Document generated on 04/18/2024 6:49 p.m.

L'Actualité économique

Les transports dans le rapport sur l'urbanisation au Québec

Marc Gaudry

Volume 52, Number 2, avril–juin 1976

URI: https://id.erudit.org/iderudit/800676ar
DOI: https://doi.org/10.7202/800676ar

See table of contents

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)
1710-3991 (digital)

Explore this journal

Cite this document

Gaudry, M. (1976). Les transports dans le rapport sur l'urbanisation au Québec. *L'Actualité économique*, *52*(2), 260–264. https://doi.org/10.7202/800676ar

Tous droits réservés © HEC Montréal, 1976

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Les transports dans le rapport sur l'urbanisation au Québec

Le Rapport du groupe de travail sur l'urbanisation traite du transport de deux façons : la première consiste à tirer de ce domaine des arguments à l'appui d'une vision d'ensemble du processus de l'urbanisation ; la seconde traite précisément du transport urbain. On peut donc regrouper en deux sections un commentaire des analyses et des jugements présentés dans le Rapport. On y trouve des sous-titres que nous utiliserons dans chacune de ces sections dont le genre littéraire, tout en évitant les citations, se voudra le moins différent possible de celui du Rapport.

1. TRANSPORT ET URBANISATION

Il est difficile d'isoler l'élément transport de la vision d'ensemble des rédacteurs du Rapport parce que le rôle de cet élément n'est pas décrit de manière spécifique. On trouve le transport par route associé principalement à deux des thèmes explicités.

A. *Les causes du développement des villes*

Les rédacteurs présentent une théorie du développement des villes et s'inquiètent des effets des politiques gouvernementales qui, à leurs yeux, ne font qu'amplifier la force des autres causes de ce développement. Ils semblent croire que le transport par route a bénéficié de subventions plus ou moins cachées et que ces subventions ont augmenté l'attrait des grands centres urbains.

On peut dire à ce sujet qu'il n'est pas du tout certain que le transport par route ne fasse pas en moyenne ses frais, comme nous le verrons plus loin, et qu'il est encore moins certain que ces subsides éventuels aient favorisé les villes. Si on établissait une comptabilité stricte des avantages et des coûts de chacun des éléments du réseau routier la proportion des dépenses justifiables dans les régions rurales diminuerait parce que la part des dépenses routières en milieu rural excède largement la part des

recettes attribuables à ces régions [1]. C'est dire que le développement des zones rurales a été favorisé par les politiques gouvernementales.

B. *L'étalement urbain*

Les auteurs du Rapport s'inquiètent de l'étalement urbain exagéré et affirment que la priorité accordée à l'automobile par rapport au transport en commun a accentué cet étalement.

Il est bien sûr exact que toute baisse du prix argent et du prix temps du transport par automobile (prix qui sont ceux du taxi pour qui n'a pas d'automobile) attribuable à l'achat d'automobiles conduit à une hausse de la consommation de ce bien et permet une hausse de la demande de biens (tels le logement et le sol) dont la consommation exige du transport. Il est, à cet égard, difficile d'identifier un étalement exagéré parce qu'on ne sait pas encore comparer correctement les avantages économiques nets de diverses combinaisons de réseaux du transport et d'activités économiques qui soient désirées par la population et dont le niveau dépende des caractéristiques de ces réseaux. Le fait que des terres arables soient laissées en friche ne prouve peut-être rien d'autre que le fait que les légumes du Sud-Ouest américain coûtent moins cher que ceux d'ici... Le Rapport fait remarquer avec justesse que les schémas d'aménagement du territoire qui devraient permettre l'évaluation de diverses configurations n'ont pas donné les résultats escomptés.

2. TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT INTRA-URBAIN

Le Rapport s'attache aux problèmes de transport des passagers et néglige les problèmes de transport des marchandises. Cela est regrettable parce que les camions posent des problèmes d'une importance croissante (font-ils leurs frais ? nuisent-ils plus que d'autres modes à l'environnement ?) dans plusieurs pays et que le public ne manquera pas de s'inquiéter de la même façon ici.

