

# Se donner les moyens de dénouer l'impasse du financement des transports collectifs au Québec

Consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec  
Exercice financier 2013-2014 – Budget du 20 novembre 2012



**TRANSIT**   
*Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*

Novembre 2012

*Photo de couverture : Oran Viriyincy (Flickr.com)*

# SOMMAIRE EXECUTIF

Le présent document s'inscrit dans le cadre des consultations menées par le ministère des Finances en préparation du budget 2013-2014 du Québec. Nos propositions s'appuient sur la recherche et les publications rendues publiques depuis août 2011. L'approche privilégiée par TRANSIT pour assurer le financement des transports collectifs : (1) en priorité, réallouer des sommes disponibles dans le budget gouvernemental, (2) augmenter les contributions des sources existantes et finalement (3) rechercher de nouvelles sources de financement.

Tout comme le gouvernement du Québec, TRANSIT est consciente de l'impasse dans laquelle se trouve le financement des grands réseaux de transports collectifs. Étant donné les besoins actuels en matière de maintien des actifs, ainsi que les objectifs gouvernementaux d'augmentation de l'achalandage et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, TRANSIT estime le coût de l'ensemble des projets de maintien et de développement des transports collectifs au Québec d'ici dix ans à quelque 25 à 30 milliards de dollars. TRANSIT estime également que le gouvernement du Québec n'est pas en mesure – pour le moment – d'assumer ces obligations financières, ni même d'assurer sa part correspondant au maintien des actifs actuels des sociétés de transport.

Afin de sortir de cette impasse, TRANSIT propose au ministère des Finances une série de mesures pouvant être mises en œuvre à l'exercice financier 2013-2014. Concernant respectivement le financement des immobilisations et le développement de l'offre de service, deux recommandations sont incontournables.

## **RECOMMANDATION – Réaménager les enveloppes budgétaires du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)**

*TRANSIT propose d'augmenter les investissements en transports collectifs par le rééquilibrage des investissements du FORT à 70% pour le réseau routier et 30% pour le maintien des actifs et le développement des transports collectifs.*

Actuellement à un maigre 18%, la part des transports collectifs doit être augmentée. À l'occasion des consultations récentes sur le financement des transports collectifs, cette proposition fut appuyée par de grands acteurs sociaux, institutionnels, municipaux et économiques aussi divers que la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Confédération des syndicats nationaux, la Direction de la santé publique de Montréal et d'autres encore.

## **RECOMMANDATION – Reconduire le Fonds vert et son Programme d'aide gouvernementale à l'augmentation des services de transport en commun (PAGASTC) et bonifier la redevance sur les hydrocarbures**

*TRANSIT recommande au gouvernement du Québec de reconduire le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun après le 31 décembre 2012 et*

*progressivement quintupler les montants à l'intérieur du Fonds vert d'ici 2015 en maintenant la proportion annuelle accordée aux transports collectifs.*

Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible, dédié et indexé afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle. Cette demande est également formulée par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et la Société de transport de Montréal (STM).

De plus, une augmentation graduelle 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 avec leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015 et s'arrimera avec la planification du développement dans les sociétés de transport d'ici 2020.

Bref, TRANSIT estime que les avenues précédentes représentent une solution très importante – quoiqu'encore insuffisante – à l'impasse financière à laquelle fait face le gouvernement du Québec en matière de maintien et de développement des transports collectifs. TRANSIT propose donc, suite aux recommandations précédentes, d'augmenter les sources de revenus actuelles, tel que la taxe sur l'essence, de développer de nouvelles sources de financement comme le péage. TRANSIT propose également au gouvernement du Québec d'exiger, pour les transports collectifs, sa juste part de programmes fédéraux existants (Fonds Chantiers Canada), de même que d'encourager le gouvernement fédéral à investir davantage dans le financement des infrastructures de transports collectifs (SOFIL).

# TABLE DES MATIERES

Sommaire exécutif .....	iii
Table des matières.....	v
À propos de TRANSIT .....	vi
A. UNE IMPASSE FINANCIÈRE EN MATIÈRE DE TRANSPORT .....	1
Le renouvellement et le développement d'infrastructures sur les dix prochaines années : de 25 à 30 milliards de dollars.....	2
Un FORT déficitaire et déséquilibré.....	4
Bar ouvert au développement routier depuis 2006 .....	6
Des politiques arrivées à échéance et un consensus métropolitain .....	8
En matière de mobilité, les transports collectifs représentent le meilleur rapport coûts-bénéfices.....	9
B. PROPOSITIONS BUDGÉTAIRES.....	10
RECOMMANDATION - Réaménager les enveloppes budgétaires du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).....	10
RECOMMANDATION - Fonds vert : reconduction du PAGASTC et augmentation de la redevance sur les hydrocarbures.....	12
RECOMMANDATION - Recours accru aux fonds fédéraux .....	13
C. CONCLUSION .....	15
Résumé des recommandations .....	16
BIBLIOGRAPHIE .....	17

# À PROPOS DE TRANSIT

Dans le contexte actuel de crise des infrastructures de transports, TRANSIT se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transports durables au Québec. Sa mission est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Plus de cinquante organisations réparties sur tout le territoire du Québec sont membres de TRANSIT, qui compte également sur le soutien d'un comité d'experts en matière de transports et d'urbanisme. Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications : [www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org).

Depuis sa création en août 2011, TRANSIT a émis une série de recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transport à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020, dont l'ajout d'une série de mesures de mitigation supplémentaires pour la région montréalaise, la suspension du développement des infrastructures routières dans les régions urbaines au profit de la réfection des routes et du maintien et du développement des transports collectifs, une répartition plus équitable du FORT, le prolongement et l'augmentation du financement de la politique québécoise sur le transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs au Québec.

