



ARTÈRES BLOQUÉES

Quand le sous-financement des systèmes
de transports menace l'économie du Québec

Document d'analyse en appui à la création de TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

AOÛT 2011

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Si la présente crise du réseau routier révèle le sous-investissement chronique en matière de grandes infrastructures de transports, on oublie trop souvent que les transports collectifs subissent cette même dynamique de sous-investissement. Déplaçant plusieurs centaines de milliers de personnes chaque jour, les transports collectifs s'avèrent pourtant les modes de transport les plus performants aux plans économique et environnemental. Ces systèmes sont aujourd'hui largement saturés, leur maintien incertain et leur développement compromis, faute de moyens.

Le gouvernement du Québec ne parvient ni à assurer la réfection des infrastructures existantes, ni à financer le nécessaire développement des transports collectifs. Malgré une hausse progressive de la taxe sur l'essence de 4 cents / litre, **le principal Fonds dédié au financement des infrastructures de transport** – routier comme collectifs –, **le FORT, sera déficitaire à partir de 2013-2014. Par la suite, ce déficit ne fera que s'accroître.**

D'ici deux ans, l'État québécois n'aura plus les moyens de défrayer les coûts de réfection des infrastructures routières et de transports collectifs, et encore moins de les développer. Pourtant, le gouvernement du Québec continue d'annoncer de nouveaux projets autoroutiers, alors que les projets structurants de transports collectifs – métro, métrobus, SLR, SRB et tramways – sont paralysés par manque de moyens.

D'ici 2015, si rien n'est fait pour rétablir la situation, le Sud du Québec sera aux prises avec une tempête parfaite : englués dans une série d'immenses travaux de réfection (Turcot, Champlain, Mercier, Louis-Hippolyte-Lafontaine, Ville-Marie, etc.), des millions de Québécois se heurteront à une congestion et à un chaos sans précédent, alors même que les transports collectifs, déjà surchargés et de plus en plus vétustes, présenteront des signes clairs de défaillance. **Les signes avant-coureurs d'une paralysie générale d'une grande partie de la vitalité économique du Québec sont là.**

La solution réside dans des investissements, dès maintenant, dans la rénovation et le développement des transports collectifs.

Plusieurs personnalités et organisations ont créé l'initiative TRANSIT, afin de décrire la situation telle qu'elle se présente et de tenter d'influencer les décisions publiques. Comme solution à la crise actuelle et afin de transformer avantageusement nos actuels systèmes de transports à l'aune des enjeux du XXI^e siècle, TRANSIT favorise un important réinvestissement public dans le maintien et le développement des infrastructures et des services de transports collectifs dans les grands centres urbains du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

A.	LES TRANSPORTS COLLECTIFS, UN DES PILIERS DE LA MOBILITÉ ET DE L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC....	1
	Les transports collectifs, pilier du transport au Québec	1
	Un choix économiquement avantageux.....	2
	Une solution durable à la congestion grandissante	4
B.	DES TRANSPORTS COLLECTIFS SOUS-FINANCÉS.....	6
	Qui finance les transports collectifs ?.....	6
	Des réseaux utilisés à pleine capacité.....	8
	Des investissements qui ne sont pas à la hauteur des besoins identifiés.....	9
	Pourtant, une volonté affirmée de développer le transport collectif.....	11
C.	RÉSEAU ROUTIER STRATÉGIQUE : ENTRE MATURITÉ ET DÉLIQUESCENCE	13
	Une source de financement unique : le FORT	13
	Un budget substantiel prévu pour le développement routier	14
	Un réseau à maturité dont la conservation implique des coûts de plus en plus élevés	15
	Des projets de développement routier à remettre en question ?.....	16
D.	QUÉBEC 2015 – UNE TEMPÊTE PARFAITE SE PRÉPARE.....	18
E.	DE L'IMPORTANCE DE REPENSER LA MOBILITÉ ET L'URBANITÉ	21
F.	CRÉATION DE TRANSIT	23
	Vision	23
	Mission.....	24
	Objectif principal.....	24
	Objectifs spécifiques.....	24
	Moyens d'action	25

A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS, UN DES PILIERS DE LA MOBILITE ET DE L'ÉCONOMIE DU QUEBEC



Assurant 13 % des déplacements domicile-travail au Québec, avec près d'un million de déplacements par jour, le transport collectif est un pilier de la mobilité. De plus, investir dans les transports collectifs est rentable pour l'économie du Québec, qui ne produit ni voitures, ni pétrole. Bénéfiques pour l'environnement, pour la santé, pour la compétitivité des régions métropolitaines, les transports collectifs sont également une solution économique et fiable aux problèmes croissants de congestion routière.

Les transports collectifs, pilier du transport au Québec

Déplaçant chaque jour des centaines de milliers de Québécois, à faible coût, de façon sécuritaire et avec des impacts environnementaux minimaux, les transports collectifs forment un pilier incontournable de la mobilité dans les villes québécoises. Au Québec, en 2009, 556 millions de passagers – travailleurs, étudiants, touristes, retraités – ont utilisé le métro, le train ou l'autobus (Gouvernement du Québec, 2010). À destination de l'île de Montréal, c'est 36% des déplacements qui s'effectuent en transport collectif (Enquête Origine-Destination Montréal, 2008). Pour l'ensemble du Québec, **la part du transport collectif dans les déplacements domicile-travail se maintient à près de 13% depuis 2001** (Statistique Canada, 2008). **Chaque jour, 980 000 Québécois utilisent les transports collectifs** (ATUQ, 2010). Imaginer un scénario où les grands systèmes de transport collectif tomberaient en panne permet de réaliser l'importance très stratégique de ces réseaux pour la mobilité et donc l'économie régionale.

Chaque jour, 980 000 Québécois – travailleurs, étudiants, retraités, touristes – utilisent les transports collectifs.

Pourtant, **le transport collectif est loin d'avoir atteint son plein potentiel** au Québec. Utilisé pour 25 % des déplacements des résidents de l'agglomération de Montréal en période de pointe du matin (Enquête Origine-Destination Montréal, 2008), il ne représente que 3 % des déplacements dans les RMR de Trois-Rivières et de Sherbrooke (Association du transport urbain du Québec - ATUQ, 2010). Un virage est cependant à l'œuvre : après des années de décroissance au profit de l'automobile, la part modale du transport collectif est en légère croissance depuis quelques années. Cette croissance s'est accélérée depuis la mise en œuvre à partir de 2006 de la Politique québécoise du transport collectif (Ministère des Transports du Québec, 2006), qui, associée à des objectifs d'augmentation de l'achalandage, améliore le soutien du gouvernement du Québec aux services de transport collectif. **De 2006 à 2009, on a ainsi observé une hausse globale de 5,8 % de l'achalandage au Québec**, hausse qui a même dépassé 10 % en Outaouais, à Québec, et à Sherbrooke (ATUQ, 2010). Entre 2003 et 2008, la hausse est de 15 % dans la grande région de Montréal (Enquête Origine-Destination Montréal, 2008).

