

Assurer un juste financement pour les transports collectifs

Consultation publique sur la Politique québécoise de mobilité durable
du ministère des Transports du Québec



TRANSIT 
Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

Juin 2013

Photo de couverture : Accès transports viables, 2013

SOMMAIRE EXECUTIF

La Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 (PQTC) a produit des résultats au-delà des espérances: les objectifs de hausse d'achalandage de 8% et de l'offre de service de 16 % se sont plutôt soldés par des hausses de 11% et de 23 %. Au même moment, le Québec a connu une hausse majeure du nombre de véhicules immatriculés, des distances parcourues sans compter des investissements sans précédent dans le développement autoroutier, à plus d'un milliard de dollars par an. Bref, faute d'avoir modifié significativement les parts modales en faveur des transports collectifs, la PQTC n'a pas su réduire les effets critiques de la congestion, de la dépendance au pétrole et à la voiture et du coût des infrastructures.

En remplaçant la PQTC, **la Politique québécoise de mobilité durable devra intégrer la planification de l'ensemble des transports terrestres des personnes** et des marchandises si elle veut concrétiser un modèle de développement et de mobilité durables. Le sous-financement chronique des transports collectifs doit être corrigé, notamment par un rééquilibrage du financement des transports, et par la priorité donnée aux transports collectifs.

Recommandations à la Politique québécoise de mobilité durable

- › **Investir au moins 1 milliard de dollars de plus par année dans les infrastructures de transport collectif**, tel que le demandent les 33 organismes signataires de la Déclaration pour la mobilité durable:
 - › Le gouvernement du Québec doit suspendre le développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection des infrastructures routières et de transports collectifs et du développement des transports collectifs;
 - › Québec doit **rééquilibrer les investissements en transports**, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30%. L'Ontario prévoit actuellement 37%;
 - › Québec doit augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.
- › **Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert**, qui est d'une importance capitale pour améliorer l'offre de transport. Québec doit dédier les 2/3 des sommes au développement des services de transports collectifs;
- › **Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises**. Pour y parvenir, la PQMD doit se doter d'objectifs globaux, comme des cibles de parts modales pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal;
- › Sortir de la logique d'utilisateur-payeur pour les transports collectifs, en augmentant les contributions des pollueurs et des bénéficiaires directs et indirects;
- › Mettre en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs pour Québec et pour les villes, incluant par exemple les péages, les droits d'immatriculation, de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée;

- › Prioriser les transports collectifs dans les fonds fédéraux et augmenter les sommes fédérales disponibles; annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.

TABLE DES MATIERES

Sommaire exécutif	3
Table des matières	5
À propos de TRANSIT	6
Introduction	8
A. Une situation plus qu'inquiétante	9
Mettre fin au bar ouvert au développement routier	9
Des bus, trains et métros remplis à pleine capacité	11
Un constat lucide et partagé	11
B. Des politiques insuffisantes pour les besoins de mobilité	13
Le renouvellement et le développement d'infrastructures d'ici 2021 : de 16 à 18 milliards de dollars de besoins impérieux	13
Un FORT déséquilibré et insuffisant	14
Bilan ambivalent pour la Politique québécoise du transport collectif	16
C. Consensus: un changement de paradigme attendu	17
Objectifs gouvernementaux	18
D. Des solutions à mettre en œuvre dès maintenant	20
BIBLIOGRAPHIE	22

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.

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^{er} juin 2013

- › 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 - Longueuil
- › 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
- › Fonds mondial du patrimoine ferroviaire
- › 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
- › Syndicat canadien de la fonction publique - 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
- › Vrac Environnement
- › 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 sup. d'aménagement du terr. et de développement régional, Université Laval

Introduction

À l'occasion de la consultation sur la Politique québécoise de mobilité durable (PQMD), TRANSIT présente un mémoire qui met l'accent sur la question du financement du transport collectif. Après des décennies de sous-financement, cette question centrale ne peut être esquivée, sans quoi les débats sur tous les aspects des projets de développements des transports ne resteront que théoriques. L'existence même de notre alliance de plus de cinquante organismes, depuis 2011, témoigne de la gravité de la situation des transports urbains à notre époque.

