

## **Recommandations de l'Alliance TRANSIT**

### **Contexte<sup>1</sup>**

Consensus social et politique - Un consensus social et politique se dessine à l'effet que le statu quo en transport n'est pas viable. Partout au Québec, les villes demandent un développement rapide des services de transport collectif. Le nouveau gouvernement a été élu en affirmant dans son Plan de décongestion qu'« **une part croissante** de l'enveloppe budgétaire pour les infrastructures en transport devrait être réservée au transport collectif », et s'est engagé à agir de façon à ce que le « gouvernement investisse en transport collectif **dans une proportion moitié-moitié** par rapport au volet routier». <sup>2</sup>

Programmes d'infrastructures - Les gouvernements, des municipalités au fédéral, reconnaissent l'importance de programmes d'infrastructures durables, pérennes et qui permettent de réviser les choix d'infrastructures dans un contexte de décarbonisation de la société. Les programmes à coûts partagés du fédéral, dont l'Entente bilatérale partagée <sup>3</sup> (phase II, été 2018) exigent une participation de Québec, sans quoi les projets ne se réaliseront pas tous. De nouveaux bailleurs de fonds ajoutent leurs billes aux projets, également dans des formules à coûts partagés; pensons à la CDPQ au Québec et à la Banque de l'infrastructure du Canada.

Compétitivité économique - Le maintien de la compétitivité économique dépend des alternatives à la congestion des réseaux de transports, avec notamment la région métropolitaine de Montréal congestionnée et des travaux routiers qui se multiplient, en plus de la saturation des grands axes de transport en commun. La STM bat des records <sup>4</sup> de nombre de journées avec plus d'un million de passages dans son métro.

Coûts des transports pour l'état, les ménages et les employeurs - En situation de plein emploi, les employeurs ont des difficultés de recrutement qui nécessitent une meilleure accessibilité, pour les potentiels employés, des lieux de travail. Les employeurs encourent des frais, en retard, pertes de productivité, frais de livraisons accrus et frais de transport défrayés aux employés recrutés plus loin géographiquement. C'est autant de marge de manoeuvre budgétaire qui n'est pas disponible pour investir en productivité accrue ou développement des marchés.

Lutte aux changements climatiques - Les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 retomberont majoritairement sur les épaules des transports, qui représentent actuellement 43% des émissions. Entre 1990 et 2016, les émissions de GES du transport ont

---

<sup>1</sup> L'Alliance TRANSIT se concentre sur les questions de financement des transports collectifs. Elle remet donc les mêmes recommandations au dans le cadre des consultations sur le Plan d'électrification et de changements climatiques que celles transmises au chantier sur le financement de la mobilité.

<sup>2</sup> Coalition Avenir Québec. 2018. Plan de décongestion routière, p. 9.

<sup>3</sup> Infrastructure Canada, *Entente bilatérale intégrée (relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada) Canada-Québec*, <https://www.infrastructure.gc.ca/prog/agreements-ententes/2018/2018-qc-fra.html>

<sup>4</sup> Bisson, Bruno (2018). *STM : Fréquentation Record en 2018*, La Presse, 10 novembre 2018

augmenté de près de 22%. Les émissions du secteur de l'industrie (le deuxième plus important émetteur) ont baissé de 26% sur la même période<sup>5</sup>.

## Principes

- Mettre en oeuvre la Politique de mobilité durable 2030, issue du plus large consensus des parties prenantes quant aux objectifs à atteindre ;
- Miser sur une réfection des infrastructures favorables à la transition vers des infrastructures durables ;
- Prioriser le maintien des actifs en transports routiers et collectifs ;<sup>6</sup>
- Cibler les investissements accrus qui augmentent la productivité de l'économie, améliorent le fonctionnement du marché du travail, réduisent les GES, contribuent à la diminution de la congestion routière et à l'augmentation de la part modale des transports collectifs, donc en priorisant de nouveaux services de transports collectifs ;
- Assurer la réalisation des projets de transport collectif et le respect des échéanciers ;
- Profiter de l'effet de levier des investissements accrus du gouvernement fédéral et des nouveaux modèles de génération d'infrastructures à travers CDPQ Infra et la Banque d'infrastructure du Canada ;
- Envisager de financer les nouveaux projets de transport à l'aide de l'écofiscalité en se basant sur le principe de l'utilisateur-payeur afin d'internaliser les coûts liés à l'étalement urbain et aux divers modes de transport.

