



Pour maximiser les retombées des investissements en transport collectif

Consultations sur le
Fonds permanent pour le
transport en commun

Octobre 2022



trajectoire.quebec

Présentation de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 sous le nom de Transport 2000, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand, qui visent à honorer les citoyens et organisations qui contribuent à l'amélioration de l'offre de service en mobilité durable au Québec. Trajectoire fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux. L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est aussi membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

L'association a pour mission de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

La vision de Trajectoire Québec est que les Québécoises et Québécois aient un accès à des services de transport collectif, abordables, de qualité et sécuritaires partout sur le territoire. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.

Sommaire des recommandations

Enjeux environnementaux et de mobilité

- 1: Financer des projets dans des milieux denses ou en densification, qui favorisent la réduction de la place de la voiture .
- 2: Favoriser l'intermodalité et la mobilité servicielle.
- 3: Comprendre le terme infrastructure au sens large pour inclure des infrastructures répondant aux besoins des régions et milieux ruraux.
- 4: Permettre le financement de projets de transport interurbain.

Enjeux d'équité et d'inclusion

- 5: Rendre disponibles des fonds pour le processus de consultation publique et l'analyse de besoins de la population en appliquant les principes de l'ADS+.
- 6: Considérer comme dépense admissible les coûts pour les mesures d'atténuation des travaux en transport collectif.
- 7: Permettre l'utilisation des fonds du FPTC pour les campagnes de sensibilisation et d'éducation populaire entourant la mise en service de nouvelles infrastructures financées par le FPTC.
- 8: Favoriser le développement d'une offre de logement abordable, accessible et durable à proximité des nouvelles infrastructures de transport collectif.

Enjeux financiers et économiques

- 9: Financer l'exploitation des services de transport en commun.
- 10: Intégrer les coûts d'acquisition de terrain dans les dépenses admissibles.
- 11: Maintenir la méthode de calcul de répartition des sommes entre les provinces basée sur l'achalandage et la population.
- 12: Prévoir dès maintenant un mécanisme d'indexation du Fonds permanent pour le transport en commun.
- 13: Éviter des objectifs de rentabilité financière pour les projets de transport en commun et miser sur les retombées économiques et sociales des projets.

Introduction

Afin de lutter contre les changements climatiques, la congestion et les inégalités sociales, il est essentiel que les municipalités canadiennes, petites et grandes, fassent le véritable virage vers la mobilité durable. Trajectoire Québec tient donc à souligner l'apport financier important que représente le Fond permanent du transport en commun (FPTC) pour développer les infrastructures et les services de transport collectif dans tous les milieux.

La façon dont nous choisissons collectivement de financer des projets de transport en commun doit se faire dans le respect des principes de développement durable et dans un souci d'inclusion sociale et d'équité. Par ailleurs, il importe de souligner la crise du financement qui existe dans le domaine du transport en commun, et qui a été accentuée par la pandémie et ses effets dévastateurs sur l'achalandage et donc les revenus tarifaires. Le Fond permanent du transport en commun devra minimalement aider à résoudre cette crise et surtout ne pas l'accroître.

Ainsi, les propos émis dans ce mémoire par Trajectoire Québec sont guidés par sa mission de promotion de la mobilité durable et des intérêts des usagers des transports collectifs, tout en respectant les grands thèmes de la présente consultation.

Enjeux environnementaux et de mobilité

Le FPTC doit, certes, permettre la construction de nouvelles infrastructures de transport en commun. Toutefois, les retombées de ce fonds doivent être plus grandes que les simples infrastructures elles-mêmes. Les projets qui seront financés doivent être implantés dans des milieux denses, ou en densification, et favoriser la réduction de la place de la voiture. En effet, nous avons une occasion unique, avec ce fonds permanent, d'abandonner le statut quo et de cesser le tout-à-l'auto. Nous pouvons, par l'implantation de nouvelles infrastructures de mobilité durable, changer le paradigme et favoriser l'implantation de milieux à échelle humaine, où tous peuvent se déplacer de manière conviviale et sécuritaire, sur des rues complètes par exemple.

Recommandation 1 : Financer des projets dans des milieux denses ou en densification, qui favorisent la réduction de la place de la voiture.

L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transport pour réaliser un déplacement. Ainsi, on comprend que le transport actif vient alimenter le transport collectif et vice-versa. Pour renforcer ce cercle vertueux de l'intermodalité, il faut absolument s'assurer que les réseaux de transport actifs et collectifs s'arriment et se complètent. Afin de maximiser les retombées des investissements, il est important de favoriser l'intermodalité, notamment en intégrant des composantes favorables aux déplacements actifs aux infrastructures de transport collectif.

Pour compétitionner l'automobile, le transport collectif doit devenir une option aussi, sinon plus attractive. Pour ce faire, les différentes offres en transport collectif doivent être bien arrimées. Le financement devrait encourager des connexions avec les autres modes de transport durables. De plus, rendre l'expérience usager plus agréable et facile doit être une priorité, on doit donc miser sur la mobilité servicielle (le MAAS).

Recommandation 2: Favoriser l'intermodalité et la mobilité servicielle.

S'il est évident de voir comment le programme pourra aider le développement d'infrastructures de transport en commun dans les villes, il est essentiel de s'assurer que le programme ait aussi des retombées positives dans les régions et milieux ruraux. En effet, certains centres urbains régionaux ou territoires ruraux n'auront jamais la densité nécessaire à l'implantation de mode de transport lourd comme des tramways, des trains légers ou des métros. On doit donc considérer le terme infrastructure au sens large, afin d'inclure des solutions, des équipements et des modes plus flexibles et donc mieux adaptés à ces types de milieu. Par ailleurs, le programme devrait permettre de financer des infrastructures de transport collectif interurbaines.

