



Pleins à craquer

La politique québécoise du transport collectif victime de son succès

TRANSIT 
Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

Novembre 2011

Crédit photo de couverture : Caribb (flickr.com)

SOMMAIRE

La *Politique québécoise du transport collectif*¹ (2006-2012) vise une hausse de 8% de l'achalandage des transports collectifs à travers le Québec d'ici 2012. En appui à la *Politique*, le gouvernement déploie trois types d'initiatives : (1) appuyer les alternatives à l'automobile; (2) moderniser et développer les infrastructures et les équipements de transports collectifs; et (3) améliorer l'offre et la qualité des services de transports collectifs offerts à la population. En appui à ce dernier volet, le gouvernement met en oeuvre une série de programmes et d'initiatives d'un montant de 130M\$ par année, tiré à même les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles versées au Fonds vert². Le principal instrument financier de ce volet de la *Politique*, le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC), finance 50% de l'augmentation des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service de la part des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Ce programme arrive à échéance le 31 décembre 2011³.

Les données disponibles pour 2009, 2010 et 2011 permettent de conclure à l'atteinte et même au dépassement des objectifs fixés par la *Politique*, et ce plus rapidement que prévu. Le pari de bonifier l'offre et la qualité des services afin d'inciter les citoyens à utiliser les transports collectifs a été relevé. La population est au rendez-vous.

Victime de leurs succès, les grands réseaux de trains, d'autobus et de métros sont aujourd'hui complètement saturés, notamment aux heures de pointe, alors même que l'on compte sur eux pour désengorger le réseau routier et pour opérer des changements majeurs aux pratiques de déplacement des Québécois. Les Québécois se retrouvent aujourd'hui avec des réseaux routiers supérieurs en profonde réflexion et des réseaux de transports collectifs qui ne suffisent plus à la demande. De plus, sans investissements supplémentaires dans l'offre de service, les réseaux de transports collectifs ne pourront contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) que s'est fixés le gouvernement du Québec, ni des nouveaux objectifs gouvernementaux d'augmentation d'achalandage, aux horizons 2020-2030. Des décisions politiques importantes devront être prises au cours des prochaines semaines.

¹ Gouvernement du Québec, *Politique québécoise du transport collectif*, juin 2006

² Le montant annuel de cette redevance à été fixé à 200M\$ par année, soit quelque 4\$ / tonne de CO₂. Ces sommes financent l'ensemble des initiatives contenues au Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012.

³ Décret 153-2007, 14 février 2007

Par ailleurs, dans son Projet de règlement portant sur la mise en place d'un marché du carbone⁴, le gouvernement indique sa volonté de mettre en place un mécanisme de marché visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Les distributeurs de carburants et de combustibles fossiles, déjà soumis à l'imposition d'une redevance, y seraient assujettis à partir de 2015. Le projet de règlement fixe à 15\$ la tonne de GES le prix minimal des droits d'émissions qui seront vendus aux enchères par le gouvernement à partir de 2012. Ce prix serait indexé par la suite de 7% annuellement et devrait atteindre un minimum de 18,38\$ la tonne en 2015. Ces sommes dépassent de façon importante le prix, par tonne de CO₂, fixé par l'actuelle redevance imposée aux distributeurs de combustibles et de carburants fossiles, soit quelque 4\$ la tonne.

Selon les décisions gouvernementales qui seront prises – notamment quant à la proportion des droits d'émissions qui sera vendue aux enchères et celle qui sera allouée gratuitement aux émetteurs –, TRANSIT estime que le gouvernement du Québec disposera d'ici quelques années de nouvelles sources de revenus – appuyées sur le principe de pollueur-payeur - pouvant atteindre annuellement plusieurs centaines de millions supplémentaires dès 2015.

TRANSIT recommande ainsi au gouvernement du Québec :

- + De reconduire dès le 1^{er} janvier 2012 et de bonifier progressivement le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC). Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible et stable afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle.
- + D'augmenter progressivement, à partir de 2012, la redevance sur les carburants et les combustibles fossiles qui finance le PAGASTC, d'autres initiatives favorisant les transports collectifs et actifs ainsi que l'ensemble des initiatives contenues au Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012. Cette augmentation permettra d'étaler dans le temps, de manière ordonnée et progressive, l'augmentation prévue des sommes perçues auprès des distributeurs de carburants et de combustibles fossiles jusqu'à leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015.