---

<sup>5</sup> MELCC (2018). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990. <https://www.newswire.ca/news-releases/publication-de-linventaire-quebecois-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-en-2016-701532332.html?fbclid=IwAR1mThxec2ZziAPtT67aOByJ-2riS1kZnD4m1yWNFa9P9qdd1ZrGGfinN58>

<sup>6</sup> Pour y parvenir, il apparaît nécessaire de cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage. Le PQI 2019-2029 prévoit 4,4 milliards \$ en augmentation de la capacité routière, alors que le PQI 2017-2027 prévoyait 2,2 milliards \$ sur 10 ans, une hausse de 94%.

## Recommandations

1. **Augmenter le financement dédié aux modes durables en:**
  - a. **Atteignant l'objectif gouvernemental de 50/50 entre les transports collectifs et le réseau routier au Plan québécois des infrastructures<sup>7</sup>**
  - b. **Maintenant les 2/3 des revenus du marché du carbone dédiés aux transports, tel que prévu dans la loi<sup>8</sup>.**

Justification: Les besoins financiers en transport collectif partout sur le territoire québécois sont bien documentés. À titre d'exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal prévoit une croissance annuelle des contributions municipales de 8,3%.<sup>9</sup> Alors que le prix des énergies fossiles comme l'essence est appelé à croître, il est impératif d'offrir des alternatives à l'automobile.

Pour prévenir une éventuelle crise du financement des réseaux de transport, il faudra d'ailleurs diversifier les sources de revenu. En effet, les revenus de la taxe sur l'essence (qui constituent la principale source de financement des réseaux de transport) stagnent et commencent à s'éroder en raison de véhicules moins énergivores et de l'électrification des véhicules.

Rappelons que selon une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain « le transport en commun génère un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec ». <sup>10</sup>

2. **Renforcer l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » en matière de mobilité durable dans l'ensemble des politiques gouvernementales concernées**

Justification: Tel qu'indiqué dans la Politique de mobilité durable, cette approche vise à influencer la demande de transport « en favorisant un changement de comportement de la part des usagers à l'aide d'une meilleure planification du territoire et de choix de transport plus nombreux afin que les usagers adoptent des habitudes de déplacement favorisant des modes de transport plus durables. Cette approche est donc au diapason des objectifs de réduction des émissions de GES, de la consommation d'énergie et de la congestion.

Elle comporte trois étapes qui devraient être priorisées comme suit :

**RÉDUIRE** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

**TRANSFÉRER** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;

---

7 Alliance TRANSIT (2019). Le gouvernement réitère son engagement d'atteindre une réparation de 50-50 au PQI pour le transport collectif et le réseau routier. <https://bit.ly/2MRpMGU>

8 Conseil de gestion du Fonds vert (2018). Comptes du Fonds vert. <https://bit.ly/32UVFmW>

9 Communauté métropolitaine de Montréal (2019). Source de financement du transport collectif dans le Grand Montréal <https://bit.ly/2WiPspj>

10 Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal. <https://bit.ly/2NmSEVW>

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité. »<sup>11</sup>

### 3. Revoir les règles de financement des réseaux de transports et accélérer le recours à l'écofiscalité

Justification: « Il prévaut, en matière de financement des transports, un système de « deux poids, deux mesures » qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu'elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel. Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs. »<sup>12</sup>

En outre, l'efficacité des mesures d'écofiscalité, qui s'appuient sur le principe du pollueur-payeur (comme la tarification des routes et des stationnements, de même que l'augmentation de la taxe sur l'essence), est largement reconnu.<sup>13</sup>

#### PROCHAINE STATION, L'ÉCOFISCALITÉ

L'Alliance TRANSIT a dévoilé en septembre dernier son rapport *Prochaine station, l'écofiscalité*, qui conclut à la nécessité de mettre en œuvre des mesures d'écofiscalité fortes en transport afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'endiguer la congestion routière et de résorber la crise du financement des réseaux de transport.

Cohérentes avec la vision de la Politique de mobilité durable du Québec, les mesures évaluées (augmentation de la taxe sur les carburants et instauration d'une tarification routière) offrent un fort potentiel de réduction du nombre, de la distance et de la durée des déplacements en auto solo, notamment par un transfert modal vers les transports collectifs et la mobilité active.