A. *Omniprésence de l'automobile*

Le Rapport fait remarquer que l'automobile prend une place de plus en plus importante dans le transport des personnes. On peut ajouter que la demande future pour ce mode de transport ira grandissante si

1. Nancy Bryan, dans *More Taxes and More Traffic*, Canadian Tax Foundation, tableau A-4, prétend que le pourcentage des dépenses faites pour les routes rurales représente bon an mal an au Québec 80% des dépenses totales à ces fins. La méthode historique qu'elle utilise pour tenir compte des frais d'administration est contestable mais une autre méthode changerait peu cette part. Même si ces chiffres étaient peu fiables aujourd'hui, il serait difficile de croire que les régions rurales n'ont pas été traditionnellement favorisées.

on pense qu'au Connecticut il y a 0.55 automobile per capita [2], rapport dont nous sommes encore loin au Québec.

B. *L'automobile défraie-t-elle ses coûts ?*

Le Rapport se demande si les politiques gouvernementales ont favorisé l'hégémonie de l'automobile et tente de répondre à cette question de deux façons : en comparant les recettes et les coûts du système routier dans son ensemble ; en comparant les recettes et les coûts aux heures de pointe.

En utilisant les chiffres de Bryan [3], Dalvi [4] et Haritos [5], le Rapport conclut que le réseau routier dans son ensemble bénéficie de subsides d'à peu près 20 à 30 p.c. Ces chiffres ne sont pas, toutefois, facilement utilisables aux fins du Rapport, pour deux ensembles de raisons : le premier a trait aux subsides possibles que peuvent recevoir les camions (au détriment des automobiles) et les campagnes (au détriment des villes) : il est très possible qu'au Québec les automobilistes urbains contribuent plus que leur juste part. Le second ensemble de raisons a trait au fait qu'aucune de ces études, contrairement à celle de Conklin, Tanner et Zudak [6], ne comptabilise parmi les revenus gouvernementaux les apports des droits de douane, des taxes d'accise et de vente fédérales et provinciales sur les véhicules et sur les pièces de rechange. L'inclusion de ces recettes conduit facilement à des surplus.

Comme personne n'a fait de calculs à ce sujet dans un modèle d'équilibre général, la part de ces droits et taxes qu'on doit compter dépend de ce qu'on croit être la part de ces recettes directes qui est un fardeau imposé aux automobilistes en tant que tels. De plus, en l'absence d'un lien institutionnel direct entre la recette et la dépense (*earmarking*), il faut donc conclure dans un contexte d'équilibre partiel que le réseau routier *dans son ensemble* reçoit probablement des subsides (10 p.c. ?). Il est surprenant que le pourcentage de subsides ne soit pas élevé si on pense qu'il y aurait des routes même en l'absence de camions et d'automobiles, que les routes sont utilisées à des fins de développement, d'unité nationale, de création d'emploi et à des fins électorales. Pour savoir si les *automobilistes urbains* font leurs frais, il faudrait plus d'information. Les ordres de grandeur engagés justifient que des études soient entreprises pour le déterminer.

---

2. *The Economist*, 17 avril 1976, p. 80.
3. *Op. cit.*
4. Dalvi, M.O., « Highway Costs and Expenditures in Canada », *Revue Canadienne d'Economique*, vol. 2, nº 4, 1969, pp. 509-525.
5. Haritos, Z., *Rational Road Pricing in Canada*, Commission Canadienne des Transports, Ottawa, 1973.
6. Conklin, D.W., Tanner, J.-E. et Zudak, L.S., « Highway Expenditures in Canada : A Comment », *Revue Canadienne d'Economique*, vol. 3, nº 4, 1970, pp. 603-606.

Même si les automobilistes urbains faisaient leurs frais en moyenne, cela serait compatible avec des déficits aux heures de pointe et des surplus à d'autres moments. Le Rapport croit, en effet, que les automobilistes des heures de pointe ne paient pas le coût réel des frais qu'ils occasionnent. Ceci est vrai mais on doit ajouter que la consommation accrue d'essence lorsqu'il y a congestion est déjà une taxe reliée à cette congestion qui d'ailleurs est, de plus en plus souvent, moindre à l'heure de pointe qu'à d'autres heures durant lesquelles le stationnement est permis : le nivellement des pointes facilite l'utilisation de la taxe sur l'essence comme taxe de congestion *excessive*. Rappelons, en effet, qu'une tarification au coût marginal n'éliminerait pas la congestion mais permettrait d'atteindre un niveau de congestion optimal à condition, bien sûr, d'être bien faite. Il n'y a pas de solution simple à ce problème dans des réseaux complexes où interagissent des centaines de catégories d'agents différents : il se peut que les tarifs des heures hors-pointe doivent être plus élevés que ceux des heures de pointe si on tient compte de certains besoins de stationner (au prix optimal). Le Rapport recommande avec raison que le Québec s'intéresse à ces questions de tarification routière.