Ces recommandations, quoique importantes, ne visent qu'à maintenir et à bonifier un programme de soutien à la hausse et à l'amélioration des services de transports collectifs. TRANSIT rappelle que d'autres mesures financières devront être mises en place au cours des prochains mois et années afin d'assurer le maintien et le développement des transports collectifs en cette période

⁴ Gazette officielle du Québec, 7 juillet 2011, *Projet de règlement*, Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre.

de crise du transport dans le Sud du Québec et en cette période où le développement des transports collectifs et actifs est devenu prioritaire dans toutes les politiques gouvernementales.

UNE POLITIQUE VICTIME DE SON SUCCÈS

La *Politique québécoise du transport collectif*⁵ (2006-2012), rendue publique en juin 2006, vise une hausse de 8% de l'achalandage des transports collectifs à travers le Québec d'ici 2012. Cette hausse, estimait-on, serait engendrée par une augmentation de 16% de l'offre de service à la population. En appui à la *Politique*, le gouvernement déploie trois types d'initiatives : (1) appuyer les alternatives à l'automobile; (2) moderniser et développer les infrastructures et les équipements de transports collectifs; et (3) améliorer l'offre et la qualité des services de transports collectifs offerts à la population. En appui à ce troisième volet, le gouvernement met en oeuvre une série de programmes et d'initiatives d'un montant de 130M\$ par année. Le principal instrument financier de ce volet de la *Politique*, le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC), finance 50% de l'augmentation des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service de la part des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Ce programme arrive à échéance le 31 décembre 2011⁶, alors que la *Politique* dont il est issu est présentement en révision.

Par l'entremise du PAGASTC, l'AMT, les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport ont pu obtenir un soutien financier du gouvernement du Québec pour augmenter et améliorer les services de trains, d'autobus et de métros. Les budgets de ce programme sont tirés du Fonds Vert, dont le financement est assuré en majeure partie par la perception d'une redevance sur les carburants et les combustibles fossiles, pour un montant annuel de 200 millions de dollars, soit quelque 4\$ par tonne de CO₂. Le PAGASTC est également l'une des mesures mises en oeuvre par le gouvernement du Québec dans le cadre de son Plan d'action sur les changements climatiques (2006-2012). Le secteur du transport, responsable à lui seul de plus de 43% des émissions de gaz à effet de serre au Québec - parfois plus élevé dans les centres urbains - requiert ainsi les actions les plus musclées en matière d'efforts de réductions d'émissions. Le PAGASTC vise directement le transfert modal, de la voiture solo au profit des transports collectifs, beaucoup moins émetteurs de GES et moins consommateurs de produits pétroliers.

⁵ Gouvernement du Québec, *Politique québécoise du transport collectif*, juin 2006

⁶ Décret 153-2007, 14 février 2007

ENCADRÉ 1 – EXEMPLES DE NOUVELLE OFFRE DE SERVICE DUE AU PAGASTC

Dans pratiquement toutes les sociétés de transport, les bienfaits du PAGASTC ont été ressentis par l'ajout de service dans plusieurs quartiers des villes québécoises.