## Membres de TRANSIT en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012

- › Accès transports viables
- › Association canadienne des médecins pour l'environnement
- › Association des Étudiants de l'École Nationale d'Administration Publique
- › Association des usagers du transport adapté de Longueuil
- › Association pour la santé publique du Québec
- › Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
- › Centre alternatif de déplacement urbain de Saguenay
- › Centre d'écologie urbaine de Montréal
- › Centre d'information sur l'environnement de Longueuil
- › Coalition québécoise sur la problématique du poids
- › Coalition transports Laval-Lanaudière
- › Comité vigilance transport
- › Communauto
- › Conseil central du Montréal métropolitain – CSN
- › Conseil régional FTQ Montréal métropolitain
- › Conseil québécois sur le poids et la santé
- › Conseil régional de l'environnement Capitale nationale
- › Conseil régional de l'environnement de l'Estrie
- › Conseil régional de l'environnement des Laurentides
- › Conseil régional de l'environnement de Laval
- › Conseil régional de l'environnement de Montréal
- › Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais
- › Convergence
- › Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières
- › ENvironnement JEUnesse
- › Équiterre
- › Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal
- › Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
- › Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke
- › Forum Jeunesse de l'île de Montréal
- › Fondation David Suzuki
- › Fondation Monique-Fitz-Back
- › Forum URBA 2015, UQAM
- › Front d'action populaire en réaménagement urbain
- › Greenpeace
- › Initiative 1,2,3 GO! Longueuil
- › Mobiligo
- › Mobili.T
- › Mouvement Au Courant
- › Mouvement Train de l'Ouest
- › Nature Québec
- › Plateau Milieu de vie
- › Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec
- › Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
- › Table de concertation des groupes de femmes de la Montérégie
- › Transport 2000 Québec
- › Vélo Québec
- › Vivre en Ville
- › Ville en vert - Écoquartier Ahuntsic
- › Voyagez Futé

## Comité d'experts

- › Paul Lewis, Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal
- › Jean Goulet, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
- › Louis Drouin, Direction de la santé publique de Montréal
- › Florence Junca-Adenot, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
- › David B. Hanna, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
- › Paul Villeneuve, École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, Université Laval



# A. UNE IMPASSE FINANCIÈRE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Des décennies de sous-investissement dans la réfection des infrastructures routières existantes et dans la consolidation et le développement des réseaux de transports collectifs ont provoqué la crise actuelle des grands réseaux de transport au Québec<sup>1</sup>. Ce sous-financement perdure encore aujourd'hui et s'amplifie, avec les déficits imminents et récurrents au Fonds des réseaux de transport terrestre (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 grande région de Montréal et le Sud du Québec. Au même moment, l'État québécois engloutit des milliards de dollars dans le développement autoroutier.

Les répercussions économiques et sociales de la paralysie des grands réseaux sont sévères, et s'amplifient encore et toujours, alors que se multiplient les grands chantiers de réfection dans tout le Sud du Québec. Les automobilistes, aux prises avec des chantiers de construction majeurs dans toutes les régions métropolitaines, et ce, depuis plus de dix ans, doivent maintenant composer avec plusieurs des chantiers parmi les plus importants de l'histoire du Québec. Uniquement dans la région de Montréal, la réfection simultanée du complexe Turcot, du pont Champlain, du tunnel Ville-Marie, du pont Mercier, de l'échangeur Mercier et du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine sont en cours. À Québec, pensons à l'échangeur Charest-Robert-Bourassa, bientôt suivi du chantier de la tête des ponts, de celui de l'autoroute de la Capitale. Des centaines de milliers de Québécois vivent un cauchemar quotidien et l'économie s'en ressent douloureusement.

Cette situation a un coût. La Chambre de commerce de Montréal estimait, il y a quelques années déjà, que les impacts économiques de la congestion routière, pour la seule région de Montréal, entraînent des pertes de plus de 1,5 G\$ par année.

**Sans réinvestissements majeurs, à la fois en matière de réfection du réseau routier et le maintien des actifs et le développement des services de transports collectifs, la population croissante des couronnes dans nos régions urbaines demeurera dépendante d'un réseau routier qui ne suffit plus** à la demande et qui continuera dans un avenir prévisible à ne pas répondre convenablement aux besoins des navetteurs. L'objectif ne doit plus être de satisfaire un flot de véhicules toujours croissant dans un réseau dont les coûts de maintien augmentent sans cesse. L'objectif doit être de déplacer plus de citoyens en moins de temps et à moindre coût. Et nous n'abordons même pas ici l'impact sur les budgets des ménages et sur le déficit commercial du Québec des fluctuations du prix du pétrole (TRANSIT, 2012a).

---

<sup>1</sup> La première partie de cette section s'inspire grandement de notre premier document, dont le contexte alarmiste prévaut encore largement aujourd'hui. TRANSIT, 2011a, *Artères bloquées. Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*, août.

Le gouvernement du Québec ne parvient aujourd’hui ni à assurer la réfection des infrastructures existantes, ni à financer le nécessaire développement des transports collectifs. Malgré une hausse progressive de la taxe sur l’essence de 4 cents / litre, le principal Fonds dédié au financement des infrastructures de transport – routier comme collectifs -, le FORT, sera déficitaire à partir de 2015-2016. Par la suite, ce déficit ne fera que s’accroître.

D’ici trois ans, l’État québécois n’aura plus les moyens de défrayer les coûts de réfection des infrastructures routières et de transports collectifs, et encore moins de les développer. Pourtant, le gouvernement du Québec continue d’annoncer de nouveaux et nombreux projets autoroutiers (TRANSIT, 2012b), alors que les projets structurants de transports collectifs envisagés par pratiquement tous les centres urbains – métro, métrobus, SLR, SRB et tramways – sont paralysés par manque de moyens.

## Le renouvellement et le développement d’infrastructures sur les dix prochaines années : de 25 à 30 milliards de dollars

Encouragées par la popularité croissante des transports collectifs, inspirées par les objectifs fixés par le gouvernement du Québec en matière de hausse d’achalandage, de réduction de la consommation de pétrole et d’émissions de gaz à effet de serre, les sociétés de transport planifient des hausses importantes de services. Dans la région de Montréal, les sociétés de transport visent une hausse de 40% de l’achalandage à l’horizon 2020. De leur côté, celles de la région de Québec cherchent à doubler le leur d’ici 2031. **Compte tenu de la saturation actuelle des grands réseaux de transports collectifs, cette croissance de l’achalandage doit s’accompagner d’une hausse significative de l’offre de service de la part des organismes de transport.**

Les organismes de transport ont également d’importants actifs à renouveler périodiquement. Les transports collectifs de la région montréalaise représentent environ 85% des déplacements au Québec. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a ainsi chiffré à 22,9 G \$ les besoins financiers de son territoire pour la période 2011-20.

