

Pour une gestion responsable des investissements dans le secteur des transports

Proposition de moratoire sur le développement du réseau routier au profit de la
réfection des infrastructures existantes et la consolidation des transports collectifs



TRANSIT 
Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

Octobre 2011

SOMMAIRE

Malgré la crise actuelle des réseaux de transports et le sous-investissement chronique depuis plusieurs années en matière de réfection d'infrastructures routières, le gouvernement du Québec compte consacrer plus de 5,4 milliards de dollars d'ici 2015 à la construction de nouvelles routes, autoroutes et autres équipements coûteux qu'il faudra à leur tour entretenir.

Compte tenu de l'état des finances publiques, auquel s'ajoutent d'importants enjeux de gouvernance des fonds publics dans le secteur de la construction, cette politique s'avère contreproductive et difficilement justifiable.

C'est pourquoi nous proposons l'arrêt du développement de nouvelles infrastructures routières dans les grands centres urbains du Québec au profit de la réfection des infrastructures routières existantes et de la consolidation et du développement des réseaux de transport collectif.

Nous estimons, de façon réaliste et conservatrice, que l'arrêt du développement du réseau routier permettrait de dégager une marge financière de quelque 3 milliards de dollars sur 5 ans. Cette marge serait réallouée à la consolidation et au développement des réseaux de transport collectifs, ainsi qu'à la réfection des infrastructures routières existantes. Nous souhaitons que le gouvernement prenne ce virage dès le prochain budget du Québec.

Cette somme de 3 milliards de dollars représente quelque 55% des budgets consacrés par le MTQ au développement du réseau routier dans le Plan québécois d'infrastructures 2010-2015, soit 5,4 milliards de dollars. Nous considérons que le reste de cette enveloppe, soit 2,4 milliards de dollars, est déjà engagé sous forme de chantiers en cours dont l'arrêt ne peut être envisagé.

TABLE DES MATIERES

A. RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS : DES DÉCENNIES DE SOUS-FINANCEMENT.....	1
Un Fonds d'infrastructures déjà insuffisant, et bientôt déficitaire.....	1
... Dans un contexte de besoins croissants et urgents	2
B. UN RÉSEAU ROUTIER EN DÉVELOPPEMENT, ALORS QUE MANQUENT LES RESSOURCES POUR ASSURER LA RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES	4
C. POUR UN MORATOIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER	6
D. CONCLUSION ET MISE EN PERSPECTIVE	7

A. RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS : DES DÉCENNIES DE SOUS-FINANCEMENT

L'actualité des dernières années révèle de façon criante les conséquences d'un sous-investissement chronique en matière de réfection du réseau routier supérieur et de consolidation des réseaux de transports collectifs dans les grandes agglomérations du Québec. Les accidents et interventions d'urgence sur les ponts, tunnels, échangeurs et viaducs se multiplient, pendant que sont saturés les réseaux d'autobus, de train de banlieues et de métro dans lesquels s'entassent des centaines de milliers de Québécois chaque jour¹. La congestion routière dans le sud du Québec est devenu un enjeu social et économique.

Les besoins urgents en matière de réfection des grandes infrastructures de transports – notamment les ponts, les tunnels, les viaducs et les échangeurs – et de consolidation et de développement des réseaux de transport collectif – notamment le remplacement des voitures de métros et d'autobus – se chiffrent en milliards de dollars. Or les sources de financement actuelles ne suffisent pas à répondre à l'ensemble des besoins.

Un Fonds d'infrastructures déjà insuffisant, et bientôt déficitaire...

Le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT), mis en place par le gouvernement du Québec, recueille les taxes sur l'essence et les droits sur les permis et sur les immatriculations. Il sert en majeure partie à financer le coût de l'amortissement et l'entretien des infrastructures routières, de même que le service de la dette qui leur est rattaché. Il sert sensiblement aux mêmes fins pour les transports collectifs. Reflet du sous-investissement gouvernemental depuis des années en matière de réfection du réseau routier et de consolidation des réseaux de transports collectifs, ce Fonds est loin de suffire aux besoins, reportant à un futur incertain les investissements nécessaires.

Déjà insuffisant, ce Fonds sera lui-même déficitaire à partir de 2013-2014. Le gouvernement du Québec n'aura bientôt plus les moyens de défrayer ses engagements financiers actuels en matière de transports collectifs et d'infrastructures routières.