- › En quatre ans, 217 nouveaux autobus à la Société de transport de Montréal (STM). Plus de service sur lignes 18 – Beaubien, 24 – Sherbrooke, 121 – Sauvé/Côte-Vertu et 54 Charland/Chabanel⁷;
- › De nouvelles lignes : 21 – Place du Commerce et la 467 – Express Saint-Michel ;
- › Les Navettes Or : trois lignes introduites en 2008, dix au total en 2010 ;
- › Nouveau taxi collectif à Baie D'Urfé et bonification du service de l'Île-Bizard ;
- › Nouvelles lignes express : la 747 qui relie l'aéroport au centre-ville et la 427, « l'autre ligne orange », qui relie Rosemont – La Petite Patrie, le Plateau Mont-Royal et le centre-ville ;
- › Le Réseau 10 minutes max sur 31 lignes où les passages sont assurés en maximum 10 minutes⁸;
- › À l'AMT, dès janvier 2009, de nouveaux départs : 16 sur Deux-Montagnes, 10 sur Dorion-Rigaud, 30 sur Mont-Saint-Hilaire et 20 sur Delson-Candiac⁹ ;
- › À la Société de transport de l'Outaouais, 23% de révision à la hausse des projets de développement. Ajout de service pour la clientèle à mobilité réduite, un déploiement plus important dans le quartier du Plateau, une révision des dessertes des centres-villes de Gatineau et Ottawa, une augmentation du service dans les secteurs Buckingham et Masson-Angers¹⁰.

Le PAGASTC renforce également l'atteinte de certains objectifs de la Stratégie énergétique du Québec (2006-2015), qui vise une réduction de 10% de la consommation de produits pétroliers par rapport aux niveaux de 2006, notamment dans le secteur des transports. Le Programme appuie finalement certains objectifs d'amélioration de la qualité de vie et de la santé publique en milieux urbains, de même que de renforcement des collectivités viables.

⁷ Société de transport de Montréal, *Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012*

⁸ Société de transport de Montréal, *Rapport d'activités 2010*

⁹ Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 2009*

¹⁰ Société de transport de l'Outaouais, *Un investissement annuel d'un demi-million \$ Améliorations cet automne au réseau de la STO*, Communiqué, 26 mai 2010; Société de transport de l'Outaouais, *Investissement annuel de 872 000 \$ en nouveaux services dès l'automne prochain*, Communiqué, 27 avril 2011; Société de transport de l'Outaouais, *Rapport annuel 2007*

Alors que se termine la première phase du PAGASTC, les données disponibles permettent de conclure : (1) que le *Programme*, et plus généralement la *Politique québécoise du transport collectif*, a atteint et même dépassé ses objectifs d'augmentation d'achalandage et que (2) la plupart des grands réseaux de transports collectifs sont aujourd'hui saturés, notamment aux heures de pointe, victimes en quelque sorte du succès de la politique gouvernementale. Sans investissements supplémentaires pour augmenter davantage les services, les trains de banlieue, autobus et métros ne peuvent plus absorber de hausses significatives d'achalandage au moment même où ils sont sollicités afin de désengorger le Sud du Québec, empêtré dans un nombre sans précédent de chantiers routiers. Plus généralement, sans investissements supplémentaires dans l'offre de service, les réseaux de transports collectifs ne pourront contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre que s'est fixés le gouvernement du Québec, ni des nouveaux objectifs d'augmentation d'achalandage, aux horizons 2020-2030. Rappelons que pour la seule région de Montréal, les organisations de transport se sont fixé un objectif de hausse de 40% de l'achalandage d'ici 2020.

Des décisions politiques importantes devront être prises au cours des prochaines semaines. La première sera de reconduire officiellement le PAGASTC, la deuxième d'augmenter dès 2012 les sommes affectées au Fonds vert au bénéfice des transports collectifs et actifs ainsi que de l'ensemble des initiatives de lutte aux changements climatiques.

ENCADRÉ 2 – LE FONDS VERT ET LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

À la suite de l'adoption de la *Loi sur le développement durable*, le gouvernement du Québec a créé le Fonds vert, en 2006, pour agir comme levier financier dans la lutte aux changements climatiques. Ce fonds vise notamment à appuyer la réalisation de mesures favorisant un développement durable en apportant soutien financier notamment aux municipalités et aux OSBL œuvrant dans le domaine de l'environnement¹¹. Son mode de fonctionnement, établi en 2007, permet de prélever entre autres une redevance sur la distribution de carburants et de combustibles fossiles. Le montant annuel de cette redevance a été établi à 200 millions de dollars.

