

Consultations prébudgétaires gouvernement du Québec – 2018-19

## **TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES – LE PREMIER BUDGET DE LA MOBILITE DURABLE**

### **Vers l'adoption d'une politique de mobilité durable ambitieuse**

Lorsqu'on évalue l'état de la mobilité des personnes et des marchandises, on constate notamment que **les coûts liés à la congestion augmentent** plus rapidement que le PIB<sup>i</sup>. Un consensus politique et social, appuyé par pratiquement l'ensemble des experts du secteur des transports, se dessine en faveur d'investissements massifs en transport collectif. Le contexte de finances publiques améliorées et les fonds dédiés aux transports collectifs par le gouvernement fédéral permettent d'intervenir en ce sens, en coordination avec les partenaires publics et privés.

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 52,7% du PIB en 2017 ; elle décroît ensuite rapidement pour atteindre 47,1% dans cinq ans<sup>ii</sup>.

Consensus social et politique - Il semble se dessiner un consensus social et politique à l'effet que le statu quo en transport n'est pas viable. Les investissements majeurs en développement de la capacité autoroutière au cours de la dernière décennie n'ont pas contribué à améliorer la situation, au contraire. Les maires de grandes villes (Gatineau, Québec et Montréal) ont pour leur part remporté leurs élections en promettant de prioriser les transports collectifs. Le rapport synthèse de la consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun à la Ville de Québec pointe également en ce sens.

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<sup>iii</sup>.

Programmes d'infrastructures fédéraux - Le gouvernement fédéral investit des sommes sans précédent dans les transports collectifs<sup>iv</sup>. 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<sup>v</sup>. Le Québec en prévoit l'inverse, soit 27,7% pour les transports collectifs contre 72,3% pour les routes<sup>vi</sup> (voir graphiques 1 et 2). Toronto inaugurerait en décembre un prolongement majeur de métro.

Le comité consultatif du MTMDET, qui appuie le ministère dans la rédaction de la politique de mobilité durable, souhaite les investissements en mobilité durable qui apportent des retombées économiques accrues pour l'économie québécoise.

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 41% des émissions. Entre 1990 et 2013, les émissions de GES du transport ont augmenté de 20%. Les émissions du secteur de l'industrie (le deuxième plus important émetteur) ont baissé de 21,8 % sur la même période.

Politique de mobilité durable – Les attentes, notamment budgétaires, sont particulièrement élevées en vue du dépôt de la Politique de mobilité durable au printemps 2018. Les partenaires de milieu des affaires ainsi que les groupes environnementaux et sociaux ont clairement exprimé leurs priorités lors des consultations et s’entendent pour dire qu’un changement de paradigme est nécessaire.

## Principes d’intervention

- Mettre en place une politique de mobilité durable à long terme, qui fixe des objectifs ambitieux pour chacun des secteurs de la mobilité ;
- 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 ;
- Améliorer la réalisation des projets de transport collectif et assurer le respect des échéanciers ;
- 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.
- Envisager de financer les nouveaux investissements à l’aide de l’écofiscalité en se basant sur le principe de l’utilisateur-payeur afin d’internaliser les coûts reliés à l’étalement urbain et aux divers modes de transport.

## Recommandations

### 1- ADOPTER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE AMBITIEUSE QUI MARQUE LE VIRAGE

- A. Adopter une politique ambitieuse, avec des cibles, des indicateurs, un objectif de réduction des GES et des moyens de mobilisation des différents acteurs qui mèneront le changement, en concordance avec les autres politiques gouvernementales en climat, énergie, santé, économie et mobilité.
- B. Financer le développement de l'offre de service en transports collectifs à l'aide du Fonds vert et revoir les programmes de soutien aux transports collectifs de manière à accroître le support aux municipalités qui développent des alternatives de mobilité.
- C. Planifier à long terme l'utilisation des sommes issues du Fonds vert dont celle post-2020, dans le contexte des cibles de la politique de mobilité durable et des autres cibles gouvernementales liées.

### 2- REHAUSSER LE PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES POUR STIMULER L’ÉCONOMIE

- A. Rehausser 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<sup>vii</sup>. Au moins 3,7 G\$ supplémentaires doivent être consacrés aux transports collectifs dès le PQI 2018-2028, dont 2,2 G\$ proviendrait d’une hausse des investissements prévus au PQI.
- 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.
- C. Financer les investissements accrus à l’aide de l’écofiscalité<sup>viii</sup>.