De 2006 à 2009, on a observé une hausse globale de 5,8 % de l'achalandage des transports collectifs au Québec.

En 2007, 68 % des ménages canadiens ont déclaré avoir accès au transport en commun à moins de cinq minutes de leur domicile et 41 % de ces ménages utilisaient le transport en commun de façon régulière (Statistique Canada, 2010). Alors qu'on sait que **le temps de parcours et la fréquence de passage constituent les principaux déterminants de l'utilisation des transports collectifs**, le potentiel de développement de ceux-ci demeure donc très grand.

Un choix économiquement avantageux

En plus de leur bilan avantageux pour l'environnement, l'équité sociale et la santé, les transports collectifs ont sur l'économie québécoise un effet positif durable qui se fait d'autant plus sentir dans le contexte récent de crise économique et de hausse des coûts de l'énergie.

Une dépense en transport en commun crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile (Chambre de commerce du Montréal Métropolitain - CCMM, 2010).

Pour l'économie du Québec

Au niveau de la balance commerciale du Québec, le secteur des transports routiers représente une perte nette : **en 2008, l'automobile et le pétrole représentaient un déficit de 25 milliards de dollars** (Institut de la Statistique du Québec - ISQ, 2009). Après le pétrole, l'automobile constitue le deuxième produit d'importation québécois. Le transport collectif, en revanche, n'est pas aussi

intimement lié à cette dépendance au pétrole. La propulsion électrique de certains trains de banlieue et du métro permet notamment de profiter des ressources hydroélectriques disponibles.

Au Québec, où l'on ne produit ni pétrole, ni voitures, investir dans les infrastructures de transport en commun se révèle ainsi très rentable. L'« effet de fuite », soit la part des montants investis qui sert à acquérir des biens à l'extérieur du Québec, y est en effet beaucoup plus faible que celui des investissements axés sur l'automobile. Le contenu québécois associé aux dépenses des sociétés de transport se situe entre 65 % et 76 % (ATUQ, 2010). On estime ainsi qu'**une dépense en transport en commun crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile** (CCMM, 2010). Une dépense de 100 millions de dollars dans le transport en commun crée 989 emplois, génère 74 millions de dollars en valeur ajoutée et rapporte 23 millions de dollars en redevances et taxes (ATUQ, 2010).

Bref, **l'économie québécoise se porte mieux quand l'industrie des transports collectifs se porte bien**. En 2009, les neuf principales sociétés de transport collectif ont d'ailleurs généré près de 19 000 emplois directs et indirects et injecté plus de 1,8 milliard de dollars dans l'économie québécoise, pour une valeur ajoutée évaluée à 1,4 milliard de dollars (ATUQ, 2010).

Pour la productivité régionale

Au plan régional et local, des transports collectifs performants s'accompagnent généralement d'une prospérité économique : en Amérique du Nord, les villes les plus florissantes comptent le plus souvent sur des services de transport collectif à la qualité reconnue (Communauté Métropolitaine de Montréal – CMM, 2010). Cette prospérité s'explique d'abord par l'amélioration de la mobilité et ce, à moindre coût et avec une plus grande efficacité. Ainsi, **déplacer une personne en transport collectif est trois fois plus économique qu'en automobile** : un déplacement en transport collectif revient à 0,16\$ du kilomètre, comparativement à 0,47\$ du kilomètre en automobile, incluant les coûts variables et fixes (CCMM, 2010).

Le transport collectif a par ailleurs un effet catalyseur sur le développement urbain, aussi bien le long de ses axes qu'à proximité de ses principaux points d'accès. Les exemples du développement autour de la station de métro de Longueuil ou d'essor immobilier à la future gare de train de Mascouche illustrent bien la hausse de valeur des propriétés situées à proximité de ces réseaux.

Pour le budget des ménages

Le transport accapare 14% des dépenses des familles québécoises, 85% de ce budget étant consacré à la voiture. Les usagers réguliers des transports collectifs peuvent ainsi disposer d'une marge financière potentiellement considérable.

Le transport accaparera vraisemblablement cette année 14 % des dépenses des familles québécoises (ISQ, 2011). À elle seule, **la voiture accapare 85 % du budget transport** : c'est dire que les usagers réguliers du transport collectif ont à leur disposition une marge financière confortable. Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM, 2010), une hausse de 3 % de la part modale du transport collectif ferait économiser aux ménages de la région 75,7 millions de dollars en dépenses de transport et 56,1 millions de dollars en coûts de stationnement.

Un effet globalement positif sur plusieurs postes budgétaires

La présence et l'usage des transports collectifs présentent des corrélations avec **la qualité de l'environnement et de l'air, la diminution des problèmes de santé liés à la sédentarité, l'accessibilité universelle et une plus grande équité pour la mobilité des citoyens**. Tous ces éléments ont une implication budgétaire et des impacts positifs sur les finances publiques.

Une solution durable à la congestion grandissante

C'est bien souvent le recours aux services de transports collectifs qui permet d'assurer la mobilité des personnes, que ce soit à l'occasion de crises temporaires sur les réseaux routiers ou lors de l'organisation de grands événements. Les sociétés de transport rapportent que **des hausses d'achalandage importantes se produisent lors de défaillances des réseaux routiers**. On pourrait parler du pont de la Concorde, à Laval, de la mise en place de la ligne de train de Blainville, dans les Laurentides, ou, plus récemment, de la ligne de train Candiak en Montérégie, lors des travaux sur le pont Mercier. Sans les transports collectifs, ou avec des transports collectifs défaillants, les Québécois seraient bien dépourvus face aux aléas des routes.

Les impacts économiques de la congestion routière, pour la seule région de Montréal, entraînent des pertes de plus de 1,5 G\$ par année - Michel Leblanc, Président et chef de la direction, Chambre de Commerce du Montréal Métropolitaine.