**Tableau 1 : Transports collectifs sur le territoire de la CMM : estimation des besoins 2011-2020**

Maintien des actifs	Projets en vigueur et poursuite des mesures de mitigation	Développement de l’offre
10,3 milliards \$	4 milliards \$	8,6 milliards \$

- source CMM, PMAD, 2012 et calculs TRANSIT

La CMM évalue à 10,3 milliards de dollars les sommes nécessaires de 2011 à 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 période. De ce dernier montant, la valeur des projets en cours et la poursuite des récentes mesures de mitigation s'élève à elle seule à quelque 4 milliards de dollars, sans compter le prolongement de la ligne bleue de métro vers Anjou, tel que le gouvernement s'y est engagé (La Presse, 2012). C'est dire qu'on n'arrive même pas à financer l'essentiel.

Par ailleurs, les besoins de développement de l'offre sont aussi immenses et pressants. En effet, les réseaux actuels sont trop souvent saturés alors que l'achalandage croît continuellement (TRANSIT, 2011b). **Les alternatives à la congestion sont grandement attendues par les citoyens, encore faut-il que le service soit au rendez-vous. Sous l'impulsion de la Politique québécoise du transport collectif, les réseaux de transport en commun ont connu une hausse importante de l'achalandage ces dernières années.**

**Tableau 2 : Résultats de la Politique québécoise du transport collectif**

Objectif fixé	Heures de service autobus	Kilomètre parcourus autobus+métro	Achalandage
Période 2006-2011	+19%	+23%	+11%

Source : ATUQ 2012a.

Alors que la hausse du prix du pétrole est un facteur au centre du transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs (ACTU, 2012, 24), les besoins de développement croîtront dans les prochaines années, d'où la planification de l'ensemble des sociétés de transport vers un développement de leur service.

En plus des projets dans la région métropolitaine de Montréal, des investissements majeurs dans plusieurs autres régions du Québec – Capitale-Nationale, Outaouais, Estrie – seront également nécessaires pour répondre aux besoins actuels de la forte croissance de la demande.

### Les grands axes de développements planifiés

- + Développement des trains et voies réservées en banlieue
- + Développement des Métrobuses à Québec
- + Busway à Lévis
- + Tramways à Montréal et Québec
- + Plan de mobilité durable en Estrie
- + Système léger sur rail entre la Rive-Sud et l'île de Montréal
- + SRB à Montréal, Laval, Longueuil et Sherbrooke
- + Développement des lignes de métro bleue, jaune et orange
- + Développement du Rapibus en site propre à Gatineau

TRANSIT estime ainsi entre 25 et 30 milliards de dollars, d'ici dix ans, les sommes qui devront être consacrées au chapitre du maintien des actifs existants et du développement des services, avec comme premier contributeur le gouvernement du Québec. À ces immenses besoins en immobilisations, il faut ajouter le défi de financer l'exploitation des réseaux de transports collectifs; défi amplifié d'autant par l'augmentation de l'offre de service. Les municipalités et les gouvernements doivent y voir avec urgence.

TRANSIT est bien consciente que l'enjeu du financement des transports collectifs interpelle également les municipalités québécoises et le gouvernement fédéral. C'est pourquoi TRANSIT prévoit également des mesures visant à bonifier la contribution de ces autres paliers de gouvernement, en coordination avec le gouvernement du Québec.

## Un FORT déficitaire et déséquilibré

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) recueille depuis 2010 les taxes gouvernementales sur l'essence et les droits sur les permis et immatriculations. Il s'agit du principal fonds de financement du maintien des actifs et du développement des infrastructures routières et de transports collectifs, à travers les services de dette qui leur sont rattachés. Le FORT finance donc en partie le Plan québécois des infrastructures (PQI). L'année dernière, seulement **18% des sommes du FORT ont été allouées au transport collectif, et 82% au réseau routier**. Le nouveau ministre des Transports, monsieur Sylvain Gaudreault, souhaite placer « le développement du transport collectif au rang des priorités nationales » (ATUQ, 2012b). Cela augure donc des changements importants.

À ce jour, les plus récents documents budgétaires du gouvernement envisagent de faire perdurer ce déséquilibre. En effet, le PQI prévoit un montant de 16,52 milliards de dollars pour le réseau routier pour les cinq prochaines années. En contrepartie, le montant prévu d'investissements en transports collectifs (maintien d'actifs et développement) est de 2,97 milliards, soit à peine 15% des investissements prévus. Les réseaux de transports (dont routes et transports collectifs) regroupent 44% du PQI, le reste allant en majeure partie à la santé, l'éducation et les infrastructures municipales. Peu de salut dans les autres postes budgétaires de l'État, donc.

Malgré une hausse annuelle progressive de la taxe sur l'essence s'élevant à 4 cents / litre, le FORT sera déficitaire à partir de 2015-2016. Par la suite, au vu des investissements requis par les projets planifiés et pressentis, ce déficit ne pourra que s'accroître – particulièrement lorsque l'on considère que les besoins en matière de réfection des transports collectifs et routiers sont déjà loin d'être comblés par le PQI. Cette situation sera rapidement intenable et des choix budgétaires et politiques s'avèrent inévitables.

Tableau 3 : Projection des revenus et dépenses du FORT (2011-2017)

Plan de financement du Fonds des réseaux de transport terrestre <sup>(1)</sup> (en millions de dollars)						
	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
<b>Revenus totaux</b>	<b>2 909</b>	<b>3 147</b>	<b>3 501</b>	<b>3 681</b>	<b>3 868</b>	<b>3 950</b>
<b>Dépenses</b>						
Réseau routier	1 968	2 214	2 552	2 812	3 097	3 395
Transport en commun	432	536	672	796	880	954
<b>Dépenses totales</b>	<b>2 400</b>	<b>2 750</b>	<b>3 224</b>	<b>3 608</b>	<b>3 977</b>	<b>4 349</b>
Surplus (déficit)	509	397	277	73	-109	-399
Surplus cumulé	1 146	1 543	1 820	1 893	1 784	1 385

(1) Inclut le financement de mesures pour le transport dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques.

