

Le transport  
des personnes  
au Québec:

POUR OFFRIR DE MEILLEURS CHOIX AUX CITOYENS

# LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF

**258**

**DB15**

Projet Train de l'Est : lien Mascouche-  
Terrebonne-Repentigny

6211-14-008

  
**BRILLER**  
PARMI LES MEILLEURS

Québec 

Page couverture  
Collaboration du Réseau de transport de la Capitale

© Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

ISBN-13 : 978-2-550-47424-1 (version imprimée)  
ISBN-10 : 2-550-47424-4 (version imprimée)  
ISBN-13 : 978-2-550-47425-8 (PDF)  
ISBN-10 : 2-550-47425-2 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006  
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2006

## MESSAGE DU

# PREMIER MINISTRE



Comme il s'y était engagé, notre gouvernement rend publique la politique québécoise du transport collectif *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*. Le Québec confirme ainsi son ambition d'être un leader du développement durable. La Loi sur le développement durable, la nouvelle stratégie énergétique et le Plan d'action sur les changements climatiques ont clairement marqué notre volonté à cet égard. La politique québécoise du transport collectif poursuit la démarche engagée avec cohérence par notre gouvernement.

Nous franchissons ainsi une étape supplémentaire vers le Québec que nous voulons, en améliorant la qualité de vie des citoyens d'aujourd'hui tout en préparant l'avenir des citoyens de demain.

### *Un bilan encourageant, mais nous pouvons faire mieux*

En matière de transport collectif, le Québec est un leader en Amérique du Nord. Nous pouvons à juste titre nous féliciter de l'accessibilité de nos réseaux de transport en commun et de l'utilisation que nous en faisons, comparativement aux autres modes de transport.

Nous pouvons cependant faire encore beaucoup mieux, en augmentant l'utilisation du transport collectif.

C'est là l'enjeu global de la politique québécoise du transport collectif. Le gouvernement est convaincu que nous sommes en mesure d'accroître significativement le recours au transport collectif, ce qui ne pourra avoir que des effets bénéfiques sur les plans économique, environnemental et social.

### *La mobilisation de tous*

Nous allons y parvenir en améliorant les services offerts aux citoyens, en investissant dans les infrastructures et les équipements, et en offrant d'autres alternatives à l'automobile.

Tout cela sera réalisé grâce à une répartition équitable des efforts de chacun : gouvernement, municipalités, autorités organisatrices de transport collectif, usagers, automobilistes et employeurs. Le gouvernement fédéral sera également interpellé en raison des ressources qu'il est en mesure de mobiliser.

La mise en œuvre de la politique québécoise du transport collectif s'appuiera ainsi sur la contribution de tous. Je suis assuré que cette contribution est acquise, car tous en bénéficieront.

Le premier ministre du Québec

A handwritten signature in blue ink, which reads "Jean Charest".

Jean Charest



## MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS



Le transport collectif des personnes constitue un enjeu crucial pour notre société.

Le développement des villes, leur prospérité et la qualité de vie de leurs habitants dépendent de son accessibilité et de son bon fonctionnement. Un transport collectif offrant de bons services aux citoyens représente une alternative véritable à l'automobile, contribuant ainsi directement au développement durable, à la réduction de notre dépendance au pétrole et à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Investir dans le transport collectif constitue par ailleurs un outil de développement économique, en raison de la place que détient l'industrie des transports dans notre structure de production.

### *Des objectifs clairs, un financement réaliste*

La nouvelle politique du transport collectif rendue publique par notre gouvernement engage les initiatives nécessaires pour relever cet enjeu de société.

Cette politique a été définie au terme d'une consultation approfondie. Notre gouvernement y formule des objectifs clairs, qui visent tous à accroître l'utilisation du transport collectif par rapport aux autres modes de transport des personnes, et ce, partout au Québec, autant en milieu urbain que rural. La mise en œuvre de cette politique pourra s'appuyer sur un financement réaliste, respectant une juste répartition des efforts de chacun.

Je suis très fier de proposer ainsi à l'ensemble des Québécois la première politique visant exclusivement le transport collectif, une politique qui permettra d'améliorer notre qualité de vie et qui vise avant tout à ***offrir de meilleurs choix aux citoyens.***

Le ministre des Transports

A handwritten signature in blue ink that reads "Michel Després".

Michel Després



# TABLE DES MATIÈRES

Message du premier ministre	III
Message du ministre des Transports	V
Note au lecteur	XII
SOMMAIRE	XIII
INTRODUCTION	1
<b>CHAPITRE 1 LE TRANSPORT COLLECTIF : UN ENJEU DE SOCIÉTÉ</b>	<b>3</b>
1.1 Une condition au développement des villes, à leur prospérité et à la qualité de vie de leurs habitants	4
1.2 Une contribution au développement durable	4
1.3 Un outil de développement économique	5
1.4 Un moyen d'économiser l'énergie et de réduire la consommation de produits pétroliers	5
1.5 Un moyen de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre	6
1.6 Un moyen d'améliorer la santé publique et la qualité de vie	7
<b>CHAPITRE 2 L'OBJECTIF FIXÉ ET LES MOYENS RETENUS POUR Y PARVENIR</b>	<b>9</b>
2.1 L'objectif de la nouvelle politique : accroître l'utilisation du transport collectif	10
2.1.1 Des atouts	11
2.1.1.1 Des services de transport en commun modernes et efficaces	11
2.1.1.2 Un achalandage déjà important à l'échelle du Canada	11
2.1.1.3 Une circulation en milieu urbain qui se compare avantageusement au reste de l'Amérique du Nord	13
2.1.1.4 Des indicateurs convergents	13
2.1.2 La situation demeure fragile	13
2.2 La cible retenue : accroître l'achalandage de 8 % d'ici 2012	15
2.3 Les moyens retenus	15

<b>CHAPITRE 3</b>	<b>UNE JUSTE RÉPARTITION DES EFFORTS DE CHACUN</b>	<b>18</b>
3.1	La situation actuelle : qui paie quoi en transport en commun ?	18
3.2	Les municipalités : les premières responsables	20
3.2.1	Les coûts d'exploitation : une responsabilité municipale	21
3.2.2	Les immobilisations : assurer un financement complémentaire au financement provenant du gouvernement	21
3.2.3	La gestion des réseaux routiers municipaux et les règlements d'urbanisme	22
3.3	Les autorités organisatrices de transport en commun : livrer des services de qualité de manière performante	22
3.4	Le gouvernement : un rôle de coordonnateur et d'accompagnateur	22
3.5	Les usagers : premiers bénéficiaires qui doivent assumer une juste part des coûts	23
3.6	Les automobilistes : des bénéficiaires qui doivent également assumer leur part	23
3.7	Les employeurs : des bénéficiaires facilitateurs	24
3.8	Le gouvernement fédéral : un nouveau partenaire	24
3.9	La région de Montréal : une équité régionale à améliorer	24
3.10	La gouvernance des autorités organisatrices de transport au Québec	27
<b>CHAPITRE 4</b>	<b>L'AMÉLIORATION DES SERVICES</b>	<b>29</b>
4.1	Une aide financière directe à l'amélioration des services : une enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert	30
4.2	Les mesures fiscales favorables au transport collectif	31
4.2.1	Les laissez-passer de transport en commun	31
4.2.2	Le remboursement de la taxe sur le carburant diesel	31
4.3	La sécurité et la sûreté du transport en commun	31
<b>CHAPITRE 5</b>	<b>LA MODERNISATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS</b>	<b>33</b>
5.1	La nécessité de renouveler des infrastructures et des équipements vieillissants	34
5.2	Des investissements majeurs déjà annoncés	34
5.3	Le renforcement de l'aide gouvernementale aux immobilisations	35
5.3.1	Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales	35
5.3.2	Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes	36



5.4	La bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes	37
5.4.1	Un volet « innovation »	37
5.4.2	De nouvelles dépenses admissibles	37
5.4.3	Un cadre financier triennal	37
5.4.4	Les municipalités de moins de 20 000 habitants	37
5.4.5	L'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite	37
<b>CHAPITRE 6</b>	<b>D'AUTRES ALTERNATIVES À L'AUTOMOBILE</b>	<b>39</b>
6.1	Les municipalités peu peuplées	40
6.2	Le transport intrarégional par autocar et l'accessibilité des autocars et des taxis	41
6.3	Les initiatives provenant des institutions publiques, des entreprises et des parcs industriels	42
6.4	La marche et le vélo	42
6.5	L'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes	44
<b>CHAPITRE 7</b>	<b>LES RÉSULTATS ANTICIPÉS</b>	<b>45</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>UNE POLITIQUE POUR TOUS LES QUÉBÉCOIS</b>	<b>49</b>
<b>ANNEXES</b>		<b>51</b>
ANNEXE I	LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN	53
ANNEXE II	LE RÔLE DES DIFFÉRENTS INTERVENANTS	55
ANNEXE III	L'ENCADREMENT FINANCIER ACTUEL	57



## LISTE DES GRAPHIQUES ET TABLEAUX

Graphique 1	Évolution de la part modale du transport en commun au Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)	10
Graphique 2	Évolution du nombre de déplacements en transport en commun par habitant desservi au Québec et dans le reste du Canada, 1991-2004	12
Graphique 3	Évolution de la part modale du transport en commun dans certaines agglomérations du Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)	14
Graphique 4	Contribution financière des partenaires au transport en commun au Québec, 2004	18
Graphique 5	Contribution des partenaires au financement du transport en commun au Québec et dans le reste du Canada, 2004	20
Graphique 6	Investissements réalisés et prévus en transport en commun au Québec, 1995-2015	23
Graphique 7	Évolution de la proportion de déplacements à pied et à vélo au Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)	43
Graphique 8	Évolution de la part modale du transport en commun au Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)	46
Tableau 1	Utilisation du transport en commun au Québec et ailleurs au Canada, 2004	12
Tableau 2	Part modale du transport en commun dans certaines agglomérations canadiennes, 2001	15
Tableau 3	Tarification des réseaux de transport en commun dans certaines agglomérations canadiennes, 2006	19
Tableau 4	Répartition des sommes provenant de la SOFIL et des contributions exigées des municipalités pour le financement du transport en commun, 2006-2010	36
Tableau 5	Programme d'aide au transport collectif des personnes Taux de subvention par catégorie	58

## SIGLES

# UTILISÉS

ACIT	Association des Conseils intermunicipaux de transport
ACTU	Association canadienne du transport urbain
AEE	Agence de l'efficacité énergétique
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
ATCQ	Association Transports collectifs Québec
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
CMTC	Conseil métropolitain de transport en commun
COTREM	Conseil des transports de la région de Montréal
CRE	Conférence régionale des élus
CRT	Conseil régional de transport
FQM	Fédération québécoise des municipalités
GES	Gaz à effet de serre
IPC	Indice des prix à la consommation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
RFU	Richesse foncière uniformisée
SLR	Système léger sur rail
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STC	Société de transport en commun
UMQ	Union des municipalités du Québec



## NOTE AU LECTEUR

La présente politique québécoise porte essentiellement sur les modes de transport terrestre collectif des personnes, y compris les personnes à mobilité réduite. À ce titre, elle s'applique aux modes suivants : le transport collectif en milieu urbain et rural, le transport interurbain intrarégional par autocar. La politique aborde également les modes alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle, tels la marche et le vélo.

## SOMMAIRE

Le gouvernement rend publique la nouvelle politique québécoise du transport collectif, *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*. Cette politique s'inscrit directement dans la mise en œuvre du développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité.

### L'OBJECTIF FIXÉ

Avec la nouvelle politique, le gouvernement vise un objectif global, soit **l'accroissement de l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant dans les milieux urbains que ruraux**.

- Le gouvernement fixe comme cible une **augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8%** d'ici 2012.
- Cette augmentation permettra au transport en commun **d'accroître sa part**, par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes.

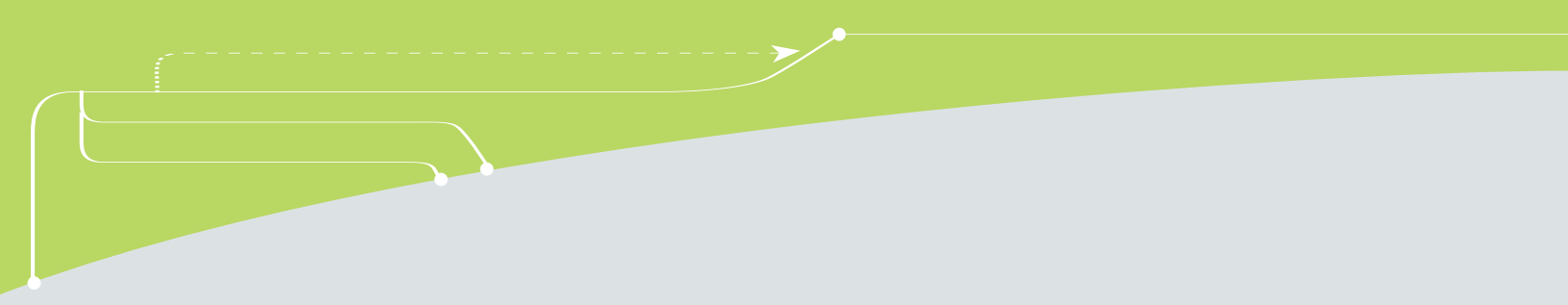
Pour atteindre cette cible, le gouvernement peut s'appuyer sur des services de transport en commun modernes et efficaces, sur un taux d'utilisation des transports collectifs au Québec plus important qu'ailleurs au Canada et sur une circulation en milieu urbain qui se compare avantageusement à ce qui est observé dans le reste de l'Amérique du Nord.

Malgré un bilan encourageant, la situation demeure cependant fragile, et le gouvernement doit prendre, avec ses partenaires, un certain nombre d'initiatives afin d'accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec.

### LES MOYENS RETENUS

Le gouvernement met en œuvre à cette fin quatre séries de moyens :

- Le gouvernement entend **répartir de façon équitable les efforts de chacun**. Les municipalités resteront les premières responsables du transport en commun. Le gouvernement confirme son rôle de coordonnateur et d'accompagnateur, en assumant notamment la majeure partie des coûts associés au développement et à l'entretien des infrastructures et des équipements, des coûts qui pourraient atteindre 8 milliards de dollars au cours des dix prochaines années, selon les estimations présentées par les autorités organisatrices de transport en commun.



Dans la nouvelle politique, le gouvernement précise les responsabilités de chacun des partenaires, ainsi que les attentes qu'il formule vis-à-vis du gouvernement fédéral. La nouvelle politique comprend des initiatives visant à améliorer l'équité dans la région de Montréal.

- L'utilisation du transport collectif passe par une **amélioration des services offerts à la population**. Pour y parvenir, les autorités organisatrices de transport collectif seront directement encouragées à améliorer l'offre et la qualité des services aux usagers et à inciter la population à utiliser davantage les transports collectifs grâce à une aide directe à l'amélioration des services. Le gouvernement mobilisera annuellement 130 millions de dollars à cette fin, à partir du volet du Fonds vert mis en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques. Des mesures fiscales inciteront les employeurs comme les travailleurs à utiliser davantage le transport collectif. Le gouvernement apportera une attention particulière à la sécurité et à la sûreté du transport en commun.
- Des initiatives sont prises afin de **moderniser et développer les infrastructures et les équipements**. L'effort en vue de renouveler les infrastructures et les équipements est déjà engagé, avec la réalisation de plus de 2 milliards de dollars d'investissements au cours des dix dernières années alors que, pour les dix prochaines années, les investissements nécessaires ont été évalués minimalement à 4,6 milliards de dollars. Il faut aller plus loin, et, pour cette raison, les autorités organisatrices de transport en commun bénéficieront de deux programmes d'aide financière au transport en commun : la mise en place du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales et la bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Ce dernier programme sera bonifié.
- Avec la politique québécoise du transport collectif, le gouvernement ne se limite pas à apporter un soutien au transport collectif. Le gouvernement appuie également **les autres alternatives à l'automobile**. Ce volet de la nouvelle politique vise spécifiquement les municipalités peu peuplées, les municipalités régionales de comté, les conférences régionales des élus, où les alternatives à l'automobile sont peu disponibles, le transport intrarégional par autocar, l'accessibilité des autocars et des taxis pour les personnes à mobilité réduite, les institutions publiques, entreprises et parcs industriels où des initiatives prometteuses doivent être encouragées, ainsi que les déplacements à pied ou à vélo. Aussi, le gouvernement met l'accent sur l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

Les mesures engagées dans le cadre de ces quatre séries de moyens sont résumées dans le tableau ci-après.

## LES RÉSULTATS ANTICIPÉS

La politique québécoise du transport collectif présente également les principaux résultats anticipés par le gouvernement sur les plans de l'achalandage, de l'offre de service, de la consommation d'énergie, des émissions de produits polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que de la congestion routière.

