



***S'adapter au nouveau modèle de la
mobilité pour atteindre les objectifs
collectifs des Québécois***

DOCUMENT À DIFFUSION LIMITÉE. NE PAS TRANSMETTRE.

Table des matières

Sommaire exécutif	4
L'Association du transport urbain du Québec.....	5
1. Introduction.....	6
1.1. <i>Le TEC, un allié des gouvernements.....</i>	<i>6</i>
1.2. <i>Politique québécoise du transport collectif lancée en 2006 : un succès</i>	<i>6</i>
2. Une vision à long terme.....	7
3. Des objectifs mesurables et mobilisateurs	8
3.1. <i>Augmentation de l'offre de service.....</i>	<i>9</i>
3.2. <i>Part modale et achalandage</i>	<i>9</i>
3.3. <i>Réduction des émissions de GES.....</i>	<i>10</i>
4. Un financement global, souple, pérenne et simplifié.....	10
4.1. <i>Projets majeurs</i>	<i>10</i>
4.2. <i>Maintien et exploitation</i>	<i>11</i>
4.3. <i>Développement.....</i>	<i>12</i>
4.4. <i>Transport adapté et accessibilité universelle.....</i>	<i>12</i>
4.5. <i>Électrification du TEC.....</i>	<i>12</i>
5. L'évolution de la mobilité vers la mobilité urbaine intégrée	13
5.1. <i>Des changements majeurs.....</i>	<i>13</i>
5.2. <i>Mobilité urbaine intégrée.....</i>	<i>14</i>
6. Des aménagements urbains favorables.....	15
6.1. <i>La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports.....</i>	<i>15</i>
6.2. <i>Densification.....</i>	<i>16</i>
6.3. <i>Accès à toutes les régions du Québec.....</i>	<i>16</i>
7. L'innovation et la technologie au service du TEC	17
7.1. <i>Électrification.....</i>	<i>18</i>
7.2. <i>Le bon mode de transport au bon endroit.....</i>	<i>19</i>
7.3. <i>Collecte de données.....</i>	<i>20</i>
8. Une réglementation à revoir	20
8.1. <i>Transport scolaire : clarifier la notion de transport intégré et exclusif.....</i>	<i>21</i>
8.2. <i>Décloisonner les territoires pour les taxis (transport adapté)</i>	<i>21</i>

Consultation sur la Politique de mobilité durable
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

8.3.	<i>Des règlements qui permettent d'être plus agile, pour faciliter le partenariat public/privé</i>	22
8.4.	<i>Revoir les modalités des programmes de subvention pour les nouvelles technologies.....</i>	22
8.5.	<i>Une Politique d'achat d'autobus du gouvernement favorisant la concurrence.....</i>	22
8.6.	<i>Encadrer l'arrivée des véhicules autonomes.....</i>	23
9.	Conclusion	24
10.	Synthèse des recommandations	25
 ANNEXE : Bénéfices économiques, environnementaux et sociaux liés au TEC et		
	motifs pour qu'il soit développé	28
	<i>Impacts économiques des sociétés de transport en commun au Québec.....</i>	28
	<i>Exemples de bénéfices économiques</i>	28
	<i>Exemples de bénéfices environnementaux</i>	30
	<i>Exemples de bénéfices sociaux</i>	30
	<i>Activité physique</i>	30
	<i>Stress</i>	31
	<i>Sécurité.....</i>	31
	<i>Équité</i>	32

Sommaire exécutif

En mars 2017, l'ATUQ a accueilli très favorablement l'intention du gouvernement de se doter d'ici avril 2018 d'une Politique de mobilité durable ayant une large portée. L'ATUQ considère que le transport en commun (ci-après "TEC") est l'un des principaux leviers qui permettra au gouvernement d'atteindre ses objectifs, d'où l'importance d'y investir davantage. L'expérience passée, et notamment le succès de la Politique québécoise du transport collectif, a effectivement démontré la corrélation entre les investissements en TEC et l'atteinte des objectifs gouvernementaux.

Afin que la Politique de mobilité durable nous aide à réaliser nos objectifs communs, nous croyons que le gouvernement du Québec doit se doter d'une vision à long terme en matière de mobilité. Il est essentiel de développer l'offre de service du transport en commun pour qu'il devienne une option encore plus attrayante, compétitive et complémentaire aux offres modes, et ce :

- En définissant des objectifs ambitieux appuyés d'une croissance du financement importante et d'une structure assurant la pérennité de celui-ci:
 - pour renouveler et pour développer des infrastructures performantes;
 - pour financer l'exploitation des réseaux de transport en commun régulier et de transport adapté;
- En déterminant des cibles précises, bien documentées et convenues entre les parties concernées.
- En adoptant des programmes de financement plus prévisibles et plus facilement accessibles en vue de rehausser le taux de réalisation des projets.
- En offrant une meilleure accessibilité aux services grâce
 - à la mise en place de la mobilité urbaine intégrée; et
 - à l'utilisation des nouvelles technologies.
- En électrifiant le transport en commun afin de participer à la décarbonisation des transports.

L'ATUQ recommande également que la Politique de mobilité durable adresse d'autres facteurs de succès, tels que :

- La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports;
- La révision de l'environnement réglementaire;

Il faut donc accroître l'offre de TEC et se donner les moyens permettant de mieux la planifier et la déployer afin que l'achalandage augmente. L'ATUQ recommande que transfert modal en faveur du transport en commun et des transports actifs devienne l'objectif principal du gouvernement en ce qui a trait à la mobilité des personnes.

L'Association du transport urbain du Québec

L'Association du transport urbain du Québec (ci-après "ATUQ") représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec soit celles de Montréal, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Ces sociétés desservent plus de 50% de la population québécoise et assurent plus de 90 % des déplacements faits en TEC au Québec.

Les sociétés membres de l'ATUQ sont les suivantes:

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

Conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, l'ATUQ est destinée principalement à fournir ou rendre accessibles, aux sociétés de transport en commun du Québec et aux autres organismes publics de transport en commun, les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission.

Plus spécifiquement, l'ATUQ cumule deux mandats à la fois distincts et complémentaires. D'une part, l'association assure la concertation de ses membres dans divers dossiers d'intérêt commun et elle met en œuvre les activités de représentation visant à promouvoir le transport en commun (ci-après le "TEC") et le positionnement de ses neuf sociétés de transport membres en tant qu'actrices incontournables de la mobilité durable.

D'autre part, l'ATUQ offre à ses membres des services de soutien à l'acquisition de véhicules et de systèmes de transport et effectue des activités de représentation auprès des manufacturiers. Elle aide également à identifier les meilleures pratiques et procède à une veille technologique qui assure une amélioration constante des performances des véhicules et systèmes de transport, toujours au bénéfice de ses membres, de ses partenaires et de l'industrie du TEC.

Les neuf sociétés de TEC membres de l'ATUQ répondent à la fois aux besoins en déplacements de la population en général et assurent le transport des personnes à mobilité réduite.

Les bénéfices liés au TEC sont très nombreux pour l'ensemble du Québec. Peu de secteurs peuvent autant contribuer au développement durable d'une ville ou d'une province que le TEC, et ce, en touchant directement et de façons variées chacun des trois pôles du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le social. Des informations détaillées à ce propos sont présentées en annexe. De façon sommaire, uniquement au niveau économique, les sociétés membres de l'ATUQ comptent 15 000 emplois (équivalent temps plein), en plus de soutenir 6 000 emplois supplémentaires, pour un total de 21 000 emplois. Elles injectent annuellement environ 2,5 G\$ dans l'économie du Québec, tant pour l'exploitation de leurs réseaux que pour des investissements en immobilisations. Sur le plan fiscal, elles contribuent annuellement à des recettes de plus de 360 M\$ pour le gouvernement du Québec et plus de 130 M\$ pour le gouvernement fédéral.

1. Introduction

En mars 2017, l'ATUQ a accueilli très favorablement le fait que le gouvernement se dotera d'ici avril 2018 d'une Politique de mobilité durable ayant une large portée. En effet, elle couvrira tous les modes de transport, l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises, et ce, pour toutes les régions du Québec. Il s'agit d'une excellente nouvelle et l'ATUQ est fière d'y contribuer en amont, en ayant pris part aux ateliers de juin 2017, en siégeant au comité consultatif et en déposant le présent mémoire qui traitera, bien entendu, davantage du transport terrestre des personnes en milieu urbain, puisque les membres de l'ATUQ œuvrent dans les plus grandes villes du Québec.

1.1. Le TEC, un allié des gouvernements

Les sociétés de transport contribuent à l'atteinte de nombreux objectifs gouvernementaux (voir Annexe : Les bénéfices du TEC). L'ATUQ était ravie que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) mentionne dans son questionnaire préparé pour les ateliers de juin 2017, que «La Politique de mobilité durable doit tenir compte des engagements gouvernementaux, notamment le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 et la Politique énergétique 2030. Parmi les cibles gouvernementales, mentionnons, d'ici 2030, la réduction de 37,5 % des émissions de GES sous le niveau de 1990 ainsi que l'atteinte de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, en plus de l'amélioration de 15 % de l'efficacité avec laquelle l'énergie est utilisée et la réduction de 40 % de la quantité de produits pétroliers consommés». Pour l'ATUQ, le TEC fait assurément partie de la solution et les sociétés de transport en commun veulent être des acteurs-clés en travaillant avec le gouvernement et ses nombreux partenaires. L'ATUQ considère que le transport en commun est l'un des principaux leviers qui permettra au gouvernement d'atteindre ses objectifs, d'où l'importance d'y investir davantage.

1.2. Politique québécoise du transport collectif lancée en 2006 : un succès

L'expérience passée a démontré la corrélation entre les investissements en TEC et l'atteinte des objectifs gouvernementaux. En effet, en juin 2006, le gouvernement provincial annonçait la mise en place d'une première Politique québécoise du transport collectif (PQTC). Cinq ans plus tard, en 2011, les sociétés de transport ont dépassé les objectifs et le bilan fut très positif. Il s'agit d'une démonstration éloquentes que «lorsque l'on investit, les gens embarquent!». Voici en quelques chiffres les principales retombées de cette politique mise en œuvre par le gouvernement du Québec :

Les sociétés de transport ont dépassé l'objectif gouvernemental d'augmentation de l'offre de service de 16 % par rapport à 2006. En 2011, les sociétés de transport ont ainsi offert **19 % de plus d'heures de services** sur les réseaux de transport par autobus. Le nombre de kilomètres parcourus en autobus et en métro a augmenté de **23 %**. Cette augmentation a permis, entre 2006 et 2011, d'augmenter l'achalandage du TEC de **11 %** soit **54 millions de déplacements supplémentaires**. La cible de 8 %, identifiée dans la PQTC, a donc été largement dépassée!

