

Commencer avec ce que l'on a

Propositions de TRANSIT pour soutenir dès maintenant la poursuite de l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs



Octobre 2014

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	1
1-Les transports collectifs, une solution victime de son succès.....	4
Artères bloquées : la métropole paralysée?.....	7
2-Nouvelle tendance ?.....	9
La lente asphyxie des services dans la région de Montréal et ailleurs	9
Compressions et diminution de l'offre de service de transport collectif.....	10
Des sommes retournées à Québec par les sociétés de transport	11
D'importants projets victimes de délais ou sur la glace	11
3- Des municipalités aux ressources tout aussi saturées.....	13
4- Commencer avec l'argent qu'on a.....	15
Un taux de réalisation anémique des projets d'infrastructure des transports collectifs.....	16
Un Fonds vert bientôt milliardaire	16
5-Propositions de TRANSIT	18
Recommandation 1 - Bonifier le Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC).....	18
Recommandation 2 – Améliorer le taux de réalisation des projets d'infrastructures et de renouvellement des actifs de transports collectifs	19
Bibliographie.....	21

SOMMAIRE

Après plusieurs années de croissance soutenue, les pouvoirs publics peinent à trouver le financement nécessaire à la poursuite de l'amélioration de l'offre de services des transports collectifs à travers le Québec. Dans ce rapport, TRANSIT identifie des enveloppes existantes et déjà dédiées au transport collectif, totalisant près de 2 milliards de dollars d'ici 2020, qui pourraient être consacrées à cette fin dès maintenant. TRANSIT propose ainsi deux recommandations spécifiques, à savoir :

Recommandation 1. Bonifier le Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)

Afin de stimuler le développement des services de transports collectifs, le gouvernement du Québec a mis sur pied, en 2007, le Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC). Ce programme, doté d'une enveloppe annuelle de 100 millions de dollars, soutient des investissements équivalents de la part des sociétés de transport des municipalités. L'entrée en vigueur du marché du carbone (SPEDE) génèrera plus de 3 milliards de dollars par la vente de droits d'émissions de GES d'ici 2020, dont les 2/3 seront disponibles pour bonifier les programmes de transports collectifs, dont le PAGASTC. Par contre, les municipalités du Québec apparaissent pour le moment incapables d'augmenter leurs contributions au programme selon les mêmes modalités de partage des coûts.

***Recommandation 1.1** Que le gouvernement prolonge l'actuel Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC I), selon les modalités actuelles de financement à parts égales entre le gouvernement du Québec et les municipalités.*

***Recommandation 1.2** Que le gouvernement du Québec lance une nouvelle phase du PAGASTC (PAGASTC II), dotée d'une enveloppe annuelle de 200 millions de dollars, et la mette à la disposition des municipalités dès le budget 2015-2016 pour une durée de 4 ans, sans obligation de contrepartie, aux mêmes fins de développement de l'offre de services que pour le PAGASTC I. Cette enveloppe serait entièrement financée par des revenus déjà prévus, tirés de la vente de droits d'émissions dans le cadre du marché du carbone (SPEDE).*

***Recommandation 1.3** À la fin du PAGASTC II, alors que de nouvelles sources de financement auront été rendues disponibles aux municipalités, que le gouvernement du Québec maintienne son niveau de financement en le rendant à nouveau conditionnel à une contribution équivalente des municipalités.*

Dès l'an prochain (2015-2016), le gouvernement aura augmenté sa contribution de 200M\$, ce qui portera les investissements totaux au chapitre du PAGASTC (incluant la part des municipalités) à 400M\$ par année. À partir de 2019-2020, les contributions des municipalités devront s'élever au même niveau que celles du gouvernement, pour un total de 600M\$ par année.

Sommes disponibles pour soutenir le développement de l'offre de services de transports collectifs (2015-2020)

Budget actuel	PAGASTC I (2007 – 2020)	200M\$/an	50% Québec (Fonds Vert) 50% Municipalités
Investissements nouveaux, dès 2015-2016	PAGASTC II (2015-2019)	200M\$/an	100% Québec (Fonds Vert)
Investissements nouveaux des municipalités, à partir de 2019-2020		200M\$/an	100% municipalités
	Investissements totaux, à partir de 2019-2020	600M\$/an	50% Québec (Fonds Vert) 50% Municipalités (sources actuelles et nouvelles sources)

Recommandation 2 – Améliorer le taux de réalisation des projets d'infrastructures et de renouvellement des actifs de transports collectifs

En moyenne au cours des derniers exercices financiers, à peine 60% des investissements prévus en infrastructures de transports collectifs se réalisent bel et bien. Les nombreux reports et changements de cap de la part des autorités municipales et des gouvernements sont à l'origine de délais importants pour plusieurs projets structurants ou encore de leur non-réalisation.

Recommandation 2.1. Afin de faire passer de 60% à 80% leur taux de réalisation, TRANSIT recommande que les choix d'investissements en matière d'infrastructures et de renouvellement des actifs de transports collectifs fassent l'objet d'ententes-cadres, et que celles-ci soient enchâssées dans la Loi et dans les règlements municipaux. Ceci rendra plus difficiles, sans les empêcher toutefois, des reports et des changements brusques de priorités, notamment dans les cas d'investissements nécessitant de nombreuses années de travail de mise en œuvre de la part d'administrations et de gouvernements successifs.

Ces recommandations s'ajoutent aux propositions rendues publiques par TRANSIT depuis sa création en août 2011, notamment un rééquilibrage des sommes investies au chapitre des infrastructures de transport, une augmentation de la taxe sur l'essence, l'imposition de péages sur le réseau routier supérieur et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada, des éléments importants d'une vision à long terme du financement des transports collectifs.