# La politique québécoise du transport collectif

## L'objectif

Accroître l'utilisation du transport collectif des personnes partout au Québec

### La cible fixée

Augmenter l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012 (accroître de 40 millions le nombre de déplacements annuels en transport en commun) Permettre ainsi au transport en commun d'accroître sa part par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes

### Les moyens retenus

**1 Répartir de façon équitable les efforts de chacun**

**Les municipalités :** les premières responsables

- responsabilité financière des municipalités pour ce qui est des coûts d'exploitation
- pour ce qui est des immobilisations, financement complémentaire au financement provenant du gouvernement

**Les autorités organisatrices de transport collectif :** livrer des services de qualité de manière performante

**Le gouvernement :** un rôle de coordonnateur et d'accompagnateur

**Les usagers :** les premiers bénéficiaires, qui doivent assumer une juste part des coûts

**Les automobilistes :** des bénéficiaires qui doivent également assumer leur part

**Les employeurs :** des bénéficiaires facilitateurs

**Le gouvernement fédéral :** un nouveau partenaire

**La région de Montréal :** une équité à améliorer

Nomination d'un mandataire et proposition financière attendue de la CMM d'ici le 30 septembre 2006

**La gouvernance des autorités organisatrices de transport**

- Ouverture du gouvernement
- Il importe d'éviter tout mur à mur

**2 Améliorer les services offerts à la population**

**Une aide financière directe à l'amélioration des services**

- 130 millions de dollars annuellement pour améliorer les services offerts à la population
- Enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert mis en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques
- Versement par les municipalités d'une contrepartie financière équivalente
- Conclusion d'ententes de performance entre le gouvernement et les municipalités et les autorités organisatrices de transport concernées

**Des mesures fiscales visant les employeurs et les utilisateurs**

- Les laissez-passer de transport en commun
- Le remboursement de la taxe sur le carburant diesel

**De nouvelles initiatives pour renforcer la sécurité et la sûreté du transport en commun**

**3 Moderniser et développer les infrastructures et les équipements**

**Le renforcement de l'aide gouvernementale aux immobilisations**

- Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec
  - Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
- La bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes**

- Un volet « innovation »
- De nouvelles dépenses admissibles
- Un cadre financier triennal
- L'admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants
- L'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

**4 Appuyer les autres alternatives à l'automobile**

**Les municipalités peu peuplées**

- La bonification du Programme d'aide au transport collectif en milieu rural
- Incitation à faire de la conférence régionale des élus l'instance régionale responsable de la coordination du transport collectif en milieu rural

**Le transport intrarégional par autocar et l'accessibilité des autocars et des taxis**

- Un soutien financier pour les liaisons régionales
- Des appuis spécifiques pour le transport des personnes à mobilité réduite

**Les initiatives provenant des institutions publiques, des entreprises et des parcs industriels**

**L'encouragement aux déplacements à pied et à vélo**

**L'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes**





# INTRODUCTION

Le gouvernement rend publique la politique québécoise du transport collectif  
*Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens.*

- Le développement et l'utilisation optimale du transport collectif constituent plus que jamais un **enjeu de société** : le **chapitre 1** permet de rappeler cette réalité, en soulignant les liens étroits existant entre transport collectif des personnes, prospérité des villes, croissance économique et développement durable.
- Le **chapitre 2** énonce l'objectif de la nouvelle politique et les **quatre moyens** retenus pour y parvenir. Le gouvernement vise avant tout à accroître l'utilisation du transport collectif et il va s'appuyer à cette fin sur d'importants atouts qu'il lui revient de mettre à profit.
- Les **chapitres 3, 4, 5 et 6** reprennent chacun de ces quatre moyens mis en œuvre, afin de présenter les initiatives engagées à cette fin.

La politique québécoise du transport collectif aborde ainsi successivement :

- les **rôles respectifs des différents intervenants en matière de transport collectif**, soit les municipalités – qui sont les premières responsables en la matière –, le gouvernement, les autorités organisatrices de transport collectif, les usagers, les automobilistes, les employeurs et le gouvernement fédéral;
- les mesures mises en œuvre pour **améliorer les services**;
- les efforts engagés pour **moderniser et développer les infrastructures et les équipements**;
- les initiatives retenues pour **offrir d'autres alternatives à l'automobile**.
- Le **chapitre 7** présente les principaux résultats anticipés de la politique ainsi mise en place.
- En **conclusion**, le gouvernement revient sur la conviction centrale qui l'anime, avec la politique québécoise du transport collectif : même si son bilan est très encourageant à cet égard, il est possible de faire une plus large place au transport collectif des personnes et de proposer ainsi aux citoyens des choix qui bénéficieront à l'ensemble de la collectivité.



# LE TRANSPORT COLLECTIF : UN ENJEU DE SOCIÉTÉ



# LE TRANSPORT COLLECTIF: UN ENJEU DE SOCIÉTÉ

Le développement du transport collectif des personnes, sa bonne santé et son utilisation accrue constituent indéniablement un enjeu de société, en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à son existence et à son accessibilité.

## 1.1 UNE CONDITION AU DÉVELOPPEMENT DES VILLES, À LEUR PROSPÉRITÉ ET À LA QUALITÉ DE VIE DE LEURS HABITANTS

En milieu urbain, le transport en commun est nécessaire au bon fonctionnement des agglomérations. Il est un moyen à privilégier pour lutter contre la congestion routière et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il faut ainsi rappeler qu'en 2003 le transport était responsable à lui seul de près de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Les infrastructures du transport en commun sont essentielles, au même titre que le réseau routier et les systèmes d'aqueduc et d'égout. Peut-on imaginer aujourd'hui Montréal sans métro ni autres services de transport en commun, ou les grandes agglomérations du Québec sans réseaux d'autobus ?

Dans les localités peu peuplées, le transport collectif a aussi une fonction sociale. Tout comme en milieu urbain, il constitue pour bien des gens qui y vivent le seul moyen de transport permettant de se rendre au travail, de se déplacer vers des établissements de santé et d'enseignement ou de participer à des activités de loisir.

L'accessibilité des modes de transport pour les personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant représente un enjeu économique et social au Québec.

## 1.2 UNE CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Chaque transfert modal d'un déplacement de l'automobile vers le transport collectif contribue à :

- désengorger les voies de circulation;
- réduire les émissions polluantes et les émissions de gaz à effet de serre;
- répondre aux besoins de transport des travailleurs, des personnes âgées, des étudiants, des personnes à mobilité réduite et des usagers à revenu modeste;
- réduire les accidents de circulation, les coûts de santé, les coûts d'assurance pour les usagers et l'ensemble de la population;
- favoriser la marche et réduire la sédentarité associée à l'usage exclusif de l'automobile;
- faciliter le séjour des visiteurs par la disponibilité de moyens de transport.

Le gouvernement du Québec a adopté, le 13 avril 2006, la *Loi sur le développement durable*. Celle-ci « instaure de nouvelles règles de gouvernance dans l'ensemble de l'Administration publique en assurant la concertation, la cohérence et l'harmonisation nécessaires de ses interventions afin que l'environnement, la société et l'économie fassent l'objet de prise en compte dans toute décision. Grâce à cette loi, le gouvernement pourra assurer un leadership, donner l'exemple, jouer avec plus d'efficacité et de qualité son rôle de fiduciaire des ressources et garantir la réussite du Plan de développement durable du Québec ».

La volonté gouvernementale d'appuyer et de soutenir le développement du transport collectif est une des voies privilégiées de développement durable au Québec. La priorité accordée au transport collectif vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elle correspond à l'engagement de prendre en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de transport.

### 1.3 UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le transport collectif constitue un outil de développement économique. L'économie moderne est tributaire d'une main-d'œuvre de qualité et de stratégies de production dites « juste à temps ». Dans le contexte de la mondialisation et de l'intégration du marché nord-américain, la croissance économique ainsi que le maintien de la compétitivité des entreprises québécoises et des pôles économiques régionaux nécessitent des réseaux et des systèmes de transport efficaces, concurrentiels et sécuritaires. Par conséquent, il est important d'avoir une vision intégrée qui tienne compte du transport collectif et de son impact positif sur les conditions de circulation.

Pour les employeurs, l'accessibilité au transport collectif est bien souvent un facteur de localisation de leur entreprise. Des réseaux performants de transport en commun permettent d'améliorer la qualité de vie de leurs employés et d'élargir le bassin de la main-d'œuvre que l'entreprise peut attirer.

De plus, les investissements en transport en commun entraînent d'importantes retombées économiques pour le Québec. On dénombre plus de 11 600 personnes à l'emploi des sociétés de transport et des entreprises privées qui exploitent des services de transport en commun. À ce nombre, il faut ajouter plus de 3 500 emplois indirects chez les fournisseurs.

Pour la seule région de Montréal, les achats de biens et services réalisés pour les autorités organisatrices de transport en commun atteignaient 284 millions de dollars en 2003<sup>(1)</sup>. Au Québec, la fabrication du matériel de transport en commun est très bien implantée. Des entreprises comme Bombardier, Prévost, Novabus, Alstom sont des entreprises de pointe produisant du matériel de haute qualité. Aux emplois directs s'ajoutent plus de 5 000 emplois chez leurs fournisseurs, pour la plupart établis également au Québec.

### 1.4 UN MOYEN D'ÉCONOMISER L'ÉNERGIE ET DE RÉDUIRE LA CONSOMMATION DE PRODUITS PÉTROLIERS

L'augmentation de l'utilisation du transport collectif est un moyen efficace de réduire la consommation de produits pétroliers par un transfert modal de l'auto vers les modes collectifs. Le Québec dépend à 100 % du pétrole importé pour son approvisionnement. Les prix de l'essence et du diesel ont augmenté de 44 % entre 2002 et 2005<sup>(2)</sup>. Aux plans environnemental, social et économique, le Québec a donc tout intérêt à rationaliser sa consommation de produits pétroliers, à réduire ses coûts de transport et à favoriser l'amélioration de l'offre de transport collectif.

Le 4 mai 2006, le gouvernement du Québec a rendu publique sa Stratégie énergétique 2006-2015 – *L'énergie pour construire le Québec de demain*. Cette stratégie vise à « mettre en valeur notre potentiel d'énergies renouvelables, en investissant dans l'efficacité énergétique, en accélérant le développement et la diffusion des nouvelles technologies énergétiques ». L'objectif gouvernemental est de réduire la dépendance aux produits pétroliers dans le transport et le chauffage des bâtiments. La cible retenue en matière d'économies d'énergie est une diminution de 10 % de notre consommation actuelle d'ici 2015.

Pour y parvenir, le gouvernement mettra de l'avant un plan d'efficacité énergétique touchant tous les marchés et toutes les formes d'énergie. L'Agence de l'efficacité énergétique est mandatée pour identifier les économies d'énergie rentables à réaliser.

La nouvelle politique québécoise du transport collectif contribuera directement à la réalisation de ces moyens.

1. CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN. *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique*. Montréal : La Chambre, décembre 2004. 35 f.  
[http://www.ccm.ca/documents/memoires/2004\\_2005/CCMM\\_TransportCommun\\_etude.pdf](http://www.ccm.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf)
2. *Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers au Québec*. Montréal : Régie de l'énergie, 1997.  
[http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole\\_tarifs.html](http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs.html).

## 1.5 UN MOYEN DE LUTTER CONTRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le transport collectif est également un bon moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre et donc de lutter contre les changements climatiques.

Les changements climatiques représentent une menace importante pour les écosystèmes et l'ensemble de la planète. Au Québec, ils affectent déjà la santé et la sécurité des personnes, ainsi que l'intégrité des infrastructures et des constructions diverses, non seulement en milieu nordique et côtier, mais un peu partout sur le territoire. À titre d'exemple, les changements climatiques se manifestent par une fréquence et une intensité plus grandes des événements climatiques extrêmes comme les épisodes de verglas, de pluies abondantes, de canicules et de tempêtes côtières, avec toutes les conséquences qui en résultent. Ces changements modifient également l'abondance et la qualité des ressources naturelles et fragilisent l'environnement. En milieu urbain, ils favorisent l'augmentation des épisodes de smog et de chaleur intense en été.

Les changements climatiques forcent les États à rendre leurs économies plus sobres en carbone, tout en affrontant une compétition mondiale croissante. Le Québec est plus que jamais déterminé à relever le défi du réchauffement planétaire en développant son économie de manière durable et en préparant l'adaptation aux impacts appréhendés.

Certes, le Québec présentait en 2003 le meilleur bilan par habitant au Canada en matière de gaz à effet de serre. Les statistiques révèlent en effet que ses émissions représentaient alors une moyenne de 12,1 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par habitant, comparativement à 16,8 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en Ontario et 71 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en Alberta. La moyenne canadienne était de 23,4 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par habitant. Cette bonne performance est principalement attribuable aux investissements passés des Québécois dans une source d'énergie propre et renouvelable, l'hydroélectricité. Près de 97 % de l'électricité produite au Québec provient de cette source d'énergie.



Source : Ministère des Transports du Québec

Le Québec se distingue également pour ce qui est des transports. Le parc automobile québécois est l'un des plus performants au Canada en termes d'efficacité énergétique, et Montréal se distingue comme une des villes en Amérique du Nord où l'on utilise le plus le transport en commun. Toutefois, cette bonne performance ne doit pas évacuer la nécessité de poursuivre les efforts de réduction de gaz à effet de serre, notamment dans le secteur des transports.

Malgré ce bon bilan, l'évolution récente soulève des inquiétudes. Ainsi, entre 1990 et 2003<sup>(3)</sup>, les émissions québécoises de gaz à effet de serre ont augmenté de 6,6%. Cette hausse est principalement attribuable au secteur des transports (augmentation des gaz à effet de serre de 19,9%), aux secteurs résidentiel, commercial et institutionnel (augmentation de 19%), alors que les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie diminuaient de 6,8% pour la même période. En 2003, le transport routier représentait à lui seul 32,1% des émissions québécoises de gaz à effet de serre, avec une augmentation de 21,6%.

Selon les scénarios de croissance à notre disposition, cette tendance a toutes les chances de se poursuivre si rien n'est fait. Le plan d'action québécois 2006-2011 sur les changements climatiques que vient de rendre public le gouvernement vise justement à infléchir cette tendance et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, afin d'honorer ses engagements pour contribuer à l'atteinte des objectifs canadiens à l'égard du Protocole de Kyoto.

3. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Inventaire québécois des gaz à effet de serre en 2003 et évolution depuis 1990*. Québec : le Ministère, 2006.  
<http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm>.

## 1.6 UN MOYEN D'AMÉLIORER LA SANTÉ PUBLIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE

Le transport collectif ainsi que la marche et le vélo ont une incidence directe sur la qualité de vie des citoyens et la santé publique.

- En réduisant l'utilisation de l'automobile, le transport collectif permet de diminuer les émissions polluantes liées à la combustion des carburants. Il existe un lien direct entre le taux d'utilisation des automobiles et les épisodes de smog dans les grandes agglomérations urbaines. La réduction de smog permise par l'utilisation du transport collectif permet ainsi de limiter les impacts de la pollution atmosphérique sur la santé publique.
- Le remplacement de l'automobile par le transport collectif a également un impact positif sur la fréquence des accidents de la circulation.
- La marche et le vélo contribuent par ailleurs directement à la santé des personnes. Comme on le sait, ces modes de déplacement font partie des solutions permettant d'améliorer la condition physique des Québécois et de lutter contre l'obésité.

Que l'on prenne en compte les dimensions économique, sociale ou environnementale, le développement du transport collectif constitue donc bien un enjeu de société.

Toutes les analyses convergent pour souligner le caractère prioritaire des appuis à apporter au transport collectif et pour insister sur les impacts bénéfiques de tels appuis au profit de l'ensemble de la collectivité.





ET LES MOYENS RETENUS POUR Y PARVENIR



# L'OBJECTIF FIXÉ

## ET LES MOYENS RETENUS POUR Y PARVENIR

### 2.1 L'OBJECTIF DE LA NOUVELLE POLITIQUE : ACCROÎTRE L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

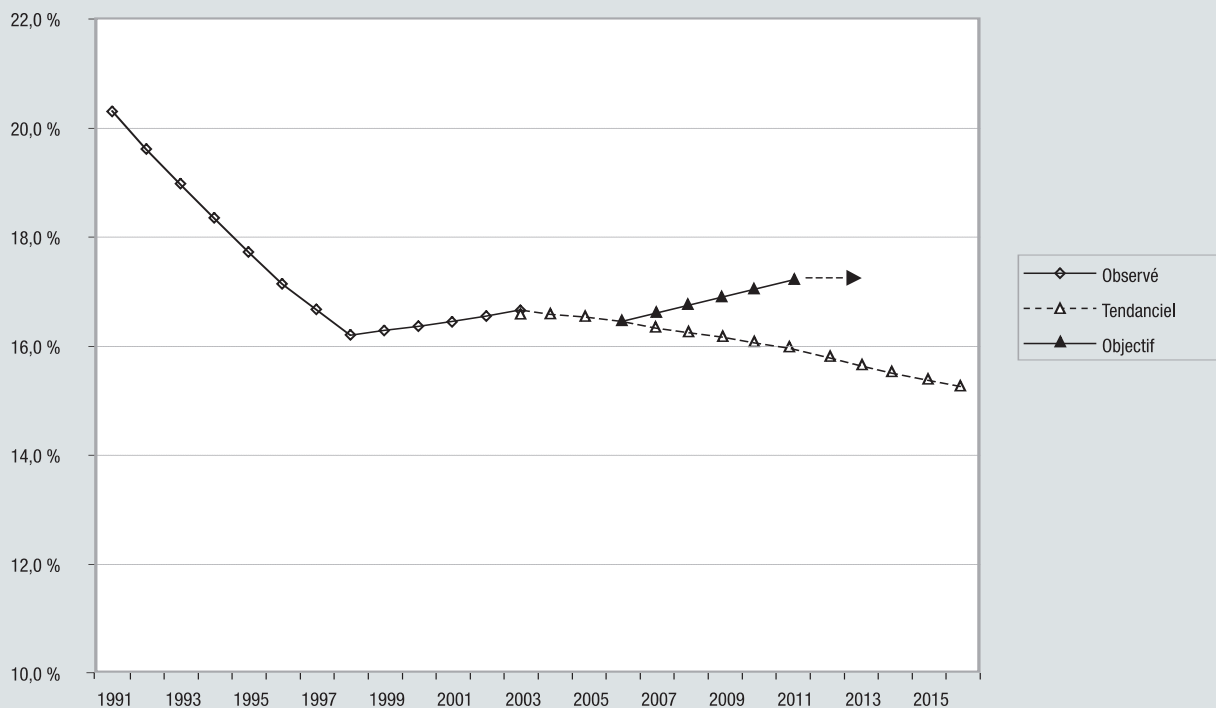
Avec la politique québécoise du transport collectif, le gouvernement vise un objectif global : **accroître l'utilisation de ce mode de transport des personnes partout au Québec.** Entre 2003 et 2004, l'achalandage du transport en commun a diminué de 1 % au Québec, alors qu'il augmentait dans les autres provinces canadiennes.

Cette tendance doit être infléchie.