Une étude récente réalisée pour le compte de la STM, en collaboration avec l'ATUQ, la STL, le RTL, le MTMDET, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), et plusieurs partenaires métropolitains a permis de jeter un nouvel éclairage sur la contribution du transport collectif à la réduction de GES. Selon cette étude, à l'échelle de la région métropolitaine, le transport collectif permet d'éviter l'émission de 3,9 MT de CO₂, soit l'équivalent de près de 5 % de l'ensemble des émissions de GES du Québec (ou 14 % des émissions du transport routier)¹. Ces GES évités sont le résultat de trois bénéfices du transport collectif, soit la réduction de la circulation automobile (735 KT), l'atténuation des effets de la congestion routière (836 KT) et de la densification du territoire (2343 KT) que permet le transport collectif dans la grande région métropolitaine. À l'échelle du Québec, ces résultats sont nécessairement encore plus importants.

Il convient donc de constater que les investissements en TEC, qui augmentent l'offre de services, entraînent des augmentations d'achalandages qui, à leur tour, réduisent globalement les émissions de GES. Investir dans le TEC est payant et permet à la société québécoise de rencontrer ses défis. Ceci est d'autant plus important que malgré la plus grande utilisation du TEC suivant la mise en place de la Politique québécoise du transport collectif, une forte hausse du nombre de véhicules immatriculés, particulièrement les camions légers, a aussi été constatée. Il faut donc développer l'offre de TEC pour qu'il devienne une option encore plus attrayante, compétitive et complémentaire aux autres modes de déplacement.

Voyons donc maintenant de quelle façon une nouvelle Politique de mobilité durable peut nous aider à réaliser nos objectifs communs.

2. Une vision à long terme

Nous croyons que le gouvernement du Québec doit se doter d'une vision à long terme en matière de mobilité, notamment parce que les décisions et les investissements liés aux infrastructures et équipements ont une durée de vie particulièrement longue et auront des impacts sur les générations futures. Cette vision à long terme doit permettre l'intégration des différents modes de transport pour que tous les citoyens puissent avoir accès à une mobilité accrue grâce à des modes de transport intégrés, fiables, performants, sécuritaires et abordables. La prochaine Politique doit fixer des cibles concrètes, ambitieuses et mesurables, et venir appuyer toutes autres initiatives du gouvernement que ce soit en économie, santé, environnement pour ne mentionner que ceux-ci. Cette vision du futur devra faciliter la mobilité de tous les citoyens afin que ceux-ci puissent contribuer au développement de la société. Cette mobilité de demain pourra également contribuer à améliorer l'inclusion sociale et faciliter la participation à la vie active de tous les citoyens.

¹ Golder Associées, *Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport en collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, novembre 2016,
http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

Dans cette vision à long terme, une place importante devra être réservée au transfert modal pour passer du voiturage en solo² vers les différents types de transport plus durables que sont le transport en commun, le transport actif (marche, vélo) et tous les autres modes alternatifs "multi-passagers" (covoiturage, etc.). Pour ce faire, le milieu urbain ne doit plus être développé de façon à faciliter l'usage de la voiture personnelle, mais plutôt favoriser une combinaison de différents types de transport plus respectueux de l'environnement et permettant de réduire la congestion routière, ce qui constitue un handicap majeur au développement économique de la société québécoise. Il y a donc lieu de mettre en œuvre, pour les déplacements des personnes en milieu urbain et périurbain, une mobilisation des parties prenantes et des partenaires sous le leadership des sociétés de transport exploitant les grands réseaux de transport du Québec.

La vision de l'ATUQ et ses membres est que pour 2030, tous les Québécois puissent avoir accès à des solutions permettant leur mobilité, soit des systèmes intégrés de transport facilitant leurs déplacements grâce à des liens entre des modes multiples, incluant le transport collectif, actif et les autres modes liés à l'émergence de l'économie de partage. Ces solutions de mobilité seront facilitées par l'accès à des mégadonnées de déplacement (big data), l'analyse de ces données et la disponibilité de moyens de communication performants entre les citoyens et tous les acteurs de la chaîne de mobilité. Ces systèmes soutiendront la prospérité du Québec et lui permettront d'atteindre ses objectifs de croissance économique et d'amélioration de la qualité de vie.

Pour assurer la réalisation de cette vision, il est primordial de définir des objectifs ambitieux appuyés d'une croissance importante du financement et d'une structure assurant la pérennité de celui-ci.

3. Des objectifs mesurables et mobilisateurs

En plus de nous doter d'une vision à long terme, nous croyons que la Politique de mobilité durable doit établir des objectifs mesurables et ambitieux pour les transports collectifs et alternatifs à l'automobile. Ces cibles, comme c'est le cas avec ceux fixés pour la réduction des GES, permettent à la fois de mobiliser les parties prenantes et de mesurer le progrès vers la vision. Ces objectifs et ces mesures doivent être établis en fonction de la vision et des orientations qui seront retenues. L'environnement technologique rend maintenant accessible une foule de données sur les déplacements, données qui sont plus performantes que les enquêtes actuelles.

À noter que le présent mémoire ne propose pas de cibles précises à atteindre. Nous pensons qu'il faut plutôt établir rapidement un benchmarking pour bien déterminer la situation actuelle et collectivement établir les cibles à atteindre. L'ATUQ et ses membres souhaitent collaborer avec le gouvernement afin de les déterminer. Ces dites cibles pour le TEC en milieu urbain et périurbain devraient porter sur des aspects tels que l'augmentation de l'offre de service, l'augmentation de l'achalandage, l'augmentation de la part modale du transport collectif et actif (diminution de la part modale du voiturage en solo) et d'autres mesures comme les GES évités.

² Office de la langue française (OLF) : pour désigner l'utilisation, par une seule personne, d'une voiture particulière pour effectuer un trajet routinier. L'OLF déconseille d'utiliser les termes «automobile solo», «auto solo» et «autosolisme».

3.1. Augmentation de l'offre de service

L'expérience vécue avec la dernière Politique québécoise de transport collectif a démontré que l'augmentation de l'offre de service avait un effet positif sur l'achalandage. L'ATUQ considère que la Politique de mobilité durable devrait à nouveau fixer une cible à cet effet, laquelle devra être déterminée collectivement avec les sociétés. Actuellement, plusieurs réseaux sont saturés aux heures de pointe et pour augmenter l'utilisation, il faudra nécessairement passer par une hausse du nombre de véhicules de transport collectif, de la capacité de ces derniers et/ou par la hausse de la fréquence des transports effectués. Tous ces moyens exigent naturellement une hausse du financement; il s'agit donc d'investissements avec un retour attendu et c'est dans cette optique que le transport collectif doit être analysé. Quel est le retour (achalandage, réduction de GES, contribution économique) sur l'investissement (véhicules, heures de services, capacités additionnelles, etc.) fait? Avec un ratio historique d'approximativement deux pour un (16% d'augmentation de l'offre de service afin d'avoir 8% de hausse d'achalandage), la première Politique québécoise du transport collectif a créé un précédent réaliste qui pouvait être atteint en fonction du financement accordé. Une proposition similaire pourrait être faite dans le cadre de la prochaine Politique. L'ATUQ souhaite collaborer avec le gouvernement afin d'établir une cible réaliste d'augmentation de l'offre de service, laquelle devrait être établie en fonction du financement disponible.

3.2. Part modale et achalandage

La Politique de mobilité durable devrait également fixer des cibles d'augmentation de l'achalandage et d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs. En plus de la détermination des cibles, le gouvernement devra également établir le mode de mesure. La mesure traditionnelle est l'achalandage compilé à partir de divers systèmes de comptage et d'enquêtes voyageurs. La question usuelle est à savoir comment nous devons calculer le nombre de voyages lorsqu'un passager opère un transfert particulièrement lorsque celui-ci est transmodal. Quelle que soit la méthode utilisée, ce qui est primordial n'est pas le résultat obtenu, mais bien la constance du calcul des résultats dans le temps afin de savoir si l'achalandage est en hausse ou en baisse. La cible d'évolution de l'achalandage doit être établie en pourcentage de variation. Une nouvelle question à se poser est comment calculer l'achalandage pour un usager qui utilise plusieurs services potentiellement sur son trajet entier de son origine à sa destination finale. La distance parcourue en TEC et actif devient également importante afin de mesurer les efforts de développement de l'intermodalité. Encore ici, nous souhaitons collaborer avec le gouvernement à ce sujet.

Finalement, n'oublions pas le calcul de la part modale du TEC versus celui du voiturage en solo, mesure qui, selon nous, est particulièrement pertinente dans le cadre de la Politique. Il s'agit naturellement de voir la réduction de la part modale du voiturage en solo au profit du TEC et des transports actifs. La façon traditionnelle d'obtenir ces données est par des enquêtes de déplacement. Éventuellement, on pourra combiner les données de ces enquêtes avec celles compilées à partir des utilisateurs de téléphones intelligents. À terme, la façon exacte d'obtenir les parts modales des divers modes sera probablement une combinaison d'enquête et d'analyse de mégadonnées («big data»).

Pour rendre compte de la complexification des déplacements, de la combinaison des modes (TEC, transports actifs, covoiturage, autopartage, etc.) et des possibilités offertes par l'analyse de

mégadonnées, la Politique de mobilité durable devrait proposer la mise en place d'un indice de mobilité durable et intégrée.

3.3. Réduction des émissions de GES

Le gouvernement du Québec vise des objectifs très ambitieux de réduction de GES, soit moins 20% par rapport au niveau de 1990 d'ici 2020, et moins 37,5% d'ici 2030. De même, dans le cadre de sa Politique énergétique 2030, il vise une réduction de 40% de la consommation de pétrole au Québec à l'horizon 2020. Dans un contexte où le secteur des transports est responsable de 41% des émissions totales du Québec, et que le transport routier, à lui seul, est responsable de 34% des émissions totales, en hausse de 27% depuis 1990, les objectifs ambitieux de réduction de GES et de consommation de pétrole, ne pourront être atteints sans un effort particulier dans le secteur des transports et sans l'aide du TEC. À ce titre, le gouvernement doit fixer un objectif global de réduction des GES associé spécifiquement au domaine du transport afin de s'assurer que ce secteur contribue à l'atteinte des objectifs globaux fixés par le gouvernement.

RECOMMANDATION 1 : Établir une **cible de réduction de GES spécifique pour le secteur des transports**, en lien avec les objectifs de réduction de GES de 20% d'ici 2020 et de 37,5% d'ici 2030.

RECOMMANDATION 2 : Adopter des **cibles d'augmentations de services et d'achalandage pour le transport collectif d'ici 2030**. Fixer également des **cibles d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs** dans les villes desservies par les sociétés de transport d'ici 2030. Ces cibles de services, achalandage et part modale devraient être établies à l'issue d'un exercice de concertation auquel participeraient les sociétés de transport.