C. *Objectifs et structures institutionnelles d'une politique*

Le souhait principal du Rapport est celui d'un financement et d'une gestion locale du transport urbain. On ne peut qu'abonder dans ce sens afin que les producteurs et les agences de contrôle de la circulation soient sensibles aux besoins locaux. Ceci implique une redistribution importante des recettes associées au réseau de transport pour permettre aux municipalités, seules ou groupées, d'exercer leur pouvoir. Le Rapport souligne aussi la nécessité d'une coordination des modes de transport public à Montréal.

Il est vrai que, dans les agglomérations importantes, les grandes décisions d'infrastructure relèvent logiquement d'un pouvoir unifié. Il faut, toutefois, ajouter que cette cohérence d'ensemble est difficilement conciliable avec un pouvoir réel des municipalités (sur la circulation automobile en particulier) : le Rapport aurait pu expliciter sa vision du rôle des municipalités à cet égard comme cela a été fait dans la description de la décentralisation des services policiers.

D. *Financement*

Le Rapport recommande pour chaque mode de transport une tarification qui tienne compte des coûts réels en ressources (coûts qui varient selon la longueur, le lieu et l'heure des déplacements). Il recommande aussi de laisser aux autorités locales le loisir de fournir des subsides au transport public si la tarification de l'automobile ne reflète pas ses coûts. Du point de vue de l'allocation des ressources, il serait plus sûr de re-

commander que les nuisances (ou coûts sociaux) de chaque mode soient correctement mesurées et que des études avantages-coûts sérieuses fondent les décisions gouvernementales. Il est problable que la prise en compte des nuisances oblige à changer le niveau général de tous les coûts de transport et les prix relatifs des modes dans un sens qui favorisera les transports publics.

E. *Les modes de transport*

Le Rapport recommande l'amendement des lois qui empêchent les automobilistes d'être rémunérés lorsqu'ils conduisent des passagers, une révision du fonctionnement et de la réglementation des taxis, l'arrêt des subventions au stationnement des voitures des fonctionnaires et une meilleure répartition des édifices à bureaux de Québec pour réduire la congestion. Toutes ces recommandations visent à augmenter la concurrence entre les modes de transport et à éliminer les rentes de monopole ou de privilège à l'exception de la dernière qui ne tient pas compte des avantages d'agglomération d'employés interdépendants.

Conclusion

On voit que les recommandations du Rapport, à l'exception des recommandations audacieuses qui impliquent une révision des pouvoirs de financement des municipalités, sont prudentes et raisonnables et ne cèdent en rien à la mode en matière de transport. Trop peu, peut-être, car la mode, qui voit dans l'automobile la source de tous les maux, y perçoit aussi une cause d'un niveau de bruit et de pollution croissants, une cause de rupture de la vie des quartiers par les contraintes qu'elle impose aux piétons et aux cyclistes et le lieu d'une épouvantable tuerie. Ce « malaise », associé à l'automobile et au camion, n'est pas réductible à une hausse même importante des tarifs routiers et aurait mérité plus d'attention dans le Rapport. On pourrait dire en termes économiques que les marchés pour ces biens fonctionnent mal et ne fournissent pas de prix significatifs. Or une société qui s'enrichit prise de plus en plus ces biens dont l'insuffisance fournit une raison privilégiée d'intervention publique. Si rien n'est fait dans ce sens chez nous, il ne faudra pas se surprendre d'apprendre un jour que des citoyens exacerbés ont, comme à Berkley récemment, décidé de fermer des rues pour obtenir un peu de silence, d'air pur et de sécurité.

Marc GAUDRY,
Université de Montréal.