Le Fonds vert rend disponible 1,55 milliard de dollars en appui aux 26 actions contenues au *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*. Les revenus disponibles financent depuis lors divers programmes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, du ministère des Transports, de la défunte Agence de l'efficacité énergétique, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et d'autres. On y trouve notamment des mesures de soutien aux municipalités québécoises désireuses d'effectuer l'inventaire de leurs émissions de GES ou d'élaborer des plans de lutte aux changements climatiques. D'autres programmes peuvent épauler les municipalités québécoises, notamment en matière de gestion des matières résiduelles et de captage des biogaz.

Les mesures visant le secteur des transports (personnes et marchandises) se sont vues attribuer quelque 57% de ces sommes, soit 885 millions de dollars, consacrés à diverses mesures en transport des personnes et des marchandises. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a mis en oeuvre les sept programmes de la Politique québécoise du transport collectif, dont cinq sont financés par le Fonds vert pour un montant de 780 millions de dollars. Les programmes de la Politique québécoise du transport collectif financés par le Fonds vert concernent principalement les aspects suivants¹² :

- › Le PAGASTC (et son volet promotion) : 100M\$ / an
- › Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : 11M\$ / an
- › Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour les personnes se déplaçant en fauteuils roulants : 3M\$ / an
- › Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile : 11M\$ / an
- › Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes : 5M\$ / an

¹¹ Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, LRQ, c M-30.001

¹² Gouvernement du Québec, *État de lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec*, août 2011, p.12

VERS DES RECORDS DE POPULARITÉ POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les données disponibles pour 2009, 2010 et 2011 permettent de conclure à l'atteinte – et potentiellement au dépassement – des objectifs fixés par la Politique, à savoir une augmentation de 8% de l'achalandage des transports collectifs. Et ce, plus rapidement que prévu.

Depuis 2007, les 9 sociétés de transport du Québec, ainsi que l'AMT et les conseils intermunicipaux de transport, ont significativement augmenté leur offre de service. Soutenues financièrement par le PAGASTC, les sociétés de transport ont ajouté depuis 2006 plus de 1 million d'heures de service d'autobus représentant plus de 19 millions de kilomètres de trajets, soit des augmentations de service de près de 13%. Les métros de la région de Montréal ont parcouru de leur côté plus de 16 millions de kilomètres de plus, une augmentation de plus de 27%. Le Tableau 1 illustre les augmentations de services des 9 sociétés de transport.

Tableau 1

Ajouts de service pour les années 2007 à 2009- 9 sociétés de transport en commun du Québec

Autobus	2006 (année de référence)		2007		2008		2009		Ajouts cumulatifs		% de Variation 2006-2009	
	Heures service totales	Kilomètres totaux	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés
RTC	1 077 290	23 568 495	39 909	49 353	112 007	2 189 257	37 194	728 883	189 110	2 967 493	17,56%	12,58%
RTL	842 411	18 672 923	18 577	408 982	29 562	700 892	10 523	455 177	58 662	1 565 051	6,96%	8,38%
STLaval	526 931	12 229 083	118 033	1 995 038	11 348	87 798	23 650	472 686	153 031	2 555 522	29,04%	20,90%
STLevis	129 383	3 574 433	6 982	152 438	23 756	471 277	12 897	533 664	43 635	1 157 379	33,73%	32,38%
STM (1)	4 216 692	69 790 159	-34 890	-69 042	130 972	2 423 277	293 206	5 190 196	389 288	7 544 431	9,23%	10,81%
STO	511 787	11 394 021	45 243	767 698	39 292	841 451	14 010	383 236	98 545	1 992 385	19,26%	17,49%
STSherbrooke	214 213	4 707 437	9 249	105 821	14 889	370 267	7 871	139 591	31 989	615 679	14,93%	13,08%
STSaguenay	179 292	4 466 924	5 942	150 332	7 566	145 209	10 406	77 315	23 914	372 856	13,34%	8,36%
STTR	118 222	2 753 102	5 042	92 417	8 581	233 413	4 255	128 267	17 858	454 097	15,11%	16,40%
Total autobus	7 816 521	151 156 577	214 087	3 653 037	378 267	7 474 197	414 012	8 109 015	1 006 366	19 236 249	12,87%	12,73%
Métro	2006 (année de référence)		2007		2008		2009		Ajouts cumulatifs		% de Variation 2006-2009	
	Heures service totales	Kilomètres totaux	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés	Heures service ajoutées	Kilomètres ajoutés
Total métro	N/A	59 838 793	N/A	4 953 102	N/A	10 923 332	N/A	516 728	N/A	16 393 162	N/A	27,40%