1 - LES TRANSPORTS COLLECTIFS, UNE SOLUTION

VICTIME DE SON SUCCES

Les transports collectifs constituent un mode de déplacement prisé par des centaines de milliers de Québécois, quotidiennement.. Depuis une dizaine d'années, leur fréquentation connaît une augmentation fulgurante. En 2013, l'achalandage global du transport régulier des neuf sociétés de transport collectif¹ a culminé à **plus de 558 millions de déplacements**, soit une **hausse d'environ 14 % par rapport à 2006**.²

Les régions métropolitaines de Montréal et de la Capitale-Nationale représentent la part la plus importante des déplacements en transports collectifs au Québec. Ainsi, on estime qu'en 2013, la *Société de Transport de Montréal* (STM) a rendu possibles quelque **416,5 millions de déplacements en bus et en métro**, une hausse de 15% depuis 2006.³ De même, les cinq lignes de train de banlieue et les parcours d'autobus sous la responsabilité de l'*Agence métropolitaine de transport* (AMT) ont enregistré près de **17,6 millions de déplacements**, un record.⁴ À Québec, le *Réseau de transport de la Capitale* (RTC) a permis quant à lui **46,8 millions de déplacements**, une hausse de 13% depuis 2007.⁵

Ces résultats dépassent largement l'objectif d'augmentation de 8 % sur cinq ans fixé par la *Politique québécoise du Transport Collectif* (2007-2012) (PQTC). Cette politique, à travers son programme phare, le PAGASTC (voir encadré), alimenté par le Fonds vert et par une redevance sur les carburants fossiles, défraye la moitié des projets de développement des services mis sur pied par les sociétés de transport à travers le Québec.

1 Excluant le transport adapté et le transport en milieu rural.

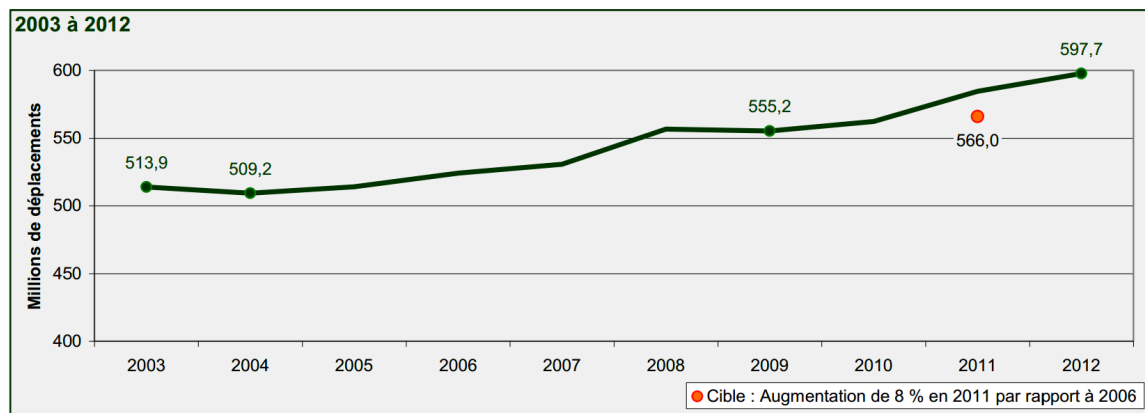
2 ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) (2014). « Consultations prébudgétaires 2014-2015 », Mémoire présenté au ministre des Finances, M. Carlos Leitão, mai 2014.

3 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM) (2014). « Façonner aujourd'hui la mobilité de demain », Rapport d'activité 2013, 2014.

4 AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2014). Rapport annuel 2013, 2014.

5 RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (RTC) (2014). « Vers l'avant », rapport d'activité 2013, 2014.

Nombre de déplacements en transports collectifs – ensemble du Québec



Source : Ministère des Transports du Québec.

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)

Mis en œuvre par le gouvernement du Québec dans le cadre de son *Plan d'action sur les changements climatiques* (2006-2012), le PAGASTC offre un soutien financier aux sociétés et agences de transport, de même qu'aux conseils intermunicipaux, pour le développement de l'offre de service de trains, d'autobus et de métros.

L'aide couvre 50 % des coûts directs d'exploitation associés au développement de l'offre et est puisée jusqu'à tout récemment à même le Fonds vert, lui-même financé par une redevance sur les carburants et combustibles fossiles.

De fait, pour chaque dollar investi dans l'augmentation de l'offre de service par les municipalités, agences et sociétés de transport collectif, le gouvernement du Québec verse une somme équivalente.⁶

Bien qu'il faille applaudir ce résultat, il s'accompagne néanmoins d'une nouvelle problématique : **la saturation des principaux réseaux**. Ainsi, le transport collectif est présentement victime de sa popularité, alors que plusieurs lignes de train, de métro et d'autobus sont arrivées à leur capacité maximale.

Par exemple, depuis la mise en service de trois nouvelles stations à Laval (2007), la ligne orange du métro de Montréal est à **pleine capacité** aux heures de pointe, une situation que

⁶ Ministère de Transports du Québec.

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/transport_collectif/amel_serv_trans_com

seule l'arrivée des nouveaux wagons résoudra temporairement.⁷ De même, le terminus de la station Montmorency, à Laval, fait présentement face à des problèmes de débordement qui nuit à la fluidité et à la sécurité des autobus.⁸ Avec un **taux d'occupation moyen des sièges en heure de pointe de 83 %**, la situation du train de banlieue est également préoccupante. Ce taux atteint même 92 % pour la ligne de Deux-Montagnes.⁹

Les principales lignes d'autobus ne font guère mieux. À Longueuil, les terminus et autobus du Réseau de Transport de Longueuil (RTL) sont **saturés**, au même titre que les stationnements incitatifs et les garages d'entretien.¹⁰ À Québec où le RTC a connu **une augmentation de son achalandage de 23,5 % depuis 2005**,¹¹ les métrobuses, ainsi que de nombreux parcours comme le 7, ont presque atteint leur capacité maximale en période de pointe, ce qui occasionne des bris de fréquence et une perte de fiabilité.¹²¹³

Comment des réseaux de transports collectifs déjà saturés dans la région de Montréal pourront-ils absorber une croissance démographique prévue de 22% d'ici 20 ans ?

