

Consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec – 2017-18

MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES – COMBLER LE RETARD DE COMPÉTITIVITÉ AVEC L'ONTARIO

Éléments de contexte

Lorsqu'on évalue la mobilité des personnes et des marchandises en 2016, on constate notamment que **les coûts liés à la congestion augmentent** plus rapidement que le PIB et que **l'utilisation du transport collectif stagne** à cause de la saturation de l'offre, et ce, alors que **la croissance économique est faible**. Un contexte de finances publiques améliorées permet d'intervenir à ce sujet, en coordination avec les partenaires publics et privés.

Statu quo de la mobilité des personnes et des marchandises - L'augmentation du PIB est de moins de 1,5% par annéeⁱ, alors que la congestion est en hausse de 19% sur cinq ans, évaluée à 1,85 G\$ pour le grand Montréalⁱⁱ. L'utilisation du transport collectif au Québec est passée de 524 millions de déplacements annuels en 2006 à 605 millions en 2013, un taux de croissance annuel moyen de 2%. Depuis 2013, l'achalandage stagne autour de 605 millionsⁱⁱⁱ.

Rénovation des infrastructures vieillissantes – Sortir du statu quo en mobilité des personnes et des marchandises est possible dans le contexte de rénovation des infrastructures partout au Québec et des chantiers majeurs ; c'est le moment de déployer des infrastructures de mobilité durable. La stimulation d'une économie plus verte par le déploiement d'infrastructures durables est une intervention gouvernementale souhaitable^{iv}.

Finances publiques assainies - Le gouvernement du Québec a réussi à atteindre l'équilibre budgétaire, se retrouvant maintenant dans la meilleure situation financière au Canada. La dette québécoise en pourcentage du PIB est 55,1% du PIB en 2015 ; elle décroît ensuite rapidement pour atteindre 48,6% dans cinq ans^v.

Programmes d'infrastructures interventionniste - Le gouvernement fédéral investit des sommes sans précédents dans les transports collectifs^{vi}. Ses programmes à coûts partagés **exigent une participation de Québec sans quoi les projets ne se réaliseront pas tous**.

Compétitivité économique - L'Ontario, de son côté, a déjà entrepris le virage des infrastructures vers les transports collectifs, en prévoyant cette année investir plus de 70% de ses sommes transports en transports collectifs et moins de 30% pour les routes^{vii}. Le Québec en prévoit l'inverse, soit 35% pour les transports collectifs contre 65% pour les routes^{viii}.

Le Conseil du Patronat du Québec, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, la Fondation David Suzuki et d'autres, dans une récente sortie demandant un virage en transport, ont rappelé qu'« au Québec, le transport en commun génère près de 3 fois plus d'emplois et de retombées que les investissements en transport automobile. Même l'Ontario, qui ne dispose pas d'un tel avantage, prend actuellement ce virage vers le transport collectif. Le Québec doit emboîter le pas à son voisin ontarien ; il en va de notre compétitivité et de notre prospérité ».

Lutte aux changements climatiques - Les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 retomberont majoritairement sur les épaules des transports, qui représentent actuellement 43% des émissions. Entre 1990 et 2013, les émissions de GES du transport ont augmenté de 7 Mt. Les émissions du secteur de l'industrie (le deuxième plus important émetteur) ont baissé de 21,8 % sur la même période, soit de 7 Mt.

Principes d'intervention

- Trouver un juste équilibre entre stimulation économique et baisse de la dette québécoise en fonction du PIB ;
- Assurer des principes de réfection des infrastructures favorables à la transition vers des infrastructures durables : rénover et maintenir les actifs en transports routiers et collectifs. Cibler les investissements accrus dans des infrastructures qui augmentent la productivité de l'économie, améliorent le fonctionnement du marché du travail et réduisent les GES, donc en priorité les transports collectifs ;
- Rééquilibrer les investissements en transport pour favoriser la décongestion des réseaux par des solutions structurantes de mobilité durable ;
- Améliorer la réalisation des projets de transport collectif et assurer le respect des échéanciers ;
- Mettre en place une politique de mobilité durable à long terme, qui fixe des objectifs ambitieux pour les différents partenaires ;
- Profiter de l'effet de levier des investissements accrus du gouvernement fédéral et des nouveaux modèles de génération d'infrastructures à travers CDPQ Infra et la Banque d'infrastructures du Canada.

Recommandations

1- REHAUSSER LE PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES POUR STIMULER L'ÉCONOMIE

- A. Rehausser de 5% sur dix ans les investissements prévus dans Plan québécois des infrastructures (PQI), qui, en proportion du PIB, sont en baisse depuis cinq ans et pour les années à venir. Le PQI 2017-2027, pour tous les secteurs, passera alors à 93,1 G\$, par rapport à 88,7 G\$ l'an dernier (voir graphique 2).
- B. Cibler les investissements accrus dans des infrastructures qui augmentent la productivité de l'économie, améliorent le fonctionnement du marché du travail et réduisent les GES. Au moins un tiers du réinvestissement doit ainsi aller au transport en commun, soit 1,4 G\$.
- C. Financer les investissements accrus à l'aide de l'écofiscalité^{ix}.