- Le gouvernement fixe comme cible une **augmentation de l'achalandage de 8 %** d'ici 2012.
- Cette augmentation permettra au transport en commun **d'accroître sa part** par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes, dans les principales agglomérations du Québec

Cette cible signifie 40 millions de déplacements additionnels, portant le total des déplacements effectués en transport en commun au Québec à environ 550 millions. À titre illustratif, cette hausse correspond au volume de déplacements annuels assumés actuellement par le Réseau de transport de la Capitale.

Graphique 1 - Évolution de la part modale du transport en commun au Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)



Source : Enquête origine-destination régions de Montréal, Québec, Outaouais et Sherbrooke

### 2.1.1 Des atouts

Pour atteindre cette cible, le gouvernement peut s'appuyer sur un certain nombre d'atouts.

#### 2.1.1.1 Des services de transport en commun modernes et efficaces

En premier lieu, le Québec dispose de services de transport en commun modernes, efficaces et de qualité, dont bénéficie déjà plus de 70 % de la population. La valeur de remplacement à neuf des infrastructures et équipements de transport en commun est de plus de 16,6 milliards de dollars, à savoir 12,8 milliards seulement pour le métro de Montréal, 1,3 milliard pour le réseau de trains de banlieue et 2,5 milliards pour le réseau d'autobus (garage, autobus, etc.).

On dénombre<sup>(4)</sup> neuf sociétés de transport en commun qui exploitent des réseaux dans les six principales agglomérations urbaines du Québec. Dans la région de Montréal, les banlieues sont desservies par neuf conseils intermunicipaux de transport, trois organismes municipaux et intermunicipaux de transport et un conseil régional de transport. L'Agence métropolitaine de transport, dans la région de Montréal, coordonne et appuie le financement des services de transport qui ont une portée régionale. Ailleurs au Québec, neuf municipalités de plus de 20 000 habitants bénéficient du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'annexe II décrit le rôle des différents acteurs en matière de transport public au Québec.

La mise en commun des services de transport collectif progresse rapidement en milieu rural. On fait ici référence au transport scolaire, au transport adapté, au transport médical, au taxi et au covoiturage. Il s'agit de l'instauration d'un guichet unique d'offre de service à l'échelle des municipalités régionales de comté. Cette approche vise une meilleure utilisation des ressources disponibles sur le territoire et fait appel à des modes de transport largement subventionnés par le gouvernement du Québec.

Cette volonté de mise en commun a été consolidée par la mise en place, en 2003, du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural. À ce jour, 61 municipalités régionales de comté sur une possibilité de 81 ont bénéficié de l'aide gouvernementale, totalisant un montant de près de 2,5 millions de dollars, selon un arrangement financier où les municipalités sont partenaires du gouvernement.

De plus, dans le cadre des travaux entourant la modernisation de l'État et du projet gouvernemental d'autonomie régionale et municipale, le gouvernement encourage la conclusion d'ententes avec les conférences régionales des élus pour expérimenter, à l'échelle régionale, des projets d'optimisation et d'intégration des services de transport collectif.



Source : Ministère des Transports du Québec

#### 2.1.1.2 Un achalandage déjà important à l'échelle du Canada

Deuxième atout, le Québec fait déjà largement appel au transport collectif des personnes.

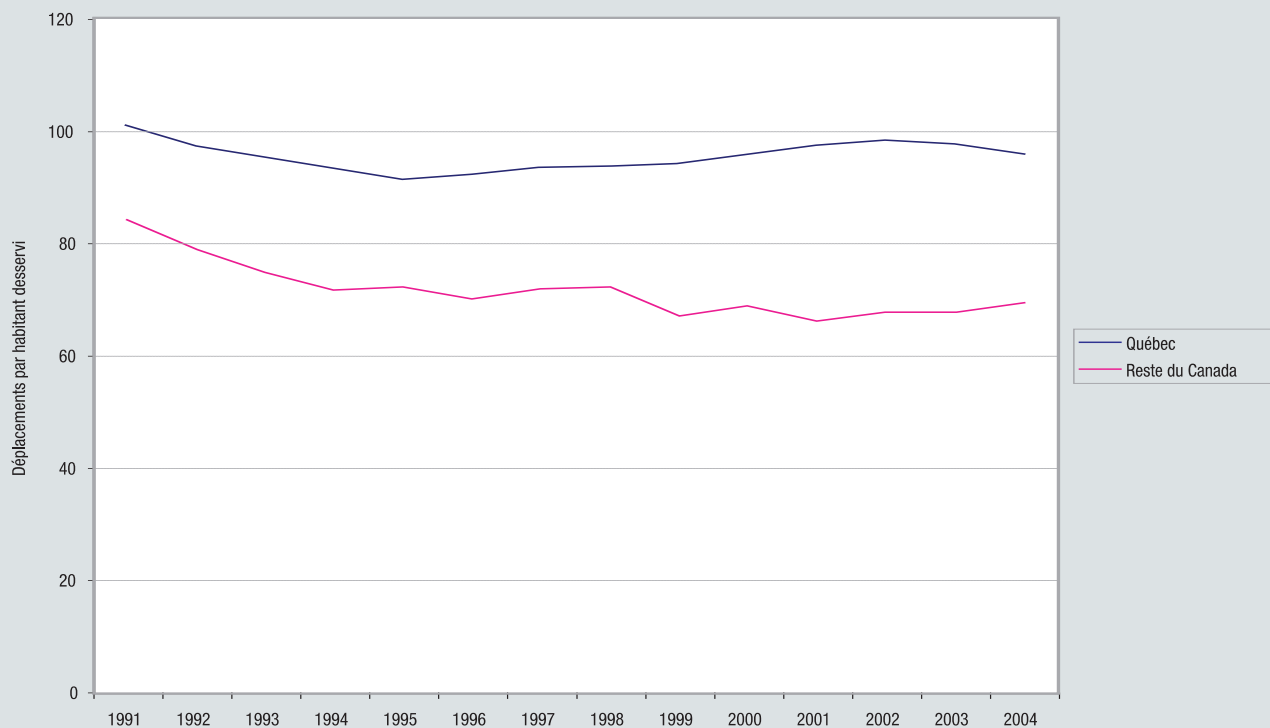
En 2004, 510 millions de déplacements étaient effectués en transport en commun au Québec, ce qui représentait près du tiers du total canadien. Le Québec se démarque aussi par un taux d'utilisation des services de transport en commun nettement plus élevé que celui observé dans le reste du Canada.

Comme l'indique le graphique 2, à la page suivante, on constate cependant un effritement de cet avantage au cours des dernières années.

Le tableau 1 compare le nombre de déplacements par habitant desservi en transport en commun au Québec à celui observé ailleurs au Canada. Le Québec se distingue par le plus fort taux d'utilisation du transport en commun (95 déplacements par habitant, comparativement à 80 en Ontario et à 59 en Colombie-Britannique).

4. Voir annexe I.

**Graphique 2 - Évolution du nombre de déplacements en transport en commun par habitant desservi au Québec et dans le reste du Canada, 1991-2004**



Source : Données internes du ministère des Transports du Québec et données de l'Association canadienne du transport urbain pour le reste du Canada, Répertoire statistique du transport en commun au Canada de 1991 à 2004.

**Tableau 1 - Utilisation du transport en commun au Québec et ailleurs au Canada, 2004**

Province	Population desservie	Achalandage annuel	Déplacements par habitant
Québec	5 385 790	509 246 486	94,6
Ontario	8 769 106	700 159 258	79,8
Alberta	2 065 225	137 872 534	66,8
Manitoba	639 396	39 424 636	61,7
Colombie-Britannique	3 290 872	192 578 502	58,5
Nouvelle-Écosse	404 000	17 188 976	42,5
Saskatchewan	445 175	15 820 392	35,5
Terre-Neuve – Labrador	145 000	3 147 332	21,7
Nouveau-Brunswick	240 599	5 056 620	21,0
Territoires du Nord-Ouest	41 205	449 417	10,9

Source : Données internes du ministère des Transports du Québec et données de l'Association canadienne du transport urbain pour le reste du Canada, Répertoire statistique du transport en commun au Canada de 1991 à 2004.

### 2.1.1.3 Une circulation en milieu urbain qui se compare avantageusement au reste de l'Amérique du Nord

Sur le plan de la circulation, la ville de Montréal se classe bien parmi les grandes agglomérations nord-américaines pour ce qui est du temps de déplacement. Le niveau de congestion à Montréal est inférieur à ce qu'on observe dans des agglomérations américaines de taille similaire, notamment en raison de la forte densité de la population et de l'utilisation plus répandue du transport en commun.

La congestion reste cependant un phénomène préoccupant. Elle touche essentiellement les grands centres, particulièrement Montréal, mais également Québec et Gatineau. Pour l'agglomération de Montréal, les coûts annuels associés à la congestion récurrente ont été estimés à 779 millions de dollars<sup>(5)</sup> en 1998, dont l'essentiel (73 %) provient du temps excédentaire des automobilistes qui font la navette domicile-travail.

Le coût de la congestion supporté par les entreprises atteint 97 millions de dollars, soit 70 millions pour le camionnage et 27 millions pour les automobilistes en situation de travail.

### 2.1.1.4 Des indicateurs convergents

Ces différents constats peuvent se résumer en une observation globale : le Québec s'est doté, au fil des ans, de services de transport en commun efficaces, sécuritaires et de qualité. Lorsque l'on compare la situation actuelle dans certaines villes du Québec avec ce qu'on observe dans des villes de taille similaire au Canada ou aux États-Unis, plusieurs indicateurs démontrent que le Québec est en bonne position.

- Sur le plan de la tarification, le coût moyen des laissez-passer ordinaires et de ceux à tarif réduit est moins élevé au Québec que dans les autres villes canadiennes.
- La performance des autorités organisatrices de transport en commun du Québec se compare bien avec celle des organismes de même type qui existent au Canada.
- En périphérie des grands centres, les conseils intermunicipaux de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport qui recourent depuis vingt ans à l'entreprise privée constituent un modèle qui a fait ses preuves par une forte hausse de l'offre de

service. Avec la venue de l'Agence métropolitaine de transport, l'ajout de plusieurs lignes de trains de banlieue a augmenté de façon significative l'offre de service dans la région de Montréal.

- Enfin, en milieu moins urbanisé, plus de la moitié des municipalités régionales de comté ont organisé un guichet de transport collectif, et de plus en plus de conférences régionales des élus souhaitent proposer diverses formules d'intégration à l'échelle de leur territoire.

### 2.1.2 La situation demeure fragile

Malgré ce bilan encourageant, la situation demeure fragile et les évolutions récentes soulèvent des inquiétudes.

En effet, l'utilisation du transport en commun a augmenté moins rapidement que celle de l'automobile, et le transport en commun continue aujourd'hui de perdre du terrain sur le marché des déplacements urbains, tel que l'illustre le graphique 3 de la page suivante.

- Dans la région de Montréal, par exemple, la part du transport en commun pour l'ensemble des déplacements motorisés est passée de 22,5 % des déplacements en 1991 à 19,5 % en 2003, selon les enquêtes Origine-Destination.
- Globalement, pour les principaux centres urbains du Québec, la part du transport en commun pour l'ensemble des déplacements motorisés est passée de 20,3 % en 1991 à 16,5 % en 2003.
- La plupart des agglomérations d'Amérique du Nord et d'ailleurs dans le monde connaissent une situation semblable.

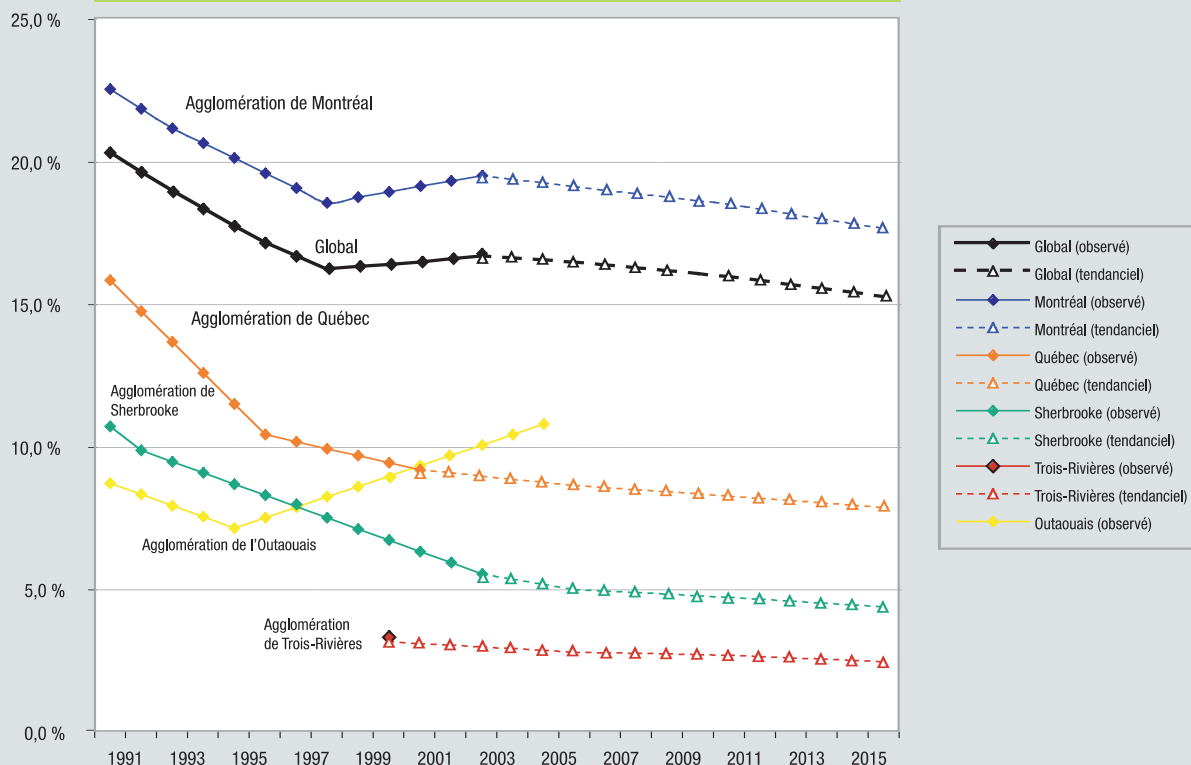
L'augmentation du nombre d'automobiles en circulation s'explique, notamment, par la hausse du revenu net dont disposent les ménages et la fragmentation des activités.

Établi à partir des données du recensement de 2001, qui constituent les données les plus récentes, le tableau 2 compare les parts de marché des différents modes de transport pour les déplacements domicile-travail dans certaines agglomérations québécoises par rapport à quelques agglomérations canadiennes de taille similaire.

5. Louis GOURVIL, *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*. [MONTRÉAL] : TRANSPORTS QUÉBEC, 2004. XXI, 88 p.

Les parts de marché du transport collectif sur l'ensemble des modes motorisés sont en déclin dans les principales agglomérations du Québec. Les prévisions du ministère des Transports du Québec reproduites dans le graphique 3 ci-dessous indiquent que cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines années si rien n'est fait. Il est donc nécessaire de renverser cette tendance.

**Graphique 3<sup>(6)</sup> - Évolution de la part modale du transport en commun dans certaines agglomérations du Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)**



Source: Enquête origine-destination régions de Montréal, Québec, Outaouais, Trois-Rivières et Sherbrooke.

6. Les territoires définis ici correspondent à ceux couverts par les Enquêtes Origine-Destination régionales pour chaque agglomération. Ils recouvrent dans chaque cas la Région métropolitaine de recensement (RMR), telle qu'elle est définie par Statistique Canada. Pour plus de précisions sur les Enquêtes O-D et leur couverture, ainsi que des résultats globaux, voir <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/documentation/statistiques/enquetes/>

**Tableau 2 - Part modale du transport en commun dans certaines agglomérations canadiennes, 2001**

Population		Part modale Déplacements domicile – travail			
Réseau	Province	Automobile	Transport en commun	À pied	Autres
Plus de 1 million d'habitants					
Toronto	Ont.	71,4 %	22,4 %	4,6 %	1,6 %
Vancouver	C.B.	79,2 %	11,5 %	6,5 %	2,8 %
Montréal	Qué.	70,4 %	21,7 %	5,9 %	2,0 %
Entre 150 000 et 1 million d'habitants					
Winnipeg	Man.	78,4 %	13,2 %	6,1 %	2,3 %
Québec	Qué.	81,2 %	9,8 %	7,0 %	2,0 %
Hamilton	Ont.	85,3 %	8,0 %	5,1 %	1,6 %
Moins de 150 000 habitants					
Sudbury	Ont.	87,0 %	4,9 %	6,6 %	1,5 %
Sherbrooke	Qué.	85,7 %	5,6 %	7,2 %	1,5 %
Saint-John	N.B.	87,0 %	4,3 %	6,9 %	1,8 %

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001

## 2.2 LA CIBLE RETENUE : ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE DE 8 % D'ICI 2012

Avec la politique québécoise du transport collectif, le gouvernement vise un but global, soit **l'accroissement de l'achalandage du transport en commun au Québec.**

Le gouvernement a retenu une cible précise : nous devons être en mesure d'accroître de 8 % l'achalandage du transport en commun d'ici 2012.

- Cette cible signifie que plus de 40 millions de déplacements s'ajouteront aux quelque 510 millions de déplacements en transport en commun déjà effectués au Québec chaque année.
- Ainsi, il sera possible de renverser la tendance, et ainsi d'augmenter la part relative du transport en commun dans l'ensemble des déplacements des personnes, dans les principales agglomérations du Québec.

D'ici 2012, une évaluation des résultats atteints sera effectuée afin d'identifier, s'il y a lieu, les correctifs à apporter. Une nouvelle cible sera établie pour un autre horizon de cinq ans.

## 2.3 LES MOYENS RETENUS

Pour atteindre cet objectif, le gouvernement retient quatre séries de moyens :

- il faut **répartir de façon équitable les efforts de chacun;**
- on doit parvenir à **offrir de meilleurs services à la population;**
- il est essentiel de **moderniser et développer les infrastructures et les équipements;**
- on doit en même temps **soutenir les autres alternatives à l'automobile.**





# DES EFFORTS DE CHACUN



# UNE JUSTE RÉPARTITION DES EFFORTS DE CHACUN

Une utilisation accrue du transport collectif suppose d'abord une **juste répartition des efforts de chacun des intervenants concernés**. En identifiant ce premier moyen pour atteindre l'objectif qu'il a fixé, le gouvernement interpelle donc les municipalités, qui sont les premières responsables en matière de transport en commun, mais également les autorités organisatrices de transport en commun, les usagers, les automobilistes, les employeurs et le gouvernement fédéral.