(1) Grève à la STM en 2007

Notes :

- Les statistiques figurant dans ce tableau pourraient ne pas correspondre à celles utilisées par le MTQ pour le calcul de subventions car, pour certaines sociétés de transport, les données incluent les heures et les kilomètres improductifs.
- Les données incluent tous les ajouts de service en transport régulier, qu'ils soient offerts par autobus, minibus ou encore par taxi.
- Source des données : Sociétés de transport en commun du Québec

Source : ATUQ, Mémoire présenté dans la cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012, décembre 2010.

En 2009, ces hausses de services avaient généré une augmentation de près de 6% de l'achalandage des réseaux de trains, d'autobus et de métros à travers le Québec, le nombre de déplacements annuels passant de 524,1 millions à 555,2 millions¹³. Le Tableau 2 illustre cette forte progression.

Tableau 2



Source : Québec, Indicateurs de suivi de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013, Édition 2011

En 2009 également, des sociétés de transport avaient atteint et même dépassé l'objectif d'augmentation de 8% de l'achalandage : le Réseau de transport de la Capitale (+11,1%), la Société de transport de l'Outaouais (+11,3%), la Société de transport de Sherbrooke (+10,3) et la Société de transport de Saguenay (+10,1%)¹⁴.

Les données 2010 plus récentes montrent bien que l'objectif de la *Politique québécoise du transport collectif* – soit quelque 566 millions de déplacements annuels ou une augmentation de 8% par rapport à 2006 – est bel et bien en voie d'être atteint et même dépassé pour l'ensemble des opérateurs de réseaux de transports collectifs.

Selon les données de l'AMT, l'achalandage dans la Région Métropolitaine de Montréal a bondi de 1,8% entre 2010 et 2009 pour atteindre quelque 480 millions de déplacements. Il s'agit d'une

¹³ Les données agrégées pour l'ensemble des sociétés (OMIT, AMT et ST) ne sont disponibles que pour 2009.

¹⁴ ATUQ, *Mémoire présenté dans la cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012*, décembre 2010

augmentation de plus de 7% depuis 2006¹⁵. L'achalandage à la STM a augmenté de 1,5% entre 2009 et 2010, tandis que l'ensemble des CIT de la région métropolitaine de Montréal voyait son achalandage augmenter de 6,9% pour la même période. Le Réseau de Transport de Longueuil (RTL) a atteint quant à lui, dès 2010, l'objectif de 8% d'augmentation d'achalandage fixé par la *Politique*¹⁶. Le Tableau 3 illustre bien cette progression.

Tableau 3



Source : AMT, *Rapport d'activités 2010*, p. 27.

2011, année de tous les records

La crise des infrastructures routières supérieures dans le Sud du Québec est caractérisée par un nombre sans précédent de chantiers majeurs qui se prolongeront au cours des prochaines années. Ces chantiers augmentent durablement les temps de navettage dans la grande région de Montréal et celle de la Capitale nationale et ralentissent l'activité économique. Les transports collectifs accueillent ainsi depuis quelques mois un afflux spectaculaire de clientèle, sur l'ensemble des réseaux de trains de banlieue, de métros et d'autobus.