2- RÉÉQUILIBRER LES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT POUR FAVORISER LA DÉCONGESTION DES RÉSEAUX

- A. Atteindre en 2017 un taux de 40% des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, et viser sur 5 ans, une proportion égale entre les transports collectifs et routiers. Pour y arriver, rediriger la majorité des sommes prévues en développement de nouvelles routes vers le transport en commun. Le PQI 2017-2027 passera alors à 15 322 M\$ pour le secteur routier et à 10 538 M\$ pour le transport en commun, incluant le rééquilibrage et le réinvestissement ciblé.
- B. Rehausser le taux de réalisation des projets de transports collectifs à au-delà de 85% pour que les dépenses réelles, et non seulement planifiées, correspondent à la proportion visée (2A).

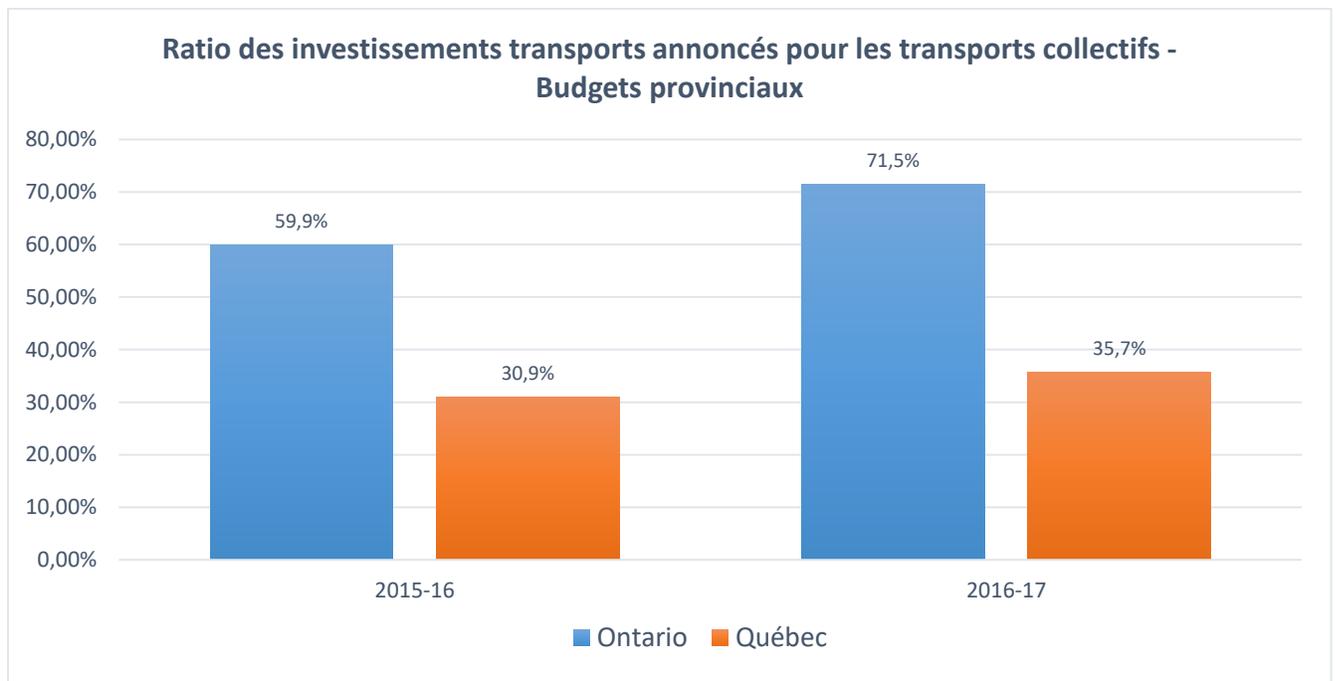
3- ADOPTER UNE POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

- A. Fixer une cible de 32% d'augmentation de l'offre de transport en commun au Québec sur cinq ans, le double de la politique 2006-2011, à financer par le marché du carbone.
- B. Mettre en place un cadre financier dédié, indexé et récurrent pour répondre aux besoins exprimés par les municipalités.
- C. Intégrer des actions spécifiques et ciblées pour répondre aux enjeux du transport urbain, du transport interurbain, du transport adapté, de la mutation du transport rémunéré et du transport actif.