Tous ont un rôle à jouer dans la gouvernance ou le financement du transport collectif. Le gouvernement entend souligner ces différentes responsabilités en prenant en considération la situation de chaque région et plus particulièrement celle de la région de Montréal, où la réalité du transport en commun dépasse largement le cadre d'une seule municipalité.

Le gouvernement souhaite également rappeler le rôle qu'il entend assumer en matière de transport collectif, un rôle de coordonnateur et d'accompagnateur, centré dans ce dernier cas sur le financement des immobilisations et sur un appui défini à l'amélioration et au développement des services.

## 3.1 LA SITUATION ACTUELLE: QUI PAIE QUOI EN TRANSPORT EN COMMUN?

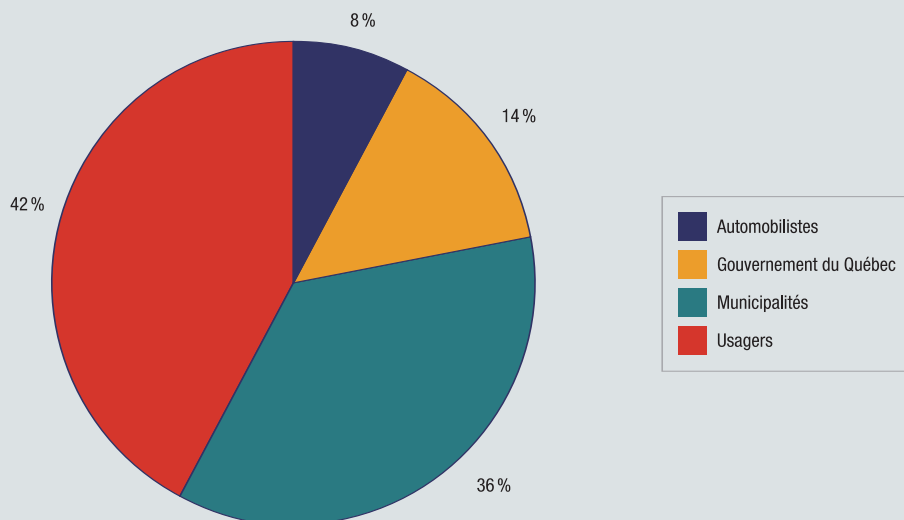
Au préalable, il importe de dresser un portrait rapide du financement actuel du transport en commun.

Entre 1991 et 2004, les dépenses annuelles des autorités organisatrices de transport, incluant celles de l'Agence métropolitaine de transport, sont passées de 1,1 milliard de dollars à 1,5 milliard de dollars, ce qui représente une augmentation de 34 %. Durant la même période, l'indice des prix à la consommation a connu une hausse de 21 %.

Le financement des dépenses est assuré par les contributions d'un ensemble de partenaires, soit les usagers, les automobilistes, les municipalités et le gouvernement du Québec. Le graphique 4 illustre leur contribution en 2004.

Le gouvernement du Québec s'est engagé dans le financement du transport en commun au début des années soixante-dix, à la demande des municipalités afin d'appuyer un mode de transport qui soutient l'activité économique et améliore la qualité de vie en ville et la mobilité des personnes à faible revenu. Le gouvernement venait ainsi suppléer

Graphique 4 - Contribution financière des partenaires au transport en commun au Québec, 2004



l'insuffisance des ressources municipales pour réaliser les investissements majeurs.

Actuellement, la situation en termes de financement est la suivante :

- Le gouvernement du Québec verse des subventions pour les immobilisations couvrant la majeure partie des dépenses en immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport. Il verse aux conseils intermunicipaux de transport et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport des subventions pour le fonctionnement qui couvre une partie des coûts d'immobilisation compris dans le contrat exploité par les entreprises privées. Il apporte aussi un soutien pour les dépenses de fonctionnement de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en leur versant le produit de droits et taxe perçus auprès des automobilistes à même son champ de taxation<sup>(7)</sup>.
- La part des municipalités dans le financement du transport en commun est passée de 26 % en 1991 à 40 % de 1992 à 1995. Elle a diminué par la suite pour atteindre 35 % en 2000. Elle a augmenté durant les dernières années pour se situer à 36 % en 2004.
- De 1991 à 2004, la part des usagers dans le financement du transport en commun a augmenté de façon à peu près constante. Elle est passée de 34 % en 1991 à 42 % en 2004. L'amélioration du ratio d'autofinancement est principalement attribuable à l'augmentation rapide des tarifs, en particulier durant les dernières années. Les tarifs sont généralement équivalents à ceux des autres réseaux canadiens desservant des agglomérations de taille similaire, sauf les laissez-passer ordinaires ou à tarif réduit qui sont moins chers que dans d'autres villes canadiennes. Le tableau 3 compare les grilles tarifaires appliquées dans certaines villes québécoises à celles qui sont en vigueur dans d'autres villes canadiennes de taille similaire.

**Tableau 3 - Tarification des réseaux de transport en commun dans certaines agglomérations canadiennes, 2006**

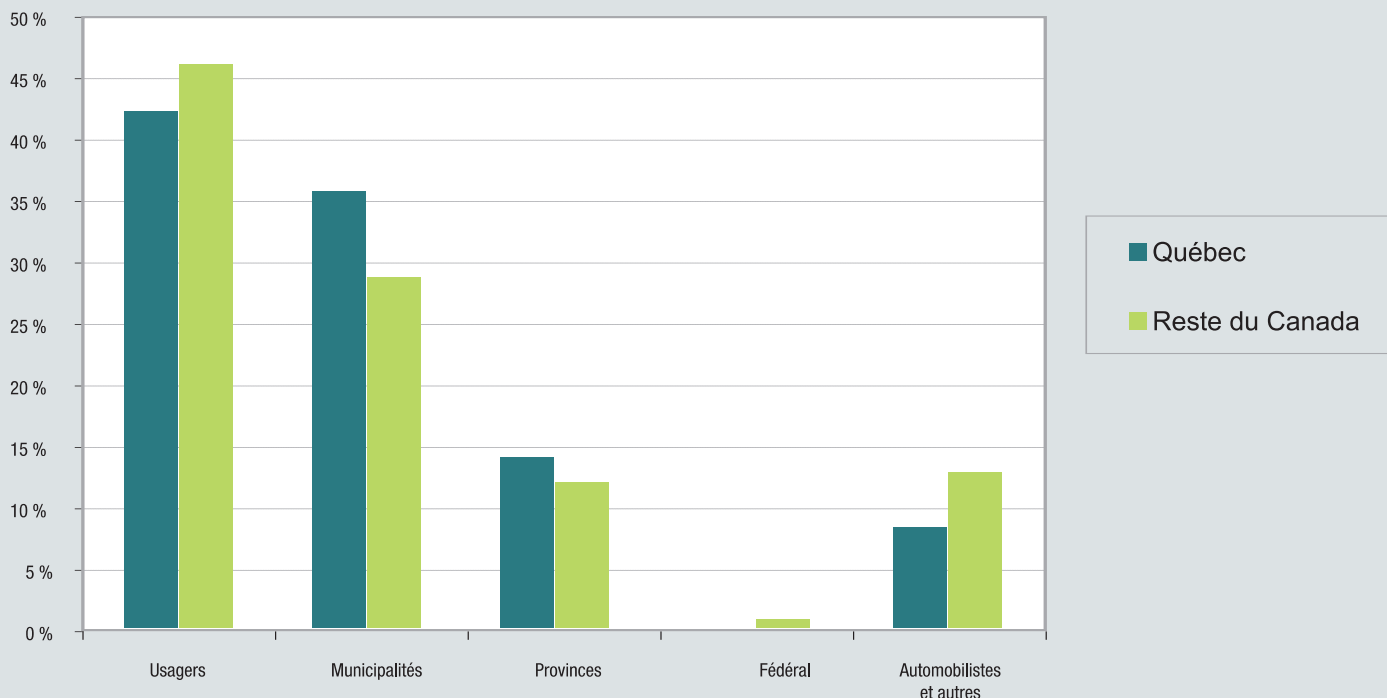
Réseau	Population Province	Tarification 2006					
		Tarifs ordinaires			Tarifs réduits étudiants		
		Laissez-passer	Billets	Comptant	Laissez-passer	Billets	Comptant
Plus de 1 million d'habitants							
Toronto	Ont.	99,75 \$	2,10 \$	2,75 \$	83,75 \$	1,40 \$	1,85 \$
Vancouver	C.B.	69,00 \$	1,80 \$	2,25 \$	40,00 \$	1,50 \$	1,50 \$
Montréal	Qué.	63,00 \$	1,92 \$	2,50 \$	33,75 \$	1,00 \$	1,50 \$
Entre 150 000 et 1 million d'habitants							
Winnipeg	Man.	71,25 \$	1,85 \$	2,00 \$	48,15 \$	1,25 \$	1,65 \$
Québec	Qué.	65,00 \$	2,30 \$	2,50 \$	43,65 \$	1,55 \$	2,50 \$
Hamilton	Ont.	65,00 \$	1,70 \$	2,10 \$	50,00 \$	1,35 \$	2,10 \$
Moins de 150 000 habitants							
Sudbury	Ont.	66,00 \$	1,80 \$	2,30 \$	60,00 \$	1,30 \$	1,80 \$
Sherbrooke	Qué.	56,00 \$	2,85 \$	2,85 \$	44,00 \$	2,85 \$	2,85 \$
Saint-John	N.B.	59,00 \$	1,80 \$	2,25 \$	49,00 \$	1,55 \$	2,00 \$

Note : Par ailleurs, les étudiants de l'Université de Sherbrooke bénéficient de la gratuité des services dans le cadre d'une entente négociée entre l'Université de Sherbrooke et la société de transport de Sherbrooke.

Source : Site Internet des autorités organisatrices concernées.

7. Des droits d'immatriculation de 30 \$ pour les véhicules de promenade dans les territoires desservis par une société de transport en commun, au cours des années 90, et une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre dans la région métropolitaine de Montréal, à compter de 1996.

**Graphique 5 - Contribution des partenaires au financement du transport en commun au Québec et dans le reste du Canada, 2004**



Note : Dans le cas du Québec, la contribution du fédéral n'apparaît pas, car elle n'était pas significative en 2004.

Sources : Pour les données du Québec : Rapports d'exploitation et rapports annuels 2004.  
 Pour le reste du Canada : ACTU, Répertoire statistique du transport en commun au Canada, données d'exploitation 2004

Le partage du financement du transport en commun au Québec diffère de ce qu'on observe ailleurs. Le graphique 5 illustre, pour l'année 2004, les contributions des différents partenaires au Québec à ce qu'on observe à cet égard dans le reste du Canada. On constate que la part du financement du transport en commun assumée par le gouvernement et par les municipalités est plus élevée au Québec que dans le reste du Canada. À l'inverse, la contribution des usagers et des automobilistes est plus faible.

Ces données ne reflètent toutefois pas la situation actuelle en Ontario et, par voie de conséquence, au Canada. Depuis octobre 2004, le gouvernement ontarien verse en effet aux autorités organisatrices de transport en commun une partie de la taxe provinciale sur l'essence, cette part allant en croissant jusqu'en octobre 2006.

En raison de cette décision du gouvernement ontarien, la contribution des automobilistes du reste du Canada au financement du transport en commun augmentera donc significativement au cours des prochaines années.

### 3.2 LES MUNICIPALITÉS : LES PREMIÈRES RESPONSABLES

Un point essentiel doit être souligné dès le départ : les municipalités sont les premières responsables en matière de transport collectif et elles doivent le rester. Elles sont imputables auprès des citoyens de services dont elles contrôlent directement la gouvernance et le financement.

- Il revient aux municipalités, en tant que premières responsables de l'organisation des services, de s'assurer que les autorités organisatrices de transport en commun disposent des ressources financières nécessaires pour fournir des services en quantité et en qualité suffisantes.
- Les municipalités approuvent les budgets et les emprunts des autorités organisatrices de transport et sont responsables des déficits d'exploitation ainsi que du financement de leur part des immobilisations.

- Les élus municipaux nomment les membres des conseils d'administration de leur autorités organisatrices de transport<sup>8</sup>.
- Les municipalités régionales de comté sont responsables de la coordination de l'utilisation des ressources déjà présentes en matière de transport collectif en région et en soutiennent le financement.

Ce principe explique la responsabilité financière des municipalités pour ce qui est des coûts d'exploitation. Dans le cas des immobilisations, les municipalités assurent un financement complémentaire au financement provenant du gouvernement. Ces responsabilités fondamentales sont maintenues dans le cadre de la nouvelle politique québécoise du transport collectif.

### 3.2.1 Les coûts d'exploitation: une responsabilité municipale

Il est normal que les coûts d'exploitation du transport en commun soient assumés par les municipalités : ces coûts découlent de décisions locales et sont en très grande partie constitués par la rémunération des employés, et celle-ci dépend de conventions collectives qui sont négociées par les municipalités.

Le gouvernement entend cependant apporter une aide ciblée aux municipalités pour ce qui est des dépenses d'exploitation additionnelles directement liées à une amélioration de l'offre de service. Ces nouvelles dispositions seront abordées avec la mise en œuvre du moyen d'amélioration des services.

Il existe également une problématique liée aux services intrarégionaux par autocar qui sont souvent déficitaires et constituent le seul transport collectif reliant les régions à une ville importante. Actuellement, ces services ne bénéficient pas d'une aide financière publique.



Source : Agence métropolitaine de Montréal (stationnement incitatif)

### 3.2.2 Les immobilisations : assurer un financement complémentaire au financement provenant du gouvernement

Avec la nouvelle politique québécoise du transport collectif, le gouvernement confirme sa volonté d'assumer la majeure partie du financement des immobilisations. Ce point est d'autant plus crucial que les besoins d'investissement sont considérables : les systèmes et les infrastructures de transport en commun vieillissent, et il faudra bientôt procéder à des investissements majeurs. À ces investissements considérables, il faut ajouter les efforts qui devront être consentis sur les plans des infrastructures et des équipements pour rendre les services encore plus attrayants.

Le gouvernement annonce un certain nombre d'initiatives nouvelles afin d'appuyer davantage les municipalités dans le financement des immobilisations. Ces initiatives seront détaillées avec la mise en œuvre du moyen de modernisation et de développement des infrastructures et des équipements. L'aide récente apportée par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral par l'intermédiaire de la Société de financement des infrastructures locales du Québec indique la direction dans laquelle porteront les efforts du gouvernement.

8. Les conseils d'administration comprennent aussi deux représentants des usagers, dont un du transport adapté aux personnes handicapées.

### 3.2.3 La gestion des réseaux routiers municipaux et les règlements d'urbanisme

Il faut par ailleurs rappeler que les communautés métropolitaines et les municipalités sont responsables de l'aménagement du territoire, gèrent les réseaux routiers placés sous leur juridiction et édictent des règlements d'urbanisme, trois outils leur permettant de contrôler l'étalement urbain, la mobilité et de favoriser l'utilisation du transport en commun.

## 3.3 LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN: LIVRER DES SERVICES DE QUALITÉ DE MANIÈRE PERFORMANTE

Les autorités organisatrices de transport en commun comprennent les sociétés de transport, les conseils intermunicipaux de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport et l'ensemble des autorités organisatrices chargées d'offrir des services de transport en commun.

Les autorités organisatrices de transport en commun relèvent des municipalités. Elles ont l'obligation de livrer des services de qualité de manière performante. En règle générale, les sociétés de transport exploitent leurs services en régie, alors que pour les autres autorités organisatrices les services sont assurés par l'entreprise privée.

- Chaque autorité organisatrice de transport détermine le niveau de service et la tarification sur son territoire.
- La qualité des services est largement tributaire de ces décisions et des moyens financiers dont les autorités organisatrices de transport en commun disposent.
- Les responsabilités de relations de travail ou d'ententes contractuelles relèvent également de la compétence des autorités organisatrices de transport en commun.

On doit noter qu'en 2004 les revenus d'exploitation des autorités organisatrices de transport en commun couvraient 53 % des frais directs d'exploitation, comparativement à 70 % en Ontario et à 58 % en Colombie-Britannique. Le ratio d'autofinancement moins élevé des autorités organisatrices québécoises tient principalement au rendement plus faible de leurs grilles tarifaires.

En matière d'efficacité, les autorités organisatrices québécoises se comparent bien à celles de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, puisqu'elles affichent les coûts d'exploitation par passager en 2004 les plus faibles (2,25 \$ comparativement à 2,57 \$ en Ontario et à 2,74 \$ en Colombie-Britannique).

## 3.4 LE GOUVERNEMENT: UN RÔLE DE COORDONNATEUR ET D'ACCOMPAGNATEUR

En matière de transport collectif, le gouvernement est d'abord le coordonnateur des politiques mises en place à l'échelle de l'ensemble du Québec.

- À cette fin, le gouvernement établit les grandes orientations, définit les objectifs à atteindre et coordonne les initiatives demandées à chacun des intervenants en matière de transport collectif.
- C'est ainsi qu'il revient au gouvernement de mettre en place le cadre légal et réglementaire conditionnant la mise en œuvre de ces orientations.

Le gouvernement joue également un rôle d'accompagnateur en apportant un soutien ciblé et défini aux différents intervenants chargés de mettre en place les services de transport collectif.