Source : Gouvernement du Québec, 2012. Budget 2012-2013 : Plan budgétaire (Tableau A.16)

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 dépensera 16,52 milliards de dollars au bénéfice du réseau routier. De ce montant, 10,71 milliards de dollars sont consacrés au « maintien d'actif » et 5,82 milliards de dollars aux « améliorations et remplacements et parachèvements », soit principalement du développement. Autrement dit, **malgré l'état alarmant des infrastructures actuelles, le gouvernement juge qu'il y a encore place à une ponction budgétaire de 5,8 milliards de dollars pour développer un réseau routier supérieur déjà à maturité**, alors même qu'il manquera d'argent dans le FORT dès 2015-2016.

Tableau 4 : Répartition des investissements prévus dans le réseau routier selon le type d'investissement, 2011-2016 (contribution du gouvernement du Québec; en millions)

Type d'investissement	Budget 2011-2016
Maintien d'actifs	10 707,7
Amélioration et remplacement	<b>3945,5</b>
Parachèvement	<b>1872,9</b>
Total	16 526,1

Source : Gouvernement du Québec, 2012. Budget de dépenses 2012-2013. Annexe 5.3.

Le réseau routier supérieur se trouve donc à la croisée des chemins. Son entretien et le maintien en état de ses infrastructures impliquent des coûts toujours plus élevés. Les conséquences d'un défaut d'entretien sont de plus en plus apparentes, et **il apparaît crucial de consacrer la marge de manœuvre financière**

disponible à la réfection des infrastructures majeures et à leur nécessaire adaptation aux enjeux économiques, environnementaux et urbains du XXI<sup>e</sup> siècle. Pourtant, on observe encore une volonté de poursuivre le développement du réseau et l'augmentation de la capacité routière, alors même que nul n'a encore osé évaluer les coûts de maintien des actifs que nous imposons ainsi aux générations futures. En fait, on peut questionner la visée d'ensemble des actuels projets de développement, qui ne répondent pas aux objectifs traditionnels de développement économique des régions et villes québécoises, mais plutôt à des besoins ponctuels de décongestion sur des axes qui servent principalement au navettage aux heures de pointe.

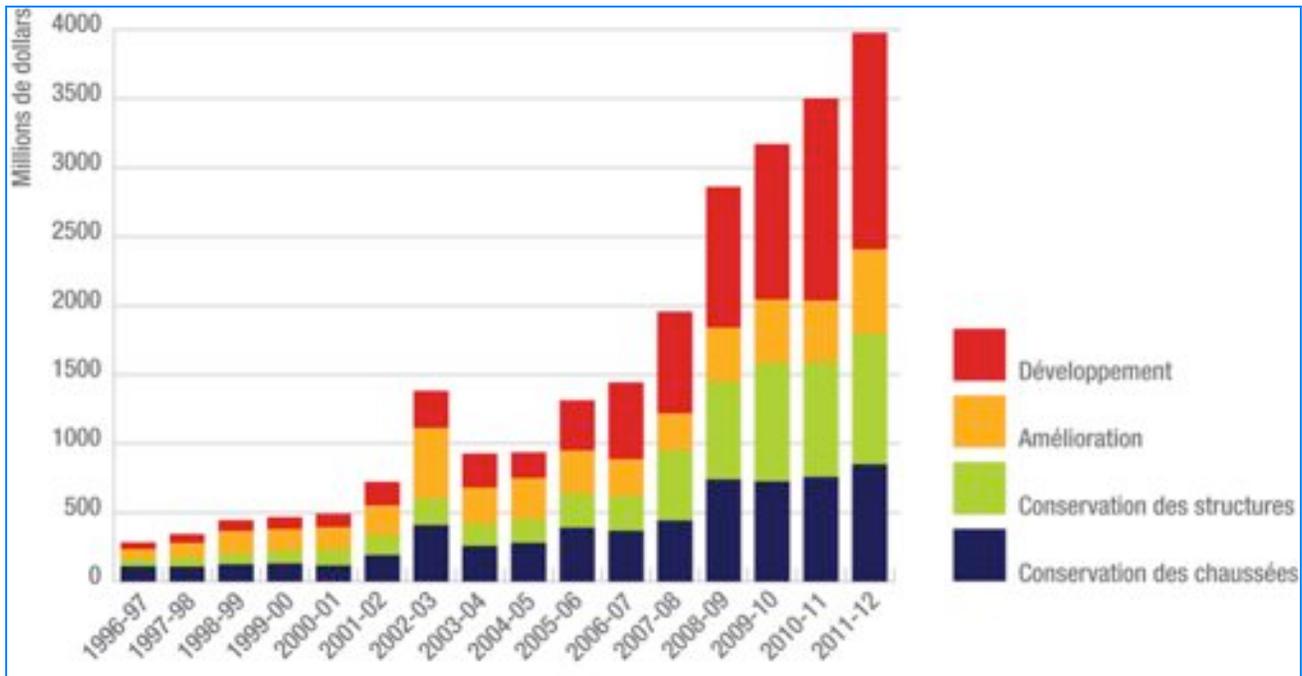
## Bar ouvert au développement routier depuis 2006

Le développement du réseau routier, qui représentait un peu moins de 20% du budget total au tournant des années 2000, a littéralement explosé à partir de l'exercice 2006-2007 pour accaparer aujourd'hui plus de 40% des dépenses routières de l'État. Selon TRANSIT, cette proportion doit s'avérer plus élevée dans les faits alors qu'une partie des dépenses comptabilisées au titre « d'amélioration » sert également, au moins en partie, à augmenter la capacité du réseau routier existant, notamment par l'ajout de nouvelles voies. **Depuis 2007-2008 seulement, plus de 5,9 G\$ ont été engloutis dans la construction de nouvelles infrastructures routières, malgré l'état lamentable des infrastructures existantes et malgré les besoins pressants au niveau de la consolidation et du développement des réseaux de transports collectifs.**

Ces investissements en développement autoroutier se sont faits alors que de grands chantiers de réfection (échangeur Turcot, autoroute métropolitaine, tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine, autoroute Bonaventure) devront être lancés sous peu, eux aussi à coup de milliards de dollars. On assiste ici à une tendance lourde d'un sous financement chronique dans la réfection du réseau routier et dans la réfection et le développement des transports collectifs, pendant que semble s'être installée une véritable culture du « tout-au-développement routier ». Le tableau 5 présente l'évolution des dépenses dans le secteur du transport routier au cours des vingt dernières années (TRANSIT, 2012c).