Tableau – Calcul des recommandations

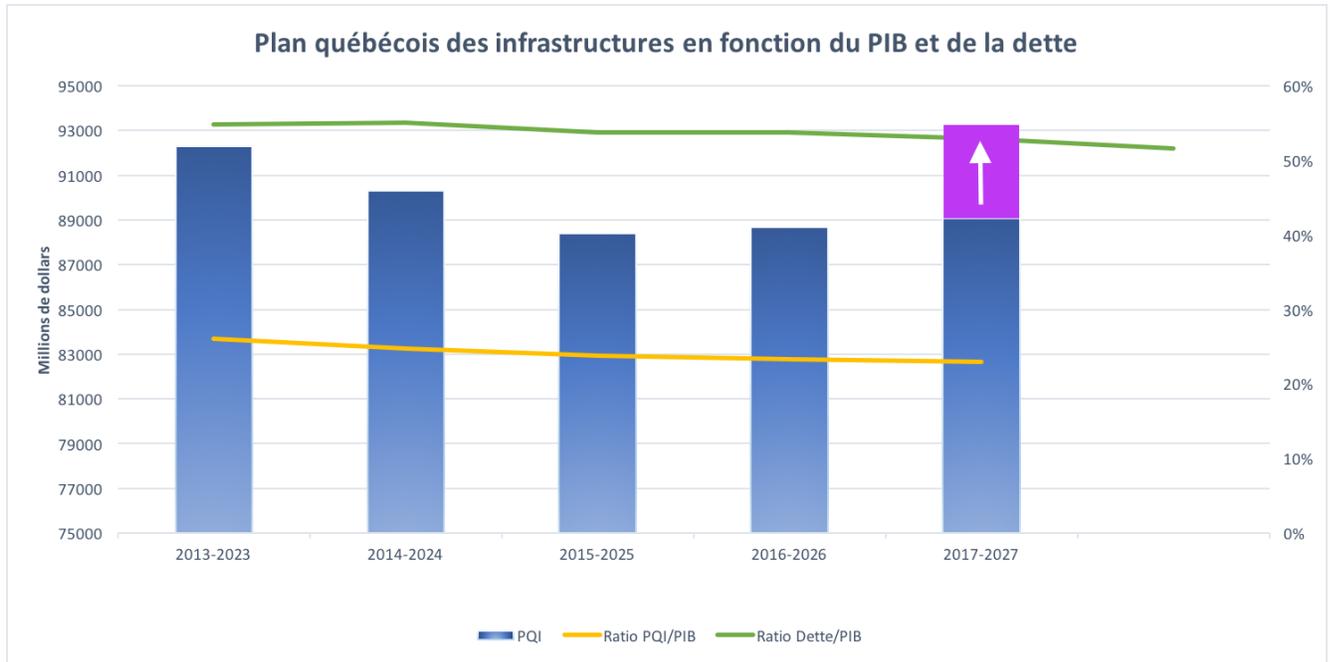
| | Situation actuelle | Recommandation |
|-----------|--|--|
| 1A | 88,7 G\$ sur 10 ans | 93,1 G\$ sur 10 ans |
| 1B | N.A. | 1,4 G\$ sur 10 ans pour les TC |
| 2A | 35,7% planifié ; 17,3G\$ routes, 7,1G\$ TC | 40% planifié ; 15,3 G\$ Routes, 9,1 G\$ TC + 1,4 G\$ TC de réinvesti |
| 2B | 71,9% en moyenne sur 5 ans | 85% |
| 3A | + 28% par rapport à 2006 | + 32% par rapport à 2015 |

Graphique 1



Sources : Gouvernement du Québec, *Les infrastructures publiques du Québec* ; [2016], *Budget de l'Ontario 2016 : Des emplois pour aujourd'hui et demain*, tableau 3.24.

Graphique 2



ⁱ *Idem*, p.6.

ⁱⁱ Les conseillers ADEC, *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence 2008 – Rapport final préliminaire*, rapport remis au MTQ, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1165444.pdf>, [consulté le 6 décembre 2016].

ⁱⁱⁱ Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, *Achalandage du transport en commun*. Liste d'indicateurs d'occupation et de vitalité des territoires, http://www.bdsq.gouv.qc.ca/docs-ken/vitrine/occupation-vitalite-territoire/documents/mobilite_02.pdf, [consulté le 6 décembre 2016].

^{iv} Zhao, X., Mahendra A., Godfrey, N., Dalkmann, H., Rode P., and Floater, G. *Unlocking the power of urban transit systems for better growth and a better climate*. Technical note. New Climate Economy, London and Washington, DC. Available at: <http://newclimateeconomy.report/misc/working-papers/>.

^v Gouvernement du Québec, *Le Plan économique du Québec. Mise à jour d'octobre 2016*. Tableau A10, p.15.

^{vi} Gouvernement du Canada, *Énoncé économique de l'automne*. 2016. Chapitre 2.

^{vii} Gouvernement de l'Ontario [2016], *Budget de l'Ontario 2016 : Des emplois pour aujourd'hui et demain*, tableau 3.24.

^{viii} Gouvernement du Québec, *Les infrastructures publiques du Québec*, PQI 2016-2026.

^{ix} Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.