Cette saturation de l'offre de service menace en outre de s'aggraver avec la **croissance démographique** attendue dans les principaux centres urbains. Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la population de la région de Montréal pourrait ainsi atteindre 4,75 millions d'habitants en 2036, soit une **croissance de 22 % par rapport à 2011**. La croissance attendue des régions de Gatineau, Sherbrooke et Québec **dépassera également le seuil des 15 %**, avec une hausse démographique respective de 27 %, 18 % et 16 % sur la même période.¹⁴

Cette situation rendra insuffisante à moyen terme la présente offre de transports collectifs pour les grands centres urbains du Québec. La croissance démographique risque également de rendre insoutenable la congestion déjà sérieuse qui afflige le réseau routier des régions métropolitaines.

7 TRANSIT (2011). « Pleins à craquer : La politique québécoise du transport collectif victime de son succès », novembre 2011.

8 AGENCE QMI (2014). « Laval : Le terminus Montmorency est à pleine capacité », TVA nouvelles, 14 janvier 2014, en ligne, <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/regional/montreal/archives/2014/01/20140115-072343.html>, page consultée le 23 septembre 2014.

9 AMT (2014). Rapport annuel 2013, 2014.

10 GERBET, Thomas (2014). « Les bus de Longueuil seront saturés pour plusieurs années encore », Radio-Canada, 30 avril 2014, en ligne, <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2014/04/30/005-longueuil-saturation-autobusbus-rtl-plan.shtml>, page consultée le 23 septembre 2014.

11 RTC (2014). « Vers l'avant », rapport d'activité 2013, 2014.

12 RTC (2011). « Plan de mobilité durable : Volet développement du transport collectif » Présentation dans le cadre du séminaire Transports, environnement et sécurité, 7 février 2011.

13 MORIN, Annie (2011). « Le parcours 7, prochain Métrobus? », Le Soleil, 3 décembre 2011, en ligne, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201112/02/01-4474163-le-parcours-7-prochain-metrobus.php>, page consultée le 23 septembre 2014.

14 INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ) (2014). Perspectives démographiques du Québec et des régions 2011-2061, Édition 2014.

Artères bloquées : la métropole paralysée?

À la saturation des transports collectifs s'ajoute la problématique de la congestion du réseau routier. Celle-ci est déjà importante dans la région de Montréal, où, selon le MTQ, le temps moyen de déplacement durant la période de pointe du matin est **83 % plus élevé qu'à l'écoulement libre**.¹⁵ Cette perte de temps s'avère extrêmement coûteuse pour l'économie de la métropole. Déjà en 2003, on évaluait les **coûts associés à la congestion dans la région de Montréal à 1,4 milliard de dollars**, une somme qui a fort probablement augmenté, car 75 000 véhicules se sont ajoutés depuis, sans que les infrastructures ne soient adaptées en conséquence.¹⁶

L'actuelle déliquescence du réseau routier québécois impose par ailleurs la mise en place d'importants chantiers qui, plutôt que d'y remédier, aggraveront à moyen terme la congestion des artères.

Grands chantiers de réfection routiers en cours ou prévus au cours de la prochaine décennie

Montréal

Réparation du pont-tunnel Louis-Hyppolyte La Fontaine - 130 000 véhicules par jour (2015-2021);

Réparations sur le Pont-Jacques Cartier - 115 000 véhicules par jour (plusieurs années);

Réparations sur le Pont Champlain - 160 000 véhicules par jour (jusqu'à démolition);

Prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny (plusieurs années);

Reconstruction de l'échangeur Turcot - 300 000 véhicules par jour (jusqu'en 2020);

Construction d'un nouveau « Pont Champlain » (2015-2018);

Réparations sur le Pont Honoré-Mercier - 80 000 véhicules par jour (jusqu'en 2016);

Réparations sur l'échangeur Dorval jusqu'en 2019 (jusqu'en 2019).¹⁷

15 GAGNON et Cie (2013). « La politique énergétique du Québec et les Transports : des objectifs qui exigent une réforme de la fiscalité » Mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, septembre 2013.

16 GAGNON, Luc et PINEAU, Pierre-Olivier (2013). « Les coûts réels de l'automobile : un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions » Cahier de recherche du Gridd HEC, 2013.

MTQ (2014). Chantiers dans la Capitale Nationale, En ligne, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/capitale_nationale#chantiers

17 RADIO CANADA (2014). « Les grands chantiers à Montréal d'ici 2021 », Radio Canada, Samedi 14 juin 2014, En ligne, <http://ici.radio-canada.ca/sujet/visuel/2014/01/20/002grands-chantiers-montreal.shtml>, page consultée le 23 septembre 2014.

Québec

Reconstruction de l'échangeur Félix-Leclerc (40)/Laurentienne (73) 217 000 véhicules par jour (jusqu'en 2019);

Reconstruction de quatre ponts sur l'autoroute Henri-IV (73), à Québec- 110 000 véhicules par jour (jusqu'en 2017);

Réfection de structures et modernisation d'infrastructures sur l'autoroute Dufferin-Montmorency (440) - 25 000 véhicules par jour (jusqu'en 2016).¹⁸

Si rien n'est fait, la saturation des transports collectifs et la congestion routière entraîneront sous peu une paralysie plus ou moins complète de la métropole. Afin d'y remédier, il peut être tentant, à tort, d'envisager un développement encore plus important du réseau routier. Cependant, particulièrement dans le présent contexte de resserrement des finances publiques, cette option paraît tout aussi onéreuse qu'inefficace.

Déjà, depuis 2008, plus de trois milliards sont engloutis en moyenne annuellement dans l'entretien et la réfection des infrastructures de transport routier, avec encore des centaines de millions de dollars au seul chapitre du développement du réseau autoroutier.¹⁹ Pourtant, des études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus de congestion sur une période allant de 10 à 15 ans.²⁰

La solution à long terme pour débloquer les artères des grands centres urbains ne passe donc pas le développement routier, mais bien par la mise en place d'une meilleure offre de transports collectifs.

18 MTQ (2014). Chantiers dans la Capitale Nationale, En ligne, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/capitale_nationale#chantiers

19 Ministère des Transports du Québec. Rapports annuels de gestion 2008 à 2013

20 NOLAND, Robert B. et LEWISON, L. Lem (2000). « Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental Policy », European Transport Conference 2000, www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf.

