

## Budget du Québec 2017-18 Mesures touchant les transports collectifs par TRANSIT

### Résumé

- Le transport collectif est un des 4 thèmes majeurs du budget, avec la santé, l'éducation et la réduction du fardeau fiscal
- Les mesures incluent l'appui au REM, la réservation des sommes pour la ligne bleue pour ouverture en 2025, le soutien à l'ARTM, la préparation du dossier d'affaires pour le SRB Québec-Lévis, ainsi que 333 millions de dollars dans les régions. Ces mesures permettront 5% de hausse d'achalandage d'ici 2021-22. Les projets majeurs permettront ensuite une hausse supplémentaire de 5% dans les années subséquentes.
- Les mesures annoncées ajoutent 1,5 G\$ sur cinq ans.

### 1. Discours du ministre et thèmes budgétaires

La section 2 de 6 du discours du ministre des Finances porte notamment sur les transports collectifs. On y discute en détail des 3 grands projets, et des investissements accrus dont ceux à l'ARTM, aux régions et aux véhicules électriques.

Le transport collectif retient 1 des 5 communiqués de presse ainsi qu'un fascicule distinctif intitulé « Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable ».

### 2. Politique de mobilité durable

Au communiqué de presse sur le sujet, « le gouvernement dévoilera, au cours de la prochaine année, une politique de la mobilité durable couvrant tous les modes de transport, soit le transport collectif et actif et les transports maritime, ferroviaire et aérien, en complémentarité avec les interventions menées sur le réseau routier. »

Idem au plan budgétaire à la page B.79 et au fascicule transport<sup>1</sup>, qui totalise les financements courants et nouveaux à 1,5 G\$, ainsi que « Le gouvernement prévoit que ces investissements généreront un achalandage additionnel de 5 % d'ici 2021-2022, auquel devrait s'ajouter une hausse supplémentaire de 5 % à la suite de la mise en service des grands projets. »

### 3. Investissements en infrastructures

Le Plan québécois des infrastructures décennal (2017-2027) demeure constant, avec 7 G\$ aux TC et 17 G\$ au routier. Cependant, l'investissement en équité dans le REM n'est pas inclus et totalise 1 283 M\$.

### 4. Projets prévus au PQI – Transport collectif

<sup>1</sup> « le gouvernement et ses partenaires municipaux déploieront en 2017-2018 une nouvelle vision à long terme de la mobilité durable des personnes et des marchandises. »

Beaucoup de mots sont utilisés pour discuter du SRB Québec-Lévis et de la ligne bleue de métro. Or, ils demeurent « à l'étude ». Le SRB de Québec reçoit 56 M\$ (en plus des précédents 12,5 M\$ pour bureau de projet) pour la finalisation du dossier d'affaires.

En transport collectif, trois nouveaux projets sont en planification, soit un SRB pour l'Ouest de Gatineau, un SRB pour l'Est de Gatineau et le programme d'accessibilité universelle des stations de métro.

## **5. Projets prévus au PQI – Routier**

Au routier, le seul projet de développement en planification est l'élargissement de l'autoroute Henri-IV - Phase II à Québec. À l'étude, huit nouveaux projets sont inscrits, et la A19 y demeure. •

- Le développement de la route 170 à Saint-Bruno au Saguenay–Lac-Saint-Jean et de la route 169 vers Alma;
- Le parachèvement de l'autoroute 70 entre Grande-Anse et La Baie;
- L'amélioration de l'autoroute Laurentienne entre la sortie Lebourgneuf et la Croix-Rouge à Québec;
- L'implantation d'un nouveau lien entre Québec et Lévis;
- L'amélioration de l'autoroute 50 entre Gatineau et Mirabel;
- L'amélioration de l'autoroute 55 entre l'échangeur des Acadiens et l'autoroute 20 au Centre-du-Québec;
- Le développement de la place Charles-Le Moyne à Longueuil;
- L'élargissement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 20 sur la Rive-Sud de Montréal.