RECOMMANDATION 3 : Mettre en place d'un indice de mobilité durable et intégrée pour mieux rendre compte de la complexification des déplacements et de la combinaison des modes (TEC, transports actifs, covoiturage, autopartage, etc.).

4. Un financement global, souple, pérenne et simplifié

L'ATUQ recommande la mise en place d'objectifs ambitieux, mais leur réalisation est intimement liée à la disponibilité d'un financement proportionnel et pérenne. L'ATUQ propose également une révision des programmes de financement afin qu'ils soient plus prévisibles et plus facilement accessibles en vue de rehausser le taux de réalisation des projets.

4.1. Projets majeurs

Selon nous, le financement du TEC doit comporter les aspects suivants :

- Des investissements majeurs dans des projets structurants planifiés et financés **sur le long terme** seront requis pour atteindre les objectifs.

- Le financement de l'exploitation des solutions de mobilité doit être prévu **globalement et à long terme** et **comprendre des incitatifs pour les citoyens et les parties prenantes**.
- L'**accessibilité** aux solutions de mobilité **doit être favorisée** et ceci comprend notamment la disponibilité des services, la facilité d'utilisation, l'accessibilité physique à tous et aussi tenir compte de la capacité financière des usagers.
- Des **incitatifs aux utilisateurs, employeurs et municipalités** doivent être ajoutés pour utiliser et investir davantage dans le TEC.
- La formule d'évaluation des coûts-bénéfices des projets majeurs devrait porter sur l'ensemble de leur cycle de vie, en incluant tous les bénéfices économiques, environnementaux et sociaux.

Les besoins financiers des sociétés sont grands et le financement qui est actuellement disponible pour des projets de TEC d'envergure et structurants représente une opportunité à saisir. Lors de son plus récent budget le gouvernement provincial a annoncé une hausse de la contribution financière au transport collectif de près de 1,5 G\$ au cours des cinq prochaines années³, alors que, pour sa part, le gouvernement fédéral a annoncé que des milliards de dollars sont disponibles (phase 1 : 3,4 G\$ sur trois ans, dont 923M\$ pour le Québec) et seront disponibles (phase 2 : 20,1 G\$ sur onze ans) dans le cadre du *Fonds pour les infrastructures du transport en commun* (FITC)⁴. De plus, il faut ajouter que la Banque de l'infrastructure du Canada, qui investira au moins 5 G\$ uniquement pour les réseaux de transport en commun⁵, disposera 9,2 G\$, dont 1,8 G\$ pour le Québec (19 %) pour soutenir des projets visant l'atténuation et la réduction des GES. Des projets précis pour le Québec ont d'ailleurs été annoncés récemment dans le cadre du FITC⁶.

4.2. Maintenance et exploitation

Il est important de mentionner la nécessité d'avoir du financement non seulement pour le développement des réseaux, mais également pour le maintien des actifs existants et l'exploitation des réseaux. Le niveau d'investissement actuel pour le maintien des actifs est insuffisant et celui-ci est crucial pour consolider les acquis en renouvelant les infrastructures et ainsi maintenir la fiabilité, la sécurité et la performance des services.

Par ailleurs, en ce moment, la complexité des programmes et la lourdeur dans l'administration des subventions nuisent à la réalisation des projets d'investissements. **L'approche de financement doit donc être revue afin d'avoir une approche globale, souple, pérenne et simplifiée afin d'assurer un taux de réalisation maximal des nombreux projets.** L'ATUQ et ses membres souhaitent entreprendre rapidement un véritable chantier avec les instances gouvernementales, et ce chantier doit dès le début inclure la collaboration des sociétés de transport. Diverses avenues pourraient être envisagées. Le financement par enveloppe, sur le modèle de la SOFIL, qui donne davantage de flexibilité aux sociétés de transport et favorise la réalisation de projets nous semble notamment préférable au système actuel où les taux de financement et les modalités d'application varient selon les divers programmes de

³ Budget provincial 2017-2018, Le plan économique du Québec, Transport collectif, Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable, http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718_TransportCollectif.pdf

⁴ Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC), <http://www.infrastructure.gc.ca/>

⁵ Banque de l'infrastructure du Canada. <http://www.infrastructure.gc.ca/CIB-BIC/index-fra.html>

⁶ Gouvernement du Canada, 2017, Le Canada et le Québec appuient un meilleur service de transport en commun à Trois-Rivières, https://www.canada.ca/fr/bureau-infrastructure/nouvelles/2017/07/le_canada_et_le_quebecappuientunmeilleureservice detransportencomm0.html

financement. Dans l'attente d'une révision de l'approche de financement, l'ATUQ propose que le gouvernement profite de l'occasion que constitue cette nouvelle Politique pour harmoniser à 90% les taux de financement pour le maintien d'actifs. L'apport considérable des investissements fédéraux en TEC contribuera à appuyer ce soutien accru au maintien des actifs et à diminuer la pression importante sur les coûts à la charge des municipalités et des clients due à l'augmentation des dépenses d'investissement.

4.3. Développement

Avec l'ajout de 1,5 G\$ au cours des cinq prochaines années, le gouvernement du Québec annonçait son soutien à plusieurs grands projets ainsi qu'un support visant une hausse de l'achalandage d'au moins 5 % sur l'horizon 2021-2022. Pour atteindre cette cible, une hausse de l'offre de services de 10 % en transport collectif doit être mise à la disposition de la population (même règle approximative du deux pour un mentionné plus haut). Quant à elle, la mise en service des projets majeurs devrait entraîner une hausse supplémentaire de l'achalandage d'un 5 % additionnel. Étant donné le temps nécessaire à la mise en place des grands projets et la vision à long terme que le gouvernement se doit d'avoir, il serait souhaitable que la prochaine Politique de mobilité durable puisse engager le gouvernement pour une plus longue période, soit jusqu'en 2030. Comme pour le maintien des actifs existants et l'exploitation des réseaux, l'ATUQ recommande que l'approche de financement soit revue pour être globale, souple, pérenne et simplifiée. Toutefois, dans l'attente d'une révision de l'approche de financement, les dépenses admissibles au programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) qui n'ont pas été indexées depuis 2007 devraient l'être pour rétablir le taux de financement du PADTC à 50% des coûts de l'amélioration de service.

4.4. Transport adapté et accessibilité universelle

Le financement du Programme de subvention au transport adapté devrait être déplafonné pour suivre la croissance de la demande. En ce sens, l'ATUQ a réalisé une étude sur les retombées socioéconomiques du transport adapté et propose de faire une seconde phase où elle proposera des solutions pour que le transport adapté réponde aux besoins de la population pour les années à venir. Elle a déjà informé le MTMDET à ce sujet et espère travailler de concert avec le Ministère. **En ce qui concerne l'accessibilité universelle, l'ATUQ recommande que le gouvernement soutienne les initiatives et innovations visant à promouvoir l'utilisation du réseau régulier accessible et qu'il poursuive son engagement financier à long terme.**

4.5. Électrification du TEC

L'électrification comme telle est abordée au chapitre 7 dans le présent document, mais en ce qui concerne son financement, l'ATUQ propose entre autres que soit **mise en place une tarification de l'électricité qui encouragera l'électrification du TEC**, notamment en rétablissant l'accès des exploitants de transport collectif à un tarif préférentiel d'Hydro-Québec. La contribution d'Hydro-Québec pour la mise en œuvre des systèmes de recharge est également une contribution nécessaire à la décarbonisation des TEC.

RECOMMANDATION 4 : Profiter de l'occasion unique offerte avec l'amélioration des finances publiques de la province de Québec ainsi que la mise en place du Fonds pour les infrastructures du transport en commun du gouvernement fédéral pour augmenter les investissements en TEC. Il faudra prévoir non seulement le développement des réseaux, mais aussi le financement du maintien des actifs existants et celui de l'exploitation des réseaux.

RECOMMANDATION 5 : Revoir l'approche du financement afin qu'elle soit globale, souple, pérenne et simplifiée permettant aux acteurs de la mobilité d'être plus agile tout en planifiant à long terme. Ce financement devrait être basé sur les défis à relever et les cibles déterminées. Dans l'attente d'une révision de l'approche de financement, bonifier le financement du maintien d'actifs avec un taux de financement uniforme de 90% et indexer les coûts admissibles au Programme d'aide au développement du transport collectif.

RECOMMANDATION 6 : Déplafonner le financement au transport adapté pour suivre la croissance de l'utilisation de ce service essentiel à la population qui est admissible et soutenir les initiatives visant à bonifier l'accessibilité universelle.

RECOMMANDATION 7 : Mettre en place une tarification de l'électricité qui encourage l'électrification du TEC.

5. L'évolution de la mobilité vers la mobilité urbaine intégrée

5.1. Des changements majeurs

Une étude récente⁷ mentionne que nous sommes à l'aube de trois révolutions en transport : l'électrification des véhicules, l'automatisation du transport et l'arrivée de la mobilité partagée (partage d'un véhicule entre plusieurs utilisateurs à différents moments et partage d'un véhicule par plusieurs personnes en même temps, incluant les autobus conventionnels). Séparément ou ensemble, ces révolutions changeront fondamentalement le transport urbain dans le monde entier au cours des prochaines décennies. Cette étude a démontré l'importance d'inclure le TEC comme moyen de transport du futur pour être le plus efficace possible.

Dans le cadre de cette étude, trois scénarios ont été analysés :

1. Le premier ne contient pas de changements importants (statu quo);
2. Le second comporte une électrification rapide suivie d'une automatisation rapide (sans mobilité partagée).
3. Le troisième inclut l'électrification et l'automatisation et ajoute l'utilisation de trajets avec véhicule partagés. Ce scénario est donc fortement multimodal, avec la disponibilité accrue de véhicules pour des trajets partagés et de transport public performant.

⁷ Fulton, Mason, Meroux, 2017, Three Revolutions in Urban Transportation,
<https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2017/04/ITDP-3R-Report-FINAL.pdf> Site consulté le 5 juillet 2017

Le résultat final indique que le troisième scénario est la meilleure option pour réduire les GES et atteindre les objectifs. Il est aussi significativement meilleur que le second scénario à propos des coûts totaux pouvant être mesurés et il permet de réduire de façon marquée le nombre de véhicules sur les routes. Cette conclusion est vraie pour chaque pays individuel ou région étudiée.

C'est pourquoi l'ATUQ propose de :

- Mettre en œuvre une approche de mobilité *évoluée* intégrant plusieurs modes, services et partenaires, permettant ainsi des déplacements efficaces partout au Québec.
- Développer une offre de service *intégrée* articulée autour des grands réseaux de transport collectifs urbains et interurbains.
- Faire usage des nouvelles technologies pour permettre d'offrir ses solutions aux citoyens.
- Entreprendre un chantier visant le développement de l'offre de service du point de départ au point d'arrivée incluant de nouveaux modèles d'affaires.