Le rapport met également en lumière certaines conditions de succès de la mise en œuvre de mesures écofiscales en matière d'acceptabilité, d'efficacité et d'équité, incluant des mécanismes de compensation pour les ménages à faible revenu et le financement simultané de services accrus de transport alternatifs à l'auto solo.

Les recommandations de l'étude s'appuient sur les principes identifiés dans la littérature. **L'Alliance TRANSIT fera connaître ses positions officielles en matière d'écofiscalité dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec.**

11 MTQ (2018). Politique de mobilité durable

[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf)

12 Vivre en Ville (2013). Deux poids deux mesures. [https://vivreenville.org/media/7137/vivre\\_en\\_ville\\_2poids2mesures\\_072013.pdf](https://vivreenville.org/media/7137/vivre_en_ville_2poids2mesures_072013.pdf)

13 Alliance TRANSIT (2018). Prochaine Station, l'écofiscalité [http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/09/Prochaine-station-le%CC%81cofiscalite%CC%81\\_E%CC%81tude-Alliance-TRANSIT.pdf](http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/09/Prochaine-station-le%CC%81cofiscalite%CC%81_E%CC%81tude-Alliance-TRANSIT.pdf)

**4. Financer la création d'écoquartiers et la consolidation urbaine partout au Québec en créant un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD)<sup>14</sup>**

Justification: Le mode de développement urbain des dernières décennies axé sur l'automobile s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. Prendre le virage nécessaire pour développer des collectivités viables est toutefois plus complexe que de poursuivre le cours normal des affaires.

Les divers acteurs s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. Malheureusement, elle peut parfois s'avérer plus coûteuse, à court terme, qu'un développement excentré en *greenfield*.

Un soutien financier s'avère nécessaire pour rassembler les forces vives locales derrière les projets de consolidation et entamer ce virage.

**5. Réussir l'électrification des transports en:**

- a. **Créant un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports (système de redevance-remise<sup>15</sup>) pour remplacer les modalités actuelles du programme Roulez vert**
- b. **Renforçant la loi zéro émission**

Justification: Il est impératif d'accélérer l'électrification des transports. Les réductions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont malheureusement jusqu'à présent presque entièrement annulée par la part croissante qu'occupent les camions légers (VUS) dans le parc automobile.<sup>16</sup>

De plus, il est clair qu'en tenant compte de l'augmentation annuelle des ventes de véhicules électriques, les modalités du programme Roulez vert, actuellement financé par le Fonds vert, devront être complètement revues, sans quoi il ne sera plus possible d'assumer la facture. Un fonds autofinancé par un système de redevance-remise - une forme de contribution à l'électrification des transports à l'achat d'une voiture à essence en fonction de l'efficacité énergétique du véhicule - apparaît être la solution gagnant-gagnant à adopter.

Il est également nécessaire d'améliorer l'accès aux véhicules électriques en renforçant la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

---

14 Vivre en Ville (2018). Un fonds en aménagement et urbanisme durables (2018). <https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2018/un-fonds-en-amenagement-et-urbanisme-durable-faud-de-100-millions-par-annee-pour-aider-nos-municipalites-a-prendre-le-virage.aspx>

15 Transition énergétique Québec (2018). Plan directeur [https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ\\_PlanDirecteur\\_web.pdf](https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ_PlanDirecteur_web.pdf)

16 HEC énergie (2018). État de l'énergie au Québec. [http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019\\_WEB.pdf](http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019_WEB.pdf)

Outre les cinq recommandations principales, plusieurs membres de l'Alliance TRANSIT avancent que plus de ressources devraient être consacrées afin de développer des stratégies favorisant l'acceptabilité sociale des mesures contribuant à la mobilité durable. Des fonds supplémentaires en sensibilisation sont souhaités.

## À propos de TRANSIT

La mission de TRANSIT 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. Depuis sa création en août 2011, TRANSIT publie des rapports d'analyse et fait état de plusieurs recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020. L'Alliance TRANSIT regroupe une [soixantaine d'organisations](#) de divers domaines.

### Source

Samuel Pagé-Plouffe

Cell : 514.714.6762

info@transitquebec.org