¹⁵ AMT, *Rapport Annuel 2007*, p.11 et AMT, *Rapport d'activités 2010*, p.27

¹⁶ *Le Point Commun*, Bulletin de l'ATUQ, 21 mars 2011

Pour les 9 premiers mois de 2011, les sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal rapportent une augmentation record d'achalandage¹⁷. À la Société de transport de Montréal (STM), on enregistre une hausse monstre de 12 millions de déplacements supplémentaires en transports collectifs, une augmentation de 4% par rapport à la même période l'an dernier. La Société de transport de Laval évalue quant à elle la progression annuelle à quelque 6%. Les services opérés par l'AMT ont connu de leur côté une hausse spectaculaire de 19% en septembre 2011 par rapport à septembre 2010. Pour leur part, les CIT de la région rapportent des augmentations de 15 à 16% par rapport à l'an dernier. Au Réseau de transport de Longueuil, on a enregistré des hausses importantes d'achalandage pour les mois de mai (7,59%), juin (3,82%) et juillet (5,08%). Il s'agit des hausses d'achalandage d'été les plus importantes enregistrées depuis longtemps au RTL¹⁸.

Selon toute probabilité, les objectifs de la *Politique québécoise du transport collectif* ont déjà été atteints et même dépassés. Victime de leurs succès phénoménaux, la plupart des grands réseaux de trains, d'autobus et de métros sont aujourd'hui complètement saturés, notamment aux heures de pointe, alors même que l'on compte sur eux pour désengorger encore davantage le réseau routier et pour opérer des changements profonds des pratiques de déplacement des Québécois.

Des réseaux pleins à craquer

La hausse soutenue de l'achalandage entre 2006 et 2010 et, surtout la hausse fulgurante enregistrée à l'automne 2011, amènent plusieurs grands éléments des réseaux à saturation. Il en résulte dans certains cas une diminution de la qualité des services pour plusieurs usagers ou encore une absence de service pour d'autres qui voient diminuer leur accès en raison d'infrastructures surchargées. Beau problème. En définitive, la saturation des réseaux rend difficile sinon impossible toute nouvelle augmentation de l'achalandage sans ajout de services additionnels alors même que les réseaux de transports collectifs sont de plus en plus sollicités pour des raisons économiques, sociales et environnementales.

Des réseaux de trains de banlieue à capacité

Toujours dans l'optique d'augmenter la capacité des transports collectifs, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a débuté le renouvellement de sa flotte de wagons pour introduire un modèle à deux étages ayant une meilleure capacité de passagers. La situation de saturation des réseaux s'observe

¹⁷ Communiqué de TRANSIT, *Crise des transports: Explosion record de l'achalandage des transports collectifs dans le Grand Montréal*, 25 octobre 2011

¹⁸ Communiqué, *Hausse marquée de l'achalandage au RTL cet été*, 7 septembre 2011

dans plusieurs centres urbains du Québec¹⁹. L'AMT l'avoue candidement dans son rapport d'activités de 2009: « avec 101 % de taux d'occupation annuel en heure de pointe, le réseau connaît une véritable saturation aux heures de grande affluence ». Et c'était avant la crise du réseau routier qu'on connaît actuellement.

Des stationnements incitatifs bondés

Le tissu urbain de plusieurs municipalités périphériques desservies par le train oblige plusieurs usagers à se rendre aux gares en voiture. Ainsi, une bonne partie du réseau est dotée de stationnements incitatifs qui, par leur taux d'occupation important, illustrent bien la saturation des réseaux de transports collectifs, malgré la planification de l'intermodalité aux gares de banlieue. Sur les lignes Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud, Blainville-St-Jérôme et Mont-St-Hilaire, la majorité des stationnements incitatifs étaient occupés à plus de 80% pour l'année 2008. En tête de liste, Beaconsfield occupé à 92%, Pincourt/Terrasse-Vaudreuil à 94%, Cedar Park à 99% et trois gares, Roxboro-Pierrefonds, St-Lambert et St-Hubert, à 100%²⁰.

D'autre part, le plan triennal d'immobilisation de l'AMT 2010-2012 identifie pas moins de 23 projets liés aux stationnements, principalement d'agrandissement²¹. Il n'y a pas manqué de volonté des citoyens de prendre les transports collectifs, il y a manqué de place.