5.2. Mobilité urbaine intégrée

Une faiblesse des réseaux de transport collectifs est qu'ils n'assurent pas un transport du point d'origine jusqu'à la destination finale du déplacement. Cependant depuis quelques années nous constatons l'arrivée de nouveaux fournisseurs de services qui peuvent compléter l'offre des sociétés de transport des grandes villes du Québec, bien que ceux-ci ne réduisent pas beaucoup le taux d'occupation de l'espace urbain. Avec une approche différente et grâce, entre autres, aux informations et communications maintenant disponibles par les nouvelles technologies, des offres de covoiturage et des services tels le taxi collectif et UBER sont disponibles. En y ajoutant les possibilités de transport actif (marche, vélo) et bientôt celles de véhicules autonomes, nous pouvons offrir une panoplie de services – certains disent un cocktail de services - , structurés autour des grands réseaux, qui permettent de déplacer le citoyen de l'origine jusqu'à sa destination finale. C'est ce que nous appelons la **mobilité urbaine intégrée**, phénomène qui est en croissance dans plusieurs grandes villes à travers le monde. Les sociétés de TEC du Québec proposent la définition suivante de la mobilité urbaine intégrée :

La mobilité urbaine intégrée est une approche visant à constituer une offre de services de transport, du point de départ au point d'arrivée qui est optimale, coordonnée et structurée autour des réseaux des sociétés de transport en assemblant des services multimodes et multipartenaires proposés à tous les citoyens grâce à une plateforme technologique permettant une planification des déplacements, offrant de l'information aux voyageurs ainsi qu'un mode de paiement consolidé et simplifié.

Selon cette définition, la mise en place d'un système de TEC structurant devient donc la *colonne vertébrale* d'un système complet de transport offert aux citoyens en accélérant les déplacements d'un très grand nombre d'utilisateurs à peu de frais. **C'est pourquoi nous croyons que les sociétés de TEC doivent être les leaders de la mobilité urbaine intégrée au Québec.** Sans un tel système, la congestion routière sera toujours présente puisque les nouveaux fournisseurs ne peuvent déplacer que quelques personnes à la fois et ils utilisent beaucoup d'espace sur le réseau routier. Le TEC doit donc demeurer le fournisseur clé, car sans lui, les partenaires ne seront pas en mesure d'avoir un impact réel pour

améliorer la fluidité du transport des personnes. De leur côté, les sociétés de transport en verraient leurs services de transport collectif plus utilisés, performants et accessibles. Il faut favoriser les liens entre les différents modes de transport et le développement d'une chaîne de déplacements continue et intégrée, plutôt qu'un mode au détriment de l'autre. Le seul mode de transport qu'il faut impérativement réduire est le voiturage en solo.

La mise sur pied de nouveaux partenariats, impliquant des intervenants de divers types, permettra cette avancée importante pour faciliter le transport des personnes. Aussi, il serait intéressant de faire un travail de communication et de sensibilisation pour rendre le transport collectif plus attrayant et faciliter le changement de mentalité. Transmettre un message clair sur la volonté du gouvernement de voir le taux de motorisation diminuer considérablement via des guides, campagnes sociétales de promotion, etc.

RECOMMANDATION 8 : Planifier le développement du transport en commun au Québec de façon à ce qu'il devienne le réseau autour duquel les nouveaux fournisseurs de mobilité urbaine intégrée peuvent offrir un service complémentaire afin de faciliter les déplacements des citoyens par la disponibilité de services multimodes et multipartenaires en faisant usage des nouvelles technologies. Ceci doit se faire en mandatant les sociétés de TEC afin qu'elles deviennent les maîtres d'œuvre et qu'elles puissent regrouper les autres fournisseurs autour de leurs réseaux de transport.

L'utilisation partagée des données, qui sera abordée au chapitre 7, sera notamment un outil permettant la mise en place de la mobilité urbaine intégrée.

6. Des aménagements urbains favorables

6.1. La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports

L'ATUQ recommande que la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports soit au cœur des réflexions pour l'élaboration de la nouvelle Politique de mobilité durable. En effet, une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et des transports pourrait avoir de nombreux «cobénéfices» pour un Québec plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement. Le **concept de la rue complète** est une solution intéressante qui a déjà été évoquée par le gouvernement. Une rue complète est **conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités** : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace. Par exemple, les aménagements peuvent être des trottoirs, des bandes ou des pistes cyclables, des voies réservées, des passerelles piétonnes pour franchir des rues à haut débit de circulation, des arrêts d'autobus bien situés et reliés au réseau piéton, des traversées d'intersections texturées ou des îlots refuges. Le plus souvent, ces aménagements ont pour effet de ségréguer certains modes en fournissant, aux piétons et cyclistes principalement, des réseaux qui leur sont propres, séparés des voies automobiles⁸.

⁸ http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf

6.2. Densification

Un des aspects importants permettant d'augmenter l'efficacité des réseaux de TEC est **d'accroître la densité des quartiers**. Malheureusement, l'étalement urbain est encore très présent dans le développement des municipalités. Quelques sociétés de transport travaillent avec leur municipalité à l'élaboration de plan de mobilité durable. Il faut favoriser les projets des sociétés qui appuient la densification des territoires municipaux et qui visent à limiter l'étalement urbain. Un développement urbain concentré aux abords du réseau de TEC, avec une forte densité d'habitation et la mixité des activités, permet une desserte efficace et contribue à rendre plus compétitifs les modes de transports collectifs et actifs, favorisant ainsi le transfert modal de l'automobile vers les modes de transports durables. Le défi est de taille, car, comme l'a également précisé le MTMDET dans un de ses documents, le Québec est très vaste, avec une géographie diversifiée. Près de la moitié de la population québécoise vit dans des villes plus de 100 000 habitants (ou en d'autres mots, dans les dix plus grandes villes du Québec). La densité moyenne de population au Québec est de 6,4 habitants/km² et varie significativement d'une région à une autre. Par exemple, la densité est de 4 044,6 habitants/km² à Montréal, de 39,6 habitants/km² dans la région de la Capitale-Nationale et de 0,4 habitants/km² sur la Côte-Nord. **Des solutions adaptées aux contextes régionaux sont donc requises en termes d'aménagement du territoire afin de contribuer à la vitalité des régions urbaines, rurales, nordiques, éloignées et enclavées, tout en favorisant la mobilité durable des personnes et des marchandises pour les déplacements locaux et interrégionaux.**

Aussi, et ceci est également mentionné dans le document du MTMDET, le transport est responsable de 28 % de la consommation totale d'énergie au Québec, soit le 2^e secteur en importance après le secteur industriel à 35 % (2014). Il existe également un lien entre la consommation de carburant et la densité de la population. **Il est donc essentiel de repenser nos transports de façon intégrée avec l'aménagement du territoire et cette réflexion et planification doit se faire de façon continue avec la participation des sociétés de transport aux tables municipales et régionales.**

6.3. Accès à toutes les régions du Québec

Dans une perspective économique, une mobilité durable devrait également favoriser le dynamisme des régions, l'accès facile aux différents marchés pour les entreprises ainsi que la valorisation et l'accessibilité des attraits touristiques.

Dans sa perspective sociale, un aménagement qui réduit les distances réduit également les risques liés aux accidents et par conséquent les coûts du système de transport, de la congestion routière et de santé.

Selon l'ATUQ, des décisions stratégiques doivent être prises aujourd'hui pour garantir une plus grande efficacité du TEC et assurer à long terme sa croissance et sa compétitivité par rapport au voiturage en solo. Il faut que se réalisent les engagements du gouvernement qui dit vouloir « aller encore plus loin dans l'offre de solutions de rechange concrètes à l'utilisation de l'auto solo » et que « des

investissements substantiels seront réalisés en matière de transport collectif » comme il est stipulé au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC)⁹.

Le développement du TEC ne pourra se faire sans qu'il soit systématiquement intégré lors du réaménagement d'une route et/ou du développement d'un nouveau tronçon ou d'un nouveau quartier. Il est important que tous les nouveaux développements routiers, s'ils sont nécessaires, puissent se réaliser en facilitant les déplacements actifs et collectifs afin de réduire l'empreinte carbone des transports.

L'efficacité du transport ne pourra s'améliorer de façon marquée que si nous posons les bons gestes à l'égard de la planification du développement du territoire, tout en y joignant l'intégration des différents modes de transport. Plus que jamais, nous avons l'obligation de réfléchir aux impacts de notre occupation de nouveaux espaces et d'innover en matière de développement. L'intensification de l'occupation d'un territoire et le développement urbain concentrés aux abords du réseau de TEC permettent d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les émissions de GES.

RECOMMANDATION 9 : Intégrer la planification du développement du territoire et la planification du TEC, de même que les autres modes de transport. Ceci est un incontournable pour améliorer l'efficacité du TEC et atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES.

RECOMMANDATION 10 : Inciter les municipalités à aménager le territoire de façon à favoriser le transport en commun et l'intermodalité par des mesures visant, entre autres, à mieux planifier et limiter l'étalement urbain.

7. L'innovation et la technologie au service du TEC

Selon l'auteur George Amar¹⁰ « La mobilité durable appelle de nouvelles formes d'innovation ». Il ajoute « À côté d'une nécessaire innovation d'optimisation des outils existants, il faut une « innovation de conception », capable d'élargir significativement le cercle du connu. » Il faut cependant gérer l'innovation comme une fonction normale et elle n'est pas « L'éclair venu du ciel ». L'innovation est un processus continu et elle n'appartient pas seulement à un groupe, mais bien à la collectivité dans son ensemble. L'innovation, la technologie et particulièrement l'usage des mégadonnées disponibles – le big data – sont des leviers importants qu'il faut utiliser. Selon l'ATUQ, ils sont des facteurs de succès d'une nouvelle Politique ambitieuse. La gouvernance mentionnée précédemment est certainement le premier facteur de succès, mais elle est suivie de près par l'innovation, l'usage des technologies et le partage des données.

⁹ Gouvernement du Québec, Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques
<http://www.quebecvert2020.gouv.qc.ca/pdf/pacc.pdf> Site consulté le 8 juin 2012

¹⁰ George Hamar, 2016, Homo Mobilis, FYP édition, p. 223.

7.1. Électrification

L'électrification est une opportunité incroyable pour le Québec de décarboniser les transports, particulièrement avec la disponibilité de notre hydroélectricité, une énergie qui est propre, renouvelable et qui représente un potentiel économique élevé. Au cours des prochaines années, la technologie menant au transport terrestre électrique sera de plus en plus disponible, avec l'arrivée des autobus 100 % électriques et avec des systèmes plus efficaces et performants. S'ajouteront à cela dans les prochaines années des véhicules autonomes électriques qui peuvent compléter l'offre de service pour le premier et le dernier kilomètre. Pour permettre le passage au transport collectif électrifié, il faudra prévoir des investissements initiaux très importants afin d'adapter les infrastructures de l'ensemble des sociétés de transport à cette nouvelle réalité (exemples d'adaptation : garages, bornes de recharge, formation du personnel, etc.).