**« Si je veux des routes pour livrer les marchandises [...] il faut qu'elles soient dégagées et qu'on y retrouve donc moins de voitures ». Ce dernier se qualifie de « véritable défenseur du transport en commun », Marc Cadieux, Association du camionnage du Québec, Le Devoir, 2 avril 2012**

Tableau 5 : Montants dépensés par axes d'interventions sur le réseau routier



Source : Ministère des Transports du Québec, Rapports annuels de gestion, 1996-2011

Les constats posés sur le développement actuel du réseau routier invitent à réfléchir à des actions qui pourraient permettre aux Québécois de bénéficier d'une mobilité plus durable, plus efficace et répondant aux orientations gouvernementales, mettant à l'avant-plan la pérennité des réseaux. Cela suppose une approche intégrée de la mobilité où tous les modes sont envisagés selon leurs avantages respectifs.

Il devient donc incontournable d'investir des ressources financières limitées dans les projets présentant un rapport coûts – bénéfices les plus favorables. À cet égard, **en matière de choix de mode de mobilité, et en fonction de critères économiques et environnementaux, les transports collectifs apparaissent difficilement déclassables.**

### Les transports collectifs : des bénéfices au-delà des besoins

*Un aménagement du territoire plus dense, structuré par des axes de transport collectif, accroît l'accessibilité aux lieux d'activités et réduit les distances entre les lieux d'habitation, d'emplois, de services et les axes de transport collectif. Résultante? Une efficacité accrue du marché du travail et de la consommation, puisqu'employés et clients bénéficient d'une meilleure accessibilité. La diminution du temps improductif dû à la congestion automobile signifie aussi une plus grande productivité.*

*Sur le plan économique, on constate que 85% des dépenses transport des familles vont à la voiture. Essence et automobiles sont pourtant les premiers responsables du déficit commercial québécois. Et, a contrario, le Québec a un important marché de l'emploi dans le secteur des transports collectifs et des technologies liées à leur développement actuel, notamment l'électrification et les TI.*

*En environnement, les transports collectifs permettent de réduire le bilan d'émissions carboniques par personne, extrêmement élevées dans le secteur des transports. Ils concourent aussi à réduire les dommages écologiques irréparables créés par l'étalement urbain notamment dans les terres fertiles près du fleuve Saint-Laurent.*

*Enfin, la prévention des problèmes de santé est incontournable dans un mode de vie incluant l'usage des transports collectifs. En effet, cela triple les chances d'atteindre les recommandations d'activité physique suggérées, par la seule marche (Lachapelle et Noland, 2012).*

*Les réseaux de transport collectif constituent un actif pour le bon fonctionnement de la société québécoise, pour sa productivité et sa qualité de vie, au même titre que les routes, les écoles et les hôpitaux. Après plusieurs décennies d'expansion autoroutière qui a joué un rôle important dans le développement des couronnes de banlieue, les transports collectifs peuvent et doivent jouer à leur tour un rôle structurant pour favoriser un virage vers un aménagement durable du territoire.*

## Des politiques arrivées à échéance et un consensus métropolitain

Alors que les besoins sont grands et les moyens pour l'instant limités, on s'étonnera que le gouvernement ne table pas sur les politiques qui apportent des résultats positifs. [La Politique québécoise du transport collectif \(2006-2012\) a produit des résultats bien au-delà des espérances](#) (voir ci-dessus). Malgré les défis de mobilité plus importants que jamais, le ministère des Transports a reporté l'adoption d'une nouvelle mouture de cette politique. C'est pourtant à travers celle-ci que les sociétés de transport ont accompli le gros de leur développement des dernières années, grâce à la contribution du Fonds Vert (TRANSIT, 2011b).

**Victimes 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. Les Québécois se retrouvent aujourd'hui avec des réseaux routiers supérieurs en profonde réflexion et des 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.

Arrivé à échéance en 2011, le programme de financement de la hausse de l'offre de service (PAGASTC) issu du Fonds vert a été reconduit in extremis, fin 2011, pour une autre année, avec les mêmes montants, soit 130 millions pour les transports collectifs. Les montants n'ont donc pas été indexés depuis les débuts du programme et, en l'absence de signaux gouvernementaux quant à la poursuite à plus long terme du programme, la planification des sociétés de transport est d'autant retardée. À l'automne 2012, le scénario se répète : le PAGASTC et les fonds viennent à échéance en décembre, ce qui entrave la planification dans toutes les villes québécoises.

Le non-sens provoqué par l'absence d'un financement prévisible et récurrent s'inscrit en faux avec le consensus du monde municipal sur les besoins supplémentaires en dessertes de transport collectif. Les grands centres urbains du Québec ont tous convenu qu'il faut hausser la part modale du transport collectif. À seul titre d'exemple, [dans la région de Montréal, les 82 maires de la Communauté métropolitaine ont endossé un développement ambitieux avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement \(PMAD\)](#). Ils ont clairement indiqué leur priorité d'action en tenant, le printemps dernier, une consultation réitérant les besoins de développements et indiquant de nombreuses pistes d'actions pour un financement accru. En effet, la rapport de la consultation faisait état d'un consensus des élus de revoir la répartition du FORT et de hausser la taxe sur l'essence.