Or, même en temps normal, des portions croissantes du réseau routier des villes québécoises sont saturées, et cette congestion grandissante représente un coût individuel et collectif. Le transport collectif offre une excellente opportunité de limiter les coûts liés à la congestion et autres impacts négatifs des routes. Se basant sur les plus récentes études, le président de la Chambre de

commerce de Montréal affirmait en juin 2011 (Radio-Canada, 2011) que **les impacts économiques de la congestion, pour la seule région de Montréal, entraînaient des pertes de plus de 1,5 G\$ par année**. Ces coûts sont ceux des pertes économiques liées aux retards des personnes et des marchandises, à l'augmentation de la consommation des carburants et à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre (ADEC, 2009).

B. DES TRANSPORTS COLLECTIFS SOUS-FINANCES



Il semble impossible pour le gouvernement du Québec d’assumer sa part de la facture du renouvellement des actifs de transports collectifs de toutes les régions du Québec des dix prochaines années, et encore moins de financer la majeure partie des projets de développement.

La situation est intenable : des actifs péniblement maintenus, des autobus, des trains et des métros bondés et un achalandage en forte hausse dans les prochaines années. Il faut donc réinvestir.

On le voit, les transports collectifs sont pour le Québec une solution éprouvée, réaliste, efficace et qu’il est urgent de mieux mettre à profit. Pourtant, en matière de transport, le Québec est encore loin de mettre la priorité sur les transports collectifs. De fait, faute de financement suffisant pour garantir un développement adéquat, l’offre de transports collectifs est très loin de satisfaire à la demande. De plus, plusieurs réseaux apparaissent aujourd’hui saturés alors que vieillissent leurs équipements.

Qui finance les transports collectifs ?

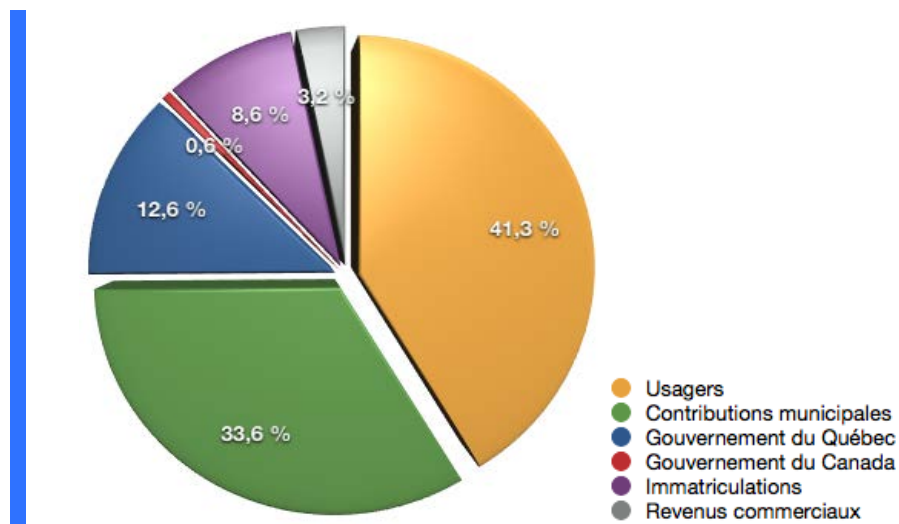
Pour assurer le maintien de leurs actifs et leurs projets de développements, les organisations de transport comptent bien sûr sur les revenus des passages payés par les usagers, mais aussi sur les contributions des différents paliers de gouvernement. Or, les structures de financement ont fluctué grandement dans les dernières décennies, tant pour les infrastructures que pour l’exploitation. Dans les années 1990, la part du gouvernement du Québec a grandement diminué, exigeant des villes des efforts supplémentaires. D’autre part, le gouvernement du Canada ne s’implique dans le financement des transports urbains que depuis peu de temps et de façon encore marginale.

Dans les années 1990, la part du gouvernement du Québec a grandement diminué, exigeant des villes des efforts supplémentaires. Elle tend à progresser depuis 2006.

Le financement des transports collectifs au Québec est actuellement assuré (données de 2008), par ordre d'importance, par :

- + Les usagers : 41 % (de 28 % à 46 % des revenus selon les sociétés de transport) ;
- + Les municipalités : 34 % (part moyenne la plus élevée au Canada, avec d'importantes variations d'une ville à une autre) ;
- + Le gouvernement du Québec : 13 %, dont la contribution a beaucoup diminué avant de connaître un léger regain depuis 2006 avec la Politique québécoise du transport collectif ;
- + Les automobilistes : 9 %, dont la contribution au transport collectif via l'immatriculation n'a pas été indexée depuis sa mise en place en 1992 ;
- + Des revenus commerciaux : 3 % (publicité, etc.) ;
- + Le gouvernement du Canada : moins de 1 %.

Graphique : Répartition des revenus des transports collectifs au Québec en 2008



Source : estimation de TRANSIT à partir des budgets des sociétés de transport et de l'AMT (NB : la part du gouvernement du Québec tend à augmenter légèrement depuis 2006, diminuant ainsi le poids relatif des autres contributeurs.)

Des réseaux utilisés à pleine capacité

Les réseaux de transports collectifs sont déjà saturés, en raison notamment de leur popularité grandissante et des hausses du coût de l'essence. À Laval, par exemple, [les prévisions d'achalandage des trois stations de métro ouvertes en 2007 ont été rapidement et largement dépassées, avec un achalandage de 20% supérieur aux prévisions en seulement 5 mois](#). La congestion consécutive de la ligne de métro orange a créé des maux de tête à la Société de transport de Montréal, qui a dû redoubler d'ingéniosité pour littéralement « sortir » des gens du métro, notamment à l'aide de sa nouvelle ligne de bus express 427. Cette ligne de métro est à pleine capacité, et par ailleurs le nombre de trains est au maximum. Seuls les nouveaux wagons résoudront, en partie et temporairement, cette situation.

Toujours dans l'optique d'augmenter la capacité des transports collectifs, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a débuté le renouvellement de sa flotte de wagons pour introduire un modèle à deux étages ayant une meilleure capacité de passagers. Cette situation de saturation des réseaux s'observe dans plusieurs centres urbains du Québec. Dans la plupart des sociétés de transport du Québec, on a ainsi accéléré [l'acquisition d'autobus articulés, dits « à accordéons », pour permettre d'accueillir l'achalandage quotidien](#).

Tout comme la congestion routière allonge la durée des déplacements automobiles, un réseau de transport collectif saturé entraîne un allongement des temps de parcours.