Ce qui est possible avec l'électrification du TEC, c'est une solution de transport qui permet d'éviter une hausse d'émission de GES tout en permettant de réduire la congestion routière, ce qui n'est pas possible uniquement avec le développement des voitures électriques personnelles, et ce, parce qu'un autobus transporte un maximum de passagers en utilisant un minimum de surface routière. Par ailleurs, il faut rappeler que de passer du voiturage en solo à l'autobus est le moyen qui a le plus d'impact pour réduire les GES, considérant qu'un kilomètre-passager effectué au moyen du TEC produit 65 % moins d'émissions de GES qu'en automobile.

De plus, une expertise québécoise doit être développée avec la mise en place du TEC structurant, ce qui représente une avancée qui pourrait ensuite être exportée hors du Québec. En effet, la filière industrielle du Québec est bien positionnée pour bénéficier de l'électrification du transport par la fabrication de batteries et de matériaux pour batteries, la fabrication de pièces et de matériaux légers pour réduire le poids des véhicules et accroître leur autonomie, etc. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs adopté le *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*¹¹ dans lequel il est précisé que le gouvernement favorisera la maximisation de la proportion d'autobus entièrement électriques dans le parc des organismes de transport et prévoira, le cas échéant, un volet à l'électricité pour chacun des programmes d'aide financière. Le gouvernement vise à ce que, d'ici 2030, 95 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourent à l'électricité. Il s'agit d'un objectif très ambitieux pour lequel l'ATUQ recommande une réflexion. Tel que développé à la section suivante, l'ATUQ prône l'utilisation du bon mode de transport au bon endroit, ce qui implique que, dans certaines conditions, le véhicule électrique n'est peut-être pas la solution optimale. Toutefois, il demeure que dans plusieurs cas, l'électrification sera de mise et pour y arriver, des décisions doivent être prises immédiatement. L'ATUQ et ses membres possèdent une expertise unique au Québec en ce qui concerne l'électrification du TEC. En effet, leurs experts connaissent très bien ce qui se fait dans l'industrie, tant ici qu'à l'étranger, en plus d'avoir accompagné les sociétés de transport dans de nombreux projets de démonstration. Elle souhaite donc travailler avec le gouvernement dans le choix des technologies et autres travaux liés à l'électrification du TEC et recommande que le travail commence dans les plus brefs délais, si l'on souhaite respecter l'échéance.

¹¹ Gouvernement du Québec, 2011, Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques, Québec roule à la puissance verte, <http://mern.gouv.qc.ca/publications/energie/strategie/plan-action.pdf> Site consulté le 10 juillet 2017.

Il est important de mentionner que les technologies liées à l'électrification des autobus sont en constante évolution avec plusieurs solutions proposées par les fournisseurs canadiens, américains, européens et chinois. La capacité des batteries est particulièrement importante dans la mise en œuvre des solutions. Cette capacité, et les coûts importants associés aux modules de batteries et aux installations de recharge sont des facteurs importants qui sont en cours d'évaluation par l'ATUQ et ses membres. D'emblée nous croyons qu'il n'y aura pas une solution unique qui sera retenue, mais une combinaison de plusieurs solutions selon les services et réseaux considérés. Une analyse pointue est en cours de réalisation avec la participation d'Hydro Québec qui veut établir les besoins en énergie qui seront requis par les sociétés de transport. Lorsque l'ampleur de l'effort financier sera établie, la participation financière du gouvernement sera une condition essentielle au succès du passage à l'électrification.

Nous croyons donc qu'il y aura plusieurs moyens d'électrifier les réseaux de transport du Québec. La mise en place de solution 100% électrique sera graduelle et passera à court terme par la poursuite d'achat de bus hybrides diesel-électriques avec une introduction graduelle de bus 100% électriques. Le rythme de conversion dépendra de l'arrivée des nouvelles technologies, de la vitesse de production de ces équipements, de la mise en place de stations de recharge (garage et en-route) et des moyens financiers disponibles pour cette conversion. Rappelons que les programmes de financement actuels requièrent que la durée de vie des autobus soit de 16 ans. En assumant que la demande de bus 100% électriques peut être comblée, que les installations de recharge peuvent être mise en place rapidement et que le financement soit disponible (le coût de ces bus sont présentement presque le double des bus diesel), nous aurons des bus hybrides sur la route pour encore 16 ans!

RECOMMANDATION 11 : Avec les résultats de l'étude de l'ATUQ en cours sur le sujet, établir un plan québécois d'électrification des flottes d'autobus afin de planifier les investissements requis. Ce plan se doit d'être réaliste et adapté aux différentes conditions d'exploitation des réseaux.

7.2. Le bon mode de transport au bon endroit

Comme mentionnées plus haut, les sociétés de transport sont à faire l'acquisition de différents bus selon les besoins opérationnels. Il s'agit parfois de bus plus petit. Dans cette même veine, la motorisation des autobus peut varier selon les conditions d'exploitation. Et parfois le mode 100% diesel est encore la meilleure solution! Selon l'évolution des technologies des batteries, cette situation pourrait continuer pour un certain temps. Globalement, pour atteindre un haut niveau d'efficacité économique, il est essentiel de s'assurer de mettre en place les bons modes de transport aux bons endroits. Le Québec est grand et de nombreuses spécificités régionales existent. Comme mentionné, plusieurs facteurs peuvent avoir un impact important sur le type de véhicule qu'il est préférable d'utiliser (hybride, articulé, minibus, taxi, etc.) et quel mode il faut privilégier (métro, SRB, tramway, etc.). Le climat est plus froid dans certaines régions, les distances à parcourir sont très variables d'une route d'autobus à une autre. Les particularités du terrain (pentes, espaces restreints, etc.) peuvent aussi demander d'avoir un véhicule mieux adapté à la situation. L'ATUQ a l'expertise nécessaire pour aider ses sociétés membres à faire les bons choix et est en mesure de transmettre au gouvernement les informations utiles, notamment en ce qui a trait à l'électrification du TEC.

RECOMMANDATION 12 : Financer l'électrification du transport en commun, avec une modification graduelle du parc d'autobus basée sur le développement technologique, de sorte que le transport des personnes puisse contribuer encore davantage à la réduction des GES. Ceci doit se faire non seulement avec l'acquisition d'autobus 100% électriques, mais également en mettant en place les systèmes de recharge nécessaires pour la mise en service de ces autobus ainsi que la formation du personnel et les garages pour leur entretien.

RECOMMANDATION 13 : S'assurer de mettre en place les bons modes de transport aux bons endroits, en fonction des nombreuses disparités présentes sur les différents réseaux.

RECOMMANDATION 14 : Faire appel à l'expertise de l'ATUQ en ce qui concerne l'Électrification du TEC.

7.3. Collecte de données

Un autre facteur de succès important est l'utilisation partagée des données, ce qui est maintenant nommé le « big data ». Les citoyens, quel que soit leur mode de déplacement, génèrent des données notamment via leurs téléphones intelligents, leurs cartes de crédit, leurs cartes à puces, etc. Les différents exploitants et les municipalités disposent aussi de telles données. Il s'agit d'informations très intéressantes qui aident les sociétés de transport à mieux connaître les habitudes des citoyens en ce qui concerne leurs déplacements. Ces données doivent être utilisées pour aider les sociétés de transport à optimiser leurs réseaux et s'assurer que les besoins de mobilité des citoyens soient comblés. Ces données peuvent également être utilisées par d'autres fournisseurs de services et partenaires afin que globalement les systèmes de transport soient efficaces et efficients. En ce moment, plusieurs outils sont utilisés pour optimiser les réseaux de TEC : sondages, enquêtes OD, etc., mais ils sont soit coûteux ou limités. Par ailleurs, les données ont une grande valeur lorsque vient le temps d'informer les utilisateurs en temps réel ou pour qu'ils puissent mieux planifier leurs déplacements. Certaines applications existent déjà, mais il y aurait lieu d'en élargir la portée. **Selon l'ATUQ, nous devons mettre en place des mesures qui favoriseraient le partage et l'échange de telles données entre les exploitants incluant les sociétés de transport, les planificateurs, partenaires et les utilisateurs (tous modes confondus).**

RECOMMANDATION 15 : Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour la collecte des données (référence au Plan québécois des systèmes de transport intelligents en cours d'élaboration), et le partage des données entre les partenaires appelés à fournir les solutions de mobilités aux citoyens.

8. Une réglementation à revoir

L'ATUQ a identifié certains facteurs de succès nécessaires à la prochaine Politique de mobilité durable. Une nouvelle Politique de mobilité durable qui se veut aussi large est une opportunité de revoir l'environnement réglementaire, à tous les niveaux. Cela permettra une plus grande agilité pour mettre en place des solutions optimales. À cet égard, l'ATUQ offre plusieurs recommandations.

8.1. Transport scolaire : clarifier la notion de transport intégré et exclusif

L'intégration du transport scolaire dans les réseaux des sociétés de transport du Québec est un enjeu important qui nécessite certaines clarifications de la part du MTMDET. Bien que les grands principes soient connus – soit l'exploitation de certaines routes par les sociétés de transport lorsqu'il est opportun de le faire en présentant une offre de transport aux commissions scolaires – il semble que dans la pratique des clarifications soient requises pour préciser et encadrer le processus entre les sociétés de transport et les commissions scolaires. L'ATUQ a entrepris, il y a déjà quelques années, des démarches en ce sens avec le MTMDET. Des échanges de lettres avec le ministère des Transports ont finalement permis de statuer que les sociétés de TEC peuvent poursuivre leurs opérations, selon certaines règles qui devaient être établies. Ces règles demeurent toujours inconnues jusqu'à présent malgré les nombreux mois écoulés depuis la réception de la lettre du Ministère. Développer l'habitude d'utiliser le TEC dès un jeune âge constitue d'ailleurs une excellente façon d'atteindre les objectifs ambitieux fixés par le gouvernement.

RECOMMANDATION 16 : Préciser les modalités selon lesquelles les sociétés de transport peuvent offrir leurs services aux commissions scolaires afin d'exploiter des services intégrés de transport scolaire dans l'objectif d'optimiser l'utilisation du TEC.