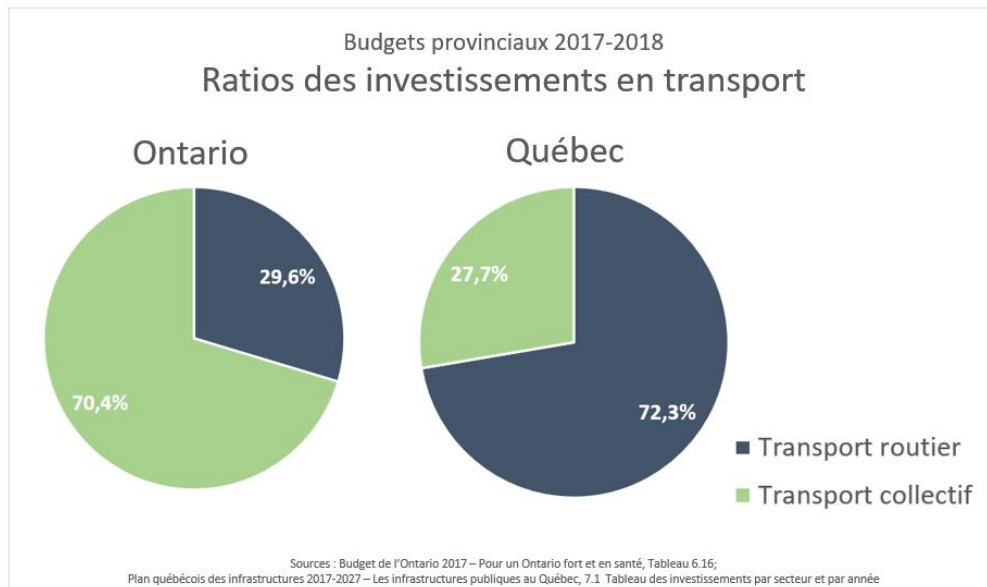
### 3- ACCÉLÉRER LES INVESTISSEMENTS FAVORISANT LA DÉCONGESTION DES RÉSEAUX

- 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 (voir graphique 2). Pour y arriver, rediriger la majorité des sommes prévues en développement de nouvelles routes vers le transport en commun. Le PQI 2018-2028 passera alors à 16,4 G\$ pour le

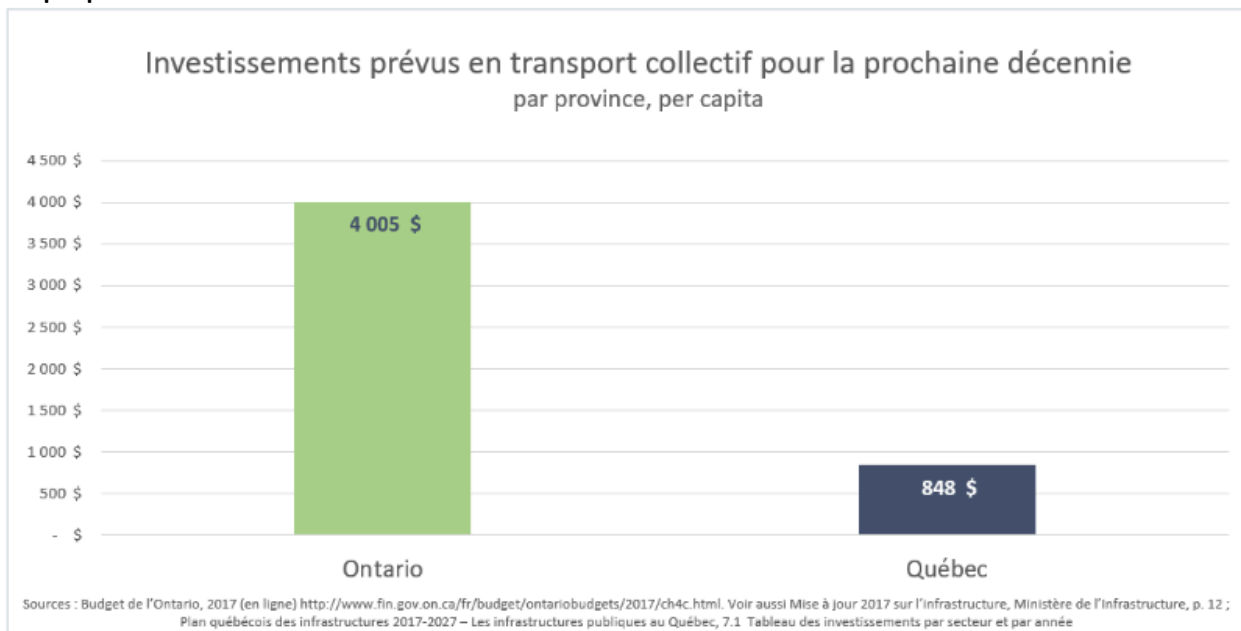
secteur routier et à 10,8 G\$ pour le transport en commun, incluant le rééquilibrage et le réinvestissement ciblé. TRANSIT recommande de conserver 100% des sommes prévues en maintien de l'offre de service du réseau routier, mais de transférer 1,5 G\$ prévus au développement des routes (sur les 2,2 G\$ prévus PQI 2017-2027) vers le développement transports collectifs.

- 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.
- C. S'assurer que le Québec retire 100 % des investissements prévus en transport collectif dans les programmes d'investissement fédéraux.

**Graphique 1**



**Graphique 2**



---

<sup>i</sup> ADEC (2014), Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal

<sup>ii</sup> Gouvernement du Québec, *Le Plan économique du Québec. Mars 2017*. Section E – La dette du Québec

<sup>iii</sup> 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/>.

<sup>iv</sup> Gouvernement du Canada, *Énoncé économique de l'automne*. 2016. Chapitre 2.

<sup>v</sup> Gouvernement de l'Ontario [2016], *Budget de l'Ontario 2016 : Des emplois pour aujourd'hui et demain*, tableau 3.24.

<sup>vi</sup> Gouvernement du Québec, *Les infrastructures publiques du Québec*, PQI 2016-2026.

<sup>vii</sup> Des économistes estiment que la loi adoptée en 2010 visant à diminuer à 45% du PIB le poids de la dette brute d'ici 2026 nuirait à la prospérité économique du Québec et qu'il serait plus sage de viser 50%. Fortin, Pierre (2017). *La dette, ça va !*, L'Actualité

<sup>viii</sup> Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.