L'Alliance souligne les aspects intéressants soumis à débat dans l'actuelle consultation et considère que la voie annoncée d'une meilleure coordination entre transports et aménagement du territoire est très porteuse. En priorité, la Politique québécoise de mobilité durable devra intégrer la planification de l'ensemble des transports terrestres des personnes et des marchandises si elle veut concrétiser un modèle de développement et de mobilité durables. C'est là la voie pour mettre l'utilisateur comme premier bénéficiaire des solutions mises en oeuvre par la politique; assurer une action concrète sur la congestion routière, la question énergétique et les émissions de gaz à effet de serre.

Rappelons les faits: la situation actuelle des transports est très inquiétante et la précédente Politique québécoise du transport collectif et les autres plans gouvernementaux n'ont pas permis de redresser la situation. Les acteurs sociaux et politiques font consensus sur la voie à suivre, celle de plus de transports collectifs. Bref, la PQMD doit mettre la barre très haute si elle veut apporter les changements dont le Québec a besoin.

A. UNE SITUATION PLUS QU'INQUIETANTE

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 Québec¹. Ce sous-financement perdure encore aujourd'hui et s'amplifie. **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 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, 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 du Montréal métropolitain 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** (CCMM, 2010). Bref, il y a urgence à planifier conjointement l'ensemble des réseaux de transports des personnes et des marchandises pour trouver des solutions à court et à long terme.

Mettre fin au bar ouvert au développement routier

Le développement du réseau routier, qui représentait un peu moins de 20% du budget des transports au tournant des années 2000, a littéralement explosé à partir de l'exercice 2006-2007 pour accaparer 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, c'est en moyenne**

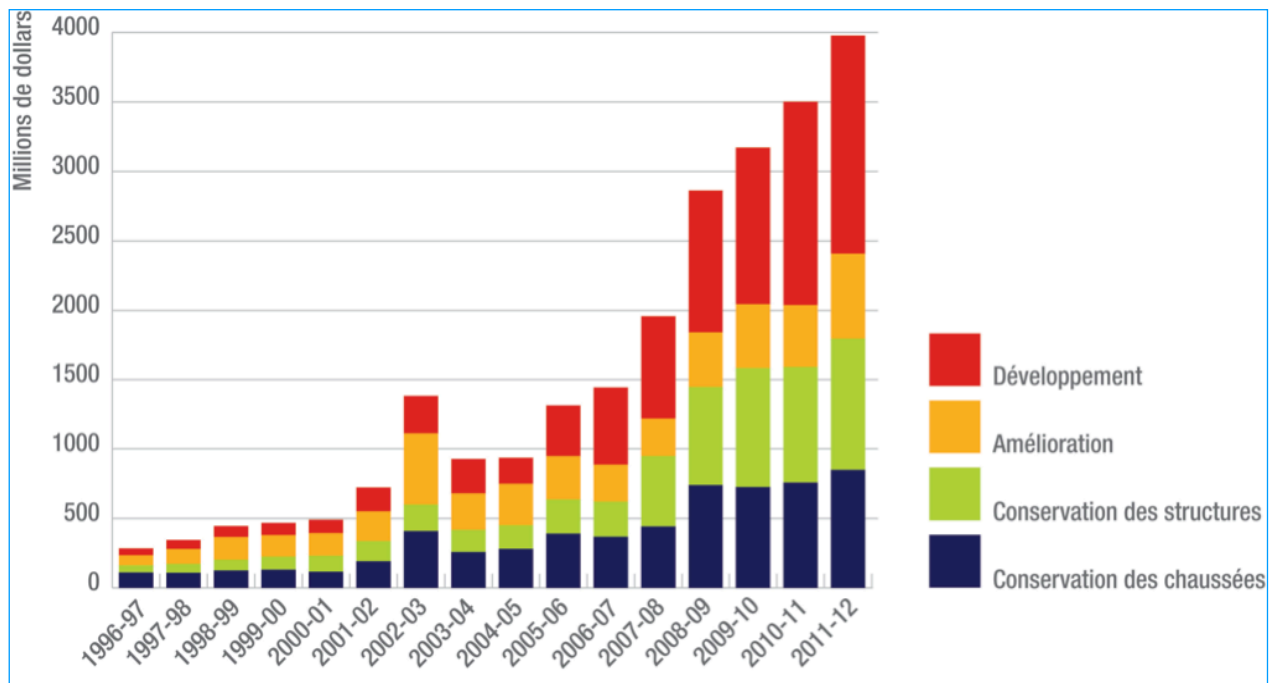
¹ La première partie de cette section s'inspire grandement de notre premier document, dont le contexte alarmiste prévaut encore largement aujourd'hui. TRANSIT, 2011a, *Artères bloquées. Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*, août.