Au total, sur dix ans, le montant prévu à la bonification de l'offre de service en routier diminue de 2723,6 à 2253,6 M\$.

## **6. Soutien à l'ARTM**

Les discussions jusqu'ici faisaient état d'un versement de 30 M\$ à la nouvelle ARTM pour assurer la réussite de la politique de financement sur dix ans. Le gouvernement octroi 399 M\$ sur cinq ans, soit 80 M\$ en moyenne par année. Cela soulagera les dépenses en immobilisations et exploitation de l'héritière de l'AMT, aidera aux coûts des tarifs préférentiels (ex. étudiants) et au remboursement TVQ à 50% que la nouvelle agence aura à payer.

*Ce versement diminuera d'autant la pression sur les municipalités contributrices à l'ARTM et permettra de conclure l'entente métropolitaine sur la politique de financement à long terme.*

## **7. Soutien au REM**

Le gouvernement investit 1 283 M\$ en équité de participation au REM. De plus, le gouvernement versera, sur six ans, 720,9 M\$ à l'ARTM pour soutenir l'exploitation du REM. Ce montant se divise en contribution à l'exploitation de 208,9 M\$, ainsi que 512 M\$ de champ fiscal laissé aux municipalités concernant la plus-value foncière.

De plus, le gouvernement prend à sa charge une somme inscrite au PQI de 221 M\$ pour des investissements connexes au REM, plus 171 M\$ en décontamination et déplacement d'utilités publiques.

Hydro-Québec devrait contribuer à hauteur de 295 M\$.

## **8. Programme d'aide au développement du transport collectif**

Le financement du programme sera bonifié dès cette année, notamment dans le principal volet d'accroissement de l'offre de service. Pour les prochaines cinq ans, 333 millions de dollars sont ajoutés.

Il s'agit de 308 M\$ au programme de hausse de l'offre de service, dont 17 M\$ dès cette année. Également, 3 M\$ par an sont ajoutés au transport adapté, plafonné à 90 M\$ depuis cinq ans (+3,3%). Finalement, 2 M\$ sont ajoutés au transport collectif régional (+25%).

Une partie de l'aide gouvernementale sera basée sur la performance des organismes.

## **9. Transport adapté**

L'aide au transport adapté est accrue de 3 M\$ par année, après cinq ans de stagnation à 90 M\$.

## **10. Financement fédéral**

Une section du plan budgétaire félicite les nouveaux fonds fédéraux tout en appelant à plus de précisions

Quant au FITC I : « les dépenses admissibles sont celles qui sont engagées par les bénéficiaires jusqu'au 31 mars 2018. Cette condition, imposée par le gouvernement fédéral, risque de compromettre la réalisation de plusieurs projets, notamment pour le transport en commun et les établissements postsecondaires. »

Quant au FITC II, le Québec « demande donc que le gouvernement fédéral maintienne son taux de contribution de 50 % pour les nouveaux programmes de la phase 2. », ce qui ne se réalisera pas en vertu des annonces du 22 mars 2017.

Le Québec se désolé par ailleurs, vu les priorités fédérales, de ne pas pouvoir financer les investissements de quatre secteurs, dont le réseau routier.

*Le Québec se désolé donc de devoir payer plus cher qu'il l'espérait et souhaite décaisser rapidement.*

## **11. AMT**

Déficit 2017-18 épongé par Québec. Source : Fascicule, p.26.

## **12. Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)**

Plus d'informations sur la pérennité à long terme du FORT sont de retour. On peut notamment suivre l'évolution des dépenses en transport collectif, incluant les annonces du jour, jusqu'en 2021-22. De plus, on connaît le déficit du FORT, de -249 M\$ à partir de 2019-2020. Source : Fascicule sur le transport collectif, p.5.