2-NOUVELLE TENDANCE ?

LA LENTE ASPHYXIE DES SERVICES DANS LA REGION DE MONTREAL ET AILLEURS

L'actuelle saturation des grandes lignes de bus, de trains et de métros au Québec, de même que l'augmentation de la congestion routière dans les grands centres urbains, exigent des investissements importants pour le maintien et la bonification de l'offre de services de transports collectifs.

Si les *plans métropolitains d'aménagement et de développement* (PMAD), ainsi que les objectifs des sociétés de transport collectif abondent en ce sens, force est de reconnaître que la situation sur le terrain indique plutôt une tendance à la stagnation, voire à la régression de l'offre et de la qualité des services. Cette situation cache un réel problème de financement à long terme des modes de transports alternatifs, notamment par les municipalités.

Politiques et objectifs locaux appelant au développement d'une plus grande offre de service de transports collectifs

PMAD de Montréal (2011) : *Propose de développer le réseau de transport collectif métropolitain afin de porter sa part modale de 25 à 30 % des déplacements en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % en 2031. Ce développement nécessitera des investissements d'au moins 23 milliards;*²¹

PMAD de Québec (2013) : *Propose de doubler la part modale des transports collectifs sur le territoire de la communauté urbaine d'ici 2030, pour atteindre 20 % à l'heure de pointe et 14 % sur une base quotidienne* ²² ;

Le Plan stratégique 2020 de la STM (2011) : *Élaboré par la STM et adopté par l'agglomération de Montréal, ce plan propose d'atteindre 540 millions de déplacements annuellement via les transports collectifs en 2020. Cet objectif nécessite notamment l'augmentation de 26 % de l'offre de service de métro, de 32 % de l'offre de service d'autobus, la mise en place de systèmes rapides par bus (SRB) et l'ajout de 270 km de voies réservées. Dans son ensemble, le plan implique des investissements de 11,5 milliards d'ici 2020, soit la moitié des investissements prévus par le PMAD pour développer le transport collectif.*²³

21 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011). « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable », Plan métropolitain d'aménagement et de développement PMAD, 2011.

22 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2013). « Bâtir 2031 : Structurer, attirer, durer, Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 2013.

23 VILLE DE MONTRÉAL (2012). « Financer le transport collectif dans la région de Montréal », Mémoire présenté par la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal dans le cadre des consultations menées par la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, avril 2012.

Compressions et diminution de l'offre de service de transport collectif

Au Québec, le financement des transports collectifs est assuré par les usagers, par les municipalités, par les revenus d'exploitation et de publicité, ainsi que par les contributions des gouvernements du Québec et à plus faible proportion, du Canada. Le financement des infrastructures nécessaires au transport collectif provient en grande partie du ministère des Transports du Québec (MTQ) via le *Fonds des réseaux de transport terrestre* (FORT), alors que le Fonds vert qui alimente le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC), finance une partie de l'augmentation de l'offre de service.

Les différentes sociétés de transport collectif du Québec devront à moyen terme assurer le maintien, le développement et la qualité de leur offre de services. Uniquement sur le plan des immobilisations, celles-ci ont calculé qu'environ 13,7 milliards seraient nécessaires au maintien (6,2 milliards) et au développement (7,5 milliards) de leur réseau d'ici 2020. Même avec des contributions municipales augmentant de 2 % annuellement, les sociétés de transport collectif estiment un manque à gagner de 3 milliards sur la même période.²⁴

Or, le sous-financement des transports collectifs a déjà des répercussions concrètes sur le terrain. En février 2014, la STM a déposé un budget qu'elle a qualifié d'« austère », dans lequel elle a procédé à des efforts de rationalisation et d'optimisation de ses services d'autobus se traduisant par une baisse de 3,1 % de l'offre de service « hors pointe ».²⁵

Ces coupures reflètent le manque à gagner de la société qui, au cours des dix dernières années, a terminé à sept reprises son exercice financier avec un déficit.²⁶ Elles pourraient également miner la perception des usagers à l'égard de la qualité des services dans un proche avenir. Notons qu'en 2013, la satisfaction à l'égard du métro de Montréal est passée de 84 à 77 %, une baisse intimement liée à la fiabilité du service. Le taux de satisfaction à l'égard du service d'autobus a également chuté, alors que les plaintes concernant globalement les services livrés demeurent les plus fréquentes à la STM.²⁷

Dans la Capitale-Nationale, le RTC a eu à composer en 2012 avec un premier gel des contributions de la ville de Québec, ce qui l'a obligé à effectuer des compressions dans son budget d'exploitation.²⁸ Ce gel, s'il se répétait, pourrait avoir des impacts négatifs sur la

24 ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) (2014). « Consultations prébudgétaires 2014-2015 », Mémoire présenté au ministre des finances, M. Carlos Leitão, mai 2014.

25 STM (2014). « La STM dépose un budget d'austérité et est toujours en attente d'un nouveau cadre financier », Communiqué de presse, en ligne, <http://www.stm.info/fr/presse/communiques/2014/la-stm-depose-un-budget-d-austerite-et-est-toujours-en-attente-d-un-nouveau-cadre-financier>, 29 janvier 2014, page consultée le 22 septembre 2014.

26 STM (2014). Le budget 2014 en bref, 2014.

27 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM) (2014). « Façonner aujourd'hui la mobilité de demain », Rapport d'activité 2013, 2014.