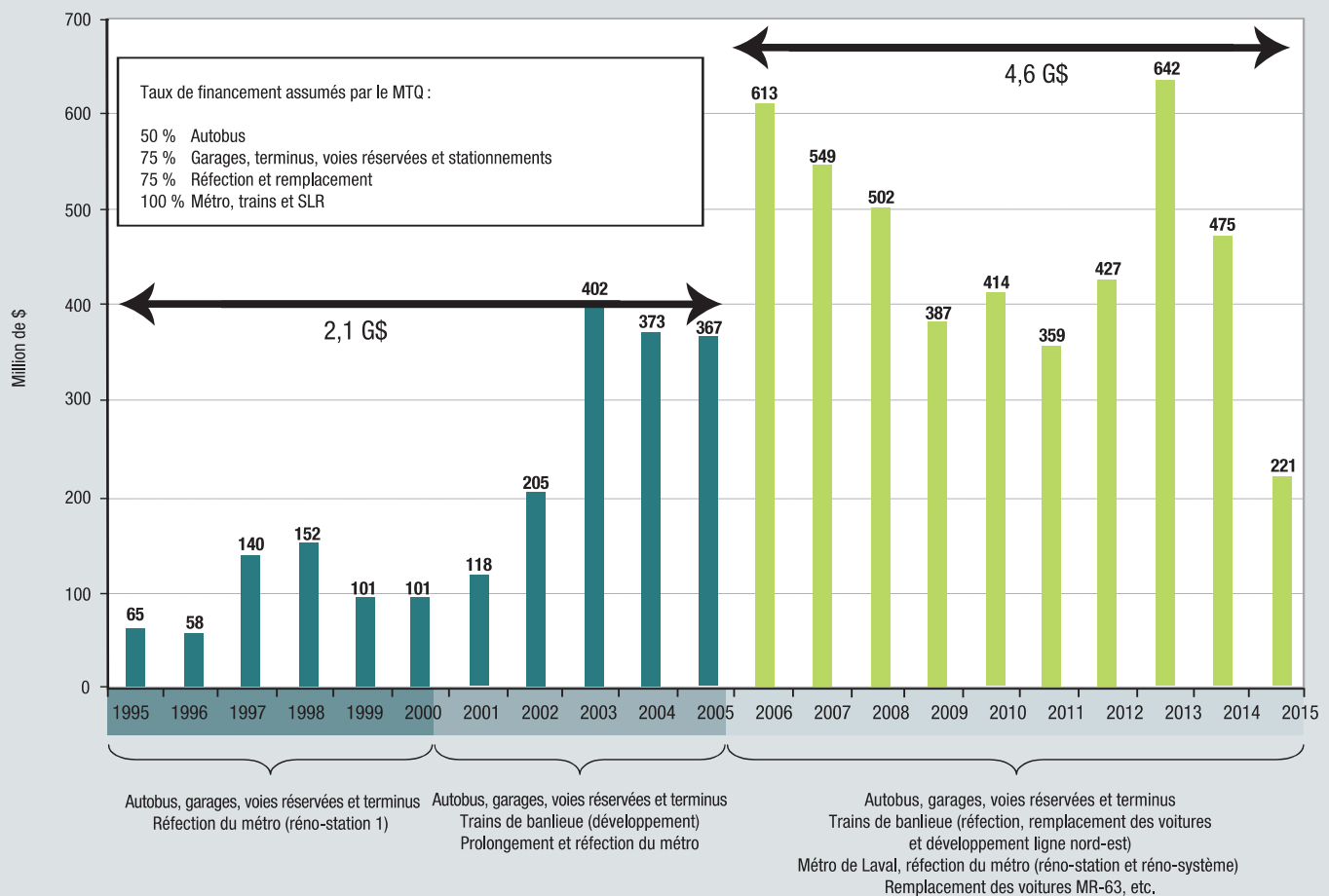
Comme on l'a précédemment souligné, le gouvernement assume ainsi financièrement la majeure partie des coûts associés au développement et à la remise en état des infrastructures et des équipements, ces coûts ne pouvant être pris en charge par les seules municipalités.

Ces coûts sont considérables, tel qu'il est illustré dans le graphique 6. Au cours des dix dernières années, les montants investis se sont élevés à environ 2 milliards de dollars. Pour les dix prochaines années, on estime à 4,6 milliards de dollars les investissements requis pour maintenir et renouveler les équipements. Par ailleurs, si l'on se base sur les estimations des sociétés de transport en commun, les investissements nécessaires pourraient atteindre 8 milliards de dollars si l'on donne suite à l'ensemble des projets de développement envisagés.

Dans le cadre de la nouvelle politique québécoise du transport collectif, le gouvernement a décidé d'assumer également ce rôle d'accompagnateur pour certaines dépenses d'exploitation précisément définies. Il s'agit des dépenses directement destinées à améliorer et développer les services à la clientèle.

De plus, il faut ajouter que le gouvernement intervient directement sur la demande de transport en milieu urbain par l'intermédiaire du réseau routier et autoroutier placé sous son autorité immédiate. La politique québécoise du transport collectif implique ainsi que le gouvernement fasse une place privilégiée aux véhicules de transport collectif et encourage les autres modes alternatifs à l'automobile utilisée individuellement.

**Graphique 6 - Investissements réalisés et prévus en transport en commun au Québec, 1995-2015**



Source: Données internes du ministère des Transports du Québec

### 3.5 LES USAGERS: PREMIERS BÉNÉFICIAIRES QUI DOIVENT ASSUMER UNE JUSTE PART DES COÛTS

Les usagers sont les premiers bénéficiaires des services de transport collectif. Il est donc normal qu'ils contribuent au moins en partie au coût de ces services.

Pour le gouvernement, il importe que l'utilisateur continue d'assumer une juste part des frais de transport en commun. La tarification ne doit cependant pas nuire à l'achalandage et à l'accessibilité au service.

### 3.6 LES AUTOMOBILISTES: DES BÉNÉFICIAIRES QUI DOIVENT ÉGALEMENT ASSUMER LEUR PART

Le développement du transport en commun bénéficie directement aux automobilistes, puisque l'utilisation et le développement du transport en commun réduisent la congestion routière. C'est pour cette raison que, par le passé, le gouvernement a décidé que les automobilistes résidant dans l'une des six régions métropolitaines de recensement (ce qui correspond aux territoires des neuf sociétés de transport en commun du Québec) contribueraient directement au financement du transport en commun, au moyen d'un droit annuel de 30 \$ perçu sur l'immatriculation. Pour la même raison, une taxe de 1,5 ¢ le litre d'essence est perçue au profit du transport en commun dans la région de Montréal depuis 1996.

### 3.7 LES EMPLOYEURS : DES BÉNÉFICIAIRES FACILITATEURS

Les employeurs sont également directement interpellés par le développement du transport collectif qui bénéficie aussi bien à leurs employés qu'à leurs clients.

La fourniture d'un laissez-passer en lieu et place d'un espace de stationnement peut s'avérer un choix stratégique financier intéressant pour l'employeur. De plus, la promotion du transport collectif ainsi que l'organisation du covoiturage par l'employeur pourraient contribuer à réduire le phénomène de l'automobile utilisée individuellement.

Dans sa nouvelle politique québécoise du transport collectif, le gouvernement met en place un certain nombre d'incitatifs afin d'encourager les employeurs à assumer une partie du coût du transport collectif utilisé par leurs employés, ainsi qu'à faciliter le développement des alternatives à l'automobile utilisée individuellement.

### 3.8 LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL : UN NOUVEAU PARTENAIRE

Par les ressources financières auxquelles il a accès, le gouvernement fédéral est en mesure d'appuyer le gouvernement du Québec dans la mise en œuvre d'une politique de soutien au transport collectif. Un tel appui doit, bien entendu, être défini dans le plein respect des compétences québécoises.

Dans le passé, le gouvernement fédéral a été absent du financement du transport collectif, à quelques exceptions près. Tout récemment, en vertu d'une entente entre le gouvernement fédéral et le Québec, le gouvernement fédéral a transféré une partie de la taxe d'accise sur l'essence à la Société de financement des infrastructures locales du Québec. Cette contribution fédérale, à laquelle s'ajoute une contribution du Québec, est maintenant disponible pour le transport en commun, ce qui est un pas significatif dans la bonne direction.

### 3.9 LA RÉGION DE MONTRÉAL : UNE ÉQUITÉ RÉGIONALE À AMÉLIORER

En matière de transport collectif, la région de Montréal est confrontée à une réalité particulière, caractérisée par la coexistence de services de transport en commun de nature locale – généralement des services d'autobus – et des services de nature métropolitaine (trains de banlieue, services d'autobus régionaux, voies réservées, etc.). Le métro est traité de façon spécifique. Les responsabilités de ces différents services de transport en commun sont partagés entre l'Agence métropolitaine de transport, trois sociétés de transport en commun, neuf conseils intermunicipaux de transport, un conseil régional de transport et trois municipalités organisatrices de transport. Montréal vit une problématique unique au Québec. En effet, le grand nombre d'entités qui s'occupent de transport collectif s'explique par des raisons historiques comme par un développement par étape des couronnes. Il s'explique également par la taille même de la grande agglomération qui compte 82 municipalités et plus de 3 500 000 habitants sur un territoire de 3 830 km<sup>2</sup>.

Alors que les déplacements des personnes s'effectuent à l'échelle de la région métropolitaine, les responsabilités des systèmes de transport qui les rendent possibles sont fragmentées en une multitude d'intervenants. La création de l'Agence métropolitaine de transport, en 1996, est la résultante de plus de vingt ans d'efforts gouvernementaux visant une concertation régionale dans la planification, l'organisation et le financement des services de transport en commun offerts dans cette région.

- En 1969, le gouvernement créait la Communauté urbaine de Montréal et lui confiait la responsabilité du transport en commun sur l'île de Montréal. Avec l'augmentation rapide de la population à l'extérieur de l'île de Montréal, le territoire de cette autorité organisatrice correspondait de moins en moins à la réalité des déplacements dans cette région.
- En 1978, le gouvernement créait le Conseil des transports de la région de Montréal avec le mandat de planifier, de coordonner et d'intégrer les éléments des différents réseaux de transport en commun. Le Conseil des transports de la région de Montréal succédait au Comité des transports de la région de Montréal qui avait été mis en place deux ans plus tôt.



- En 1982, le gouvernement déposait une proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Cette proposition prévoyait remettre aux élus municipaux de la région de Montréal la responsabilité du transport en commun suivant deux paliers de décision, soit le palier régional pour le métro et les trains de banlieue, et le palier local pour les services d'autobus. Cette proposition fut rejetée par les maires.
- En 1990, le gouvernement créait le Conseil métropolitain de transport en commun et lui versait une subvention de 144 millions de dollars pour cinq ans afin, entre autres, de compenser les coûts de l'intégration tarifaire entre les réseaux des trois sociétés de transport ainsi que les coûts associés à l'utilisation de leurs réseaux par des non-résidents.
- L'échec des différentes tentatives, plus particulièrement celui du Conseil métropolitain de transport en commun, a conduit le gouvernement à mettre en place l'Agence métropolitaine de transport et à en assumer la responsabilité.

Depuis 1996, l'Agence métropolitaine de transport assume un certain nombre de responsabilités stratégiques.

- L'Agence métropolitaine de transport est responsable de la planification et du développement du transport en commun métropolitain, de la coordination interréseaux, de la tarification régionale, des services de train de banlieue, ainsi que des équipements à caractère métropolitain tels les terminus, stationnements incitatifs et voies réservées.
- L'Agence métropolitaine de transport apporte, par le biais de l'aide métropolitaine, un soutien financier à la Société de transport de Montréal correspondant à 0,20 \$ par déplacement effectué dans le métro (environ 43 M\$ en 2006) et verse à toutes les autorités organisatrices une aide de 0,50 \$ par déplacement pour les passagers transportés par autobus sur des axes du réseau métropolitain (environ 13 M\$ en 2006).
- L'Agence métropolitaine de transport dispose des revenus provenant des usagers des services de train de banlieue ainsi que de ceux provenant du prélèvement de 30 \$ sur les droits d'immatriculation et de la taxe de 1,5 cent par litre d'essence vendu dans la région de Montréal.
- L'Agence métropolitaine de transport administre également un fonds d'immobilisation alimenté par une contribution de 1 cent par 100 \$ de la richesse foncière uniformisée des municipalités de son territoire.

L'Agence métropolitaine de transport a été essentielle pour développer une vision métropolitaine et a permis des acquis importants.

- La région de Montréal est maintenant desservie par cinq lignes de train de banlieue comparativement à deux en 1996. Le nombre de places de stationnement incitatif est passé de 9 612 en 1996 à 24 481 en 2004. Le nombre de kilomètres de voies réservées a été porté de 35 à 84.
- Avec la mise en place d'un système tarifaire intégré, l'usager peut avec un seul titre emprunter les différents réseaux desservant le territoire de l'Agence métropolitaine de transport. Le développement rapide du réseau métropolitain ainsi que d'autres mesures implantées par l'Agence métropolitaine de transport ont eu un impact déterminant sur la stabilisation de la part de marché du transport en commun, qui était en baisse depuis au moins une vingtaine d'années.

L'Agence métropolitaine de transport est responsable de l'organisation et du financement des trains de banlieue. Elle finance le déficit d'exploitation ainsi que la partie non subventionnée des dépenses d'immobilisation. La contribution des municipalités est plafonnée à 40 % des coûts d'exploitation. Elle est partagée entre les municipalités concernées selon l'offre de service.

La Communauté métropolitaine de Montréal, créée au printemps 2000, s'est vu confier certaines responsabilités de planification du transport en commun, de coordination et du financement des aspects ayant un caractère métropolitain. Plus précisément, celles-ci comprennent :

- l'approbation des plans stratégiques de l'Agence métropolitaine de transport et des trois sociétés de transport de la région de Montréal;
- l'approbation du budget de l'Agence métropolitaine de transport et un pouvoir de désaveu des tarifs métropolitains;
- la désignation de trois des sept membres du conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport;
- la consultation sur le Programme triennal d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport, sur les dessertes métropolitaines par autobus, ainsi que sur le réseau et les équipements métropolitains. Elle reçoit aussi, pour information, le Programme triennal d'immobilisations du métro de la Société de transport de Montréal.

Force est de constater, qu'en 2006, plusieurs difficultés et contestations persistent :

- Certaines municipalités remettent en question le recours à des critères d'offre pour établir leur contribution, compte tenu que l'offre n'est pas le seul reflet du bénéfice reçu.
- Le financement du métro constitue en soi un dossier problématique. Le caractère métropolitain du métro et la nécessité de le soutenir financièrement ont été reconnus lors de la création de l'Agence métropolitaine de transport. Plutôt que de transférer la responsabilité de ce mode à l'Agence métropolitaine de transport, le gouvernement a opté pour un soutien financier. L'Agence métropolitaine de transport verse à la Société de transport de Montréal un montant de 0,20 \$ par déplacement effectué dans le métro, ce qui représentera une somme de près de 43 millions de dollars en 2006.

Cette formule a permis d'assurer le financement d'une partie des coûts d'exploitation par des sources perçues à l'échelle de la région. Cette alternative semblait préférable au gouvernement, compte tenu de la concentration de l'offre de service sur le territoire de l'île de Montréal, de la forte intégration du métro au réseau d'autobus de cette société de transport en commun, et de la difficulté dans de telles circonstances d'isoler les dépenses et revenus de chacun des deux réseaux. En effet, plusieurs coûts sont conjoints aux deux réseaux, et la moitié de la clientèle de la Société de transport de Montréal doit emprunter les deux réseaux pour compléter un déplacement en utilisant un seul titre tarifaire.

L'article 50 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport* oblige la Société de transport de Montréal à s'entendre avec les autorités organisatrices de transport ayant une station sur leurs territoires pour le partage des coûts du service de métro reliant leurs territoires. L'application de cet article est difficile, notamment du fait qu'une partie des utilisateurs du métro réside à l'extérieur des territoires desservis.

Il faut reconnaître, à la lumière de l'expérience acquise depuis les dix ans d'existence de l'Agence métropolitaine de transport, que des ajustements doivent maintenant être apportés. En 2005, la Communauté métropolitaine de Montréal interpellait le gouvernement du Québec en lui soumettant un projet de décentralisation du transport collectif dans l'agglomération montréalaise. Cette proposition de la Communauté métropolitaine de Montréal constituait une réaction au projet gouvernemental d'autonomie locale et régionale.

L'objectif du gouvernement est d'appuyer les municipalités et les autorités organisatrices responsables, afin de rendre le transport collectif plus attrayant et compétitif tant pour les déplacements locaux que métropolitains. Les services métropolitains que sont le métro, les trains de banlieue et les services métropolitains d'autobus sont les éléments structurants de l'organisation du transport en commun métropolitain et de la démarche d'amélioration à entreprendre. Le gouvernement souhaite le renforcement de la vision métropolitaine dans la planification, le développement et l'organisation des services de transport des différentes autorités organisatrices.

Le gouvernement est également conscient de la nécessité de trouver rapidement des formules de partage de coûts plus équitables à l'échelle métropolitaine. Les ajustements doivent être toutefois conçus en fonction des ressources financières dont dispose l'Agence métropolitaine de transport, avec les effets de redistribution que cela peut comporter. Les ressources additionnelles que le gouvernement consacrera au financement du transport en commun iront à la modernisation et au développement des infrastructures et équipements ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers.

À l'initiative de la Communauté métropolitaine de Montréal, les autorités organisatrices responsables ont amorcé une réflexion sur les coûts d'exploitation et d'immobilisation du transport en commun dans la région. Une analyse financière exhaustive des revenus et des dépenses du métro est actuellement en cours.

Dans une perspective d'autonomie locale, le gouvernement souhaite que cette réflexion se poursuive et donne lieu à des propositions concrètes, dans des délais fixés.

- Le gouvernement annonce donc la nomination d'un mandataire chargé d'accompagner les différentes autorités organisatrices responsables dans cette démarche.
- Le gouvernement fixe un délai, jusqu'au 30 septembre 2006, pour qu'une entente soit conclue et que des consensus s'établissent concernant de nouvelles règles de financement dans la région métropolitaine.
- La Communauté métropolitaine de Montréal devra proposer, d'ici cette date, une solution permettant de financer adéquatement les services, en faisant en sorte que ceux qui en bénéficient assument leur juste part. Un juste équilibre entre les villes-centres et les villes périphériques devra être assuré. À défaut d'entente, le mandataire fera des recommandations au gouvernement.