## En matière de mobilité, les transports collectifs représentent le meilleur rapport coûts-bénéfices.

Assurant 13 % des déplacements domicile-travail au Québec (Statistique Canada, 2008), le transport collectif est un pilier de la mobilité. Dans la région de Montréal, c'est plus de 1,4 million de déplacements quotidiens (CMM, 2012). À destination de l'île, 36% des déplacements s'effectuent en transport collectif (Enquête Origine-Destination Montréal, 2008). De plus, investir dans les transports collectifs est rentable pour l'économie du Québec, qui ne produit ni voitures, ni pétrole. Bénéfiques pour l'environnement, pour la santé, pour la compétitivité des régions métropolitaines, les transports collectifs sont également une solution économique et fiable aux problèmes croissants de congestion routière. Les coûts de cette dernière ont augmenté de 65% en cinq ans, selon les plus récentes études. En effet, 27% des distances parcourues en véhicules en heure de point l'étaient dans la congestion (CMM, 2012).

Ainsi, [déplacer une personne en transport collectif s'avère trois fois plus économique qu'en automobile](#): un déplacement en transport collectif revient à 0,16\$ du kilomètre, comparativement à 0,47\$ du kilomètre en automobile, incluant les coûts variables et fixes (Chambre de commerce du Montréal Métropolitain - CCMM, 2010). Alors que le transport accapare 21% des dépenses des familles canadiennes (Statistique Canada 2012), les usagers réguliers des transports collectifs peuvent augmenter considérablement leur revenu disponible. Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM, 2010), une hausse de 3 % de la part modale du transport collectif ferait économiser annuellement aux ménages de la région 75,7 millions de dollars en dépenses de transport et 56,1 millions de dollars en coûts de stationnement.

Les investissements en transports collectifs s'avèrent de plus extrêmement profitables en matière de création d'emplois. Ainsi, une dépense en transport en commun crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile (CCMM, 2010). Une dépense de 100 millions de dollars dans le transport en commun crée 989 emplois, génère 74 millions de dollars en valeur ajoutée et rapporte 23 millions de dollars en redevances et taxes (ATUQ, 2010).

## B. PROPOSITIONS BUDGÉTAIRES

Tout comme le gouvernement du Québec, TRANSIT est consciente de l'impasse dans laquelle se trouve le financement des grands réseaux de transports collectifs au Québec. Étant donné les besoins actuels en matière de maintien des actifs, ainsi que les objectifs gouvernementaux d'augmentation de l'achalandage et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, TRANSIT estime entre 25 et 30 milliards de dollars le coût de l'ensemble des projets de maintien et de développement des transports collectifs au Québec d'ici dix ans. TRANSIT estime également que le gouvernement du Québec n'est pas en mesure – pour le moment – d'assumer ces obligations financières, ni même d'assurer sa part correspondant au maintien des actifs actuels des sociétés de transport.

Dans ce contexte, TRANSIT propose au ministère des Finances une série de mesures pouvant être mises en œuvre à l'exercice financier 2013-2014. Concernant respectivement le financement des immobilisations et le développement de l'offre de service, deux recommandations sont incontournables :

- + Un réaménagement des enveloppes budgétaires au sein du **FORT**, qui verrait la part consacrée au financement des infrastructures de transports collectifs passer de 18% à 30% au cours des prochaines années;
- + **Fonds vert** : la reconduction du *Programme d'aide gouvernementale à l'augmentation des services de transport en commun* (PAGASTC) et une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures afin de poursuivre le financement du développement de l'offre de service en transport collectif.

Nos propositions s'appuient sur la recherche et les publications rendues publiques depuis août 2011. L'approche privilégiée vise, en priorité, à réallouer des sommes disponibles dans le budget gouvernemental, puis hausser les contributions existantes et finalement rechercher de nouvelles sources de financement.

### RECOMMANDATION - Réaménager les enveloppes budgétaires du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)

Ce rééquilibrage fait partie des recommandations émises par la Communauté métropolitaine de Montréal dans son récent rapport sur le financement des transports collectifs. Lors des consultations, une telle proposition a été défendue, entre autres, par : la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Ville de Montréal et son opposition officielle, la Ville de Longueuil, la Confédération des syndicats nationaux, la Direction de la santé publique de Montréal et nombre de groupes citoyens. Pour tous, il appert que l'atteinte des objectifs de mobilité passe par un tel ajustement financier.

Le rééquilibrage peut notamment se réaliser par l'application d'une suspension du développement de nouvelles infrastructures autoroutières urbaines au profit de la réfection des infrastructures existantes et

de la consolidation et du développement des réseaux de transport collectif. Cette suspension est d'ailleurs appuyé depuis 2011 par TRANSIT, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et l'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ).

### **RECOMMANDATION – Réaménager les enveloppes budgétaires du Fonds des réseaux de transport terrestre**

*TRANSIT propose d'augmenter les investissements en transports collectifs par le rééquilibrage des investissements du FORT à 70% pour le réseau routier et 30% pour le maintien des actifs et le développement des transports collectifs.*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

Par ailleurs, [une augmentation des ressources du FORT s'avère nécessaire](#). Afin d'éviter que ce fonds devienne déficitaire dans les prochaines années, le gouvernement doit accroître les ressources dédiées à la réfection des infrastructures routières, au maintien des actifs et au développement des transports collectifs, notamment à travers une poursuite de l'augmentation de la taxe sur l'essence.

Constatant l'efficacité, la rentabilité et l'imputabilité d'une telle mesure, celle-ci se révèle privilégiée par un nombre croissant de localités. En effet, l'application locale d'une telle imposition est en cours ou en discussion dans les centres urbains de Sherbrooke, Saguenay, Gaspé et Montréal. De plus, [le consensus métropolitain au niveau de la CMM en faveur d'une augmentation de la taxe sur l'essence ouvre la voie à des ressources additionnelles significatives qui recueillent un fort appui politique](#). En sus des besoins locaux, TRANSIT demande donc au gouvernement une hausse de la taxe québécoise alimentant le FORT.