28 AUGER, Samuel (2011). « Le budget du RTC gelé pour un an », Le Soleil, 19 décembre 2011, en ligne, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201112/19/01-4479277-le-budget-du-rtc-gele-pour-un-an.php>, page consultée le 24 septembre 2014.

satisfaction des usagers du RTC dont les plaintes les plus fréquentes ont trait à la ponctualité du service et au confort, principalement en raison des autobus bondés.²⁹

Le 17 mars 2014, l'ATUQ a dévoilé les résultats d'un sondage qui indique que les Québécois accordent une importance significative aux transports collectifs et à leur financement. Ainsi, 88 % des Québécois jugent nécessaire que le gouvernement du Québec investisse davantage dans les transports collectifs et 56 % pensent que leur financement devrait être assumé autant par le gouvernement que par les municipalités.³⁰

Des sommes retournées à Québec par les sociétés de transport

La précarité budgétaire dans laquelle évoluent actuellement les sociétés de transport collectif tend à rendre ineffectifs certains programmes gouvernementaux devant pourtant les aider à remplir leur mandat. Ainsi, en diminuant leurs services, la STM et le RTC compromettent les contributions du gouvernement du Québec tirées du Fonds vert et du PAGASTC au chapitre de l'augmentation des services. Il est à craindre que ces sociétés laissent sur la table des millions de dollars pourtant offerts par le gouvernement du Québec, faute d'un financement de contrepartie.

D'importants projets victimes de délais ou sur la glace

Outre la pérennité et le développement de l'offre de service de transports collectifs au Québec, le manque de fonds, mais également les aléas politiques, ont mis un frein à plusieurs projets d'envergure au cours des dernières années. Notons à ce chapitre les investissements en matière de renouvellement des actifs de transports collectifs, notamment le renouvellement des voitures du métro de Montréal et d'autobus, et la remise à niveau des grands équipements fixes nécessaires à l'exploitation du métro. Ces investissements nécessaires sont victimes de délais et de reports importants depuis les dernières années.

Par ailleurs, certains projets de développement se retrouvent également repoussés de plusieurs années quand ils ne sont pas tout simplement délaissés en raison de changements de gouvernement ou encore de priorités à Québec, au plan municipal ou même à Ottawa. Mentionnons à cet égard :

- Service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie IX à Montréal
- Service rapide par bus (SRB) à Longueuil
- Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal
- Tramway à Québec
- Système léger sur rail (SLR) sur le nouveau pont Champlain.

29 Selon les plus récentes données du RTC sur la question : RTC (2012). « Rapport d'activité 2010-2011, Protectrice de la clientèle, 2012.

30 ATUQ (2014). « Les Québécois veulent que le gouvernement investisse davantage dans le transport en commun », Le Point Commun, 21 mars 2014.

Sans plan ni échéancier clairs, de même qu'en l'absence d'un financement durable et prévisible, plusieurs chantiers nécessaires au maintien des actifs et à la bonification de l'offre de service de transports collectifs risquent d'être sans cesse reportés ou de ne jamais voir le jour.

3- DES MUNICIPALITES AUX RESSOURCES TOUT AUSSI SATUREES

L'offre de service, de même que la qualité des transports collectifs à Montréal et ailleurs au Québec, se retrouve gravement compromise par l'absence d'un financement adéquat au moment même où les principaux réseaux sont saturés et que croissent les besoins, induits par une croissance démographique plus importante que prévu.

Même avec une augmentation annuelle de 2 % des contributions municipales, le manque à gagner entre 2014 et 2020 sera de plus de 3 milliards de dollars pour les différentes sociétés de transport, dont la STM. Sans ces ressources, celles-ci ne pourront répondre convenablement à la demande croissante pour le transport collectif, ce qui paralysera davantage les déplacements dans les grands centres.

Dans les années 1990, la part du gouvernement du Québec dans le financement des transports collectifs a grandement diminué, exigeant des villes des efforts supplémentaires.³¹ De nouveau, il semble que ce fardeau repose en grande partie sur les municipalités, dont la contribution aux coûts d'exploitation et du service de la dette menace d'augmenter annuellement de 7 à 9 % en moyenne d'ici 2020.³² Or, cette hausse exerce une pression insoutenable sur les villes qui doivent en plus assumer un nombre croissant de services à la population et la réfection de plusieurs infrastructures – notamment celles, vieillissantes, d'aqueducs et d'égouts – à même des sources de revenus restreintes, essentiellement limitées à l'impôt foncier.

Dans son livre blanc sur l'avenir des municipalités, l'*Union des municipalités du Québec* (UMQ) indique que les nouvelles responsabilités imposées aux villes en matière d'aménagement durable et de transport collectif apparaissent pour le moment difficilement soutenables à même les seuls revenus tirés de l'impôt foncier. Selon l'UMQ, d'autres sources locales de financement doivent désormais être trouvées. Elle souligne à cet égard que le transport collectif entraîne des bienfaits en termes d'environnement et de développement qui dépassent la portée des municipalités et invite conséquemment Québec à un rééquilibrage fiscal et un nouveau partage des responsabilités sur la question.³³ Cette réflexion était d'ailleurs partagée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dès 2012, à la suite d'une vaste consultation publique. La CMM recommandait ainsi l'augmentation de la taxe sur l'essence, à la fois au niveau régional et national, tout en souhaitant explorer de

31 TRANSIT (2011). « Artères bloquées : Quand le sous-financement des systèmes de transport menace l'économie du Québec », Document d'analyse en appui à la création de Transit, août 2011.

32 ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) (2014). « Consultations prébudgétaires 2014-2015 », Mémoire présenté au ministre des finances, M. Carlos Leitão, mai 2014.

33 UNION DES MUNICIPALITÉ DU QUÉBEC (UMQ) (2012). « L'avenir a un lieu », Livre blanc municipal, 2012.

nouvelles sources de financement tels les péages, la taxe sur les stationnements, la captation de la valeur foncière et une contribution accrue du secteur privé.³⁴

La Stratégie québécoise de mobilité durable (2014)³⁵ reconnaissait clairement quant à elle l'objectif de décroïsonner les finances municipales au-delà du seul impôt foncier, afin de leur permettre d'augmenter leurs contributions en matière de transport collectif. La Stratégie lançait à cette fin un chantier Québec-municipalités, dans le cadre de la réforme du Pacte fiscal. Nous sommes d'ailleurs, à ce jour, sans nouvelle de ce chantier.