Des métros souvent inaccessibles aux heures de pointe

Le réseau de métros de la région de Montréal, la plus importante infrastructure de transport collectif au Québec, manifeste clairement des signes de surcharge. À Laval, par exemple, les prévisions d'achalandage des trois stations de métro ouvertes en 2007 ont été rapidement et largement dépassées, avec un achalandage de 20% supérieur aux prévisions en seulement 5 mois²². De plus, on parle d'un transfert modal concret de 20%, de l'automobile vers le métro, depuis l'ouverture du métro à Laval²³. La congestion consécutive de la ligne de métro orange a créé des maux de tête à la Société de transport de Montréal, qui a dû redoubler d'ingéniosité pour littéralement « sortir » des gens du métro, notamment à l'aide de sa nouvelle ligne de bus express 427, maintenant appelée « L'autre ligne

¹⁹ TRANSIT, *Artères bloquées*, p.8

²⁰ AMT, *Rapport d'activités 2009*, p.42.

²¹ Ce qui prouve par ailleurs la faiblesse des dessertes locales dans les quartiers résidentiels de périphérie.

²² Journal de Montréal, *Popularité au-delà des attentes*, 3 octobre 2007. <http://fr.canoe.ca/cgi-bin/imprimer.cgi?id=319270>

²³ Ville de Laval, *Évolucité*, Fiche Prolongement du métro

orange » ! Il n'est pas rare d'y voir des usagers dans l'incapacité physique d'accéder aux rames de métro aux heures de pointe du matin. Cette ligne de métro est à pleine capacité, et par ailleurs le nombre de trains est au maximum. Seuls les nouveaux wagons résoudront, en partie et temporairement, cette situation.

Des embouteillages de Métrobus dans la Capitale nationale

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique québécoise du transport collectif en 2006, l'achalandage du Réseau de transport de la Capitale (RTC) est passé de 40 à 44,9 millions de passagers en 2010. L'achalandage a crû de 12% en 5 ans, surpassant largement les objectifs gouvernementaux. La colonne vertébrale du réseau de transport collectif de Québec, les Métrobus, commence à montrer des signes de surcharge. Bien que des autobus articulés circulent aux 3 minutes sur le tronç commun des Métrobus 800 et 801, la capacité optimale de ces lignes est maintenant atteinte en période de pointe, ce qui provoque des bris de fréquence et une perte de fiabilité²⁴. Pour faire face à la croissance de l'achalandage et éviter que la surcharge ne diminue l'efficacité des parcours Métrobus, la fréquence devra vraisemblablement être augmentée au cours des prochaines années. Cela implique des investissements importants : le centre Métrobus inauguré en 2010 est déjà plein et devra être agrandi dès 2012 pour permettre au RTC d'acquérir de nouveaux autobus articulés²⁵.

²⁴ 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.

²⁵ Réseau de transport de la Capitale, *Budget 2011, Programme triennal des immobilisations*, p. 35.

RECOMMANDATIONS

Les objectifs d'achalandage fixés par la Politique québécoise du transport collectif (2006-2012) ont été pratiquement atteints et même dépassés. Le pari de bonifier l'offre et la qualité des services afin d'inciter les citoyens à utiliser les transports collectifs a été relevé. La population est au rendez-vous.

En bref, dans le contexte actuel, et malgré le succès de la Politique et surtout du PAGASTC, les Québécois se retrouvent aujourd'hui avec des réseaux routiers supérieurs en profonde réflexion et des réseaux de transports collectifs qui ne suffisent plus à la demande. Des investissements supplémentaires sont requis dès maintenant pour augmenter davantage les services de transport collectifs, si l'on veut assurer la mobilité durable des Québécois et le bon fonctionnement de l'économie. La saturation actuelle des réseaux, alors que les transports collectifs sont appelés aujourd'hui à prendre durablement le relais de réseaux routiers en déliquescence, ne peut être résolue que par l'ajout de ressources supplémentaires visant une nouvelle augmentation de l'offre de services. Le développement des transports collectifs constitue la clef de voûte de tout effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de produits pétroliers à l'horizon 2020.

L'enjeu consiste donc à identifier des sources de financement adéquates, notamment celles s'appuyant sur le principe d'utilisateurs-payeurs.