### 3.10 LA GOUVERNANCE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT AU QUÉBEC

- Dans un contexte de décentralisation, le gouvernement est disposé à recevoir de la part des municipalités qui le souhaitent des propositions concernant la gouvernance des autorités organisatrices de transport. À cet effet, le gouvernement pourrait offrir un accompagnement dans cette réflexion.
- Selon les particularités régionales, des arrangements différents pourraient être définis entre les municipalités et leur autorité organisatrice de transport. Pour le gouvernement, il importe d'éviter tout mur à mur et, au contraire, de répondre le plus correctement possible aux demandes du milieu.



# L'AMÉLIORATION DES SERVICES



# L'AMÉLIORATION DES SERVICES

Les efforts de chacun étant équitablement répartis, l'utilisation accrue du transport collectif passe par une **amélioration des services offerts à la population**. Le gouvernement vise une augmentation de l'offre de services de transport offerts à la population de l'ordre de 16 %. Cette hausse est nécessaire pour atteindre la cible de 8 % d'augmentation de l'achalandage. L'amélioration des services est ainsi le deuxième moyen mis en œuvre dans le cadre de la politique québécoise du transport collectif.

Afin d'améliorer les services de transport collectif offerts à la population, le gouvernement engage trois séries d'initiatives :

- Les autorités organisatrices de transport en commun seront directement encouragées à améliorer l'offre et la qualité des services offerts aux usagers ainsi qu'à déployer des stratégies visant à inciter la population à utiliser davantage les transports collectifs. Concrètement, le gouvernement prendra en charge une partie du financement permettant d'augmenter l'offre kilométrique des services offerts notamment la fréquence, le nombre de parcours dans le cadre d'ententes de performance.
- Des mesures sont mises en place pour inciter les employeurs comme les travailleurs à utiliser davantage le transport collectif, grâce à des incitatifs fiscaux les visant directement.
- Le gouvernement portera une attention particulière à la sécurité et à la sûreté du transport en commun, dans ce dernier cas avec la collaboration des partenaires municipaux et du gouvernement fédéral.

## 4.1 UNE AIDE FINANCIÈRE DIRECTE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES : UNE ENVELOPPE DÉDIÉE AU TRANSPORT COLLECTIF PROVENANT DU FONDS VERT

Le gouvernement annonce qu'une partie du Fonds vert, créé dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, sera affectée au développement du transport collectif. Le gouvernement compte mobiliser environ 130 millions de dollars annuellement à partir de ce Fonds pour améliorer les services offerts à la population et ainsi contribuer à la lutte contre les changements climatiques. Les ressources proviendront de l'enveloppe dédiée au transport collectif, mise en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques.

Les modalités d'utilisation de cette enveloppe seront précisées de concert avec les principaux intervenants concernés. Ces modalités respecteront les règles suivantes :

- L'enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert québécois sera gérée par le ministère des Transports.
- Les montants alloués serviront à financer l'amélioration et le développement de services.
- Les montants seront versés aux municipalités ou aux autorités organisatrices de transport selon l'entente qui sera convenue avec le gouvernement. Dans le cas des services de transport collectif en milieu rural, les montants seront versés aux municipalités régionales de comté et aux conférences régionales des élus.
- Les municipalités devront verser une contrepartie financière équivalant au financement provenant de l'enveloppe dédiée au transport collectif. Cette contrepartie sera puisée à même les ressources locales et ne pourra faire en sorte de réduire l'effort financier du monde municipal.
- Des ententes de performance seront conclues entre le gouvernement, les municipalités et autorités organisatrices de transport concernées.

## 4.2 LES MESURES FISCALES FAVORABLES AU TRANSPORT COLLECTIF



Source : Ministère des Transports du Québec

### 4.2.1 Les laissez-passer de transport en commun

Le gouvernement a introduit lors du dernier budget deux mesures fiscales en faveur du transport collectif. Ces mesures visent les employeurs et les travailleurs. Elles ont pour but d'inciter la population à utiliser davantage le transport en commun, en réduisant le coût du transport pour l'utilisateur.

Ces mesures sont les suivantes :

- Possibilité pour l'employeur de déduire de ses revenus 200 % du montant du laissez-passer de transport en commun qu'il assume pour son employé.
- Non-imposition de cet avantage monétaire pour l'employé.

Ces deux mesures, annoncées le 23 mars dernier lors du *Discours sur le budget 2006-2007*, encouragent concrètement les employés à utiliser le transport en commun pour leurs déplacements du domicile au travail. Combinées à la mesure annoncée par le gouvernement fédéral permettant la déduction du laissez-passer, ces mesures devraient inciter de nouvelles clientèles à utiliser le transport en commun.

### 4.2.2 Le remboursement de la taxe sur le carburant diesel

Le 23 mars dernier, le ministre des Finances annonçait une autre mesure fiscale en faveur du transport collectif, soit le remboursement complet de la taxe sur le carburant diesel aux autorités organisatrices de transport en commun urbain. Cette mesure est appliquée depuis la date du *Discours sur le budget*. Elle permet aux autorités organisatrices de transport en commun de réduire directement leurs coûts d'exploitation. Aussi, le gouvernement rembourse la taxe sur les carburants payée sur le biodiesel.

## 4.3 LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DU TRANSPORT EN COMMUN

La sécurité du transport en commun fait référence aux initiatives prises afin d'éviter les accidents lors des déplacements. La sûreté concerne spécifiquement la protection contre d'éventuelles actions terroristes.

Dans les deux cas, les ministères et organismes dépendant du gouvernement du Québec, ainsi que les municipalités et les différentes entités municipales, exercent déjà les actions appropriées dans le cadre de leurs responsabilités respectives. Pour ce qui est de la sûreté, des initiatives additionnelles seront prises afin de protéger davantage les infrastructures majeures.

Ces initiatives comprendront notamment :

- l'élaboration de plans de sûreté pour chacune des infrastructures concernées;
- l'organisation d'« exercices de sûreté », si cela s'avère pertinent;
- l'implantation de nouvelles technologies permettant notamment une meilleure surveillance des installations.

L'ensemble des partenaires municipaux et le gouvernement fédéral seront associés à cette démarche.





DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS



# LA MODERNISATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS

Le troisième moyen mis en œuvre dans le cadre de la politique québécoise du transport collectif est d'**assurer la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements**.

- Il est crucial d'assurer le renouvellement d'équipements vieillissants, et le gouvernement s'est déjà clairement engagé dans cette voie.
- Le gouvernement améliore par ailleurs l'aide aux immobilisations, afin d'encourager les initiatives visant à accroître l'utilisation du transport en commun.

## 5.1 LA NÉCESSITÉ DE RENOUELER DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS VIEILLISSANTS

Nos systèmes et nos infrastructures de transport en commun vieillissent et exigeront des investissements majeurs pour les rénover ou tout simplement les remplacer.

- Le métro de Montréal a été mis en service dans les années soixante. Cet équipement aura un urgent besoin d'être renouvelé au cours des prochaines années. La réfection du métro constitue une intervention majeure, car le bon fonctionnement de l'agglomération montréalaise dépend de cette infrastructure.
- À ce titre, le gouvernement du Québec annonçait récemment que la Société de transport de Montréal et Bombardier Transport pouvaient négocier de gré à gré pour le renouvellement des voitures MR-63 du métro de Montréal. Cette décision permet d'entamer un processus rapide de remplacement des voitures. L'accessibilité du métro aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite fait partie des priorités du gouvernement. Le gouvernement et la Société de transport de Montréal profiteront de la réfection du métro pour rendre accessibles graduellement les stations et les voitures, d'autant plus que les stations de Laval seront dotées d'ascenseurs.

- Pour ce qui est des trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal, leur relance s'est effectuée avec du matériel usagé, et une partie des équipements doit être renouvelée.
- Le renouvellement du parc d'autobus des sociétés de transport ainsi que la réfection et le renouvellement des infrastructures et des équipements des réseaux d'autobus (les garages, par exemple) sont tout aussi importants pour les différentes agglomérations du Québec.

Les investissements considérés comprennent à la fois le parachèvement des projets déjà amorcés, la réalisation des projets visant à remplacer ou à rénover les infrastructures et les équipements existants, ainsi que la réalisation des projets prioritaires d'amélioration et de développement.

## 5.2 DES INVESTISSEMENTS MAJEURS DÉJÀ ANNONCÉS

L'effort en vue de renouveler les infrastructures et les équipements est déjà engagé.

- Comme on l'a déjà souligné (voir ci-dessus le graphique 6), le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes a permis la réalisation de plus de 2 milliards de dollars d'investissement dans les infrastructures et équipements de transport en commun pour la période de 1995 à 2005 inclusivement.
- Dans la région de Montréal, ces investissements se sont traduits par une amélioration significative des services de transport en commun. Le développement du réseau de trains de banlieue a fait passer le nombre de lignes de deux à cinq. Initialement composé des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud, ce réseau comprend trois nouvelles lignes, mises en service au cours des années : les lignes Montréal/Mont-Saint-Hilaire, Montréal/Delton-Candiac, Montréal/Blainville et bientôt Saint-Jérôme.

- Toujours dans la région de Montréal, la population peut compter sur un réseau métropolitain de transport supporté par 38 stationnements incitatifs sur le réseau de trains de banlieue et de 20 stationnements incitatifs sur les réseaux d'autobus et de métro.
- Des efforts importants ont été consacrés dans la réfection des équipements de transport en commun. Les programmes réno-système et réno-station ont permis d'entreprendre la remise à neuf des équipements fixes du métro et des stations du métro. Les 425 voitures de métro MR-73 font actuellement l'objet de rénovation afin notamment d'en accroître la capacité et ainsi d'être affectées au prolongement du métro de Laval.
- La signature d'une entente entre les sociétés de transport et la firme Novabus a permis l'acquisition de 825 autobus permettant ainsi le renouvellement graduel des quelque 3 000 autobus qui constituent le parc de véhicules des 9 sociétés de transport au Québec.

### 5.3 LE RENFORCEMENT DE L'AIDE GOUVERNEMENTALE AUX IMMOBILISATIONS

Il faut cependant aller plus loin, et c'est le sens des nouvelles initiatives annoncées par le gouvernement.

Ainsi, au cours des prochaines années, les autorités organisatrices de transport en commun bénéficieront de deux programmes d'aide financière au transport en commun :

- le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales;
- le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

#### 5.3.1 Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales

L'importance des investissements à réaliser au cours de la prochaine décennie dans les infrastructures municipales, en particulier dans les infrastructures de transport en commun, a incité les gouvernements du Canada et du Québec à intervenir et y consacrer des ressources financières plus importantes que par le passé.



Source : Bombardier transport

Dernièrement, le gouvernement fédéral a consenti à transférer au Québec une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence pour permettre aux municipalités et aux organismes municipaux de réaliser des projets liés à l'eau potable, au traitement des eaux usées, à la voirie locale et au transport en commun. De son côté, le gouvernement du Québec utilisera la contribution fédérale comme levier pour accélérer la rénovation et l'amélioration des infrastructures locales en investissant des sommes additionnelles, égales aux investissements supplémentaires des municipalités.

Les contributions des gouvernements du Canada et du Québec, qui totalisent 504 millions de dollars pour la période 2005-2010, seront versées à la Société de financement des infrastructures locales et affectées au transport en commun. Tel qu'il est illustré au tableau 4, les sommes seront partagées entre les autorités organisatrices de transport en commun au prorata de l'achalandage, conformément à l'entente signée par les gouvernements du Canada et du Québec le 21 juin 2005.

**Tableau 4 : Répartition des sommes provenant de la SOFIL et des contributions exigées des municipalités pour le financement du transport en commun, 2006-2010**

Autorités organisatrices de transport en commun	Nouvelles sources de financement (M\$) 2006-2010 (597,0 M\$)		
	Contributions gouvernementales SOFIL	Contributions municipales SOFIL	Total (M\$)
Société de transport de Montréal	365,7	67,5	433,2
Société de transport de Laval	18,9	3,5	22,4
Réseau de transport de Longueuil	30,6	5,6	36,2
Réseau de transport de la Capitale	38,5	7,1	45,6
Société de transport de Lévis	3,0	0,6	3,6
Société de transport de l'Outaouais	16,2	3,0	19,2
Société de transport de Sherbrooke	6,3	1,2	7,5
Société de transport de Saguenay	4,7	0,8	5,5
Société de transport de Trois-Rivières	2,8	0,5	3,3
<b>Total sociétés :</b>	<b>486,7</b>	<b>89,8</b>	<b>576,5</b>
<b>CIT et OMIT</b>	<b>17,3</b>	<b>3,2</b>	<b>20,5</b>
<b>Grand total :</b>	<b>504,0</b>	<b>93,0</b>	<b>597,0</b>

Source : Données du ministère des Transports du Québec

Tel qu'annoncé par le gouvernement fédéral, lors du dernier budget, il faut ajouter à ce montant une somme totale de 117 millions de dollars qui sera versée au cours des trois prochaines années dans une fiducie pour l'infrastructure de transport en commun. Ce versement est conditionnel à la confirmation d'un surplus budgétaire fédéral pour l'année 2005. Le mode de répartition de ce montant n'est pas encore arrêté.

### 5.3.2 Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

Le gouvernement du Québec continuera d'assumer une large part du financement des immobilisations du transport en commun dans les prochaines années. Les sommes qu'il

devra investir sont très importantes. Elles permettront, entre autres, de rénover le métro, de renouveler le parc d'autobus des sociétés de transport en commun, et de construire de nouvelles infrastructures telles que le train de l'Est dans la région de Montréal.

#### Les projets à venir (2006 à 2015)

Les besoins d'investissements en transport en commun au cours des dix prochaines années ont été évalués minimalement à 4,6 milliards de dollars.

- Les principaux investissements sont le remplacement des 336 voitures MR-63 du métro évalué au coût de 1,2 milliard de dollars, le prolongement du réseau de trains de banlieue dans l'est de la région de Montréal, la rénovation des lignes existantes et l'augmentation de la capacité par l'acquisition de nouveaux wagons à deux étages, etc.
- Les habitants de Québec verront se réaliser le plan de développement stratégique du Réseau de transport de la Capitale par le prolongement du réseau de métrobus, la construction d'un nouveau garage et l'acquisition d'autobus articulés.
- L'entente pour la période 2008-2012 avec la firme Novabus permettra l'acquisition de 731 nouveaux autobus à plancher surbaissé par les neuf sociétés de transport en commun du Québec. L'acquisition de 268 autobus articulés devra être également effectuée pendant cette même période.
- Plusieurs terminus seront construits, notamment par les sociétés de transport de Trois-Rivières et de Lévis.
- L'implantation de systèmes rapides d'autobus ainsi que ceux en site propre va faire l'objet d'une attention particulière, tel le projet Rapibus dans la région de l'Outaouais.

D'autres projets pourraient faire l'objet de demandes relativement au plan triennal d'investissements du gouvernement dans les prochaines années. Selon les estimations présentées par les sociétés de transport en commun, ces investissements pourraient atteindre 8 milliards de dollars. Incidemment, en collaboration avec le gouvernement fédéral, le gouvernement favorise un lien interrives moderne, rapide et efficace de type SLR (système léger sur rail) entre Montréal et la Rive-Sud.

## 5.4 LA BONIFICATION DU PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Actuellement, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes est mal adapté aux nouvelles réalités. Les équipements faisant appel aux nouvelles technologies, comme les équipements de perception, de communication, d'information aux usagers ainsi que les systèmes d'aide à l'exploitation, ne sont pas admissibles à l'aide gouvernementale. Ces équipements sont aujourd'hui essentiels au bon fonctionnement des services de transport en commun et permettent, dans certains cas, de rehausser la qualité de service ainsi que des gains de productivité.

Un certain nombre d'améliorations seront apportées au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes afin d'être mieux en mesure de relever les défis des prochaines années.

### 5.4.1 Un volet « innovation »

L'ajout d'un volet « innovation » encouragera les autorités organisatrices de transport à recourir à de nouvelles technologies tels les systèmes d'information, les systèmes d'exploitation en temps réel et les véhicules hybrides. Ces initiatives visent à améliorer la qualité des services et leur performance, notamment en termes d'information à la clientèle, de productivité et de qualité de l'environnement.

### 5.4.2 De nouvelles dépenses admissibles

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes sera élargi afin de rendre admissibles différents équipements tels les abribus et les véhicules de service. De plus, les travaux de mises aux normes ainsi que les composants d'une infrastructure majeure seront admissibles à l'aide gouvernementale. On fait ici référence aux équipements spécialisés des garages et aux systèmes de ventilation et de chauffage.

### 5.4.3 Un cadre financier triennal

L'autorisation d'un cadre financier triennal pour les projets réguliers de transport en commun financés par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes permettra d'assurer une meilleure prévisibilité et stabilité du financement. Bien entendu, les projets majeurs d'investissements continueront de faire l'objet d'approbation gouvernementale chaque année.

### 5.4.4 Les municipalités de moins de 20 000 habitants

Les municipalités de moins de 20 000 habitants deviendront admissibles au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Une telle mesure permettra d'accompagner les petites municipalités qui souhaitent mettre en place des services de transport collectif.

### 5.4.5 L'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le gouvernement apporte son soutien financier pour des modifications à des aménagements, des infrastructures, du matériel roulant ou de l'équipement visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun. La clientèle visée est celle des aînés et des personnes handicapées ayant notamment des limitations sur le plan physique (ambulatoire ou en fauteuil roulant), sensoriel ou cognitif.

Le gouvernement entend reconduire le volet du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes destiné aux améliorations apportées à l'intention des personnes à mobilité réduite.

- On prévoit que beaucoup de demandes de subventions lui seront adressées pour ce volet au cours des prochaines années, compte tenu des nouvelles dispositions de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*.
- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes permettra également d'assurer financièrement, dans un premier temps, la plus large part des coûts liés à la rétroinstallation d'ascenseurs dans trois à cinq stations de métro parmi les plus achalandées pour les personnes à mobilité réduite, et plus spécifiquement celles en fauteuil roulant.