¹ Pour une mise en contexte de la problématique du sous-financement des réseaux de transports, voir en particulier Artères bloquées : Quand le sous-financement des systèmes de transport menace l'économie du Québec, août 2011, disponible sur le site Internet de TRANSIT au www.transitquebec.org

Tableau 1 - Projection des revenus et dépenses du FORT (2010-2015)

Projection des revenus et des dépenses du FORT de 2010-2011 à 2014-2015 – Après la hausse du taux de la taxe sur les carburants

(en millions de dollars)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Revenus versés au FORT	2 383	2 452	2 516	2 575	2 633
Dépenses du FORT	- 2 063	- 2 516	- 2 848	- 3 130	- 3 426
Sous-total	320	- 64	- 332	- 555	- 793
Hausse graduelle du taux de la taxe sur les carburants de 1 ¢/litre le 1 ^{er} avril de chaque année de 2010 à 2013	120	240	360	480	480
Solde annuel	440	176	28	- 75	- 313
EXCÉDENT (DÉFICIT) CUMULÉ	440	616	644	569	256

Sources : Ministère des Transports du Québec et ministère des Finances du Québec.

Source : Gouvernement du Québec, 2010. Budget 2010-2011 : Plan d'action économique (p. 37)

... Dans un contexte de besoins croissants et urgents

La Communauté métropolitaine de Montréal évalue à 10,3 milliards de dollars les sommes nécessaires d'ici 2020 au seul maintien des services actuels de transport collectif - notamment le remplacement des voitures de métro et d'autobus et la réfection des stations - sans compter les besoins de développement qu'elle estime à 12,6 milliards pour la même période². Des investissements majeurs dans plusieurs autres régions du Québec – Capitale nationale, Outaouais, Sherbrooke – seront également nécessaires pour répondre aux besoins actuels à la forte croissance de la demande.

Sur cette base, des investissements annuels moyens d'au moins 2 milliards de dollars s'avèreraient nécessaires au maintien et au développement des services actuels de transport collectifs à l'échelle du Québec. Or, le gouvernement du Québec n'en a prévu que 590 millions de dollars, en moyenne, chaque année, entre 2010 et 2015; c'est donc un **manque d'investissement d'environ 1,5 milliards de dollars annuellement pendant une décennie**. Le Tableau 2 présente les investissements prévus par le gouvernement du Québec en matière de transports pour la période 2010-2015.

² Communauté métropolitaine de Montréal (2011). Investir dans la mobilité durable du Grand Montréal. Mémoire présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012 du gouvernement du Québec.

Tableau 2 – Répartition des investissements 2010-2015 selon le secteur d'intervention
(contribution du gouvernement du Québec; en millions)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Total
Réseau routier	3 416,5	3 457,2	3 414,1	3 249,8	3 323,3	16 860,9
Transport en commun	534,5	984,8	623,7	413,6	396,5	2 953,1

Source : Gouvernement du Québec, 2011. Budget 2011-2012 : Plan budgétaire (section C.63).

Pendant ce temps, les grandes infrastructures routières actuelle – ponts, tunnels, viaducs, échangeurs - nécessitent des investissements urgents afin d'en assurer la réfection, dans un contexte où la sécurité des utilisateurs apparaît de plus en plus incertaine. Ces grandes infrastructures, conçues et planifiées dans les années 1950 et 1960, arrivent à la fin de leur vie utile – souvent de manière prématurée - et nécessitent de coûteuses remises à niveau.

Des investissements gouvernementaux de près de 17 milliards de dollars, sur 5 ans, seront consacrés au réseau routier supérieur pour la période 2010-2015. Ces sommes apparaissent également insuffisantes, au vu des besoins de réfection, alors même qu'une partie non négligeable est consacrée au développement de nouvelles infrastructures routières.

B. UN RESEAU ROUTIER EN DEVELOPPEMENT, ALORS QUE MANQUENT LES RESSOURCES POUR ASSURER LA REFECTION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Alors que les ressources s'avèrent insuffisantes pour assurer la réfection du réseau routier existant, le gouvernement du Québec continue d'investir des milliards de dollars à la construction de nouvelles infrastructures, notamment autoroutières.

Le Plan québécois des infrastructures (PQI) prévoit des investissements de quelque 16,9 milliards de dollars dans le réseau routier sur un horizon de 5 ans (2010-2015). Ces montants se répartissent entre *maintien d'actifs*, d'une part, et *améliorations, remplacement et parachèvement*, d'autre part.

Tableau 3 - Répartition des investissements dans le réseau routier selon le type d'investissement, 2010-2015 (contribution du gouvernement du Québec, en millions de \$)

	Type d'investissement	Budget 2010-2015
Maintien d'actifs	Budget régulier	9 434,6
	Résorption du déficit d'entretien	1 957,7
Amélioration et remplacement	Continuité	2 410,5
	Nouvelles initiatives	261,3
	Parachèvement	2 796,8
	Total	16 860,9

Source : Gouvernement du Québec, 2011. Budget de dépenses 2011-2012 : Volume IV (p. 104).