8.2. Décloisonner les territoires pour les taxis (transport adapté)

Le transport adapté, offert par les sociétés de transport souvent en collaboration avec des compagnies de taxis, pourrait bénéficier de modification réglementaire pour permettre aux sociétés de transport d'être encore plus performantes et plus spécifiquement, d'un décloisonnement des territoires. En effet, la loi actuelle précise qu'un chauffeur de taxi doit respecter son secteur d'origine ou de destination, ce qui ne favorise pas la planification des services de transport adapté et une utilisation optimale des ressources. Ainsi, à titre d'exemple, un chauffeur de taxi qui transporte un client du transport adapté de Montréal à St-Jérôme ne pourrait pas prendre un client une fois rendu à St-Jérôme pour le transporter dans cette municipalité. Pire, il ne pourrait pas accueillir un nouveau client pour le conduire à Laval, par exemple, puisque le seul transport permis serait un retour vers Montréal. Conséquemment, cela prive certainement des clients d'un transport et limite la possibilité d'optimiser l'exploitation et de réduire les coûts. Ce qui est paradoxal, c'est que le chauffeur de taxi doit, en raison de la législation, assumer une perte de temps et d'argent importante. La revue de ces territoires est un aspect présentement considéré par le Comité sur la modernisation du taxi et fera très probablement partie des recommandations faites au ministère. Pour les services de taxi de façon générale, il pourrait être recommandé d'élargir les agglomérations aux territoires des sociétés de transport. Bien que cette recommandation soit déjà une avancée, l'ATUQ recommande de considérer la particularité du transport adapté afin de permettre une plus grande flexibilité et ainsi offrir un service adéquat à cette clientèle aux meilleurs coûts.

Afin de permettre un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant, il est donc nécessaire de décloisonner les secteurs prévus dans les règlements du taxi. Avec un pourcentage souvent très élevé de déplacements en transport adapté effectués par taxi, il est essentiel que ce service puisse bénéficier d'une réglementation lui permettant d'être le plus efficace possible.

RECOMMANDATION 17 : Dans la cadre de la modernisation du taxi, décloisonner les secteurs relatifs à la loi du taxi (agglomérations) afin d'assurer une utilisation optimale des ressources humaines et matérielles (véhicules), au meilleur coût possible.

8.3. Des règlements qui permettent d'être plus agile, pour faciliter le partenariat public/privé

Nous avons présenté le concept de mobilité intégrée au chapitre 5 impliquant des acteurs provenant de différents secteurs liés à la planification et à l'exploitation de solutions de transport. Cependant, les règles qui doivent être respectées lors de la mise en place d'un partenariat public/privé sont contraignantes et lourdes au niveau des obligations administratives. Ces règles constituent des obstacles à la capacité à mettre en place des partenariats de ce type. À titre d'exemple, un allègement des règles liées aux contrats permettrait aux sociétés de transport de gagner en souplesse et elles deviendraient ainsi plus agiles pour créer ces partenariats.

RECOMMANDATION 18 : Revoir les règles associées à l'octroi de contrats dans un contexte de partenariats afin de permettre aux sociétés de transport d'être plus agiles dans leur gestion.

8.4. Revoir les modalités des programmes de subvention pour les nouvelles technologies

Selon les règles liées aux divers programmes de financement (PAGTCP, SOFIL), la durée de vie utile des biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique est de 15 ans. Compte tenu de l'évolution accélérée de ce type d'équipement, il est plus adapté d'avoir la possibilité de réduire cette période. Nous parlons ici particulièrement des technologies embarquées dans les bus, des systèmes de suivi en temps réel et d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs. Dans cette catégorie, nous retrouvons également les systèmes de perception et autres systèmes intelligents. La technologie évolue très rapidement et les solutions sont de plus en plus performantes. Il est donc opportun, selon l'ATUQ, de revoir le requis de 15 ans de vie des divers systèmes technologiques que l'on retrouve dans les divers programmes de subvention du MTMDET.

RECOMMANDATION 19 : Revoir le requis de 15 ans lié aux technologies dans les divers programmes de subvention du MTMDET.

8.5. Une Politique d'achat d'autobus du gouvernement favorisant la concurrence

La Politique actuelle d'achat d'autobus du gouvernement du Québec prévoit que pour être admissibles à des subventions gouvernementales, les sociétés de TEC doivent inclure certaines exigences dans leurs appels d'offres. La Politique exige ainsi que les fournisseurs respectent un contenu canadien minimal de 20 % et prévoit l'application d'une marge préférentielle pouvant atteindre 4 % si le contenu canadien est plus élevé et une marge préférentielle supplémentaire de 2 % si l'assemblage final du véhicule est effectué au Canada. À cet effet, la définition de l'assemblage final est très large et représente en fait la nécessité de produire une grande partie du véhicule au Canada pour bénéficier de cette marge préférentielle. Par le passé, le gouvernement du Québec a même exigé des conditions encore plus sévères que celles prévues à sa Politique d'achat d'autobus.

Ces exigences ont pour effet de restreindre le nombre de fournisseurs habilités à soumissionner pour les appels d'offres des sociétés de TEC. Le marché nord-américain des autobus est déjà très limité, notamment en raison de l'existence de barrières à l'entrée pour les fournisseurs européens et asiatiques, telles que les coûts et délais d'obtention des certifications environnementales nord-américaines. Les exigences prévues à la Politique d'achat d'autobus du gouvernement du Québec restreignent encore plus les fournisseurs admissibles aux appels d'offres des sociétés de TEC québécoises, certains manufacturiers canadiens ayant même de la difficulté à se conformer à ces exigences. L'absence d'environnement concurrentiel dans un marché peut avoir pour effet de faire augmenter les prix et potentiellement nuire à la qualité des produits. Cette absence d'environnement concurrentiel peut donc affecter la capacité des sociétés à livrer le service promis aux clients, et augmenter les coûts de ces services. En allégeant les exigences de sa Politique d'achat d'autobus, le gouvernement du Québec favoriserait la mise en place d'un marché plus concurrentiel pour les autobus urbains, qui bénéficieraient aux clients par du service plus fiable, en plus de réduire les coûts d'acquisition des sociétés de TEC.

Comme la Politique de mobilité durable vise un horizon à long terme, l'ATUQ considère qu'il est nécessaire de saisir l'opportunité pour revoir la Politique d'achat d'autobus. Ainsi, même si les sociétés de transport ne bénéficieront pas de cette ouverture de marché et de cette compétitivité des fournisseurs à court terme, une révision des orientations gouvernementales à ce niveau sera favorable pour les appels d'offres effectués à moyen et long terme.

RECOMMANDATION 20 : Revoir la Politique d'achat d'autobus du gouvernement du Québec pour favoriser la compétition et l'équité entre les fournisseurs nord-américains. L'ATUQ suggère notamment le retrait des marges préférentielles des programmes de subventions gouvernementales. De plus, les règles de calcul du contenu canadien auraient également avantage à être plus précises et plus simples d'application pour les fournisseurs.

8.6. Encadrer l'arrivée des véhicules autonomes

La venue des véhicules autonomes peut constituer une option intéressante et économique dans certaines conditions d'exploitation (courtes distances, achalandage faible, etc.) permettant d'assurer le transport du premier et le dernier kilomètre. La mise en service de tels véhicules doit nécessairement être encadrée de façon rigoureuse au plan législatif. Nous savons que le MTMDET est déjà chargé de cet enjeu et de nombreuses questions devront être clarifiées quant à la responsabilité légale des propriétaires et exploitants de ces véhicules. Trop souvent, la législation accuse un retard important sur les développements technologiques et une période d'incertitude au plan juridique s'installe pour quelques années. Puisqu'il semble que les véhicules autonomes seront bientôt présents sur les routes, il y a lieu de travailler rapidement à obtenir un cadre juridique à leur sujet. L'autre volet à considérer est son encadrement sur la route, soit sous quelles conditions ils peuvent être opérés. Il s'agit d'un sujet d'actualité sur lequel plusieurs grandes villes internationales se penchent déjà.

RECOMMANDATION 21 : Développer et mettre en place rapidement la législation nécessaire à l'exploitation de véhicules autonomes sur les routes du Québec.

9. Conclusion

Le transfert modal en faveur du transport en commun est des transports actifs doit devenir l'objectif principal du gouvernement en ce qui a trait à la mobilité des personnes. Il faut réduire le voiturage en solo dans les centres urbains du Québec. Le développement du TEC constitue un des principaux éléments qui permettrait de bénéficier de nombreux avantages qui, trop souvent, sont sous-estimés. Le financement du TEC doit être considéré comme un réel investissement puisqu'il engendre des retombées économiques importantes, sans compter les autres effets bénéfiques qu'il a sur la santé, l'inclusion sociale, l'environnement, la sécurité, etc. Il devient de plus en plus coûteux de ne pas investir dans le TEC et il le sera davantage dans les prochaines années avec l'accroissement de la population et le choix toujours croissant d'habiter les régions urbaines plutôt que rurales. **Les sommes présentement disponibles, à la fois à niveau provincial et fédéral, représentent donc une opportunité qu'il faut saisir pour répondre aux besoins importants d'investissement dans le TEC pour doter le Québec de réseaux structurants, répondants aux objectifs de réduction des GES et de réduction de la congestion routière, et pour lesquels tous les citoyens et les visiteurs seront en mesure de constater les bénéfices pour de nombreuses années.** Il importe aussi de mettre en place des conditions gagnantes pour que le taux de réalisation des projets de TEC soit maximal. L'approche actuelle de financement via des programmes soumis à des modalités complexes et souvent incohérentes fréquemment dans des horizons de temps courts doit être remplacée par une structure performante basée sur des objectifs clairs et des horizons de temps raisonnables.

Il faut donc accroître l'offre de TEC et se donner les moyens permettant de mieux la planifier et la déployer afin que l'achalandage augmente. Il est également nécessaire de s'assurer d'avoir des infrastructures en bon état pouvant soutenir cette offre. La mise en place d'une **mobilité intégrée dans une approche globale des déplacements des personnes avec une mobilisation des parties prenantes et des partenaires sous le leadership – en milieu urbain – des sociétés exploitants les grands réseaux** pourrait être l'une des solutions favorisant l'optimisation de l'utilisation du TEC. **L'utilisation des technologies est aussi un facteur de succès et la décarbonisation des transports publics doit être mise en œuvre de façon accélérée, mais graduelle selon l'évolution des technologies et le financement disponible. L'intégration du transport collectif en amont dans la planification urbaine est un autre facteur critique au succès de la Politique.**

Ce sera l'engagement des acteurs de la mobilité, dont le gouvernement du Québec, qui permettra de prendre le virage vers la mobilité intégrée afin d'assurer le transfert modal du voiturage en solo aux transports collectifs et actifs afin d'atteindre les cibles ambitieuses que la société québécoise s'est fixées en termes d'environnement, de développement économique et d'amélioration de la qualité de vie.

Finalement, pour reprendre une seconde fois l'auteur Georges Amar¹² qui traite du nouveau paradigme de la mobilité : « Le nouveau paradigme, celui de 'la mobilité pour tous, et chacun sa mobilité', y introduit l'individu, la *personne mobile*, multimodale et communicante, coconceptrice et coproductrice de sa propre mobilité. » Il s'agit pour nous tous de passer de fournisseurs de services de transport à acteurs et partenaires de mobilité durable dans ce nouveau paradigme.

¹² George Hamar, 2016, Homo Mobilis, FYP édition.