En plus de ne pouvoir répondre à une croissance de la demande, [un réseau saturé entraîne à la fois une augmentation des coûts et une dégradation du service](#). De la même manière que les routes, un réseau d'autobus avec un achalandage plus important que prévu s'use rapidement et risque de subir des bris. L'équipement s'abîme prématurément et ne permet pas d'offrir des déplacements rapides et efficaces aux usagers. Bien entendu, tout comme la congestion routière allonge la durée des déplacements automobiles, [un réseau de transport collectif saturé entraîne un allongement des temps de parcours](#). Les transports collectifs subissent également les effets de la congestion : en rallongeant les temps de parcours, cette congestion entraîne une augmentation des coûts d'exploitation. Ainsi, le Réseau de transport de la Capitale évalue que depuis 2001, 45 % des heures de services ajoutées ont servi à assurer la fiabilité, particulièrement en situation de congestion, sans aucune amélioration de la capacité du transport collectif (RTC, 2011).

Des investissements qui ne sont pas à la hauteur des besoins identifiés

Il apparaît impossible pour le gouvernement du Québec d'assumer sa part de la facture du renouvellement des actifs de transport en commun de toutes les régions du Québec, et encore moins de financer même la majeure partie des projets de développement.

Les projets envisagés d'ici 2020 : de 25 à 30 milliards de dollars

Les besoins sont colossaux. La Communauté métropolitaine de Montréal a chiffré les besoins financiers des organisations de transport œuvrant sur son territoire à l'horizon 2020. **Pour le seul maintien des actifs, les besoins sont de 10,3 milliards de dollars pour 2010-2020**, soit plus d'un milliard par an en moyenne. La majeure partie des besoins va au renouvellement prévu des voitures de métro, qui, selon les règles de financement des immobilisations, devraient être payées à 75 % par le gouvernement du Québec. Quant aux projets de développement dans la grande région de Montréal, leurs coûts s'élèvent à quelque 12,6 milliards de dollars sur 10 ans.

D'ici 2020, pour la grande région de Montréal, 10,3 milliards de dollars sont nécessaires au seul maintien des actifs et 12,6 milliards de dollars au développement du réseau (CMM, 2011).

Les sociétés de transports et les grandes agglomérations du Québec cherchent à répondre à la demande croissante des usagers en en développant leurs réseaux de transports collectifs. Pour les régions de Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière et Montréal, il s'agit du prolongement du métro vers l'Est, du bouclage de la ligne orange et du prolongement du métro vers Longueuil. Il s'agit aussi de développer davantage les lignes de trains de banlieue, de réaliser un système léger sur rail (SLR) entre la Rive-Sud et l'Île de Montréal, un tramway dans le quartier Côte-des-Neiges, dans le Vieux Montréal et sur l'Avenue de Parc. Des projets de systèmes rapides par bus (SRB) sont prévus à Montréal, à Laval et sur la Rive-Sud.

Dans la région de la Capitale nationale, des projets de lignes de tramway, de métrobus et de Busway (Lévis) seront à financer, dans l'optique de doubler, d'ici 2031, à la fois la part modale et l'offre de service de transport collectif (Communauté métropolitaine de Québec - CMQ, 2011, 32). La région de l'Outaouais cherche à développer le réseau de Rapibus, tandis que l'Estrie se donne un premier plan de mobilité durable qui nécessitera également des investissements. **Ces organisations de transport ont par ailleurs d'importants actifs qu'elles doivent périodiquement renouveler** : flottes d'autobus, garages et centres d'entretien, terminus, corridors de trains et de métros.

Les investissements planifiés : plafonnés par des ressources limitées

Des investissements en apparence importants sont bel et bien consentis par le gouvernement du Québec, mais ceux-ci demeurent systématiquement en deçà des besoins, en plus de décroître rapidement au cours des prochaines années. En matière de maintien et de développement des infrastructures, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes stipule que **le gouvernement du Québec finance entre 50% et 100% de ces immobilisations, selon leur nature.**

Le montant des investissements prévus dans le transport collectif par le gouvernement du Québec décroît de 980 millions cette année à 397 millions en 2014-2015.

Dans le budget 2011-2012 du gouvernement du Québec, il est ainsi prévu que l'État investisse cette année 985 millions de dollars dans les infrastructures de transport collectif. Le montant des investissements prévus tombe cependant à 397 millions de dollars pour l'année 2014-2015 : il y a de quoi être inquiet pour le simple renouvellement des actifs de transport en commun, sans même parler de développement. Pour ce même exercice 2014-2015, le gouvernement a déjà prévu qu'il investirait 3 323 millions de dollars dans le réseau routier, dont une bonne partie pour l'augmentation de la capacité autoroutière et le développement de nouvelles routes, comme nous le verrons à la section suivante.

Tableau : Répartition des investissements 2010-2015 selon le secteur d'intervention (contribution du gouvernement du Québec; en millions)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Total
Réseau routier	3 416,5	3 457,2	3 414,1	3 249,8	3 323,3	16 860,9
Transport en commun	534,5	984,8	623,7	413,6	396,5	2 953,1

Source : Gouvernement du Québec, 2011. Budget 2011-2012 : Plan budgétaire (section C.63).

Une situation intenable

Dans l'état actuel des investissements publics en matière de transport, il apparaît impossible de maintenir les actifs de transports collectifs et d'en assurer le développement. Le financement disponible n'est tout simplement pas au rendez-vous.

Trois avenues de réinvestissement dans le transport collectif: nouvelles sources de financement, hausse des contributions existantes, réallocation de sommes disponibles dans le trésor public.

La situation est intenable: des actifs péniblement maintenus, des autobus, des trains et des métros bondés et un achalandage en forte hausse dans les prochaines années. Il faut donc réinvestir. Trois types de portes de sorties devraient être considérés: recherche de nouvelles sources de financement, hausse des contributions existantes, ou réallocation de sommes disponibles dans le trésor public, comme celles affectées actuellement au développement autoroutier.

Nous verrons dans la partie suivante qu'il en va de même pour la réfection et le développement du réseau routier. Incapable de financer la nécessaire réfection et le maintien des actifs de transports collectifs et d'infrastructures routières stratégiques, le Québec n'a plus les moyens de poursuivre le développement d'un réseau routier déjà parvenu à maturité.

Pourtant, une volonté affirmée de développer le transport collectif

À moins d'un coup de barre, il est impensable de développer à long terme les réseaux de transports collectifs dans le contexte financier actuel. Malgré une hausse de la demande, les réseaux de transports collectifs apparaissent condamnés à périr. Le Québec a pourtant beaucoup à gagner à un développement massif du transport collectif...et beaucoup à perdre à y renoncer.

