

Politique de mobilité durable 2018-2030

Recommandations de l'Alliance TRANSIT

La Politique de mobilité durable annoncée par le gouvernement du Québec pour 2018 devra orienter la planification de l'ensemble des transports terrestres des personnes et des marchandises pour concrétiser un modèle de développement et de mobilité durable. Le sous-financement chronique des transports collectifs doit être corrigé, notamment par la priorité donnée au rééquilibrage du financement des transports en faveur d'infrastructures de mobilité durable.

Cette politique est devenue nécessaire après la Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 (PQTC) qui a produit des résultats au-delà des espérances, mais a également montré ses limites. Les objectifs de hausse d'achalandage de 8% et de l'offre de service de 16 % se sont plutôt soldés par des hausses de 11% et de 23 %. Or, le Québec a connu au même moment une hausse majeure du nombre de véhicules immatriculés, des distances parcourues, sans compter des investissements sans précédent dans le développement autoroutier. Bref, *sans influencer les parts modales, la PQTC n'a pas su réduire les effets critiques de la congestion, de la dépendance au pétrole et à la voiture et du coût des infrastructures.*

Le Québec n'est pas seul à connaître de telles tendances, mais il doit urgemment emboîter le pas à d'autres juridictions qui ont déjà pris le virage de la mobilité durable. Par exemple, *en Ontario, plus du 2/3 des investissements en transports terrestres se dirigent vers les transports collectifs, alors que c'est l'inverse au Québec. En effet, un ratio de 75% des investissements était consacré au réseau routier en 2016-17.*¹ Récemment, c'était au tour de l'Oregon d'annoncer un plan de financement fortement accru pour la mobilité durable en diversifiant et en renforçant ses sources de revenu.²

- Les gens d'affaires, industriels et écologistes se sont unis pour exiger un virage en transport, demandant à Québec de prioriser le transport en commun.³
- Les objectifs de réduire de 37,5% les émissions de GES et de diminuer de 40% la quantité de produits pétroliers consommés d'ici 2030, tels qu'énoncés dans le Plan d'action sur les changements climatiques et dans la Politique énergétique 2030, supposent un changement de paradigme dans les transports, principal secteur des émissions (41%).
- L'atteinte des cibles ambitieuses de la Politique gouvernementale de prévention en santé passe par l'aménagement de milieux de vie qui favorisent des déplacements en transports actifs et collectifs
- Les objectifs d'augmentation de l'achalandage (+40%) et de part modale fixés par les différentes sociétés de transport collectif au Québec ne seront vraisemblablement pas atteints en raison des 5 années de relative stagnation depuis la fin de la PQTC.⁴ Les montants financés à ce jour ont été insuffisants et ont conduit à un *manque à gagner récurrent.*⁵
- Au début des années 90, le gouvernement du Québec a coupé sa contribution, menant à un sous-investissement chronique des transports collectifs.

Considérant que :

¹ Conseil du Trésor (2017 : 78). Plan québécois des infrastructures 2017-2027, Québec, 207 p.

² Friedman, Gordon (2017). Big win for legislative leaders as \$5.3 billion transportation plan clears final hurdle [http://www.oregonlive.com/politics/index.ssf/2017/07/big_win_for_legislative_leader.html] (consulté le 18 juillet)

³ Radio-Canada (2016). *Gens d'affaires, industriels et écologistes interpellent Québec sur le transport durable* [radio-canada.ca/nouvelle/1003002/gens-daffaires-industriels-et-ecologistes-interpellent-quebec-sur-le-transport-durable] (consulté le 18 juillet)

⁴ À titre d'exemple, l'achalandage la STM est pratiquement égal au niveau de 2012, année où le Plan stratégique 2020 avait prévu une augmentation de 40% en 8 ans. Le RTC a également largement raté sa cible pour du Plan stratégique de développement 2005-2014. Ces situations peuvent être liées avec le délai prolongé entre la PQTC et la PMD, qui sera déposé 7 ans après l'échéance de la politique précédente.

⁵ Forum Urba2015, *Journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal*, 10 février 2011, dans CMM, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*. Document de consultation, 2012, p.11

- > Les règles de financement sont inéquitables et favorisent le développement autoroutier financé à 100 % par Québec au détriment des réseaux de transports collectifs financé en partie par les villes, pourtant trois fois plus rentables⁶.
- > Le gouvernement fédéral rendra 5 milliards de dollars disponibles en vue de la seconde phase du Fonds pour l'Infrastructure de transport en commun, mais ces sommes pourront être utilisées dans leur intégralité uniquement si des projets adéquats sont présentés par le Québec.

TRANSIT estime qu'une approche responsable se fonderait sur la logique suivante :

- + Réallocation de sommes disponibles dans le budget gouvernemental,
- + Hausse des contributions existantes,
- + Recherche de nouvelles sources de financement.