10. Synthèse des recommandations

Au niveau des cibles:

RECOMMANDATION 1 : Établir une cible de réduction de GES spécifique pour le secteur des transports, en lien avec les objectifs de réduction de GES de 20% d'ici 2020 et de 37,5% d'ici 2030.

RECOMMANDATION 2 : Adopter des cibles d'augmentations de services et d'achalandage pour le transport collectif d'ici 2030. Fixer également des cibles d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs dans les villes desservies par les sociétés de transport d'ici 2030. Ces cibles de services, achalandage et part modale devraient être établies à l'issue d'un exercice de concertation auquel participeraient les sociétés de transport.

RECOMMANDATION 3 : Mettre en place d'un indice de mobilité durable et intégrée pour mieux rendre compte de la complexification des déplacements et de la combinaison des modes (TEC, transports actifs, covoiturage, autopartage, etc.).

Au niveau du financement :

RECOMMANDATION 4 : Profiter de l'occasion unique offerte avec l'amélioration des finances publiques de la province de Québec ainsi que la mise en place du Fonds pour les infrastructures du transport en commun du gouvernement fédéral pour augmenter les investissements en TEC. Il faudra prévoir non seulement le développement des réseaux, mais aussi le financement du maintien des actifs existants et celui de l'exploitation des réseaux.

RECOMMANDATION 5 : Revoir l'approche du financement afin qu'elle soit globale, souple, pérenne et simplifiée permettant aux acteurs de la mobilité d'être plus agile tout en planifiant à long terme. Ce financement devrait être basé sur les défis à relever et les cibles déterminées. Dans l'attente d'une révision de l'approche de financement, bonifier le financement du maintien d'actifs avec un taux de financement uniforme de 90% et indexer les coûts admissibles au Programme d'aide au développement du transport collectif.

RECOMMANDATION 6 : Déplafonner le financement au transport adapté pour suivre la croissance de l'utilisation de ce service essentiel à la population qui est admissible et soutenir les initiatives visant à bonifier l'accessibilité universelle.

RECOMMANDATION 7 : Mettre en place une tarification de l'électricité qui encourage l'électrification du TEC.

Au niveau de l'évolution de la mobilité :

RECOMMANDATION 8 : Planifier le développement du transport en commun au Québec de façon à ce qu'il devienne le réseau autour duquel les nouveaux fournisseurs de mobilité urbaine intégrée peuvent offrir un service complémentaire afin de faciliter les déplacements des citoyens par la disponibilité de services multimodes et multipartenaires en faisant usage des nouvelles technologies. Ceci doit se faire en mandatant les sociétés de TEC afin qu'elles deviennent les maîtres d'œuvre et qu'elles puissent regrouper les autres fournisseurs autour de leurs réseaux de transport.

Au niveau de l'urbanisation et l'aménagement :

RECOMMANDATION 9 : Intégrer la planification du développement du territoire et la planification du TEC, de même que les autres modes de transport. Ceci est un incontournable pour améliorer l'efficacité du TEC et atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES.

RECOMMANDATION 10 : Inciter les municipalités à aménager le territoire de façon à favoriser le transport en commun et l'intermodalité par des mesures visant, entre autres, à mieux planifier et limiter l'étalement urbain.

Au niveau de l'innovation et des technologies :

RECOMMANDATION 11 : Avec les résultats de l'étude de l'ATUQ en cours sur le sujet, établir un plan québécois d'électrification des flottes d'autobus afin de planifier les investissements requis. Ce plan se doit d'être réaliste et adapté aux différentes conditions d'exploitation des réseaux.

RECOMMANDATION 12 : Financer l'électrification du transport en commun, avec une modification graduelle du parc d'autobus basée sur le développement technologique, de sorte que le transport des personnes puisse contribuer encore davantage à la réduction des GES. Ceci doit se faire non seulement avec l'acquisition d'autobus 100% électriques, mais également en mettant en place les systèmes de recharge nécessaires pour la mise en service de ces autobus ainsi que la formation du personnel et les garages pour leur entretien.

RECOMMANDATION 13 : S'assurer de mettre en place les bons modes de transport aux bons endroits, en fonction des nombreuses disparités présentes sur les différents réseaux.

RECOMMANDATION 14 : Faire appel à l'expertise de l'ATUQ en ce qui concerne l'Électrification du TEC.

RECOMMANDATION 15 : Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour la collecte des données (référence au Plan québécois des systèmes de transport intelligents en cours d'élaboration), et le partage des données entre les partenaires appelés à fournir les solutions de mobilités aux citoyens.

Au niveau de la réglementation:

RECOMMANDATION 16 : Préciser les modalités selon lesquelles les sociétés de transport peuvent offrir leurs services aux commissions scolaires afin d'exploiter des services intégrés de transport scolaire dans l'objectif d'optimiser l'utilisation du TEC.

RECOMMANDATION 17 : Dans la cadre de la modernisation du taxi, décloisonner les secteurs relatifs à la loi du taxi (agglomérations) afin d'assurer une utilisation optimale des ressources humaines et matérielles (véhicules), au meilleur coût possible.

RECOMMANDATION 18 : Revoir les règles associées à l'octroi de contrats dans un contexte de partenariats afin de permettre aux sociétés de transport d'être plus agiles dans leur gestion.

RECOMMANDATION 19 : Revoir le requis de 15 ans lié aux technologies dans les divers programmes de subvention du MTMDET.

RECOMMANDATION 20 : Revoir la Politique d'achat d'autobus du gouvernement du Québec pour favoriser la compétition et l'équité entre les fournisseurs nord-américains. L'ATUQ suggère notamment le retrait des marges préférentielles des programmes de subventions gouvernementales. De plus, les règles de calcul du contenu canadien auraient également avantage à être plus précises et plus simples d'application pour les fournisseurs.

RECOMMANDATION 21 : Développer et mettre en place rapidement la législation nécessaire à l'exploitation de véhicules autonomes sur les routes du Québec.

ANNEXE : Bénéfices économiques, environnementaux et sociaux liés au TEC et motifs pour qu'il soit développé

Les bénéfices liés au TEC sont très nombreux pour l'ensemble du Québec. Ils touchent directement et de façons variées chacun des trois pôles du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le social. C'est pour cette raison que la mise en place de systèmes de TEC a été le choix d'un très grand nombre d'administrations à travers le monde, et le Québec pourrait aussi bénéficier des avantages d'un développement du TEC arrimé à des solutions de mobilité urbaines et périurbaines intégrées.

En effet, avec l'amélioration récente des finances du gouvernement provincial et la disponibilité de sommes importantes provenant du gouvernement fédéral, il y a actuellement une occasion unique qu'il faut saisir pour permettre au Québec de maintenir les acquis et développer ses systèmes de TEC.

Impacts économiques des sociétés de transport en commun au Québec

À elles seules, les neuf sociétés membres de l'ATUQ comptent 15 000 emplois (équivalent temps plein), en plus de soutenir 6 000 emplois supplémentaires, pour un total de 21 000 emplois. Elles injectent annuellement environ 2,5 G\$ dans l'économie du Québec, tant pour l'exploitation de leurs réseaux que pour des investissements en immobilisations. Sur le plan fiscal, elles contribuent annuellement à des recettes de plus de 360 M\$ pour le gouvernement du Québec et plus de 130 M\$ pour le gouvernement fédéral. Les activités des sociétés de TEC à elles seules stimulent donc la croissance économique du Québec et créent des emplois de qualité partout dans la province¹³.

Exemples de bénéfices économiques

Un des éléments favorisant l'amélioration du TEC est l'obligation d'agir afin de réduire les pertes économiques liées à la congestion routière. Chacune des grandes villes est confrontée, à un moment ou l'autre de son développement, à une saturation du nombre de véhicules pouvant circuler sur son réseau routier. La congestion entraîne, entre autres, une grande perte de temps, des accidents, une surconsommation de pétrole, des coûts supplémentaires pour la livraison des marchandises par camions, le manque de disponibilité de la main-d'œuvre pour les entreprises, etc. Le premier réflexe des décideurs pour contrer la congestion est très souvent de développer le réseau routier pour en augmenter la capacité. Mais il a été démontré que cette approche ne fait que reporter le problème de quelques années. En effet, développer le réseau routier constitue une invitation pour les automobilistes à s'établir plus loin du centre-ville avec l'espoir de l'atteindre rapidement puisqu'une plus grande capacité routière a justement été mise en place pour eux. La raison qui explique ce retour rapide de la congestion malgré le développement du réseau est simple, la demande suit toujours l'offre. Plus on accroît la capacité routière, plus les terrains situés en périphérie du centre-ville deviennent accessibles et plus les gens choisissent de s'établir loin, s'obligeant par le fait même à utiliser davantage le réseau routier. Même scénario pour les entreprises.

¹³ ATUQ, 2014, Impacts économiques des neuf sociétés de transport en commun du Québec, <http://atug.com/fr/PUBLICATIONS/Etudes#Impactséconomiques2014>

L'ajout d'infrastructure peut donc améliorer la situation pour environ deux ou trois ans, selon les experts, mais avec l'étalement urbain qui se trouve favorisé par ce type de décision, il y a une augmentation du bassin d'automobilistes. Les effets négatifs liés à la congestion routière représentent des pertes économiques récurrentes très importantes. Par exemple, le renommé institut C.D. Howe a évalué ces pertes entre 7,5 à 11 G\$ seulement pour la région de Toronto et Hamilton, et ce, chaque année¹⁴. Il faut donc s'attaquer à ce frein majeur pour l'économie et pour cela, le moyen identifié en tête de liste par les experts est le TEC¹⁵. **Il ne fait aucun doute que favoriser la mise en place de systèmes de TEC structurants, qui peuvent paraître coûteux au préalable, est le moyen clé qui permet des gains réels limitant les pertes économiques liées à la congestion routière.**

Par ailleurs, la possibilité de se déplacer à moindre coût permettra d'utiliser cet argent à d'autres fins. Les trois principaux postes de dépenses pour la consommation courante des ménages québécois sont, dans l'ordre, le logement, le transport et l'alimentation. Maintenant situé au deuxième échelon avec près de 21 % des dépenses¹⁶, le transport constitue donc un élément sur lequel il est possible d'agir et pour lequel une réduction permettrait d'utiliser les sommes économisées à d'autres fins. **L'ensemble de la société pourrait bénéficier de solutions de mobilité de transport plus économique, avec la mise en place d'un système de TEC de plus grande envergure.** Les commerces pourraient être les premiers à bénéficier des sommes rendues disponibles par une réduction des dépenses liées au transport. Selon une étude de l'ATUQ portant sur la contribution du transport en commun au développement durable du Québec, se déplacer en transport en commun est environ huit fois moins chère que se déplacer en automobile¹⁷. C'est pourquoi la Fédération canadienne des municipalités, parmi ses 12 recommandations visant à réduire la pauvreté, demande de «stimuler l'accès à des transports collectifs de qualité»¹⁸. Le transport en commun offre donc une option de transport abordable aux citoyens en plus de favoriser le tourisme, car il améliore également l'accessibilité aux points d'attraction d'une région.