Un moyen d'atteindre plusieurs objectifs gouvernementaux

Pourtant, **le développement des transports collectifs contribuerait à améliorer la situation du Québec en regard de nombreux enjeux cruciaux**: la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la fin de l'empiétement urbain sur les bonnes terres agricoles, la baisse de la sédentarité, la qualité de vie urbaine, le bilan de sécurité routière, la qualité de l'air, la réduction de la pollution sonore, la balance commerciale du Québec, la compétitivité économique des métropoles, etc. Ce sont là les objectifs de plusieurs politiques et programmes au Québec: Politique québécoise du transport collectif, Plan d'action contre les changements climatiques, objectif de réduction de 20% des gaz à effet de serre pour 2020, électrification des transports collectifs, refonte de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour y inclure la composante de développement durable, etc.

À eux seuls, les transports motorisés individuels produisent 23 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec.

Sans financement adéquat, cependant, tous ces objectifs gouvernementaux devront se passer de la contribution des transports collectifs. Or, à titre d'exemple, quand on sait qu'à eux seuls les transports motorisés individuels produisent 23 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec (MDDEP, 2011), on comprend que **toutes ces politiques québécoises sans développement des transports collectifs sont vouées à l'échec.**

Un outil indispensable dans la lutte contre la congestion ponctuelle et structurelle

Le développement des transports collectifs est crucial dans le contexte actuel d'augmentation de la congestion dans les régions métropolitaines, où plusieurs axes majeurs sont menacés de paralysie à plus ou moins brève échéance. **Les réseaux routiers, bien qu'ils aient fait l'objet ces dernières années de réinvestissements massifs, ne sont pas en mesure d'accueillir efficacement les flux croissants de véhicules.** Dans ce contexte, les transports collectifs font parfois œuvre de « refuge » lorsque les routes ne sont plus praticables. Avec tous les chantiers à venir dans les grandes villes du Québec, le danger de voir les réseaux de transports collectifs crouler sous le poids du nombre est très grand.

C. RESEAU ROUTIER STRATEGIQUE : ENTRE MATURITE ET DELIQUESCENCE



Entre des routes qu'on rechigne à entretenir quitte à en voir tomber des fragments, et la poursuite du développement autoroutier à courte vue, souvent dans les meilleures terres agricoles du Québec, il est maintenant nécessaire de faire des choix.

Conçu et planifié il y a déjà plusieurs décennies, le réseau routier supérieur québécois s'est largement développé à partir de la fin des années 50 et des années 60. De nombreuses chaussées témoignent de cet âge avancé des infrastructures. **Les besoins de financement pour le maintien des actifs pourraient pourtant augmenter encore durant les prochaines années, étant donné la vétusté de plusieurs infrastructures majeures.** Réseau routier et réseaux de transports collectifs font ainsi face à des besoins similaires en matière de maintien des actifs, alors même que continue de se développer le réseau routier.

Une source de financement unique : le FORT

Malgré une hausse progressive de la taxe sur l'essence de 4 cents / litre, le principal Fonds dédié au financement des infrastructures de transport – routier comme collectifs –, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) sera déficitaire à partir de 2013-2014. Par la suite, au vu des investissements nécessités par les projets planifiés et pressentis, ce déficit ne pourra qu'aller en s'accroissant.

Le FORT sert à financer le coût de l'amortissement et de l'entretien des infrastructures routières et de transports collectifs, ainsi que le service de la dette qui leur est rattaché.

Ce Fonds, qui recueille les taxes sur l'essence et les droits sur les permis et sur les immatriculations, sert en majeure partie à financer le coût de l'amortissement et l'entretien des infrastructures routières de même que le service de la dette qui leur est rattaché. Il sert

sensiblement aux mêmes fins pour les transports collectifs. [D'ici deux ans, l'État québécois n'aura plus les moyens de défrayer la totalité des coûts de réfection et de développement des infrastructures routières et de transports collectifs.](#) Pourtant, le gouvernement du Québec continue d'annoncer de nouveaux projets de développement autoroutiers.

Tableau : Projection des revenus et dépenses du FORT (2010-2015)

TABLEAU 12

Projection des revenus et des dépenses du FORT de 2010-2011 à 2014-2015 – Après la hausse du taux de la taxe sur les carburants

(en millions de dollars)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Revenus versés au FORT	2 383	2 452	2 516	2 575	2 633
Dépenses du FORT	- 2 063	- 2 516	- 2 848	- 3 130	- 3 426
Sous-total	320	- 64	- 332	- 555	- 793
Hausse graduelle du taux de la taxe sur les carburants de 1 ¢/litre le 1 ^{er} avril de chaque année de 2010 à 2013	120	240	360	480	480
Solde annuel	440	176	28	- 75	- 313
EXCÉDENT (DÉFICIT) CUMULÉ	440	616	644	569	256

Sources : Ministère des Transports du Québec et ministère des Finances du Québec.

Source : Gouvernement du Québec, 2010. Budget 2010-2011 : Plan d'action économique (p. 37)

Un budget substantiel prévu pour le développement routier

De grands chantiers sont en cours au Québec, c'est visible, et c'est aussi prévisible. Le gouvernement du Québec, dans son exercice budgétaire du Plan québécois des infrastructures, prévoit pour les cinq prochaines années un montant de 16,8 milliards de dollars pour le réseau routier. De ce montant, 11,4 milliards de dollars sont prévus en « maintien d'actif » et 5,4 milliards de dollars en « amélioration et remplacement et parachèvement », soit principalement du développement. Autrement dit, [malgré l'état alarmant des infrastructures actuelles, le gouvernement juge qu'il y a encore place à une ponction budgétaire de 5,4 milliards de dollars pour développer un réseau routier supérieur déjà à maturité,](#) alors même qu'il manquera d'argent dans le FORT dès 2013-2014.

Tableau : Répartition des investissements prévus dans le réseau routier selon le type d'investissement, 2010-2015 (contribution du gouvernement du Québec; en millions)

Type d'investissement		Budget 2010-2015
Maintenance d'actifs	Budget régulier	9 434,6
	Résorption du déficit d'entretien	1 957,7
Amélioration et remplacement	Continuité	2 410,5
	Nouvelles initiatives	261,3
Parachèvement		2 796,8
Total		16 860,9

Source : Gouvernement du Québec, 2011. Budget de dépenses 2011-2012 : Volume IV (p. 104).