Les revenus de taxe sur les carburants diminuent de 2 336 M\$ en 2016-17 à 2 286 M\$ pour 2017-18. Source : Tableau D.31 Plan économique

## **13. Coûts des réseaux routiers**

Le déficit de maintien d'actifs du réseau routier sous responsabilité du MTMDET est chiffré à 12 825 M\$, en hausse de 323 M\$ par rapport à l'an dernier. Source : Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructures 2017-18, MTMDET

*Couplé au déficit annoncé du FORT, ce fardeau est inquiétant.*

## Annexe 1 – Impact financier des mesures en mobilité durable

TABLEAU B.29

### Impact financier des mesures visant à accroître la mobilité durable par le transport collectif (en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total
<b>Communauté métropolitaine de Montréal</b>						
Réseau électrique métropolitain						
Contribution à l'exploitation	—	—	—	—	-75,7	-75,7
Compensation liée à la plus-value foncière	—	—	-256,0	-256,0	—	-512,0
Utilités publiques et décontamination	—	—	-86,0	-85,0	—	-171,0
<b>Sous-total</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>-342,0</b>	<b>-341,0</b>	<b>-75,7</b>	<b>-758,7</b>
Prolongement de la ligne bleue du métro <sup>(1)</sup>	—	—	—	—	—	—
Nouveau soutien à l'ARTM	-39,0	-74,0	-99,0	-92,0	-95,0	-399,0
<b>Capitale-Nationale</b>						
Service rapide par bus <sup>(1)</sup>	—	—	—	—	—	—
<b>Ensemble du Québec</b>						
Augmenter l'aide à l'amélioration des services	-17,0	-45,0	-72,0	-87,0	-87,0	-308,0
Bonifier le soutien au transport adapté	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-15,0
Majorer l'appui au transport collectif régional	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-10,0
<b>TOTAL</b>	<b>-61,0</b>	<b>-124,0</b>	<b>-518,0</b>	<b>-525,0</b>	<b>-262,7</b>	<b>-1 490,7</b>

(1) Les investissements liés à ces projets sont prévus dans le Plan québécois des infrastructures 2017-2027.

## Annexe 2 – Investissements du PQI par vocation

### Investissements au Plan québécois des infrastructures 2017-2027 par secteur et par type

(contribution du gouvernement du Québec, en millions de dollars)

Secteur	Maintien de l'offre de service					Bonification de l'offre de service			Provisions sectorielles <sup>2</sup> et Enveloppe centrale <sup>3</sup>	PQI 2017-2027
	Maintien d'actifs <sup>1</sup>	Résorption du déficit de maintien d'actifs	Remplacement	Études	Sous-total	Ajout et amélioration <sup>3</sup>	Études	Sous-total		
Réseau routier	9 086,4	4 610,8	1 929,2	21,1	15 647,4	2 197,0	56,6	2 253,6		17 901,0
Transport collectif	1 446,7	—	1 637,5	—	3 084,2	3 313,6	79,5	3 393,1	582,7	7 059,9
Enveloppe centrale <sup>3</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	8 775,4	8 775,4
<b>PQI 2017-2027</b>	<b>31 834,2</b>	<b>10 568,1</b>	<b>13 074,2</b>	<b>31,7</b>	<b>55 508,2</b>	<b>22 973,3</b>	<b>179,6</b>	<b>23 152,9</b>	<b>12 438,9</b>	<b>91 100,0</b>

Note : Les montants ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

<sup>1</sup> Ces montants, de même que ceux alloués pour le remplacement, peuvent contribuer à résorber le déficit de maintien d'actifs.

<sup>2</sup> Ces provisions sont réservées pour de futurs projets de moins de 50 millions de dollars non identifiés permettant d'assurer une récurrence en fonction des besoins, et ce, principalement au deuxième quinquennat du PQI.

<sup>3</sup> Cette enveloppe est requise pour permettre éventuellement de provisionner les projets stratégiques de 50 millions de dollars et plus actuellement « à l'étude » que le gouvernement a reconnus et priorités.

*Les ajouts et améliorations en bonification de l'offre de service sont nominalement plus importants en TC qu'en routier. De plus, il faut ajouter les provisions sectorielles, ainsi qu'une portion importante de l'enveloppe centrale, qui comprend les sommes pour la ligne bleue ET le SRB Québec-Lévis.*