1 milliard par an englouti 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 1 présente l'évolution des dépenses dans le secteur du transport routier au cours des vingt dernières années (TRANSIT, 2012).

«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 1: 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 les ressources financières limitées du gouvernement 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.](#)

Des bus, trains et métros remplis à pleine capacité

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 profondeur de réfection et des réseaux de transports collectifs qui ne suffisent plus à la demande.

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.](#) Donc, la planification du développement de l'offre de service en transport collectif doit non seulement être coordonnée avec la planification routière, mais aussi avec le calendrier des entraves à long terme sur le réseau, nombreuses ces années-ci.

Un constat lucide et partagé

Un piège est en train de se refermer sur les automobilistes et les usagers des transports collectifs, et ce, particulièrement dans la région de Montréal et le Sud du Québec. Si rien n'est fait pour pallier la situation, les effets combinés des nombreux chantiers de réfection sur les routes du Québec, de la perte de fiabilité d'un réseau routier vieillissant, et très bientôt d'une perte de fiabilité des réseaux de transports collectifs saturés ou qui arrivent à la fin de leur durée de vie provoqueront une tempête parfaite : une crise des transports coûteuse et paralysante.

Le constat est clair : [il est impossible de pallier la crise des infrastructures de transport sans mettre de l'avant une approche qui combine des réinvestissements à la fois dans les infrastructures de transport routier et dans les transports collectifs.](#) À mesure que se mettront en place les grands chantiers routiers des prochaines années, la pression sur les réseaux et les équipements de

transports collectifs se fera plus grande au moment même où ceux-ci arrivent à la fin de leur durée de vie.

Sans réinvestissements majeurs pour assurer le maintien du service existant, on devra se résoudre à voir l'offre et la fiabilité des transports collectifs diminuer alors que ceux-ci devraient prendre le relais. Sans investissements dans l'amélioration du service et la croissance des réseaux, 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.

Nous faisons face à une occasion unique de repenser les transports urbains pour la prochaine génération avec une approche stratégique.

Nous faisons face à une occasion unique, alors que les infrastructures routières et les réseaux de transports collectifs arrivent au terme de leur vie utile, de repenser les transports urbains pour la prochaine génération avec une approche stratégique. L'objectif ne doit plus être de satisfaire un flot de véhicule toujours croissant dans un réseau dont les coûts de maintien augmentent sans cesse. **L'objectif doit être de déplacer un nombre croissant de personnes en moins de temps et à moindre coût.**

Cet objectif de hausse de la part modale des transports actifs et collectifs, qui s'accompagnera nécessairement d'une réduction de l'utilisation de l'automobile dans les centres urbains, doit être au cœur de la PQMD; les solutions passeront par le rééquilibrage des investissements en transports, l'assurance d'un financement suffisant pour développer les transports collectifs et une meilleure intégration des visions métropolitaines des transports. Bref, les attentes sont plus élevées et urgentes que jamais.

B. DES POLITIQUES INSUFFISANTES POUR LES BESOINS DE MOBILITE

Le renouvellement et le développement d'infrastructures d'ici 2021 : de 16 à 18 milliards de dollars de besoins impérieux

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 aussi d'importants actifs à renouveler périodiquement. Les transports collectifs de la région montréalaise réalisent environ 85% des déplacements au Québec. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a ainsi chiffré ses investissements prioritaires à près de 15 milliards\$ entre 2013 et 2021 (CMM, 2013), soit de 16 à 18 milliards à la grandeur du Québec.

Tableau 2: Transports collectifs sur le territoire de la CMM: estimation des besoins 2013-2021

Maintien des actifs	Projets en vigueur et poursuite des mesures de mitigation	Développement de l'offre
8 milliards \$	0,6 milliard \$	5,9 milliards \$

- source CMM, 2013

La CMM évalue à 8 milliards de dollars les sommes nécessaires de 2013 à 2021 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.

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 majeur de leur service. Or, avec les investissements actuellement prévus par Québec

(ci-bas), il y a un manque à financer annuel de 680 millions pour la seule région de Montréal (CMM, 2013).