Un réseau à maturité dont la conservation implique des coûts de plus en plus élevés

A l'heure actuelle, **le réseau routier et autoroutier relie adéquatement les grands pôles économiques régionaux et urbains du Québec**. On peut dire que le réseau stratégique répond aux besoins de transport interurbain et est, depuis quelques années déjà, à maturité. En revanche, l'état d'usure avancé des structures témoigne des besoins colossaux de financement pour assurer le maintien des actifs.

On observe encore une volonté de poursuivre le développement du réseau et l'augmentation de la capacité routière, alors que nul n'a encore osé évaluer les coûts de maintien des actifs que nous imposons ainsi aux générations futures.

Le réseau routier supérieur se trouve donc à la croisée des chemins. Son entretien et le maintien en état de ses infrastructures impliquent des coûts toujours plus élevés. Les conséquences d'un défaut d'entretien sont de plus en plus apparentes, et **il apparaît crucial de consacrer la marge de manœuvre financière disponible à la réfection des infrastructures majeures et à leur nécessaire adaptation aux enjeux économiques, environnementaux et urbains du XXI^e siècle**. Pourtant, on observe encore une volonté de poursuivre le développement du réseau et l'augmentation de la capacité routière, alors même que nul n'a encore osé évaluer les coûts de maintien des actifs que nous imposons ainsi aux générations futures. Québec, par exemple, avec ses 20 km d'autoroutes

par tranche de 100 000 habitants, possède la plus grande proportion d'autoroute par habitant au Canada, le double de la moyenne continentale (CMQ 2009, 6 ; MDDEP 2005, 11). Pourtant, de nombreux projets de développement autoroutier y sont encore envisagés (autoroutes 20 et 40 et Henri-IV).

Dans l'état actuel des finances publiques, des choix judicieux s'avèrent indispensables en matière de développement des infrastructures de transport.

Des projets de développement routier à remettre en question ?

Plusieurs projets de développement, de prolongement ou d'élargissement sont connus et annoncés : autoroutes 5, 10, 13, 19, 20, 25, 30, 440, 540, 640 à Montréal, 20, 40, Henri-IV à Québec, 410 en Estrie, ainsi que des échangeurs et ponts qu'on souhaite élargir comme Turcot.

Tableau : Projets de développement de la capacité routière au Québec

Projets de développement, de prolongement ou d'élargissement - Québec

Montréal : A-10, A-13, A-19, A-20, A-25, A-30, A-440, A-540, A-640, Turcot

Québec : Henri-IV, A-40, A-20

Estrie : A-410

Outaouais : A-5

En fait, on peut questionner la visée d'ensemble **des actuels projets de développement, qui ne répondent pas aux objectifs traditionnels de développement économique des régions et villes québécoises, mais plutôt à des besoins ponctuels de décongestion sur des axes qui servent principalement au navettage aux heures de pointe**. On connaît pourtant bien l'inefficacité de l'augmentation de la capacité routière pour réduire la congestion à long terme : chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (Noland et Lem, 2000; Hansen et Huang, 1997). L'espace croissant occupé par les véhicules privés constitue de plus une nuisance pour le transport des marchandises qui utilisent les mêmes réseaux. **Il n'y a pas d'élargissement routier urbain ou périurbain qui ait réussi à réduire durablement la congestion automobile au Québec** (ni dans les autres métropoles occidentales d'ailleurs). C'est que la solution est ailleurs.

A-t-on, collectivement, les moyens de continuer à développer un réseau routier à coups de milliards de dollars, alors même que nous sommes incapables d'assurer la réfection des infrastructures existantes, y compris dans les transports collectifs ?

D. QUÉBEC 2015 – UNE TEMPÊTE PARFAITE SE PRÉPARE



Le chaos créé par le déclin consécutif des infrastructures de transport routier et de transports collectifs a pris au piège les navetteurs dans les grandes villes du Québec. L'effet sur la mobilité est celui d'une tempête de neige à chaque semaine, 52 semaines par année.

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

Imaginons un instant cette tempête en 2015.

Les automobilistes, qui sont aux prises avec des chantiers de construction majeurs dans toutes les régions métropolitaines, et ce depuis plus de dix ans, doivent maintenant composer avec plusieurs des chantiers parmi les plus importants de l'histoire du Québec, et ce simultanément. Uniquement dans la région de Montréal, la réfection simultanée du complexe Turcot, du pont Champlain, du tunnel Ville Marie, du pont Mercier, de l'échangeur Mercier et du Pont-Tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine sont en cours. À Québec, pensons à l'échangeur Charest-Robert-Bourassa, bientôt suivi du chantier de la tête des ponts, de celui de l'autoroute de la Capitale, etc. Des centaines de milliers de Québécois vivent un cauchemar quotidien et l'économie s'en ressent douloureusement. Ce cauchemar aurait pu être évité.

Pris au piège des chantiers simultanés, en plus des travaux habituels sur le réseau routier, des centaines de milliers de Québécois se tournent vers des systèmes de transports collectifs déjà surchargés et qui ne fournissent plus. C'est la paralysie.

Pour une famille de la rive sud de Montréal comme pour le travailleur inter-rives de Québec ou de Lévis, c'est le cauchemar annoncé : les temps moyens de navettage sont de plus en plus longs et de moins en moins prévisibles. Le nombre de chantiers et les nombreux changements de configuration ne constituent qu'une partie du problème. Plusieurs infrastructures continuent d'être fermées périodiquement en raison de défaillances majeures mettant en péril la sécurité des usagers. Les automobilistes se sont habitués à ces fermetures, fréquentes depuis au moins une décennie.

D'ici 2015, bien sûr, des mesures de mitigation ont été mises en place pour que les transports collectifs puissent prendre le relais mais voilà : les infrastructures et les équipements vieillissants ont aussi commencé à montrer des défaillances majeures. Les pannes de train et de métro se multiplient. La pression sur les réseaux de transports collectifs est forte mais le financement de ces systèmes ne permet même pas le maintien du service de base existant, il permet à peine de répondre en partie aux besoins de mesures de mitigation, et il est hors de question d'améliorer le service ou d'étendre le réseau.

La tempête parfaite créée par le déclin consécutif des infrastructures de transport routier et de transports collectifs a pris au piège les navetteurs dans les grandes villes du Québec. L'effet, sur la mobilité, est celui d'une tempête de neige à chaque semaine, 52 semaines par année.

