

Financement du transport collectif et nouveau plan d'action en mobilité durable Développer les services à la hauteur des besoins

Montréal, le 16 décembre 2024 - Alors que le gouvernement du Québec travaille à l'élaboration d'un second plan d'action de sa Politique de mobilité durable 2030 (PMD), **l'Alliance TRANSIT, de concert avec l'Institut du développement urbain (IDU), l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) et la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)** accueillent positivement [la contribution de 879,6 M\\$ du gouvernement du Québec pour financer le transport collectif](#) jusqu'en 2029, dont les détails ont été révélés la semaine dernière. Cependant, **ces organisations appellent à ce que le nouveau plan d'action de la PMD renoue avec la croissance des services. En incluant une cible chiffrée de développement rejoignant** l'ensemble du territoire québécois, on favorise la [prévisibilité nécessaire](#) au développement immobilier.

Le résultat des audits de la ministre Guilbault et la prévisibilité financière garantie pour la contribution pluriannuelle confirmée dans la [mise à jour économique](#) constituent des étapes importantes. L'offre de service devrait donc être maintenue pour les prochaines années, mais son évolution à moyen terme dépend toutefois d'une réelle révision du modèle de financement. La consécration du statu quo aurait des **conséquences négatives non seulement pour la mobilité mais aussi pour l'économie, en ralentissant notamment le développement immobilier.**

Une prévisibilité nécessaire

Le développement de l'offre de transport collectif est intrinsèquement lié à l'amélioration de l'habitation, tel que démontré par l'ACTU dans [son rapport](#) publié en octobre 2023. **Une infrastructure structurante de transport collectif permet de multiplier de plusieurs fois le nombre d'unités d'habitation** pouvant être construites dans un secteur donné, tout en réduisant la congestion. À l'inverse, [les tergiversations](#) autour des projets de mobilité nuisent énormément au développement immobilier, comme on l'a vu récemment à Québec.

« Offrir des services de transports collectifs structurants et fréquents nous permet de construire des quartiers plus denses et plus complets, avec usage mixte qui inclut des services de proximité et institutionnels. Le développement de transports collectifs nous permet d'offrir nettement plus d'unités. C'est essentiel pour sortir de la crise de l'habitation. Nous avons besoin de prévisibilité », **affirme Isabelle Melançon, présidente-directrice générale de l'Institut du développement urbain du Québec (IDU Québec).**

« Pour une planification du développement urbain réussie, qui permet de concilier la croissance de l'offre résidentielle et le respect de l'environnement tout en limitant la congestion, il faut s'appuyer sur

un développement continu et rationnel des transports collectifs. C'est ce que le gouvernement énonce clairement dans ses nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire », rappelle **Nathalie Prud'homme, présidente de l'Ordre des urbanistes du Québec.**

Un indicateur incontournable pour toute politique gouvernementale en mobilité durable

Qu'il s'agisse de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC, 2006 à 2012), ou du premier Plan d'action de la Politique de mobilité durable (2018 à 2023), le Québec s'appuie depuis 17 ans sur la cible de croissance de l'offre de transport collectif comme indicateur incontournable (voir l'annexe pour les détails).

« Il convient de saluer certains efforts tangibles, comme l'adoption du projet de loi 61 qui va permettre la création de Mobilité Infra Québec, mais il faut maintenant se fixer un objectif précis de croissance de l'offre de transport collectif. Le prochain plan d'action de la politique de mobilité durable est l'occasion à ne pas manquer d'investir dans des services fréquents permettant des quartiers qui ne dépendent pas de l'automobile », **déclare Christian Savard, porte-parole de l'Alliance TRANSIT et directeur général de Vivre en Ville.**

« L'[étude que nous venons tout juste de dévoiler](#) à la FCCQ met en lumière tous les besoins colossaux en maintien des actifs chez les organismes de transport collectif, auxquels l'État doit en faire davantage si l'on veut maintenir une qualité de service attrayante aux usagers. Il y a aussi des besoins de développement pour la mobilité durable, étant donné l'évolution démographique. Si l'on prend trop de retard pour accroître l'offre et répondre à la demande, tôt ou tard, nous pénaliserons la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises », a conclu **Philippe Noël, vice-président, Affaires publiques et économiques, à la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ).**

Annexe : cibles et résultats de l'augmentation de l'offre de service de la PQTC

Bien que préconisé par le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030, le développement de l'offre de service en transport collectif n'est pas déployé à la hauteur des objectifs. Cela contraste avec les résultats atteints par la Politique québécoise du transport collectif par le passé.

- **Extrait du premier plan d'action de la Politique de mobilité durable**
 - « De 2007 à 2015, les efforts gouvernementaux ont permis d'augmenter l'offre de service de transport en commun de près de 32 %, ce qui a contribué à une hausse de l'achalandage de plus de 15 % pour la même période. Il est temps de donner une nouvelle impulsion et poursuivre sur cette lancée. » Afin d'atteindre la cible de 37,5 % de réduction des émissions de GES, il est nécessaire **d'augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par année**. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement bonifie à la fois le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP).
- **Politique québécoise du transport collectif (2006-2012)**
 - Objectif : Augmentation de l'offre de service de transport collectif de 16 % :
 - Résultat heures de service ajoutées pour les 9 sociétés de transport (% de variation 2006-2009) : +12,87%¹
 - Résultats kilomètres ajoutés pour les 9 sociétés de transport (% de variation 2006-2009) : +12,73%
 - Objectif : Augmentation de l'achalandage de 8 % :
 - Réseau de transport de la Capitale (% de variation 2006-2009) : +11,1%
 - Société de transport de l'Outaouais (% de variation 2006-2009) : +11,3%
 - Société de transport de Saguenay (% de variation 2006-2009) : +10,1%

Renseignements

Jean Bardon-Debats

COPTICOM, Stratégies et relations publiques

(514) 974-5645

jbardon-debats@copticom.ca

¹ Source : ATUQ, Mémoire présenté dans la cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012, décembre 2010