Malgré la crise actuelle des réseaux de transports et le sous-investissement chronique depuis plusieurs années en matière de réfection d'infrastructures routières, le gouvernement du Québec compte ainsi consacrer plus de 5,4 milliards de dollars d'ici 2015 à la construction, à l'agrandissement ou au parachèvement de nouvelles routes, autoroutes et autres équipements coûteux qu'il faudra à leur tour entretenir.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit la mise en chantier de nouvelles infrastructures, ou encore de chantiers de prolongement et d'élargissement d'infrastructures existantes. Il en va ainsi de grands chantiers dans plusieurs agglomérations urbaines :

Tableau 4 - Projets de développement de la capacité routière au Québec dans les centres urbains

Projets de développement, de prolongement ou d'élargissement - Québec
Montréal : A-10, A-13, A-19, A -20, A-25. A-30, A-440, A-540, A-640, Turcot
Québec : A-40, A-20
Estrie : A-410
Outaouais : A-5

Dans la grande région de Montréal, des investissements de près de 8 milliards de dollars seraient consacrés au développement du réseau autoroutier d'ici 2020 soit, en moyenne, quelque 800 millions de dollars chaque année³. Ce montant est énorme quand on sait que les besoins de réfection pour le réseau routier ne pourront être couverts avec les sommes allouées.

³ Projet Montréal, septembre 2011. Option Montréal : Pour un PMAD recentré sur le développement de Montréal. Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans le cadre des consultations publiques sur le Plan métropolitain d'aménagement durable, p.14

C. POUR UN MORATOIRE SUR LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER

La crise actuelle des transports provient de décennies de sous-investissement dans la réfection des infrastructures routières existantes et dans la consolidation et le développement des réseaux de transports collectifs. Ce sous-financement perdure encore aujourd'hui et s'amplifie, avec les déficits imminents, annuels et récurrents au Fonds d'infrastructures routières et de transports en commun (FORT). Les budgets ne sont tout simplement pas au rendez-vous pour réaliser les investissements massifs nécessaires pour éviter l'écroulement des réseaux de transport, notamment dans la région de Montréal.

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec continue malgré tout d'investir massivement dans le développement de nouvelles infrastructures autoroutières. Compte tenu de l'état des finances publiques, auquel s'ajoutent d'importants enjeux de gouvernance des fonds publics dans le secteur de la construction, cette politique s'avère contreproductive et difficilement justifiable.

C'est pourquoi nous proposons l'arrêt du développement de nouvelles infrastructures routières dans les grands centres urbains du Québec au profit de la réfection des infrastructures routières existantes et de la consolidation et du développement des réseaux de transport collectif. L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ)⁴ et la Direction de santé publique de Montréal⁵ ont déjà fait connaître leur avis favorable à une forme de moratoire sur le développement autoroutier.

Nous estimons, de façon réaliste et conservatrice, que l'arrêt du développement du réseau routier permettrait de dégager une marge financière de quelque 3 milliards de dollars sur 5 ans. Cette marge serait réallouée à la consolidation et au développement des réseaux de transport collectifs, ainsi qu'à la réfection des infrastructures routières existantes. Nous souhaitons que le gouvernement prenne ce virage dès le prochain budget du Québec.

Cette somme de 3 milliards de dollars représente quelque 55% des budgets consacrés par le MTQ au développement du réseau routier dans le Plan québécois d'infrastructures 2010-2015, soit 5,4 milliards de dollars. Nous considérons que le reste de cette enveloppe, soit 2,4 milliards de dollars, est déjà engagé sous forme de chantiers en cours dont l'arrêt ne peut être envisagé.

⁴ Radio-Canada, Le Téléjournal, Entrevue avec Michel Gagnon, président de l'APIGQ, 5 août 2011.

⁵ Direction de santé publique de Montréal, présentation dans le cadre des consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement durable (PMAD), 29 septembre 2011, p.7.

D. CONCLUSION ET MISE EN PERSPECTIVE

Compte tenu du sous-financement dont souffrent les réseaux de transport depuis des décennies, nous sommes d'avis qu'un important rattrapage s'avère indispensable. Ce rattrapage passe inévitablement par une augmentation des investissements en matière de réfection des infrastructures routières et de consolidation et de développement des transports collectifs. Pour ce faire, de nouvelles sources de revenus doivent être rapidement identifiées.

Dans un premier temps, nous proposons ici de cesser de développer un réseau routier déjà en grande partie parvenu à maturité, notamment dans les grandes agglomérations urbaines. En abandonnant ou en remettant à plus tard plusieurs grands chantiers routiers, nous estimons de façon conservatrice que le gouvernement du Québec pourrait réallouer quelque 3 milliards de dollars sur 5 ans vers la réfection des infrastructures routières existantes et la consolidation des réseaux de transport collectif.

Ces sommes sont évidemment insuffisantes pour répondre à l'ensemble des besoins, mais il s'agit d'un début. D'autres mesures devront être mises en place pour assurer un financement à long terme stable, prévisible et suffisant. En faisant un tel choix, le gouvernement du Québec commencerait à gérer de manière plus responsable les sommes à sa disposition pour le secteur des transports.

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec



www.transitquebec.org
info@transitquebec.org
514-842-2890 poste 230