### **RECOMMANDATION**

*En plus du rééquilibrage des dépenses du FORT en faveur des transports collectifs, TRANSIT recommande une hausse des revenus du FORT par une augmentation de la taxe sur l'essence de quelque 5 cents le litre, ce qui rapporterait quelque 600M\$ par année, en sus des besoins locaux*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

TRANSIT estime de plus que l'imposition éventuelle du péage sur le réseau routier supérieur s'avère une façon équitable et socialement acceptable d'intégrer le principe d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur dans le financement des infrastructures de transports collectifs et la réfection du réseau routier. Étant donné les délais inhérents à la mise en place des équipements de perception et la mise en place d'une offre accrue des transports collectifs préalable, il importe d'envoyer dès maintenant un signal clair à cet égard. Une modulation des revenus de péages pourrait compenser une diminution des revenus tirés des taxes sur l'essence – en raison d'une éventuelle diminution de la consommation.

## RECOMMANDATION

*TRANSIT recommande que le gouvernement du Québec annonce au budget la mise en place de péages sur le réseau routier supérieur à partir de 2015, dont les revenus auront pour effet de dégager plus de fonds pour les transports collectifs et le réseau routier. Le gouvernement devrait ainsi commencer à planifier la mise en œuvre de cette nouvelle source de revenus dès cette année.*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

## RECOMMANDATION - Fonds vert : reconduction du PAGASTC et augmentation de la redevance sur les hydrocarbures

Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible, dédié et indexé afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle. Cette demande est également formulée par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et la Société de transport de Montréal (STM).

### **RECOMMANDATION – Reconduire le Fonds vert et son *Programme d'aide gouvernementale à l'augmentation des services de transport en commun (PAGASTC)* et bonifier la redevance sur les hydrocarbures**

*TRANSIT recommande au gouvernement du Québec de reconduire le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) après le 31 décembre 2012 et progressivement quintupler les montants à l'intérieur du Fonds vert d'ici 2015 en maintenant la proportion annuelle accordée aux transports collectifs.*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

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 avec leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015 et s'arrimera avec la planification du développement dans les sociétés de transport d'ici 2020.

Pour la seule année fiscale 2013, l'augmentation devrait être équivalente à la valeur fixée par le gouvernement pour la tonne de carbone. La redevance, actuellement équivalente à 4\$ la tonne, et ce depuis son implantation, devrait suivre le cours du marché du carbone, qui de toute façon a déjà commencé à se substituer à la redevance, cette dernière prenant fin en 2014-2015. Or, le coût 2013 de la tonne de carbone sur le système d'échange est de 10\$ la tonne, soit 2,5 fois le coût de la redevance !

## RECOMMANDATION - Recours accru aux fonds fédéraux

Le Fonds Chantiers Canada, d'une valeur de 8,8 milliards de dollars, a été mis sur pied par le gouvernement fédéral pour financer les infrastructures à travers le pays pour la période 2007-2014. Si les infrastructures québécoises ont pu profiter de ce programme, le gouvernement du Québec n'a présenté aucun projet de transports collectifs au Fonds Chantiers Canada, alors que l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont obtenu plus d'un milliard de dollars pour ces mêmes transports.

Alors que le gouvernement fédéral est en consultation pour le renouvellement de ce fonds après 2014, il s'avère impératif que le Québec utilise l'argent fédéral afin de développer les transports collectifs urbains, avec toutes les retombées économiques que cela suppose.

### **RECOMMANDATION – Se servir du Fonds Chantiers Canada**

*TRANSIT recommande à Québec de se servir immédiatement du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs. Le gouvernement du Québec doit de plus s'assurer de la capacité des transports collectifs à être financés dans les futurs programmes d'infrastructures Canada après 2014.*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

La Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) représente un autre volet du financement fédéral. Celle-ci a pour mission de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun. Le quart des sommes de la SOFIL est consacré aux transports collectifs. Actuellement, c'est principalement à travers la SOFIL que le palier fédéral contribue aux investissements dans les transports collectifs au Québec.

Le financement de la SOFIL provient de quatre sources : (1) une partie des recettes de la taxe fédérale d'accise sur l'essence ; (2) le droit spécial d'immatriculation sur les véhicules énergivores ; (3) les contributions additionnelles du gouvernement du Québec ; et (4) les revenus de placements.

La part fédérale, correspondant à la moitié des revenus de la taxe fédérale sur l'essence de 10 cents, est garantie aux municipalités jusqu'en 2014. Le cinq cents transféré actuellement représente quelque deux milliards de dollars par année pour l'ensemble du Canada (463 millions pour le Québec). Chaque cent de la taxe fédérale d'accise sur l'essence correspond, pour le Québec, à des revenus de 93 millions.

Pour la période 2010-2014, les ressources de la SOFIL réservées au Québec aux transports collectifs s'élèvent à 700 millions sur quatre ans, soit 175 millions par année.

Le gouvernement fédéral ferait œuvre utile en maintenant ses versements actuels à la SOFIL après 2014 et d'y acheminer progressivement le 5 cents résiduel de la taxe fédérale sur l'essence. Il serait également avantageux de hausser également les autres sources de financement de la SOFIL pour obtenir un financement supplémentaire de 175 millions par année, le tout en maintenant une part importante de financement dédié spécifiquement aux transports collectifs.

### **RECOMMANDATION – Pérenniser et augmenter le financement fédéral des infrastructures**

*TRANSIT recommande la poursuite du financement fédéral, après 2014, des infrastructures locales à travers la SOFIL, avec au moins 25 % de financement dédié spécifiquement aux transports collectifs. Le gouvernement du Canada devrait transférer progressivement les cinq cents résiduels de la taxe fédérale d'accise sur l'essence.*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

TRANSIT croit fermement à un financement supplémentaire du gouvernement fédéral dans les transports collectifs urbains, lui qui a été jusqu'à présent relativement peu impliqué. Étant donné l'ampleur des besoins, les collectivités auraient tout avantage à recourir à une politique claire en transport collectif pour le Canada. Le Québec aurait avantage à aller chercher une juste part des investissements fédéraux pour financer ses transports collectifs.

### **RECOMMANDATION – Exiger un engagement spécifique du gouvernement fédéral envers les transports collectifs**

*TRANSIT recommande au gouvernement du Québec d'exiger du gouvernement fédéral l'adoption d'une stratégie nationale de financement des transports collectifs afin d'obtenir un financement fédéral prévisible, dédié et indexé.*

Réallouer les sommes disponibles

Hausser les sources existantes

Rechercher de nouvelles sources

TRANSIT est également conscient de l'importance d'identifier des sources locales additionnelles permettant aux municipalités d'apparier la hausse des contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral, selon les modalités des programmes actuels de partage des coûts. Le financement fédéral, allant directement aux municipalités, y répond en partie, en plus de l'utilisation d'autres sources de portée locale que nous avons notamment identifiées auprès de la CMM dans ses consultations d'avril 2012 (TRANSIT, 2012d).