Cette crise est évitable. Pour peu qu'on investisse dès maintenant dans les transports collectifs en plus d'investir dans la réfection des infrastructures routières.

Revenons en 2011.

Le constat est clair : **il est impossible de pallier la crise des infrastructures de transport sans mettre de l'avant une approche qui combine des réinvestissements à la fois dans les infrastructures de transport routier et dans les transports collectifs.** À mesure que se mettront en place les grands chantiers routiers des prochaines années, la pression sur les réseaux et les équipements de transports collectifs se fera plus grande au moment même où ceux-ci arrivent à la fin de leur durée de vie.

Sans réinvestissements majeurs pour assurer le maintien du service existant, on devra se résoudre à voir l'offre et la fiabilité des transports collectifs diminuer alors que ceux-ci devraient prendre le relais. Sans investissements dans l'amélioration du service et la croissance des réseaux, la population croissante des couronnes dans nos régions urbaines demeurera dépendante d'un réseau routier qui ne suffit plus à la demande et qui continuera dans un avenir prévisible à ne pas répondre convenablement aux besoins des navetteurs.

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

Nous faisons face à une occasion unique, alors que les infrastructures routières et les réseaux de transports collectifs arrivent au terme de leur vie utile, de repenser les transports urbains pour la prochaine génération avec une approche stratégique. L'objectif ne doit plus être de satisfaire un flot de véhicule toujours croissant dans un réseau dont les coûts de maintien augmentent sans cesse. **L'objectif doit être de déplacer un nombre croissant de personnes en moins de temps et à moindre coût.** Cet objectif ne peut être atteint que par des réinvestissements majeurs dans les infrastructures routières et les réseaux de transport. Ce réinvestissement doit commencer dès 2012.

Il s'agit la seule façon de détendre le piège qui risque de se refermer vers 2015 sur les familles de navetteurs qui sont en droit de s'attendre à se voir garantir une mobilité adéquate. Si les automobilistes ont fait connaître leur ras-le-bol récemment, ils n'ont encore rien vu et devront s'armer de patience. Les banlieusards et les habitants des grandes villes ne doivent pas être les otages d'infrastructures de transport vieillissantes. On doit dès maintenant investir pour leur offrir non seulement des infrastructures routières plus fiables, mais aussi des alternatives de transports collectifs plus nombreuses et plus performantes. Et également réfléchir la mobilité en des termes différents.

E. DE L'IMPORTANCE DE REPENSER LA MOBILITE ET L'URBANITE



Réfléchir et investir dans des choix de transport, c'est choisir le type de ville à habiter, c'est se doter d'une vision urbaine pour l'avenir. C'est aussi prendre en compte les ressources publiques limitées pour faire face aux enjeux considérables de la remise en état des infrastructures urbaines, de transports routiers et de transports en commun vieillissants.

Le contexte actuel de crise dans le secteur des transports représente une excellente occasion de faire les bons choix. Adopter les principes d'un urbanisme durable, c'est prioriser des milieux de vie dynamiques, plus denses, multifonctionnels, privilégiant la mixité sociale et l'intégration intergénérationnelle, pourvus de services de proximité ainsi que d'une panoplie de choix de transport minimisant l'usage de l'auto solo et s'arrimant autour des pôles de transports collectifs.

Pour y parvenir, il sera nécessaire de trouver de nouvelles sources de financement permettant de faire face au chantier important de la remise en état des infrastructures routières et de celles des transports collectifs qui datent toutes des années 60.

La croissance des villes et la métropolisation représentent deux phénomènes qui ont marqué la fin du XXe siècle et qui s'accroîtront au XXIe siècle. Elles s'accompagnent de changements importants. Au Québec, la stabilité démographique et le vieillissement des populations entraînent une adaptation nécessaire des infrastructures et des équipements urbains. Les objectifs ambitieux de lutte aux gaz à effets de serre, aux pollutions et au réchauffement climatique ciblent directement le secteur des transports, en particulier dans les milieux urbains. La raréfaction prévisible des ressources fossiles conduit à chercher une plus grande indépendance par rapport à l'usage du pétrole.

Or, la ville ou le quartier urbain, devient, de plus en plus, le lieu de rassemblement, d'appartenance, et d'identification des citoyens qui privilégient la qualité de vie urbaine comme condition pour y demeurer, y travailler et y investir.

La montée de la motorisation après-guerre, qui a permis au réseau routier de s'étendre et aux citoyens de bénéficier d'une liberté et d'accessibilité physique quasi illimitées, a eu aussi des conséquences maintes fois décrites. Congestion routière, centres-villes encombrés et en perte d'attraction, pollutions, exode des résidents aisés et des jeunes familles, des entreprises, des commerces des centres vers les lieux périphériques desservis en automobile, montée des coûts sociaux, des coûts de construction et d'entretien des réseaux, duplication des services, inégalités fiscales, etc.

En réaction, une nouvelle éthique urbaine intégrant les notions d'équité sociale, de durabilité environnementale et sociale, d'efficacité économique, d'intégration sociale, dans un contexte de pluralité culturelle, voit le jour dans les plans de développement des villes, au cours des dernières années.

Dans ce contexte, réfléchir et investir dans des choix de transport, c'est choisir le type de ville à habiter, c'est se doter d'une vision urbaine pour l'avenir, mais aussi prendre en compte les ressources publiques limitées pour faire face aux enjeux considérables de la remise en état des infrastructures urbaines, de transports routiers et de transports en commun vieillissants.

Cependant, les choix de réfection du réseau routier devront chercher à diminuer le nombre de voitures en milieux urbains. Ceci peut se faire en augmentant l'achalandage des transports collectifs de 40% d'ici 10 ans. Ce faisant, le Québec pourra diminuer ses émissions de gaz à effets de serre, tout en s'assurant de diminuer la congestion.

Cela signifie que les travaux routiers devraient systématiquement intégrer la mise en place de voies réservées dédiées aux transports collectifs, au covoiturage et aux taxis, et restreindre dans la mesure du possible les flux vers les centres villes. Les modes de transport des marchandises dans les zones urbaines et interurbaines mériteraient aussi d'être revisités.

En contrepartie, l'avant-scène devrait être donnée au développement de l'offre de transports collectifs diversifiés et adaptés aux besoins de déplacement et au meilleur coûts-bénéfices, à la fois parce qu'ils représentent la principale mesure viable pour assurer la mobilité des personnes pendant les longues périodes de travaux routiers qui s'annoncent, mais aussi car ils sont indispensables à l'atteinte des objectifs environnementaux, économiques, de décongestion, de sécurité et de qualité de vie urbaine de la ville à habiter.