Selon la Chambre de commerce du Canada, **l'accès aux routes et aux transports publics est un facteur clé qui influe sur les décisions des entreprises en ce qui concerne leur emplacement et leur expansion**¹⁹. La congestion urbaine peut aussi influencer sur la décision d'une entreprise d'investir ou d'étendre ses opérations dans une région en particulier²⁰. Le développement axé sur le transport en commun peut également augmenter les valeurs des propriétés commerciales et résidentielles. Par exemple, à Toronto, les propriétés situées à 460 mètres et moins d'une station de transport en

¹⁴ Dachis, C.D. Howe Institute, 2013, Cars, Congestion and Costs: A New Approach to Evaluating Government Infrastructure Investment, https://www.cdhowe.org/sites/default/files/attachments/research_papers/mixed/Commentary_385_0.pdf

¹⁵ Martin, 2017, Le troisième lien ne règlera rien, <http://www.journaldequebec.com/2017/05/01/le-troisieme-lien-ne-reglera-rien> Site Web consulté le 1^{er} mai 2017.

¹⁶ Institut de la statistique du Québec, 2016, http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/depenses-avoirs-dettes/depenses/tab1_dep_moy_menage.htm Site Web consulté le 28 juin 2017.

¹⁷ ATUQ, 2010, Étude sur la contribution du système de transport en commun au développement durable, http://atuq.com/Portals/0/ressources/Publications/Etudes/ET_contribution_transport_commun_developpement_durable_2010.pdf

¹⁸ Fédération canadienne des municipalités, 2017, S'attaquer à la pauvreté sur le terrain, http://www.fcm.ca/Documents/issues/Poverty_Reduction_FR.pdf Site Web consulté le 4 juillet 2017.

¹⁹ Chambre de commerce du Canada, 2002, *Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada*.

²⁰ Groupe de travail sur les transports urbains, 2009, *Le transport en commun au Canada : un inventaire des progrès récemment réalisés*.

commun rapide ont une valeur de 15 % supérieure à celles des autres propriétés²¹. **Cette présence du TEC sur un territoire a donc des retombées économiques directes pour les municipalités puisqu'il accroît la valeur foncière des propriétés en favorisant le développement d'aménagements résidentiels, institutionnels et commerciaux.**

Exemples de bénéfices environnementaux

En raison de l'abondance d'énergie propre au Québec et des efforts réalisés dans d'autres secteurs d'activités, le transport est le plus grand secteur émetteur d'émissions de GES (33,7 Mt éq. CO₂) et représentait 41 % du total des émissions en 2014. Le transport routier est responsable de 82 % des émissions du secteur, soit 33,6 % des émissions totales de GES (2014) (27,6 Mt éq. CO₂). De 1990 à 2014, les émissions totales en transport ont augmenté de 20,4%. Par ailleurs, l'utilisation de l'énergie dans le secteur des transports est d'ailleurs répartie tel que suit : 60 % pour le transport des personnes et 40 % pour le transport des marchandises (2012)²².

Tout cela représente une tendance lourde qui ne s'est pas inversée depuis les dernières années. Considérant qu'un kilomètre-passager effectué au moyen du TEC produit, au Canada, 65 % moins d'émissions de GES que l'équivalent en automobile, **les effets bénéfiques sur la qualité de l'air sont indéniables, mais aussi, ils profitent de la même manière autant aux usagers du TEC qu'à l'ensemble de la population**²³.

L'ensemble de la population bénéficie des GES et des contaminants atmosphériques évités par le TEC qui, de plus, permettent d'économiser des coûts liés aux décès prématurés, aux maladies respiratoires et aux autres troubles associés. En effet, l'utilisation grandissante de la voiture mène à une intensification des problèmes cardiorespiratoires à cause des polluants émis par les moteurs à combustion et on estime, par exemple, que la pollution atmosphérique cause un peu plus de 1 500 décès prématurés par an à Montréal²⁴.

Exemples de bénéfices sociaux

Les questions de sécurité et de santé publique, de même que l'inclusion sociale sont intimement liées à la mobilité durable de demain. Les bénéfices environnementaux et économiques du TEC sont de mieux en mieux connus, mais n'oublions pas le volet social.

Activité physique

En plus d'éviter l'émission de polluants atmosphériques et de contribuer à la réduction des frais de santé liés à une mauvaise qualité de l'air, il est largement admis que l'usage accru du TEC permet de se rapprocher des niveaux recommandés d'activité physique. Chaque utilisation du TEC entraîne un déplacement actif (marche, vélo) pour aller et revenir entre la résidence et l'arrêt d'autobus. Une étude américaine montre que les usagers du TEC cumulent 19 minutes additionnelles par jour de

²¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004, Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal

²² MTMDET, questionnaire-atelier du 9 juin 2017.

²³ Maubrun, Leclerc, sous la coordination de l'ATUQ, 2013, Impacts sociaux du transport en commun, http://atug.com/Portals/0/ressources/Publications/Etudes/ET_impacts_sociaux_transport_commun_2013_detail.pdf

²⁴ Lessard, Drouin, 2007, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Mémoire à la Commission de l'agglomération montréalaise sur l'environnement, le transport et les infrastructures, http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89494-601-5.pdf

déplacement actif comparé aux usagers de l'automobile^{25 26}. C'est presque les 22 minutes ou les 2,4 km recommandés quotidiennement. Des études détaillées indiquent que les usagers du TEC sont plus susceptibles de marcher, marcher de plus grandes distances en moyenne et sont plus susceptibles d'atteindre les cibles d'activité physique en marchant que ceux et celles qui n'utilisent pas le TEC²⁷.

Stress

Par ailleurs, certaines études rapportent que les usagers de l'automobile ont des niveaux de stress significativement plus élevés dus aux efforts supplémentaires requis, mais aussi à l'imprévisibilité des déplacements en automobile. Cela aurait même des impacts directs sur la productivité et la satisfaction au travail^{28 29 30}. Il en va de même pour la santé mentale. L'Organisation mondiale de la santé (OMS), dès 1999, publiait : « [...] les modes de transport actuels, dominés par le transport routier motorisé, ont des effets négatifs importants sur la santé [...] sur la santé mentale; ces modes de transport entraînent la prise de risques et l'agressivité, la dépression et les effets psychologiques post-traumatiques des accidents.

Sécurité

Utiliser le TEC est également un moyen pour améliorer la sécurité de tous. Par exemple, il y a une réelle différence entre utiliser sa voiture personnelle ou utiliser le TEC. Des données sur le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres présentent pour la voiture un résultat de 0,7 alors que pour la catégorie autobus et autocar, le résultat est de 0,07 soit un taux 10 fois moindre. D'autres résultats portant sur le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-heures atteignent 25 pour la voiture, mais seulement 2 pour l'autobus et autocar. Il s'agit donc d'un taux 12,5 fois moins élevé pour le transport en commun³¹. Ces données provenant de l'«European Transport Safety Council» datent cependant de quelques années, couvrant la période 2001-2002. Des données plus récentes présentées par Litman en 2012 distinguent cette fois le milieu urbain et le milieu rural. Les résultats arrivent exactement aux mêmes conclusions cette fois avec des taux de mortalité par milliard de passagers-kilomètres beaucoup plus faibles pour les déplacements en transport en commun que pour la voiture³². Le document de Litman contient aussi un graphique qui présente des taux de mortalité par milliard de passagers-milles qui, cette fois, tient aussi compte des usagers situés à l'extérieur du véhicule. Encore là, les résultats sont plus favorables à l'utilisation de l'autobus plutôt que la voiture personnelle. L'ATUQ a d'ailleurs pris part à la consultation publique sur la sécurité routière organisée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) en février 2017. Elle a déposé un mémoire dans lequel elle recommande que le MTMDDET favorise le développement du TEC

²⁵ Susan Polan, 2012, American Public Health Association APHA, Webinars on Health and Equity in Transportation: promising Methods and Modes to Improve Health Outcomes, 7 pages

²⁶ Lilah M. Besser et Andrew L. Dannenberg, 2005, American Journal of Preventive Medicine, Vol. 29, No. 4, Walking to Public Transit: Steps to Help Meet Physical Activity Recommendations, 8 pages

²⁷ Lachapelle, Frank, Saelens, et al., 2011, Journal of Physical Activity and Health, 8 (Suppl 1), Commuting by Public Transit and Physical Activity: Where You Live, Where You Work, and How You Get There, 11 pages

²⁸ Davies, Crikey, 2012, The Urbanist Why do we use public transport?, 9 pages

²⁹ Wener, Evans, 2010, Transportation Research Part F Comparing Stress of Car and Train Commuters, 6 pages

³⁰ Litman, 2010, Victoria Transport Policy Institute Evaluating Public Transportation Health Benefits, 33 pages

³¹ European Transport Safety Council (ETSC), 2003, Transport Safety Performance in the UE Statistical Overview, Brussels, 32 p 2017, <http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.etsc.be%2Fdocuments%2Fstatoverv.pdf> site consulté le 7 août 2017.

³² Todd Litman, 2012, Victoria Transport Policy Institute, Safer Than You Think! Revising the Transport Safety Narrative, <http://www.vtpi.org/safer.pdf>

en y investissant de façon soutenue, ce qui permettrait d'améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route puisque ce service est 10 fois plus sécuritaire que la voiture personnelle.

Équité

Après des décennies de recherche et de défense des intérêts aux États-Unis, le rôle du transport collectif dans la protection de l'équité sociale a commencé à susciter énormément d'attention au Canada. Il s'agit d'un enjeu général qui comprend des sujets tels que la capacité des personnes à avoir accès à un emploi, à l'éducation, au magasinage, à des interactions sociales et à des soins de santé au moyen du transport collectif ainsi qu'à l'accessibilité en facilitant l'utilisation du TEC pour les personnes handicapées et celle à mobilité réduite³³.

Puisque le transport en commun est reconnu comme un mode de transport lié au développement durable, en évitant l'émission de GES, qu'il permet d'améliorer la santé de ceux qui l'utilisent et de l'ensemble de la population, qu'il permet d'économiser des sommes que les usagers peuvent utiliser à d'autres fins, qu'il est plus sécuritaire que la voiture personnelle et que le développement du réseau routier n'est pas une solution pour réduire la congestion routière, il faut favoriser le développement du transport en commun en y investissant plus et de façon soutenue.

DOCUMENT À DIFFUSION LIMITÉE. NE PAS TRANSMETTRE.

Renseignements

ATUQ

514 280-4640

³³ ACTU, 2017, Transport collectif : bâtir des collectivités saines, Exposé analytique 48
http://cutaactu.ca/sites/default/files/issue_paper_48_f3.pdf Site consulté le 10 juillet 2017