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

TRANSIT estime ainsi entre 16 et 18 milliards de dollars, d'ici huit 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 déséquilibré et insuffisant

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). Dans les dernières années, à peine **15% des sommes du PQI ont été allouées au transport collectif, et 85% au réseau routier**. Cette

disproportion a été identifiée comme étant à redresser par l'actuelle première ministre, madame Pauline Marois, lors de la dernière campagne électorale². 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, d'ici 2021, un montant de 17,99 milliards de dollars pour le réseau routier. En contrepartie, le montant prévu d'investissements en transports collectifs (maintien d'actifs et développement) pour la même période est de 5,35 milliards, soit à peine 22,9% des investissements prévus. Il est loin de couvrir, comme on la vu précédemment, les besoins de renouvellement des actifs et de développements prioritaires identifiés. Dans le contexte où l'ensemble des prévisions d'investissements en infrastructures a été amputé, peu de salut pour les transports dans les autres postes budgétaires de l'État.

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 cette année et l'année prochaine 1,4 milliard de dollars dans le développement routier et autoroutier. Autrement dit, **malgré l'état alarmant des infrastructures actuelles, le gouvernement juge qu'il y a encore place à une ponction budgétaire de 1,4 milliard de dollars pour développer un réseau routier supérieur déjà à maturité**, alors même qu'il manque d'argent pour les besoins impérieux en transports routiers et collectifs.

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^e 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. La question du rééquilibrage des investissements en transports doit impérativement conduire à la question de la coordination de la planification sur les divers réseaux qu'empruntent et partagent les automobilistes, transports collectifs et transports de marchandises. La PQMD doit apporter des réponses à cet égard, ce que l'ancienne politique n'a pas su faire.

² Le Devoir, « Plan de transport en commun du PQ - Priorité à la ligne bleue », 16 août 2012. Le Parti Québécois s'est engagé au rééquilibrage du principal fonds d'infrastructure, le FORT, en dirigeant «une partie importante des sommes du réseau routier vers le transport en commun (...) De 15%, la part du transport en commun pourrait passer à «25, 30, 35%»,

Bilan ambivalent pour la Politique québécoise du transport collectif

La Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 (PQTC) a produit des résultats au-delà des attentes: les objectifs de hausse d'achalandage de 8% et de l'offre de service de 16 % se sont plutôt soldés par des hausses de 11% et de 23 %. Au même moment, le Québec a connu une hausse majeure du nombre de véhicules immatriculés (aussi de 11%!) (calculs, à partir de SAAQ, 2012), des distances parcourues sans compter des investissements sans précédent dans le développement autoroutier, à plus d'un milliard de dollars par an. Bref, faute d'avoir modifié significativement les parts modales en faveur des transports collectifs, la PQTC n'a pas su réduire les effets critiques de la congestion, de la dépendance au pétrole et à la voiture et du coût des infrastructures. L'actuelle consultation a souhaité mettre de l'avant ces objectifs (indépendance énergétique, diminution de la pollution et des émissions de GES) pour la PQMD, or elle devra agir différemment de la PQTC si elle veut réussir là où l'ancienne politique n'a su le faire.

Tableau 3: Résultats de la Politique québécoise du transport collectif

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

Source: ATUQ 2012a.

En remplaçant la PQTC, [la Politique québécoise de mobilité durable devra intégrer la planification de l'ensemble des transports terrestres des personnes](#) et des marchandises si elle veut concrétiser un modèle de développement et de mobilité durables. Le sous-financement chronique des transports collectifs doit être corrigé, notamment par un rééquilibrage du financement des transports, et par la priorité donnée aux transports collectifs.

C. CONSENSUS: UN CHANGEMENT DE PARADIGME ATTENDU

Malgré les défis de mobilité plus importants que jamais, le ministère des Transports a reporté l'adoption d'une nouvelle mouture de la Politique québécoise du transport collectif. 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).

Arrivé à échéance en décembre 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 s'est répété: le PAGASTC et les fonds ont été renouvelés à minuit moins une, 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, au printemps 2012, une consultation réitérant les besoins de développements et indiquant de nombreuses pistes d'actions pour un financement accru. En effet, le 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 mai 2013, trente-trois organismes et institutions québécoises, de la Communauté métropolitaine de Montréal à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, en passant par la Direction de la santé publique de Montréal et le Réseau des ingénieurs du Québec, ont publié une Déclaration pour la mobilité durable intitulée «Investir dans le transport en commun». Les organismes ont demandé au gouvernement:

- De majorer de 1 milliard de dollars par année, pour les dix prochaines années, les sommes investies dans les infrastructures de transport collectif et actif

Il s'agit là du minimum nécessaire pour amorcer le changement de cap et atteindre les objectifs de développement durable fixés par la collectivité.