Recommandations pour la Politique québécoise de mobilité durable

Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises, et ce, en adoptant l'approche reconnue internationalement *Éviter - Transférer - Améliorer*⁷. Pour y parvenir, la PMD doit doter l'État québécois d'objectifs structurants, qui en feront un leader nord-américain de la mobilité durable, comme des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal ;

- > D'ici 2030, réduire d'au moins 50% les GES pour le secteur des transports à partir du niveau actuel,
- > Viser au moins 60% d'augmentation de l'offre de transport en commun au Québec d'ici 2030,^{8 9}
- > Viser au moins à ce que la moitié des déplacements se fassent en modes alternatifs à l'automobile (transport actif et collectif) dans la région métropolitaine de Montréal et à Québec d'ici 2030 et fixer des objectifs ambitieux de part modale pour les modes alternatifs à l'automobile pour les régions urbaines et rurales¹⁰ du Québec,
- > Déterminer une cible de réduction des distances parcourues d'ici 2030 et les incitatifs à mettre en place pour y arriver.

Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable ;

- > Atteindre dès 2018 un ratio réel de 40% des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, et consacrer plus du 2/3 des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario¹¹, d'ici 2030 ans,
- > Rehausser le taux de réalisation des projets de transports collectifs à au-delà de 90%,
- > Revoir le déséquilibre dans les règles de financement du réseau routier qui encourage l'étalement urbain.¹²

⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*, 2010, p.23.

⁷ Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2015 : 14). *La décarbonisation du transport routier – Politique énergétique 2016-2025* [<https://mern.gouv.qc.ca/energie/politique/documents/Fascicule-5.pdf>]

⁸ En se basant sur l'indicateur place/km

⁹ Le gouvernement a mentionné une cible d'augmentation de 10% d'achalandage dans le dernier budget. C'est trop peu, et c'est n'est pas plus ambitieux que la précédente politique (PQTC).

¹⁰ Dans les régions rurales, le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté de **près de 500%** entre 2007 et 2015. Il faudra **au moins maintenir cette tendance** pour la prochaine décennie, ce qui devrait requérir un investissement d'environ 50 millions. Source : ATCRQ

¹¹ TRANSIT (2017). *Fiche synthèse - Investissements en transport en commun : Une comparaison avec l'Ontario encore désavantageuse pour le Québec* [http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/05/Fiche-technique-BudgetsTC-Qc_ON-2017-18.pdf]

¹² Vivre en Ville (2013). Deux poids, deux mesures Coll. «L'Index», 31 p. [Vivreenville.org/2poids2mesures]

Rehausser fortement les investissements prévus dans le PQI dans des infrastructures qui réduisent les GES et augmentent la productivité de l'économie;

- › S'inspirer de l'Ontario, qui prévoit investir 5 fois plus que le Québec par habitant en transport collectif¹³ pour la prochaine décennie, afin de diversifier les sources de revenus pour financer des infrastructures durables,
- › Considérant la stagnation des revenus de la taxe sur l'essence, financer une part des investissements accrus à l'aide de nouveaux mécanismes d'écofiscalité en appliquant de la logique utilisateur-payeur pour l'utilisation des réseaux et pour la consommation d'énergie, et ce, dès 2020,
- › Après avoir évalué les besoins partout sur le territoire, déterminer une enveloppe récurrente afin de développer les infrastructures de transport actif qui contribuera à augmenter la part modale des transports actifs et le potentiel piétonnier.

Faire un suivi serré des progrès réalisés, mieux connaître l'état de la mobilité et mieux systématiser la prise de décision en matière d'infrastructures de transport ;

- › Publier aux 4 ans un bilan qui mesurera les progrès réalisés et l'état d'avancement du plan d'action et des objectifs de la Politique,
- › Prévoir le processus qui mènera au renouvellement de la Politique avant son échéance,
- › Afin de mieux connaître les besoins partout sur le territoire, publier tous les ans un bilan de l'état de la mobilité au Québec en se basant tous les 5 ans sur un portrait plus approfondi, en utilisant entre autres les données des enquêtes Origine-Destination¹⁴ dans toutes les municipalités où elles ont lieu,
- › Évaluer systématiquement les coûts et les bénéfices des projets de transport sur l'ensemble de leur cycle de vie, en incluant les coûts sociaux et les co-bénéfices (sur l'environnement, la santé, etc.),
- › Assujettir le plus grand nombre possible de projets routiers à un « test climat » couvrant l'ensemble du cycle de vie des projets, et baser les décisions d'investissements sur ces analyses.

Se préparer et s'adapter aux innovations

- › Préparer la mise à jour du cadre réglementaire en vue des innovations dans le secteur des transports, incluant l'arrivée des véhicules autonomes
- › Lancer un chantier de réflexion sur le rôle des télécommunications dans l'amélioration du transport des personnes et des marchandises

www.transitquebec.org
info@transitquebec.org

50, Ste-Catherine Ouest, bureau 430
Montréal, QC, H2X 3V4



¹³ TRANSIT (2017). *Fiche synthèse - Investissements en transport en commun : Une comparaison avec l'Ontario encore désavantageuse pour le Québec* [http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/05/Fiche-technique-BudgetsTC-Qc_ON-2017-18.pdf]

¹⁴ Évaluer la pertinence d'étendre les enquêtes O-D ou d'autres types d'enquêtes dans l'ensemble du Québec.