Reconnaissant les difficultés de plus en plus importantes des municipalités d'investir dans les programmes à frais partagés en matière d'infrastructures de transport collectif, le gouvernement a récemment (septembre 2013) lancé un programme d'investissement de centaines de kilomètres de voies réservées dans les centres urbains du Québec. Ce programme a été payé à 100% par le gouvernement, celui-ci absorbant la part de 25% qu'auraient dû acquitter les municipalités. Cette annonce a connu un succès immense et immédiat.³⁶ À titre d'exemple, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) a immédiatement lancé les travaux d'implantation de voies réservées sur les axes Roland-Therrien/Vauquelin; Taschereau; Cousineau/Chambly; Gaétan-Boucher/Milan; Grande-Allée; Jacques-Cartier/de Mortagne; Autoroute A20/A25; Breteille 132/134 et Route 116, pour atteindre 125 kilomètres de voies réservées sur son territoire d'agglomération. Des chantiers similaires sont apparus rapidement dans la région de la Capitale-Nationale, de Laval, de Montréal et ailleurs au Québec.

Compte tenu du peu de marge de manœuvre des municipalités en matière de taxation et de la part suffisante assumée par des usagers (+/-36%)³⁷, TRANSIT estime que l'État québécois est quant à lui en mesure de stimuler rapidement la poursuite du développement et de l'amélioration de l'offre de services à même des sources de financement actuelles déjà prévues à ces fins.

³⁴ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2012). Rapport de la Commission du transport de la communauté sur le transport en commun, août 2012,

³⁵ Gouvernement du Québec (2014). Stratégie nationale de mobilité durable. 73 p.

³⁶ Gouvernement du Québec (2013). Décret 1005-2013, GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC, 16 octobre 2013, 145e année, no 42, p.4709

³⁷ UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (UMQ) (2012). « L'avenir a un lieu », Livre blanc municipal, 2012.

4- COMMENCER AVEC L'ARGENT QU'ON A

Le maintien, l'amélioration et le développement de l'offre de service de transport collectif dans les prochaines années passent inévitablement par une contribution plus importante de la part du gouvernement du Québec et des municipalités. TRANSIT estime que le gouvernement peut dès maintenant augmenter substantiellement son soutien au développement de l'offre de service, alors que se poursuit le travail visant à identifier de nouvelles sources locales et régionales de financement qui permettront aux municipalités d'augmenter à leur tour leur niveau d'effort.

Ainsi, malgré les contextes économique et budgétaire difficiles qui prévalent, des investissements supplémentaires et immédiats sont non seulement souhaitables, mais possibles. D'une part, les dépenses dans les transports collectifs créent considérablement plus d'emplois et de valeur ajoutée que celles dans l'automobile. D'autre part, TRANSIT note l'arrivée dans le Fonds Vert, d'ici 2020, de plus de 3 milliards de dollars tirés de la vente de droits d'émissions dans le cadre du marché du carbone (SPEDE). Les deux tiers de cette somme doivent, obligatoirement, être consacrés à des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. TRANSIT estime qu'une partie de cette somme pourrait être affectée, dès le prochain exercice budgétaire (2015-2016), à l'amélioration des services de transports collectifs.

Cette section passe tout d'abord en revue le taux anémique de réalisation des projets de transports collectifs prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI). Elle analyse également l'arrivée de centaines de millions de dollars supplémentaires tirés de la vente de droits d'émissions dans le cadre du marché du carbone mis en place depuis 2012, et dont les deux tiers doivent être prioritairement investis dans l'augmentation de l'offre de services de transport collectif.

Une dépense en transport collectif crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et a 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense dans le secteur automobile.³⁸

Ainsi, une dépense de 100 millions de dollars dans le transport collectif peut créer 989 emplois, générer 74 millions en valeur ajoutée et rapporter 23 millions en redevance et revenus de taxation.³⁹

38 CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (CCMM) (2010). « Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal », 2010.

39 ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) (2010). Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2011-2012, décembre 2010.

Un taux de réalisation anémique des projets d'infrastructure des transports collectifs

Contrairement aux projets routiers, le taux de réalisation des grands projets de transport collectif prévus au *Plan québécois des infrastructures* (PQI) demeure relativement faible et soumis aux aléas politiques. En moyenne, depuis 2008, à peine 63 % des projets prévus annuellement ont été réalisés. De nombreux investissements en infrastructures de transports collectifs sont ainsi reportés d'année en année.

Budgets prévus au chapitre des infrastructures de transport collectif et taux de réalisation (PQI)

Budgets et réalisation des projets inscrits au PQI : projets routiers et TC ⁴⁰						
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Routier prévu	2801,1	3082,6	3416,5	3263,9	3397,1	2528,7
Routier réalisé	2714,7	2968,8	3132,7	3069,9	3243,9	2611,8
TC prévu	720,3	839,2	534,5	628,6	868,3	986,4
TC réalisé	276,2	518,7	379,1	476,8	617,9	642,9
Total	2999,9	3487,5	3511,8	3546,7	3861,8	3254,7
% réalisation routier	96,9	96,3	91,7	94,1	95,5	103,3
% Réalisation TC	38,3	61,8	70,9	75,9	71,2	65,2

Ainsi, pour l'exercice 2009-2010, des investissements de près de 840 millions avaient été prévus pour financer le maintien et le développement des infrastructures de transport collectif. Seuls 520 millions ont finalement été déboursés, laissant plus de 300 millions sur la table pour cette seule année financière. Loin d'être isolée, cette situation constitue plutôt la norme : pour 2013-2014, plus de 343,5 millions d'investissements prévus dans les infrastructures de transport collectif ne furent pas utilisés. Cette situation perdure encore aujourd'hui et rien n'indique que des mesures sont prises pour la résorber.

Un Fonds vert bientôt milliardaire

Créé en 2006 par le gouvernement du Québec dans la foulée de la *Loi sur le développement durable*, le Fonds vert doit notamment agir comme levier financier dans la lutte aux changements climatiques. Le Fonds vert, pour ce volet climat, a initialement été financé par une redevance annuelle de 200 millions de dollars sur la distribution de carburants et de combustibles fossiles.