# D'AUTRES ALTERNATIVES À L'AUTOMOBILE



# D'AUTRES ALTERNATIVES À L'AUTOMOBILE

La politique québécoise du transport collectif ne se limite pas à apporter un soutien supplémentaire au transport en commun. L'un des moyens retenus par le gouvernement est de **soutenir les autres alternatives à l'automobile**.

Ce quatrième volet de la nouvelle politique gouvernementale vise spécifiquement cinq situations :

- les municipalités peu peuplées où les alternatives à l'automobile sont peu disponibles;
- le transport intrarégional par autocar et l'accessibilité des autocars et des taxis;
- les institutions publiques, les entreprises et les parcs industriels, où des initiatives prometteuses doivent être encouragées;
- la marche et le vélo;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

Au total, le gouvernement a décidé de consacrer une enveloppe annuelle de 30 millions de dollars à ce volet de la politique, à même l'enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert.

## 6.1 LES MUNICIPALITÉS PEU POPULÉES

Dans les petits centres urbains et en milieu rural, il est nécessaire d'offrir des alternatives pour permettre aux personnes qui ne possèdent pas d'automobile d'accéder aux établissements de santé et d'éducation, ainsi que pour exercer leurs principales activités.

- Dans les localités peu peuplées, le transport en commun a d'abord une fonction sociale. Il constitue pour bien des gens qui y vivent le seul moyen de transport pour se rendre au travail ou dans les établissements de santé et d'enseignement ou, encore, à leurs activités de loisir. Les municipalités de moins de 20 000 habitants, tel qu'il est mentionné précédemment, seront également admissibles au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

- Malgré l'effort gouvernemental, de nombreuses organisations de transport sont sous-financées de sorte que plusieurs municipalités régionales de comté ne peuvent plus assurer la viabilité des services de transport aux usagers.
- De plus, les municipalités rurales sont aux prises avec plusieurs problèmes qui menacent l'intégrité de leur territoire, dont le vieillissement de leur population. L'existence d'un système efficace de transport collectif sous la responsabilité du milieu local constitue l'un des outils pouvant favoriser la revitalisation des communautés rurales tout en assurant leur développement, et ce, en fonction de leurs besoins.

Ces problèmes débordent des territoires des municipalités régionales de comté et demandent une intervention à un niveau régional. Il est donc nécessaire d'offrir au milieu régional des outils permettant de mieux identifier leurs besoins en transport collectif et cibler les interventions en fonction d'une problématique plus globale.

Dans un contexte de décentralisation, le gouvernement favorise déjà une mise en commun des services de transport collectif et l'instauration d'un guichet unique d'offre de service à l'échelle des municipalités régionales de comté.

- La mise en commun est basée sur l'utilisation des places disponibles dans les véhicules de transport adapté aux personnes handicapées, de transport scolaire, de transport spécialisé offert par les établissements de santé et de services sociaux, ainsi que de l'utilisation rationnelle du transport par taxi, du transport suburbain et interurbain. Cette mise en commun s'appuie également sur les possibilités offertes par le covoiturage et le bénévolat.
- La mise en commun fait appel à des services de transport largement subventionnés par le gouvernement du Québec. En ce sens, il est d'autant plus opportun d'en utiliser le plein potentiel.

À ce jour, 61 municipalités régionales de comté ont bénéficié de ce programme d'aide, dont 48 offrent déjà des services à la population, les autres étant à l'étape des études.



Le gouvernement entend aller plus loin, dans le cadre de la nouvelle politique québécoise du transport collectif.

- En matière de transport collectif en milieu rural, les municipalités régionales de comté doivent disposer de revenus à long terme suffisants et d'une marge de manœuvre nécessaire afin d'exercer pleinement leurs responsabilités d'organisation et de financement en matière de transport collectif. Ainsi, afin de remédier à cette problématique de sous-financement, le gouvernement entend bonifier le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural.
- Par ailleurs, pour répondre davantage à une vision régionale du transport collectif, le gouvernement entend ajouter un nouveau volet à son programme d'aide afin de favoriser la conclusion d'ententes avec les conférences régionales des élus pour expérimenter, à l'échelle de leur territoire, des projets d'optimisation et d'intégration des services de transport collectif.

Cette mesure pourrait faire de la conférence régionale des élus l'instance régionale responsable de la coordination du transport collectif en milieu rural. Une enveloppe annuelle sera réservée à cette fin. Elle pourra se traduire par une aide gouvernementale pour chacune des conférences régionales des élus intéressées à conclure une entente d'intégration régionale des services tout en s'engageant à investir un montant équivalent pour la même année.

## 6.2 LE TRANSPORT INTRARÉGIONAL PAR AUTOCAR ET L'ACCESSIBILITÉ DES AUTOCARS ET DES TAXIS

La demande diminue pour certains services d'autocar régionaux qui relient les petits centres urbains aux agglomérations plus importantes, là où se trouvent des services de santé, des services professionnels et des emplois.

- C'est ainsi qu'une cinquantaine de ces services ont disparu depuis vingt ans, faute de rentabilité suffisante. Dans d'autres cas, il n'existe plus qu'un service minimal peu satisfaisant pour les personnes qui ne disposent pas d'une voiture ou qui n'ont pas d'autre accès au transport collectif.
- Dans la moitié des cas, il s'agit de courtes distances, inférieures à 50 kilomètres. Ces services d'autocar régionaux permettent cependant à leurs usagers de rejoindre des liaisons interurbaines de longue distance qui les relient aux grandes agglomérations. Leur suppression contribue à réduire la mobilité de ces personnes.

Depuis 2003, la mise en commun des services de transport collectif a pu améliorer les choses. Elle ne remplace pas pour autant les services interurbains abandonnés.



Source : Association des propriétaires d'autobus du Québec

Le gouvernement souhaite donc instaurer une aide en faveur des liaisons régionales, dans la mesure où il existe à la fois une demande pour ce type de transport et une volonté des pouvoirs publics régionaux d'en assumer l'organisation et une partie des coûts.

Même s'il est régi par règlement du gouvernement, le transport par autocar reste lié à l'entreprise privée qui ne peut compter que sur ses profits pour continuer d'exercer ses activités. Dans un contexte de diminution ou de disparition des services d'autocar, préjudiciable aux habitants du milieu rural, les gouvernements locaux ont les pouvoirs habilitants pour soutenir et restaurer certains services de transport par autocar. Les problématiques vécues dans certaines régions, telles que Thetford Mines et Portneuf, illustrent l'importance d'intervenir rapidement pour maintenir des liaisons avec les régions plus centrales.

- Dans les circonstances, les conférences régionales des élus ou les municipalités régionales de comté, dans certains cas, sont invitées à se prévaloir d'un éventuel programme d'aide au transport régional par autocar.
- L'enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert permettra de soutenir financièrement les liaisons régionales par autocar afin de s'assurer qu'une offre adéquate de transport collectif est disponible pour les citoyens en milieu peu peuplé.
- Le gouvernement envisage également un soutien financier pour l'installation de plates-formes élévatrices pour les personnes en fauteuil roulant dans les autocars assurant les liaisons interurbaines.

- De même, le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, qui couvre l'ensemble du territoire québécois, sera financé à même l'enveloppe dédiée au transport collectif.

### 6.3 LES INITIATIVES PROVENANT DES INSTITUTIONS PUBLIQUES, DES ENTREPRISES ET DES PARCS INDUSTRIELS

Le gouvernement entend soutenir techniquement et financièrement les entreprises et institutions désireuses d'offrir des formes de transport autres que l'auto utilisée individuellement. Les initiatives visant à corriger certains problèmes de mobilité de la main-d'œuvre (accessibilité au lieu de travail, pénurie de stationnements, agrandissement d'usine, etc.) ou déployées à des fins d'amélioration du bilan environnemental seront encouragées par le biais du programme-employeur.

- À l'heure actuelle, le gouvernement soutient une vingtaine d'entreprises confrontées à des problèmes de mobilité de leur personnel sous forme de projet pilote.
- Le gouvernement a appuyé financièrement la création de quatre centres de gestion des déplacements dans la région montréalaise. Ailleurs au Québec, des demandes d'accompagnement ont été formulées auprès du ministère des Transports par le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke et d'autres institutions afin de trouver des solutions innovatrices à la problématique du transport de leur personnel.

De telles initiatives seront multipliées.

- Afin d'aider les employeurs et les regroupements d'employeurs à mieux gérer les déplacements de leur personnel, le gouvernement entend favoriser, par l'entremise d'un programme-employeur, la création de centres de gestion des déplacements.
- Ces centres auront la responsabilité d'organiser et de promouvoir la mobilité de l'ensemble des travailleurs œuvrant à l'intérieur des limites du parc industriel.

Une problématique particulière liée aux parcs industriels du Québec mérite l'attention gouvernementale.

- Les parcs industriels disposent généralement d'atouts considérables (réduction de taxes foncières, services, sécurité, etc.) attrayants pour les investisseurs. En

matière de transport, les parcs industriels sont le plus souvent situés à proximité des autoroutes, voies ferrées et infrastructures portuaires. Ces facteurs peuvent être déterminants pour les investisseurs dans leur décision de s'établir ou non.

- Par contre, les parcs industriels sont souvent éloignés des grands centres et, par conséquent, peu ou pas desservis par le réseau de transport en commun municipal ou local. Cette situation cause de sérieux problèmes de recrutement et de rétention de la main-d'œuvre aux entreprises. Pour une large proportion de travailleurs, la situation devient problématique, et l'occupation d'un emploi implique la possession d'une automobile. Cette condition pèse lourd dans la décision du travailleur d'accepter un poste dans une entreprise compte tenu des coûts élevés reliés à l'usage d'un véhicule automobile.
- Autant en milieu urbain que rural, la bonification de l'offre de transport visant une augmentation de l'achalandage bénéficiera du soutien financier de l'enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert. Les entreprises désireuses d'organiser auprès de leurs employés des formes de transport autres que l'auto utilisée individuellement pourront également être aidées financièrement. Jusqu'à présent ces initiatives étaient financées de façon ponctuelle par le ministère des Transports.
- Ce volet pourra répondre à des initiatives locales qui ne peuvent s'inscrire dans le cadre des programmes réguliers (ex. : intégration d'un service de transport collectif à un service de traversier, entente particulière entre une conférence régionale des élus et une société de transport en commun, etc.)

### 6.4 LA MARCHÉ ET LE VÉLO

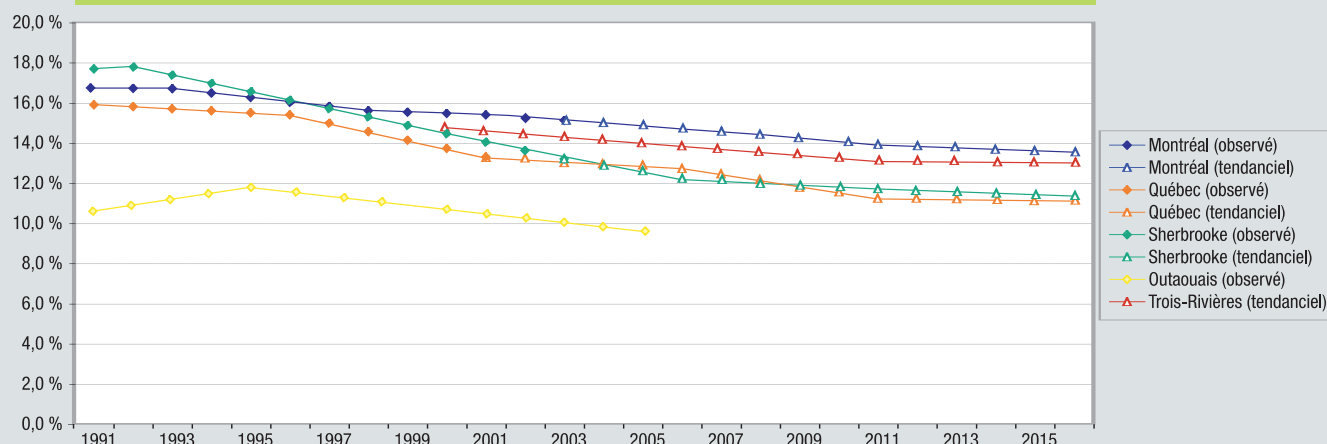
Selon les données disponibles, on observe une réduction régulière de la proportion de la marche et des déplacements à vélo dans les principales agglomérations du Québec.

La projection des tendances sociodémographiques lourdes laisse tout de même entrevoir une stabilisation du phénomène autour de 12 % de la demande en déplacements.

La marche et le vélo doivent être considérés comme une composante d'une politique québécoise du transport collectif.

- La marche et le vélo représentent les seuls modes de transport propres et sans aucune nuisance environnementale. En ce sens, le gouvernement entend privilégier ces modes de déplacement et attirer le plus grand nombre d'adeptes.

**Graphique 7 - Évolution de la proportion de déplacements à pied et à vélo au Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)**



Source : Enquête origine-destination régions de Montréal, Québec, Outaouais, Trois-Rivières et Sherbrooke

- Les autorités en santé publique le proclament depuis longtemps : la sédentarité est un facteur de risque important pour la santé, voire l'obésité. Le vieillissement de la population, l'automatisation croissante et l'attrait pour les activités passives sont des tendances lourdes qui favorisent de plus en plus la sédentarité. Les transports n'échappent pas à cette règle, d'où l'importance de favoriser une plus grande utilisation du vélo et la marche dans les déplacements de la population.

Le gouvernement du Québec investit depuis plusieurs années dans la mise en place de réseaux cyclables, par le biais de la Politique sur le vélo du ministère des Transports et en collaboration avec plusieurs partenaires municipaux et régionaux. C'est ainsi qu'un réseau cyclable national reliant toutes les régions du Québec a été construit, la Route verte. Ces interventions ont permis de maintenir au Québec un taux d'utilisation de la bicyclette dans la population en général qui est supérieur à ce qui est observé ailleurs au Canada. Cette utilisation de la bicyclette est même le double de ce qui est observé aux États-Unis.

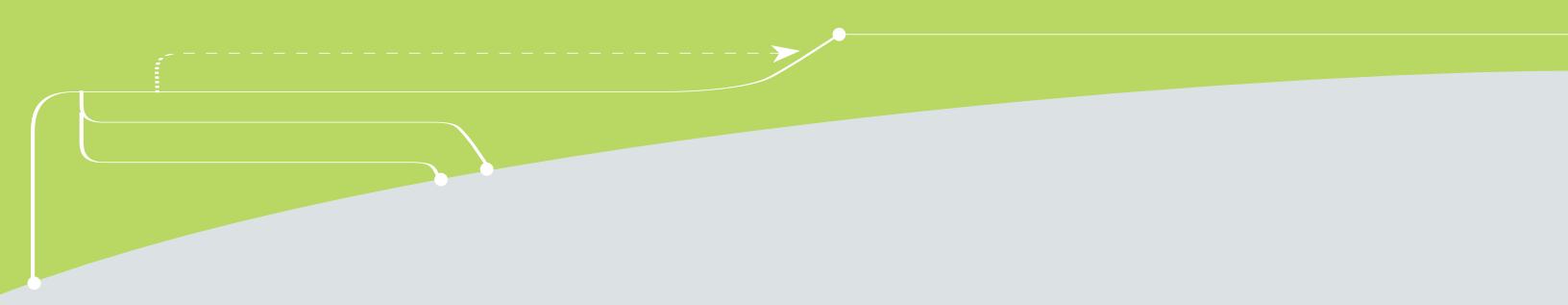
Les efforts investis n'ont cependant eu qu'un effet limité sur la pratique du vélo pour des déplacements utilitaires en milieu urbain, notamment lorsque la Route verte traverse le cœur d'une agglomération. Il existe peu de mesures incitatives favorisant le développement de réseaux cyclables en fonction des besoins de transport en milieu urbain. Et force est de constater que le milieu urbain n'offre pas toujours les itinéraires sécuritaires souhaités par les cyclistes ou les piétons.

Les efforts visant à améliorer la complémentarité entre l'utilisation du vélo et un autre mode collectif seront intensifiés avec :

- l'adoption de plans de mobilité cycliste et piétonne dans les agglomérations;
- le développement de réseaux urbains sécuritaires et efficaces d'un point de vue transport;
- l'appui aux mesures incitatives (ex. : stationnements pour vélos);
- l'amélioration de la complémentarité entre l'utilisation du vélo et d'un autre mode collectif (vélo-autobus, vélo-taxi, vélo à bord des trains de banlieue, traversiers, stationnement pour vélo dans les gares, etc.).



Source : Ville de Montréal



Quant à la marche, elle constitue une alternative valable principalement en milieu urbain. Ce mode est le moins coûteux.

Le gouvernement entend donc apporter une aide financière additionnelle pour favoriser ou pour promouvoir la marche et le vélo. Le gouvernement reconnaît leur importance et leur caractère complémentaire au transport en commun. C'est pourquoi il entend encourager ces pratiques intermodales.

## 6.5 L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES

La mesure vise essentiellement à favoriser l'introduction de nouvelles technologies en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre par les entreprises de transport par autocar et par les autorités organisatrices de transport en commun urbain et suburbain. Cette mesure sera réalisée par le ministère des Transports du Québec et l'Agence de l'efficacité énergétique. L'aide financière facilitera l'accès aux systèmes les plus performants d'aide à l'exploitation, aux systèmes d'alimentation électrique d'appoint, aux ordinateurs de bord et aux nouveaux moteurs plus performants sur le plan énergétique. Un montant de 5 millions de dollars, à même l'enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert, servira à ce volet de la politique.

# LES RÉSULTATS ANTICIPÉS



# LES RÉSULTATS ANTICIPÉS

La politique québécoise du transport collectif est orientée vers l'amélioration de la qualité des services offerts à la population. Les moyens mis en place devraient se traduire par une augmentation de l'offre de service de transport de l'ordre de 16 %. Cette augmentation de l'offre devrait permettre d'atteindre la cible d'augmentation d'achalandage de 8 %. Ainsi, l'utilisateur pourra bénéficier d'une plus grande fréquence, de plages horaires plus importantes et de plus de parcours.