Ces choix, qui impliquent tous les paliers de décisions, exigent une gouvernance ferme et éclairée et devront faire l'objet d'informations, de transparence, de cohérence et de continuité sans lesquelles les citoyens accepteraient difficilement d'y contribuer financièrement.

F. CREATION DE TRANSIT



La mission de TRANSIT est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier.

Vision : D'ici 2020, les transports collectifs sont reconnus, au Québec, comme la priorité des gouvernements (Québec, Ottawa et municipalités) en matière de transport urbain.

Le contexte actuel de crise des infrastructures de transport, transport routier comme transports collectifs, amène un ensemble de personnalités et d'organisations à créer une initiative, TRANSIT. Celle-ci se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transports durables au Québec. Elle cherche à décrire la situation telle qu'elle se présente et à influencer les décisions publiques en faveur d'un important réinvestissement public dans le maintien et le développement des infrastructures et des services de transports collectifs dans les grands centres urbains du Québec.

TRANSIT véhicule une vision, se donne une mission, des objectifs et des moyens d'action :

Vision

D'ici 2020, les transports collectifs sont reconnus, au Québec, comme la priorité des gouvernements (Québec, Ottawa et municipalités) en matière de transport urbain. La majeure partie des investissements du Québec en développement des transports va aux projets de transport collectif et à l'augmentation des services. Un nouveau pacte fiscal entre les municipalités, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral assure la pérennité du financement et le maintien des actifs. La part modale des transports collectifs a donc globalement augmenté de façon importante au Québec.

Mission

La mission de TRANSIT est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier.

Objectif principal

Assurer le financement nécessaire des transports collectifs pour développer les services afin d'atteindre les objectifs d'accroissement d'achalandage de 40% d'ici 2020 et de 100% d'ici 2030 à travers la mise en place d'un cadre financier québécois (révision de la Politique québécoise du transport collectif) et fédéral (Stratégie nationale de transport en commun pour le Canada).

Objectifs spécifiques

- › Obtenir du gouvernement du Québec qu'il s'engage à mettre en place un cadre financier pour l'exploitation et les immobilisations des sociétés de transport collectif du Québec, de manière à maintenir et à améliorer les services et les infrastructures, et donc ultimement à augmenter l'offre de service en transport collectif :
 - En incluant de nouvelles sources de financement dès l'exercice budgétaire 2012-2013 ;
 - En rééquilibrant les sommes allouées aux investissements en transport, de façon à ce qu'à l'horizon 2020, les investissements totaux de l'État en transport atteignent au moins 35% de part relative pour les transports collectifs par rapport aux 18% actuels.
- › Obtenir du gouvernement fédéral qu'il augmente dans son prochain budget les sommes allouées au fonctionnement et aux infrastructures de transport collectif urbain, ce dans le respect des compétences provinciales.
- › Obtenir des gouvernements municipaux qu'ils maintiennent ou atteignent dès 2012 et cela jusqu'en 2020 le taux de 32,6% des investissements totaux en transport collectif sur leur territoire.

Moyens d'action

Comment atteindre ces objectifs?

1. En proposant des mesures fiscales pour hausser le financement des transports collectifs, à partir de l'exercice 2012-2013
2. En faisant le suivi du financement municipal des transports collectifs des six régions métropolitaines du Québec
3. En participant à l'élaboration des grandes politiques publiques touchant le transport, notamment la prochaine Politique québécoise sur le financement des transports collectifs et le Plan d'action sur les changements climatiques
4. En proposant une stratégie fédérale de financement du transport collectif, par l'entremise notamment d'un nouveau Pacte fiscal entre les municipalités, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral
5. En faisant la promotion du financement du transport collectif par et auprès les gouvernements municipaux

Bibliographie

ADEC 2009. Étude pour le Ministère des Transports du Québec, « Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003 ». 101 pages.

Association du transport urbain du Québec, 2010. « Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2011-2012 », décembre.

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

Communauté métropolitaine de Montréal, 2011. « Investir dans la mobilité durable du Grand Montréal », Mémoire présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012 du gouvernement du Québec, février.

Communauté métropolitaine de Québec, 2011, « Bâtir 2031. Structurer, attirer, durer. Le projet de Plan métropolitain et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec », printemps.

Communauté métropolitaine de Québec, 2009. « Tendances », Vol. 2, no. 1, mars, 8 pages.

Enquête Origine-Destination Québec, 2006. « La mobilité des personnes dans la région de Québec. Faits saillants », juin 2008.

Enquête Origine-Destination Montréal, 2008. « La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants ».

Gouvernement du Québec, 2011. Budget de dépenses 2011-2012: volume IV.

Gouvernement du Québec, 2010. « Développement durable : Indicateurs de suivi de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 ».

Hansen, Mark et Yuanlin Huang, 1997. « Road supply and traffic in California urban areas », Transportation Research Part A, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

Institut de la statistique du Québec, 2011, « Coup d'œil sociodémographique. Évolution de la consommation courante des ménages québécois de 1999 à 2009 », mai 2011, numéro 10.

Institut de la Statistique Québec, 2009. « Commerce extérieur – Commerce international », http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/comrc_exter/comrc_inter_inter/index.htm [consulté en décembre 2010].

MDDEP. Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs, 2011. « État des lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec », août, 62 pages.

MDDEP. Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs, 2005. « Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec », Rapport d'analyse environnementale, dossier 3211-05-390, 21 mars.

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2006). « La politique québécoise du transport collectif », 58 pages.

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem, 2000. « Induced travel : A review of recent litterature and the implications for transportation and environmental Policy », European Transport Conference 2000, www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf.

Radio-Canada, 2011, « Montréal malade de ses artères », juin 2011, <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2011/06/21/006-montreal-congestion-impacts.shtml>, consulté le 8 août 2011.

Réseau de transport de la capitale (RTC) (2011). Plan de mobilité durable : Volet développement du transport collectif. Présentation dans le cadre du séminaire Transports, environnement et sécurité, 7 février.

Statistique Canada, 2008. « Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006 », 44 pages.

Statistique Canada, 2010. « EnviroStats », Le transport en commun au Canada, 2007, été, vol. 4, no. 2, <http://www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/2010002/article/11283-fra.htm>.

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec



www.transitquebec.org

info@transitquebec.org

514-842-2890 poste 230