Entre 2007 et 2012, les mesures touchant les réductions d'émissions de GES dans le secteur des transports se sont vues attribuer les deux tiers de ces sommes, notamment par

⁴⁰ D'après les données des budgets et des PQI compilées par TRANSIT.

l'entremise du *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC), à raison d'une centaine de millions de dollars par année. Comme mentionné à la section 1, ce programme, qui offre aux sociétés de transport collectif un dollar pour chaque dollar consacré à des mesures d'augmentation de leur offre de services d'autobus, de trains et de métros, s'est avéré un immense succès, permettant une augmentation considérable de l'offre de services et de l'achalandage des transports collectifs dans tous les centres urbains du Québec.

Le Fonds vert reçoit aujourd'hui les sommes générées par la vente de droits d'émissions aux grands émetteurs industriels dans le cadre du *Système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre du Québec* (SPEDE) entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013.⁴¹⁴² À partir de 2015, ce sont les distributeurs de carburants et de combustibles fossiles qui devront acheter du gouvernement des droits d'émissions d'une quantité équivalente aux émissions provenant des quantités vendues sur le marché québécois.

La vente de l'ensemble de ces droits d'émissions devrait générer des sommes considérables estimées à plus de trois milliards de dollars d'ici 2020, dont plus de deux milliards devront être alloués aux mesures de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports.⁴³

Par l'entremise du marché du carbone, la vente de droits d'émissions rapportera plus de 3 milliards de dollars d'ici 2020, dont les deux tiers devront être consacrés à des mesures de réductions des émissions de GES dans le secteur des transports, en priorité dans le développement de l'offre de service de transport collectif.

En moyenne annuelle, quelque 230 millions de dollars de plus seraient ainsi rendus disponibles pour le financement de mesures de réduction d'émissions de GES dans le secteur des transports. Le programme principal du Fonds vert en matière de soutien à l'augmentation de l'offre de services de transport en commun, le PAGASTC, disposera ainsi à très court terme de ressources financières supplémentaires et considérables.

41 Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, LRQ, c M-30.001

42 Gouvernement du Québec (2011). État de lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec, août 2011.

43 Gouvernement du Québec, Décret 770-2014. GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC, 17 septembre 2014, 146e année, no 38, pp. 3391-3392

5-PROPOSITIONS DE TRANSIT

De plus en plus de Québécois sont aujourd'hui utilisateurs des transports collectifs. En raison d'investissements importants au cours des dernières années, l'offre de services d'autobus, de métrobus, de trains de banlieue, de métros, de transport adapté et de systèmes de dessertes régionales a été bonifiée. L'achalandage bat des records inespérés, au point où les grands réseaux de transport collectif à haut débit sont aujourd'hui pleins à craquer.

Une croissance démographique plus importante que prévu, une décennie à venir de grands travaux routiers dans la région de Montréal et une congestion automobile de moins en moins tenable dans les grands centres obligent les sociétés de transport, les municipalités et les décideurs publics à planifier une nouvelle ère de développement des transports collectifs. Les importants objectifs que nous nous sommes fixés au chapitre de la réduction des émissions de GES et de la consommation de pétrole nous poussent également, inexorablement, dans cette direction.

Des sommes importantes seront disponibles d'ici 2020 pour financer une partie des investissements qui s'avèreront nécessaires. TRANSIT a identifié plus de 2 milliards de dollars de financement, en provenance de sources déjà en place, qu'il faut maintenant attribuer clairement aux infrastructures et au développement des transports collectifs.

TRANSIT formule deux recommandations spécifiques à l'intention des gouvernements, à savoir :

Recommandation 1 - Bonifier le Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)

La première phase du PAGASTC (PAGASTC I - 2007-2012) soutenait l'atteinte d'un des objectifs de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), à savoir générer une augmentation des services afin d'augmenter l'achalandage des TC de 8%. Cet objectif a été largement atteint. Le PAGASTC I, prolongé depuis 2012, propose aux sociétés de transport un financement à parts égales de leurs projets de bonification de l'offre de services. Il puise 100 millions par année dans le Fonds Vert et déclenche ainsi des investissements supplémentaires des villes de 100 millions.

Les sociétés de transport collectif, notamment dans la région de Montréal, font face à des restrictions budgétaires de plus en plus inquiétantes, certaines comme la STM ayant même commencé à réduire certains services. Alors que le gouvernement du Québec pourra bonifier substantiellement le PAGASTC, et ce à très court terme à partir des revenus tirés de la vente de droits d'émissions de GES, il est illusoire de croire que les municipalités québécoises, à

travers leurs sociétés de transport, seront en mesure dès maintenant d'investir des sommes similaires. Une bonification du PAGASTC ne pourra donc pas suivre les mêmes modalités de financement à parts égales.

Recommandation 1.1 Que le gouvernement prolonge l'actuel Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC I), selon les modalités actuelles de financement à parts égales entre le gouvernement du Québec et les municipalités.

Sommes disponibles pour soutenir le développement de l'offre de services de transports collectifs (2015-2020)

Budget actuel	PAGASTC I (2007 – 2020)	200M\$/an	50% Québec (Fonds Vert) 50% Municipalités
Investissements nouveaux, dès 2015-2016	PAGASTC II (2015-2019)	200M\$/an	100% Québec (Fonds Vert)
Investissements nouveaux des municipalités, à partir de 2019-2020		200M\$/an	100% municipalités
	Investissements totaux, à partir de 2019-2020	600M\$/an	50% Québec (Fonds Vert) 50% Municipalités (sources actuelles et nouvelles sources)

Dès l'an prochain (2015-2016), le gouvernement aura augmenté sa contribution de 200M\$, ce qui portera les investissements totaux au chapitre du PAGASTC (incluant la part des municipalités) à 400M\$ par année. À partir de 2019-2020, les contributions des municipalités devront s'élever au même niveau que celles du gouvernement, pour un total de 600M\$ par année.

Recommandation 2 – Améliorer le taux de réalisation des projets d'infrastructures et de renouvellement des actifs de transports collectifs

En moyenne au cours des derniers exercices financiers, à peine 60% des investissements prévus en infrastructures de transports collectifs se réalisent bel et bien. Les nombreux

reports et changements de cap de la part des autorités municipales et des gouvernements sont à l'origine de délais importants pour plusieurs projets structurants ou encore de leur non-réalisation.