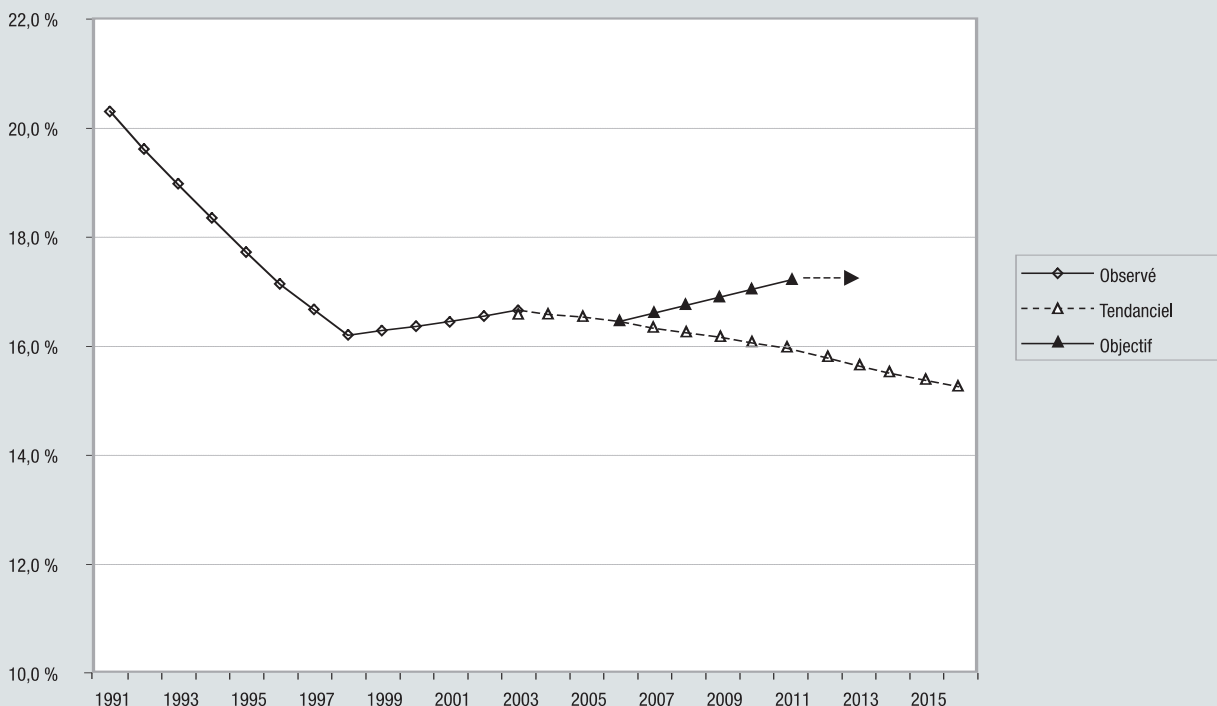
En mettant en œuvre la nouvelle politique québécoise du transport collectif, le gouvernement anticipe des résultats qui, dans certains cas, peuvent être chiffrés.

- Comme on l'a indiqué dès la formulation de l'objectif gouvernemental, la politique vise une cible précise en matière d'achalandage du transport en commun, soit

l'ajout de 40 millions de déplacements aux quelque 510 millions de déplacements en transport collectif déjà effectués chaque année au Québec. Ce chiffre est considérable, puisqu'il correspond aux déplacements assurés chaque année dans l'agglomération de Québec par le Réseau de transport de la Capitale.

Il est réaliste de croire que cet achalandage se matérialisera avant la fin de la cinquième année, d'ici 2012. Ainsi, il sera possible d'accroître la part modale du transport en commun par rapport à l'utilisation de l'automobile dans les principales agglomérations du Québec. Bien entendu, des variables pourraient infléchir cette évolution. On fait par exemple référence à l'augmentation plus ou moins rapide du coût du carburant ou des tarifs des usagers.

**Graphique 8 - Évolution de la part modale du transport en commun au Québec, 1991-2016 (jours ouvrables d'automne)**



Source: Enquête origine-destination régions de Montréal, Québec, Outaouais et Sherbrooke

À la fin de cette période, une évaluation des résultats atteints sera effectuée afin d'identifier, s'il y a lieu, les correctifs à apporter. Une nouvelle cible sera alors établie pour un autre horizon de cinq ans.

- Cette politique aura un impact significatif sur la consommation d'énergie, les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre. En effet, le transfert modal en faveur du transport en commun représenterait approximativement une réduction nette de 28 millions de litres de carburant au Québec, ce qui correspond à l'équivalent de 14 000 voitures par année. Le résultat énergétique net est la réduction de 80 000 tonnes des émissions de gaz à effet de serre par rapport à ce qui était projeté.
- La nouvelle politique québécoise du transport collectif aura un impact positif sur la congestion routière. En effet, l'ajout de 40 millions de déplacements en transport collectif devrait entraîner la réduction de 34 millions de déplacements véhiculaires dans les régions urbaines, selon les estimations du ministère des Transports. On estime que ce nombre représente environ 1,8 % de l'ensemble des déplacements en automobile pour les milieux urbains concernés. De plus, en se basant sur la plus récente étude<sup>(10)</sup> sur les coûts de la congestion dans la région de Montréal, on peut estimer que cette réduction permettra d'économiser annuellement 44 millions de dollars, au seul titre des frais entraînés par les difficultés de circulation.

---

10. Louis GOURVIL, *op. cit.*





# UNE POLITIQUE POUR TOUS LES QUÉBÉCOIS

Conclusion



Source : Ministère des Transports



## UNE POLITIQUE POUR TOUS LES QUÉBÉCOIS

La politique québécoise du transport collectif est ambitieuse. Elle bénéficiera à tous les Québécois. Elle permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyens des régions urbaines comme des régions rurales, tout en préparant le futur des prochaines générations.

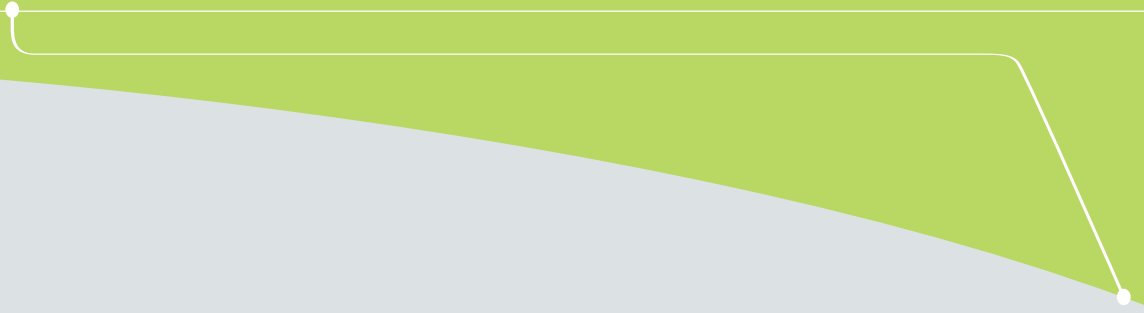
- D'ici 2012, l'achalandage du transport collectif devrait augmenter de façon significative, avec des effets immédiats sur les émissions de gaz à effet de serre, la congestion routière, la pollution atmosphérique dans les villes et la réduction de notre dépendance par rapport au pétrole importé.
- Le gouvernement définit clairement les responsabilités de chacun en matière de transport collectif, en portant une attention particulière à la définition des rôles et des devoirs dans les grandes régions urbaines, dans le respect de ses orientations d'autonomie locale et régionale.
- La politique québécoise du transport collectif identifie les moyens financiers nécessaires pour atteindre les objectifs retenus. Le gouvernement engage les initiatives que tous les Québécois attendaient, afin à la fois d'assurer le nécessaire remplacement des équipements et des infrastructures et d'accompagner l'amélioration des services à la clientèle.
- La politique québécoise du transport collectif concerne l'ensemble du territoire québécois. Le gouvernement met en place les soutiens nécessaires au développement d'alternatives à l'automobile utilisée individuellement, dans les municipalités peu peuplées et dans toutes les régions du Québec.
- Le gouvernement réaffirme sa volonté de rendre accessibles les réseaux de transport collectif aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant.

Le Québec a mis sur pied, au fil des années, des services de transport performants, efficaces et largement accessibles. À bien des égards, les résultats déjà obtenus placent le Québec à l'avant-garde par rapport au reste du Canada.

Il faut s'appuyer sur ces atouts pour aller plus loin, en faisant une place encore plus large au transport collectif des personnes.

Avec la nouvelle politique du transport collectif, le gouvernement propose aux citoyens des choix qui bénéficieront à l'ensemble de la collectivité, en améliorant la qualité de vie et en contribuant significativement au développement durable du Québec.

# ANNEXES





# LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN

## SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

Réseau de transport de la Capitale  
Réseau de transport de Longueuil  
Société de transport de Laval  
Société de transport de Lévis  
Société de transport de Montréal  
Société de transport de l'Outaouais  
Société de transport du Saguenay  
Société de transport de Sherbrooke  
Société de transport de Trois-Rivières

## AGENCE

Agence métropolitaine de transport

## ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT

[municipalité, régie municipale et regroupement de municipalités, comprenant les conseils intermunicipaux de transport et les conseils régionaux de transport]

### Région de Montréal

Conseil régional de transport Lanaudière  
Conseil intermunicipal de transport  
Chambly-Richelieu-Carignan  
Conseil intermunicipal de transport du Haut-Saint-Laurent  
Conseil intermunicipal de transport Laurentides  
Conseil intermunicipal de transport La Presqu'île  
Conseil intermunicipal de transport Le Richelain  
Conseil intermunicipal de transport Roussillon  
Conseil intermunicipal de transport de Sorel-Varennes  
Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest  
Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu  
Municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu  
Municipalité de Sainte-Julie  
Municipalité de Salaberry-de-Valleyfield

### Extérieur de Montréal

Municipalité de Baie-Comeau  
Municipalité de Drummondville  
Municipalité de Granby  
Municipalité de Rimouski  
Municipalité de Rouyn-Noranda  
Municipalité de Val-d'Or  
Municipalité de Victoriaville  
Régie municipale de transport en commun  
du Centre-de-la-Mauricie  
Municipalité de Sept-Îles

## TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

48 municipalités régionales de comté offrent des services  
(sur 81 admissibles)



## LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT COLLECTIF

### Les sociétés de transport

Dans les territoires centraux des six grandes régions métropolitaines de recensement du Québec, les services de transport en commun sont organisés, planifiés et dispensés par neuf sociétés de transport. Le conseil d'administration de ces sociétés est composé d'élus municipaux et de deux représentants des usagers (un des services réguliers et un des services adaptés aux personnes handicapées). Les sociétés de transport sont des entreprises publiques de transport qui possèdent tous les pouvoirs nécessaires à la planification, à l'organisation et à l'exploitation des services de transport.

### Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport

En périphérie des régions métropolitaines de recensement et dans certaines régions de moyenne importance, les services de transport en commun sont planifiés et organisés par vingt-deux organismes municipaux et intermunicipaux de transport, soit neuf conseils intermunicipaux de transport, un conseil régional de transport, onze municipalités et une régie municipale. Le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides, créé en septembre 2004, et le Conseil régional de transport de Lanaudière desservent la couronne nord de l'agglomération de Montréal. On retrouve aussi en périphérie de cette agglomération huit autres conseils intermunicipaux de transport et trois municipalités. Ailleurs au Québec, il y a huit municipalités. Contrairement aux sociétés de transport, les organismes municipaux ou intermunicipaux de transport ne peuvent exploiter eux-mêmes le service de transport. Ils doivent obligatoirement traiter avec un transporteur privé ou public pour l'exploitation du service.

## L'encadrement spécifique de la région de Montréal

Dans la grande région de Montréal où l'on retrouve, en plus des trois sociétés de transport en commun, neuf conseils intermunicipaux de transport, un conseil régional de transport et trois municipalités organisatrices de transport, la problématique des déplacements a amené le gouvernement à créer, en 1996, un organisme régional de transport.

L'Agence métropolitaine de transport a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, d'exploiter les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

La Communauté métropolitaine de Montréal, créée au printemps 2000, s'est vu confier certaines responsabilités de planification du transport en commun, de coordination et du financement des aspects ayant un caractère métropolitain. Plus précisément, celles-ci comprennent :

- l'approbation des plans stratégiques de l'Agence métropolitaine de transport et des trois sociétés de transport de la région de Montréal;
- l'approbation du budget de l'Agence métropolitaine de transport et un pouvoir de désaveu des tarifs métropolitains;
- la désignation de trois des sept membres du conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport;
- la consultation sur le Programme triennal d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport, sur les dessertes métropolitaines par autobus, ainsi que sur le réseau et les équipements métropolitains. Elle reçoit aussi, pour information, le Programme triennal d'immobilisations du métro de la Société de transport de Montréal.



## Les municipalités

Mis à part le cas de l'Agence métropolitaine de transport qui relève du gouvernement, les municipalités formant le territoire des organismes ont la responsabilité du financement. Elles approuvent les budgets et les emprunts des autorités organisatrices de transport et sont responsables des déficits d'exploitation ainsi que du financement des immobilisations. Les élus municipaux nomment aussi les membres des conseils d'administration de leurs autorités organisatrices de transport.

## Les municipalités régionales de comté

La municipalité régionale de comté ou le regroupement des municipalités régionales de comté est responsable de l'élaboration et de la gestion des projets de transport collectif basées sur la mise en commun des ressources existantes sur son territoire.

## Le ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports est responsable de la planification générale ainsi que de l'élaboration des politiques et des programmes en transport. Il est aussi responsable de l'administration du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et du Programme de transport collectif en milieu rural. À ce titre, il fournit un soutien financier aux différentes autorités organisatrices de transport en commun. En outre, le Ministère est également responsable des lois régissant les différentes autorités organisatrices de transport. De plus, l'Agence métropolitaine de transport relève du ministre des Transports.



# ACTUEL

## LE PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes a pour objectif général de créer, surtout au cœur des grandes agglomérations urbaines, des conditions favorisant l'utilisation et le développement du transport en commun. Plus précisément, il vise à soutenir les municipalités et les autorités organisatrices de transport en commun en contribuant :

- au maintien, à l'amélioration et au développement des infrastructures et des équipements;
- à l'amélioration des services, notamment en ce qui a trait à la fréquence et à la desserte;
- à la diversification des activités assumées par les transporteurs privés appelés à agir comme fournisseurs de services auprès des conseils intermunicipaux de transport et de certaines municipalités.

Le programme d'aide a subi plusieurs modifications au fil des années afin de suivre l'évolution des services et les réalités gouvernementales. Aujourd'hui, il comporte deux volets. Le premier volet est destiné aux sociétés de transport en commun et à l'Agence métropolitaine de transport. Le second s'adresse aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport.

## L'aide destinée aux sociétés de transport

L'aide gouvernementale destinée aux sociétés de transport et à l'Agence métropolitaine de transport touche uniquement les dépenses d'immobilisation. Ainsi, le gouvernement du Québec finance à 100 % le coût lié au développement des modes de transport rapide (métro, trains de banlieue et système léger sur rail) et à 75 % la réfection et le remplacement de ces modes. Il contribue à hauteur de 75 % pour les coûts de construction et de réfection des garages, des terminus et des stationnements incitatifs ainsi que pour la mise en place de voies réservées au transport en commun. Il assume en plus 50 % du coût d'acquisition des autobus.

Les priorités de ce volet touchent d'abord les investissements dans le maintien et la réfection des actifs. Depuis 1991, il est obligatoire de présenter des études justificatives, dont l'analyse bénéfice-coût, pour obtenir une subvention dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Le tableau ci-dessous résume la nature des subventions disponibles dans le cadre de ce programme.

**Tableau 5 : Programme d'aide au transport collectif des personnes**  
Taux de subvention par catégorie

Catégorie	Description	Taux de subvention
Réseau d'autobus	• Achat et remplacement d'autobus	50 %
	• Acquisition, construction, agrandissement, remplacement ou réfection des biens suivants : terminus, garages, centres administratifs, voies réservées et stationnements incitatifs	75 %
	• Aménagement de voies réservées	75 %
Système de transport terrestre guidé (ex. : métro)	• Coût de construction ou de prolongement	100 %
	• Coût de remplacement ou de réfection	75 %

### L'aide destinée aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport

L'aide gouvernementale destinée aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport est versée en relation avec les recettes générées par le service. La subvention représente 40 % des recettes des usagers sur la base du tarif régulier jusqu'à concurrence de 75 % du déficit d'exploitation ou d'un plafond correspondant à la subvention accordée en 1996.

### LA CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Depuis que le transport en commun est devenu un service public, son financement a toujours reposé sur les partenaires traditionnels que sont les usagers, les municipalités et le gouvernement du Québec. Toutefois, sur la base du principe d'une contribution des bénéficiaires, le gouvernement du Québec a innové en faisant intervenir un quatrième partenaire.

Ainsi, l'automobiliste a été appelé à participer au financement du transport en commun par le biais du Fonds des contributions des automobilistes au financement du transport en commun. Ce fonds est alimenté par l'imposition d'un droit de 30 \$ perçu à même l'immatriculation des véhicules dans chacune des six régions métropolitaines de recensement du Québec.

Le nouvel encadrement institutionnel et financier mis en place dans la région de Montréal en 1996 avec la création de l'Agence métropolitaine de transport a été accompagné de l'imposition d'une surtaxe sur l'essence de 1,5 ¢ par litre d'essence pour financer les services de transport en commun offerts dans cette région et permettre ainsi à l'Agence métropolitaine de transport de jouer pleinement son rôle.

## LE PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural est en vigueur depuis 2003, et 81 municipalités régionales de comté sont admissibles. Les subventions gouvernementales se divisent en deux catégories :

- aide de 10 000 \$ destinée aux études des besoins et de faisabilité;
- une subvention annuelle à l'exploitation dont les montants maximaux peuvent varier de 20 000 \$ à 28 000 \$ selon des critères basés sur la richesse collective des municipalités régionales de comté.