Objectifs gouvernementaux

Le sous-financement du transport collectif qui perdure contraste avec les objectifs gouvernementaux à plusieurs égards: environnement, gestion des dépenses, énergies et aménagement du territoire. Plusieurs lois, politiques, plans québécois ou régionaux balisent l'évolution de la mobilité en fonction des attentes de la société et d'objectifs fixés par le gouvernement:

- Loi favorisant le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques

La priorité accordée au maintien des infrastructures est enchâssée depuis 2008 dans la loi. Il apparaît alors incongru, malgré ces priorités gouvernementales, que les budgets alloués au développement du réseau routier restent faramineux par rapport à la conservation.

- Plan d'action du Québec 2013-2020 sur les changements climatiques, dont l'objectif de réduction des GES est maintenant fixé à moins 25% par rapport à 1990

«Au Québec, il existe un important potentiel de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en milieu urbain. [...] Ainsi, le gouvernement favorisera le développement et l'utilisation du transport collectif en finançant, notamment, l'aménagement de voies réservées et l'adoption de mesures préférentielles pour le transport collectif.» (p.24)

- Stratégie énergétique du Québec 2006-2015

L'amélioration de l'efficacité énergétique du transport des personnes passe bien évidemment par un soutien au transport en commun [...] Le gouvernement engagera ainsi toute une série d'initiatives qui devraient avoir pour effet de favoriser le recours au transport en commun ou à des transports alternatifs aux véhicules automobiles. (p. 52)

- Plans métropolitains d'aménagement et de développement (exigés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme)

Québec: Les parts modales du transport en commun devront doubler d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté pour atteindre 20% à l'heure de pointe du matin et 14% sur une base quotidienne. (Bâtir 2031, structurer, attirer, durer; Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, p.32)

- Plan d'action gouvernemental en matière de saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids

Action recommandée au MTQ: En collaboration avec les municipalités, déterminer les moyens à mettre en œuvre pour inciter les citoyens à utiliser davantage les transports en commun. (Investir pour l'avenir, p. 28)

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.

Finalement, 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.

D. DES SOLUTIONS À METTRE EN ŒUVRE DES MAINTENANT

Le contexte dans lequel s'inscrira la politique appelle à une approche responsable afin d'assurer un financement suffisant pour les transports collectifs (TRANSIT, 2012b). Il se fonderait sur la logique suivante:

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

Recommandations à la Politique québécoise de mobilité durable

- › **Investir au moins 1 milliard de dollars de plus par année dans les infrastructures de transport collectif**, tel que le demandent les 33 organismes signataires de la Déclaration pour la mobilité durable:
 - › Le gouvernement du Québec doit suspendre le développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection des infrastructures routières et de transports collectifs et du développement des transports collectifs;
 - › Québec doit **rééquilibrer les investissements en transports**, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30%. L'Ontario prévoit actuellement 37%;
 - › Québec doit augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.
- › **Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert**, qui est d'une importance capitale pour améliorer l'offre de transport. Québec doit dédier les 2/3 des sommes au développement des services de transports collectifs.
- › **Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises**. Pour y parvenir, la PQMD doit se doter d'objectifs globaux, comme des cibles de parts modales pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal;
- › Sortir de la logique d'utilisateur-payeur pour les transports collectifs, en augmentant les contributions des pollueurs et des bénéficiaires directs et indirects;

- › Mettre en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs pour Québec et pour les villes, incluant par exemple les péages, les droits d'immatriculation, de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée;
- › Prioriser les transports collectifs dans les fonds fédéraux et augmenter les sommes fédérales disponibles; annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.

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

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

Communauté métropolitaine de Montréal, 2013, «Le PMAD contribuera à la future politique de mobilité durable. Volet gouvernance et financement.» Présentation, 23 mai 2013, p. 5.

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

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.

Société de l'assurance automobile du Québec, 2012. *Données et statistiques*.

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

TRANSIT, 2012b, *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

info@transitquebec.org