Alors que le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) arrive à échéance à la fin de l'année, les sociétés de transport doivent pouvoir compter, de façon non-équivoque²⁶, sur sa reconduction. À défaut, les sociétés de transport devront soit absorber elles-mêmes l'impact du retrait financier du gouvernement du Québec, soit diminuer les services de transports collectifs. Après avoir incité les sociétés de transport à développer de façon importante leur offre de services, le gouvernement du Québec serait très mal venu maintenant de les laisser tomber.

Elles doivent pouvoir aujourd'hui compter non seulement sur le maintien du soutien financier du PAGASTC mais surtout sur une bonification des sommes consacrées aux transports collectifs à travers le Fonds vert, notamment à travers une hausse graduelle de l'actuelle redevance sur les carburants et les combustibles fossiles. Cette hausse devrait également bénéficier de façon plus générale à l'ensemble des initiatives de lutte aux changements climatiques.

²⁶ Bien que le ministre des Transports, Pierre Moreau, affirmait récemment que le PAGASTC serait prolongé d'une année, le sort du programme demeure incertain. <http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/general/qui-paiera-pour-le-transport-en-commun-/536577>

Par ailleurs, cette augmentation prend tout son sens aussi dans le contexte de la mise en place du marché du carbone par le Gouvernement du Québec. En effet, dans son Projet de règlement portant sur la mise en place d'un marché du carbone²⁷, le gouvernement indique sa volonté de créer un mécanisme de marché visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Les principaux établissements industriels y seront assujettis à partir de 2012, les distributeurs de carburants et de combustibles y étant assujettis quant à eux à partir de 2015. Pour le gouvernement, ce marché du carbone, ou encore ce système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions, est de nature à générer d'ici quelques années des revenus substantiels tirés de la vente aux enchères d'une partie des droits d'émissions, l'autre partie étant allouée gratuitement à certains établissements émetteurs, à la discrétion du ministre. Le projet de règlement fixe à 15\$ la tonne de GES le prix minimal des droits d'émissions qui seront vendus aux enchères par le gouvernement à partir de 2012. Ce prix serait indexé par la suite de 7% annuellement, ce qui représente 18,38\$ en 2015, année où les distributeurs de carburants et de combustibles seront également assujettis. Ces sommes dépassent de façon importante le prix, par tonne de CO₂, tiré de l'actuelle redevance imposée aux distributeurs de combustibles et de carburants par le gouvernement du Québec et estimée à quelque 4\$ la tonne.

Selon les décisions gouvernementales qui seront prises – notamment quant à la proportion des droits d'émissions qui sera vendue aux enchères et celle qui sera allouée gratuitement aux émetteurs -, TRANSIT estime que le gouvernement du Québec disposera d'ici quelques années de nouvelles sources de revenus – appuyées sur le principe de pollueur-payeur - pouvant atteindre plusieurs centaines de millions annuellement.

TRANSIT recommande ainsi au gouvernement du Québec :

- + De reconduire dès le 1^{er} janvier 2012 et de bonifier progressivement le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC). Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible et stable afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle.
- + D'augmenter progressivement, à partir de 2012, la redevance sur les carburants et les combustibles fossiles qui finance le PAGASTC, d'autres initiatives favorisant les transports collectifs et actifs ainsi que l'ensemble des initiatives contenues au Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012. Cette augmentation permettra d'étaler dans le temps, de manière ordonnée et progressive, l'augmentation prévue des sommes perçues auprès des

²⁷ Gazette officielle du Québec, 7 juillet 2011, *Projet de règlement*, Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre.

distributeurs de carburants et de combustibles fossiles jusqu'à leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015.

Ces recommandations, quoique importantes, ne visent qu'à maintenir et à bonifier un programme de soutien à la hausse et à l'amélioration des services de transports collectifs. TRANSIT rappelle que d'autres mesures financières devront être mises en place au cours des prochains mois et années afin d'assurer le maintien et le développement des transports collectifs en cette période de crise du transport dans le Sud du Québec et en cette période où le développement des transports collectifs et actifs est devenu prioritaire dans toutes les politiques gouvernementales.



www.transitquebec.org

info@transitquebec.org