Recommandation 2.1. *Afin de faire passer de 60% à 80% leur taux de réalisation, TRANSIT recommande que les choix d'investissements en matière d'infrastructures et de renouvellement des actifs de transports collectifs fassent l'objet d'ententes-cadres, et que celles-ci soient enchâssées dans la Loi et dans les règlements municipaux.*

Ceci rendra plus difficiles, sans les empêcher toutefois, des reports et des changements brusques de priorités, notamment dans les cas d'investissements nécessitant de nombreuses années de travail de mise en œuvre de la part d'administrations et de gouvernements successifs.

Ces recommandations s'ajoutent aux propositions rendues publiques par TRANSIT depuis sa création en août 2011. TRANSIT a ainsi identifié des éléments importants d'une vision à long terme du financement des transports collectifs tels un rééquilibrage des sommes investies au chapitre des infrastructures de transports (30% devant dorénavant être consacrées aux transports collectifs), une augmentation de la taxe sur l'essence, des péages sur le réseau routier supérieur et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada.

BIBLIOGRAPHIE

AUGER, Samuel (2011). « Le budget du RTC gelé pour un an », *Le Soleil*, 19 décembre 2011, en ligne, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/2011/12/19/01-4479277-le-budget-du-rtc-gele-pour-un-an.php>, page consultée le 24 septembre 2014.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2014). *Rapport annuel 2013, 2014*.

AGENCE QMI (2014). « Laval : Le terminus Montmorency est à pleine capacité », *TVA nouvelles*, 14 janvier 2014, en ligne, <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/regional/montreal/archives/2014/01/20140115-072343.html>, page consultée le 23 septembre 2014.

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) (2010). Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2011-2012, décembre 2010.

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) (2014). « Consultations prébudgétaires 2014-2015 », *Mémoire présenté au ministre des Finances, M. Carlos Leitão*, mai 2014.

ATUQ (2014). « Les Québécois veulent que le gouvernement investisse davantage dans le transport en commun », *Le Point Commun*, 21 mars 2014.

CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (CCMM) (2010). « Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal », 2010.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011). « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable », *Plan métropolitain d'aménagement et de développement PMAD*, 2011.

GAGNON, Luc et Cie (2013). « La politique énergétique du Québec et les transports : des objectifs qui exigent une réforme de la fiscalité » *Mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec*, septembre 2013.

GAGNON, Luc et PINEAU, Pierre-Olivier (2013). « Les coûts réels de l'automobile : un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions », *Cahier de recherche du Gridd*, HEC, 2013.

GERBET, Thomas (2014). « Les bus de Longueuil seront saturés pour plusieurs années encore », *Radio-Canada*, 30 avril 2014, en ligne, <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2014/04/30/005-longueuil-saturation-autobusbus-rtl-plan.shtml>, page consultée le 23 septembre 2014.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2011). État des lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec, août 2011.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ) (2011). « Coup d'œil sociodémographique. Évolution de la consommation courante des ménages québécois de 1999 à 2009 », mai 2011, numéro 10.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ) (2013). « Indicateurs de l'occupation et de la vitalité des territoires : Achalandage du transport en commun », 2013.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ) (2014). *Perspectives démographiques du Québec et des régions 2011-2061*, Édition 2014.

Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, LRQ, c M-30.001

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP) (2011). « État des lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec », août 2011.

MORIN, Annie (2011). « Le parcours 7, prochain Métrobus? », *Le Soleil*, 3 décembre 2011, en ligne, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/2011/12/02/01-4474163-le-parcours-7-prochain-metrobus.php>, page consultée le 23 septembre 2014.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (2013). Évaluation basée sur les données de l'Institut de la statistique du Québec sur les importations de pétrole et du Ministère des Ressources naturelles sur la consommation, *document de consultation*, 2013.

MTQ (2014). *Chantiers dans la Capitale-Nationale*, en ligne, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/capitale_nationale#chantiers

NOLAND, Robert B. et LEWISON, L. Lem (2000). « Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental policy », *European Transport Conference 2000*, www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011). « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable », *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* PMAD, 2011.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2013). « Bâtir 2031 : Structurer, attirer, durer, Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 2013.

RADIO CANADA (2014). « Les grands chantiers à Montréal d'ici 2021 », *Radio Canada*, Samedi 14 juin 2014, en ligne, <http://ici.radio-canada.ca/sujet/visuel/2014/01/20/002grands-chantiers-montreal.shtml>, page consultée le 23 septembre 2014.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (RTC) (2012). « Rapport d'activité 2010-2011 », *Protectrice de la clientèle*, 2012.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (RTC) (2014). « Vers l'avant », *rapport d'activité 2013, 2014*.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (RTC) (2011). « Plan de mobilité durable : Volet développement du transport collectif », *Présentation dans le cadre du séminaire Transports, environnement et sécurité*, 7 février 2011.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM) (2014). « Façonner aujourd'hui la mobilité de demain », *Rapport d'activité 2013, 2014*.

STM (2014). « La STM dépose un budget d'austérité et est toujours en attente d'un nouveau cadre financier », *Communiqué de presse*, en ligne, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2014/la-stm-depose-un-budget-d-austerite-et-est-toujours-en-attente-d-un-nouveau-cadre-financier>, 29 janvier 2014, page consultée le 22 septembre 2014.

STM (2014). *Le budget 2014 en bref*, 2014

TRANSIT (2011). « Artères bloquées : Quand le sous-financement des systèmes de transport menace l'économie du Québec », *Document d'analyse en appui à la création de Transit*, août 2011.

TRANSIT (2011). « Pleins à craquer : La politique québécoise du transport collectif victime de son succès », novembre 2011.

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (UMQ) (2012). « L'avenir a un lieu », *Livre blanc municipal*, 2012.

VILLE DE MONTRÉAL (2012). « Financer le transport collectif dans la région de Montréal », *Mémoire présenté par la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal dans le cadre des consultations menées par la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal*, avril 2012.

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec



www.transitquebec.org

info@transitquebec.org