## C. CONCLUSION

Ces propositions d'actions relèvent éminemment de l'urgence et doivent se refléter dans les choix budgétaires qui seront annoncés prochainement. Néanmoins, elles sont loin de combler l'immense écart entre le financement actuel et les besoins réels de mobilité durable des villes et agglomérations québécoises.

TRANSIT estime qu'un coup de barre doit être donné dès le prochain exercice financier, de manière à envoyer le signal d'un virage concret en faveur du développement des transports collectifs. Cela permettra une meilleure planification de la mobilité urbaine autour du mode de transport présentant le meilleur rapport coûts – bénéfices économique, mais aussi social et environnemental. Ce virage stabilisera également l'environnement financier dans lequel évoluent les villes, les sociétés de transport et les usagers. De plus, ces mesures sont de nature à contribuer à la création de richesses au Québec – par le redéveloppement de la trame urbaine, la diminution des importations de pétrole et une plus grande fluidité du transport des marchandises.

TRANSIT offre finalement au gouvernement du Québec sa pleine collaboration en vue de l'identification et de la mise en œuvre des mesures assurant un meilleur financement des grands réseaux de transport au Québec, dans une perspective de saine gestion des finances publiques et de développement économique, social et environnemental du Québec.

## RESUME DES RECOMMANDATIONS

- + Augmenter les investissements en transports collectifs par le rééquilibrage des investissements du FORT à 70% pour le réseau routier et 30% pour le maintien des actifs et le développement des transports collectifs.
- + Reconduire le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) après le 31 décembre 2012 et progressivement quintupler les montants à l'intérieur du Fonds vert d'ici 2015 en maintenant la proportion annuelle accordée aux transports collectifs.
- + Hausser les revenus du FORT par une augmentation de la taxe sur l'essence de quelque 5 cents le litre, ce qui rapporterait quelque 600M\$ par année, en sus des besoins locaux, en plus du rééquilibrage des dépenses du FORT en faveur des transports collectifs.
- + Annoncer la mise en place de péages sur le réseau routier supérieur à partir de 2015. Planifier dès cette année la mise en œuvre.
- + Se servir immédiatement du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs.
- + Poursuivre le financement fédéral, après 2014, des infrastructures locales à travers la SOFIL, avec au moins 25 % de financement dédié spécifiquement aux transports collectifs. Le gouvernement du Canada devrait transférer progressivement les cinq cents résiduels de la taxe fédérale d'accise sur l'essence.
- + Exiger du gouvernement fédéral l'adoption d'une stratégie nationale de financement des transports collectifs afin d'obtenir un financement fédéral prévisible, dédié et indexé.

# BIBLIOGRAPHIE

Association canadienne du transport urbain, 2012, *Forum canadien sur le transport collectif*, août, vol. 22, no. 4.

Association du transport urbain du Québec, 2012a, « Hausse de l'achalandage de 11 % en 5 ans. PREMIÈRE POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF : LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT DÉPASSENT LES OBJECTIFS », Communiqué de presse, 19 avril.

Association du transport urbain du Québec, 2012b, « Le transport en commun, une composante essentielle du développement durable », Mot de Sylvain Gaudreault au colloque, [http://www.atuq.com/\\_library/images/contentImages/annexe\\_programme\\_s\\_gaudreault\\_m\\_gregoire.pdf](http://www.atuq.com/_library/images/contentImages/annexe_programme_s_gaudreault_m_gregoire.pdf)

Association du transport urbain du Québec, 2010. « Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2011-2012 », décembre.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010. « Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal », 58 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, 2012, « Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable », *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, avril.

Enquête Origine-Destination Montréal, 2008. « La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants ».

Gouvernement du Québec, 2012. *Plan budgétaire 2012-2013*.

Hansen, Mark et Yuanlin Huang, 1997. « Road supply and traffic in California urban areas », *Transportation Research Part A*, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

Lachapelle, U. et Noland, R.B. 2012, « Does the commute mode affect the frequency of walking behavior? The public transit link », *Transport policy*, vol. 21, may, pp.26-36.

La Presse, 2012, « Le PQ veut prolonger la ligne bleue avant 2020 », 29 septembre. URL: <http://www.lapresse.ca/actualites/quebec-canada/politique-quebecoise/201209/28/01-4578754-le-pq-veut-prolonger-la-ligne-bleue-avant-2020.php>

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem, 2000. « Induced travel : A review of recent litterature and the implications for transportation and environmental Policy », *European Transport Conference 2000*, [www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf](http://www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf).

Statistique Canada, 2012. « Enquête sur les dépenses des ménages, 2010 », *Le Quotidien*, 25 avril.

Statistique Canada, 2008. « Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006 », 44 pages.

TRANSIT, 2011a, *Artères bloquées. Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*, août.

TRANSIT 2011b, *Pleins à craquer – La politique québécoise du transport collectif victime de son succès*, Novembre.

TRANSIT, 2012a, *Les Québécois dépendants des prix à la pompe : TRANSIT réitère l'importance de développer les transports collectifs*, Communiqué, 14 septembre.

TRANSIT, 2012b, *Déjà incapable de financer les travaux de réfection et les transports collectifs, le MTQ doit cesser d'élargir et d'allonger les autoroutes à coup de milliards de dollars, dit TRANSIT*, Communiqué, 22 février.

TRANSIT, 2012c, *Bar ouvert? Quand le développement autoroutier englutit des milliards de dollars*, août.

TRANSIT, 2012d, *Financer les transports collectifs dans le Grand Montréal – Mémoire pour la consultation publique de la CMM sur le financement des transports collectifs*, avril.



# TRANSIT

*Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*



[www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org)  
[info@transitquebec.org](mailto:info@transitquebec.org)  
514-842-2890 poste 230