. 54.
- ¹⁰ " Pour le ministère de l'environnement, l'utilisation de cette fausse essence verte apportera des gains marginaux, et même négatifs, sur la qualité de l'air. Le ministère souligne que la culture du maïs, à partir duquel on voudrait fabriquer de l'éthanol-carburant, est la plus polluante avec son cortège d'engrais et de pesticides." Pour plus d'information, lire L'usine d'éthanol-carburant : un projet non rentable, L.-G. Francœur, *Le Devoir*, 14 novembre 1996.
- ¹¹ Why Things Bite Back, Technology and The Revenge of Unintended Consequences, E. Tenner, Éditions A.A. Knopf, New York, 1996.

-
- ¹² Le télétravail menace les centres-villes, Paul Lewis, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, conférence présentée aux Entretiens Jacques-Cartier, publiée dans *La Presse*, le 5 octobre 1996, p. A4.
- ¹³ L'Agence métropolitaine de transport de Montréal annonçait, en novembre dernier, un plan stratégique qui proposait de rendre le transport en commun aussi attrayant que l'automobile en offrant accessibilité, rapidité, confort et économie. Pour plus d'information, on peut lire: ATM, l'enfer sur route, *Le Devoir*, 12 décembre 1996.
- ¹⁴ La moitié des Américains habitent à moins de huit kilomètres de leur lieu de travail.
- ¹⁵ 84 % des ménages canadiens possèdent au moins une voiture. Au Québec, 49 % des ménages possèdent une voiture, 26 % en possèdent deux, 5 % trois et plus; 20 % n'en possèdent pas, ce taux est le plus important au Canada. Dans trois provinces canadiennes, à savoir l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, on compte plus de ménages possédant trois voitures qu'il y en a qui n'en possèdent pas. Données de Statistique Canada, catalogue 64-202 (édition 1995), p. 54.
- ¹⁶ On peut lire à cet effet : Pour une politique soutenable des transports, Dominique Dron et Michel Cohen de Lara, *La documentation française*, collection des rapports officiels, Paris, 1995, p. 222.
- ¹⁷ Syndrome qui porte les noms de " pas-dans-ma-cour " (NIMBYS, Not in my Back Yard Syndrom) ou de " ne-construisez-absolument-rien-nulle-part-à-proximité-de-qui-que-ce-soit " (BANANA, Built Absolutely Nothing Anywhere Near Anybody).
- ¹⁸ Sur ce sujet, on peut lire : Restructuring the Form of Car Ownership, L. Fishman et J.S. Wabe, University of Keele and Warwick, United Kingdom, Transportation Research, vol. 3, no 4, juillet 1969, p. 429.
- ¹⁹ Le transport scolaire coûte actuellement 400 millions \$ par année au Québec. Les personnes qui, il y a quelques décennies de cela, ont marché, parfois très longtemps, pour se rendre à l'école jugent que cette paresse est un signe des temps. Certaines écoles demandent même aux parents de ne pas laisser leurs enfants se rendre à l'école à vélo, ce mode de transport leur apparaissant trop dangereux.
- ²⁰ Dans Paris, à vélo, on agace les autos, G. Malaurie, *L'Express*, 16 janvier 1997, p. 36.
- ²¹ Données du Fond monétaire international et de l'Agence internationale de l'énergie présentées dans Consommation d'essence et niveau de taxes 1990, un document qui explore les relations entre les taxes sur l'essence et la consommation d'essence par habitant.
- ²² Mentionnons qu'avec la mode des voitures amusantes (*fun cars*) pour la plage, le ski ou la montagne, les constructeurs américains ont néanmoins réussi à vendre une seconde voiture à bon nombre de leurs compatriotes.
- ²³ Alors que la Commission des écoles catholiques de Montréal envisage la fermeture d'écoles, le ministère de l'Éducation en construira de nouvelles dans des banlieues éloignées. Il en coûtera 69 millions \$.
- ²⁴ Extrait du Plan directeur des routes à caractère métropolitain, p. 23. Ce rapport a été remis au Comité de voirie et de circulation de la Corporation du Montréal métropolitain (anciennement nommé Commission métropolitaine de Montréal), présidé par M. Roland Chagnon, en octobre 1961, à la suite d'un mandat d'étude d'une durée d'un an et demi confié à la firme d'ingénieurs Lalonde, Girouard & Letendre.
- ²⁵ *Ibid*, p. 121.
- ²⁶ *Ibid*, p. 112.
- ²⁷ Le "Just in Time" risque alors de se métamorphoser en "Just too late".