Recommandation 3: Comprendre le terme infrastructure au sens large pour inclure des infrastructures répondant aux besoins des régions et milieux ruraux.

Les services de transport en commun doivent répondre aux besoins des gens vivant aussi dans les régions rurales. Ainsi, le programme doit être réfléchi afin de répondre autant aux besoins de ces milieux. Des infrastructures comme des autobus, des minibus ou même des plateformes de mobilité intégrée par exemple, devraient être finançables.

Recommandation 4: Permettre le financement de projets de transport interurbain.

Pour réussir le véritable virage vers la mobilité durable, il faut aussi avoir une offre de transport collectif interurbain efficace et attrayante. Il est donc essentiel que les provinces puissent se servir du FPTC comme levier afin de concrétiser des

projets qui viendront consolider et bonifier leur réseau collectif interurbain, peu importe le mode choisi.

Enjeux d'équité et d'inclusion

D'emblée, les services de transport collectif ont des retombées sociales, économiques et environnementales positives. Le transport collectif est un vecteur d'équité et d'inclusion, en plus d'être un élément important du filet social permettant un meilleur accès aux services publics, aux institutions d'enseignement ou aux emplois par exemple. Il est toutefois possible de décupler les retombées positives des investissements en transport collectif en intégrant certaines composantes à la concrétisation des projets.

D'abord, les besoins de l'ensemble des citoyennes et citoyens doivent être évalués et compris dès les premières étapes de planification des projets. Une planification réussie devrait toujours s'appuyer sur une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective d'intersectionnalité (ADS+). Par ailleurs, les citoyennes et citoyens devraient être impliqués dans le processus via une consultation publique.

Recommandation 5: Rendre disponibles des fonds pour le processus de consultation publique et l'analyse de besoins de la population en appliquant les principes de l'ADS+.

Durant la construction des projets, les impacts des travaux se font sentir à plusieurs égards, notamment sur les usagers des transports collectifs qui voient leurs services modifiés, détournés ou remplacés. Des mesures d'atténuation des impacts des travaux de qualité doivent être mises en place et le FPTC devrait considérer comme une dépense admissible le coût des mesures d'atténuation durant la construction des projets d'infrastructures.

Recommandation 6: Considérer comme dépense admissible les coûts pour les mesures d'atténuation des travaux en transport collectif.

Pour favoriser le transfert modal et l'adoption des transports collectifs et actifs comme moyens de transport principaux, il est important de bien communiquer auprès de la population, de faire des efforts de sensibilisation et d'éducation populaire. Une vaste campagne de communication devrait toujours accompagner la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport en commun. Ainsi, des fonds devraient être alloués pour une telle campagne de communication et d'éducation populaire.

Recommandation 7: Permettre l'utilisation des fonds du FPTC pour les campagnes de sensibilisation et d'éducation populaire entourant la mise en service de nouvelles infrastructures financées par le FPTC.

Les services de transport collectif doivent pouvoir être utilisés par l'ensemble des citoyens et citoyennes. On oublie trop souvent que malheureusement, les services de transport collectif sont inabordables et donc inaccessibles pour bien des personnes à plus faibles revenus. Ainsi, il nous semble incontournable que Infrastructure Canada amorce une réflexion quant au rôle qu'elle peut jouer dans l'abordabilité des services de transport collectif, notamment en facilitant l'implantation de la tarification sociale basée sur le revenu par les sociétés de transport ou les municipalités.

Certes, les transports collectifs sont un vecteur d'équité et d'inclusion. Toutefois, l'implantation de nouvelles infrastructures de transport collectif structurant peut avoir des effets pervers, qu'il est toutefois possible de contrer. En effet, les infrastructures de transport en commun structurant favorisent la revitalisation urbaine, amènent du nouveau développement immobilier et peuvent contribuer à la gentrification. Cette réalité exerce une pression importante sur le prix du logement à proximité, forçant les gens les moins fortunés à s'éloigner des services pour réduire leurs dépenses d'habitation. Ainsi, les gens les plus dépendant des infrastructures de transport collectif se retrouvent à en être exclus parce que trop éloignés. Afin de contrer cet effet, les nouveaux projets de transport collectif devraient toujours être accompagnés d'une nouvelle offre de logement abordable, accessible et durable.

Recommandation 8: Favoriser le développement d'une offre de logement abordable, accessible et durable à proximité des nouvelles infrastructures de transport collectif.

Il sera nécessaire de construire de nouveaux logements abordables et de nouveaux logements sociaux à proximité des infrastructures de transport collectif. Pour se faire, des critères de localisation devraient être introduits dans la Stratégie nationale sur le logement. Par ailleurs, une bonification des enveloppes des programmes de financement fédéraux sur le logement sera certainement pertinente.

Enjeux financiers et économiques

Le fond permanent pour le transport en commun permettra certainement de développer massivement les infrastructures et ainsi d'offrir des alternatives à la voiture aux citoyennes et citoyens. Toutefois, il est essentiel de ne pas négliger le financement de l'exploitation des services de transport en commun. En effet,

chaque nouvelle infrastructure de transport collectif inaugurée ajoute de nouveaux frais d'exploitation des services. Le modèle actuel de financement des services de transport collectif n'est plus viable alors que les dépenses augmentent plus rapidement que les revenus. En effet, même avant la pandémie et la chute de l'achalandage qui a privé les sociétés de transport d'importants revenus tarifaires, le domaine du transport collectif faisait face à un déficit structurel puisque les dépenses ont augmenté beaucoup plus rapidement que les revenus. Puisqu'il importe de maintenir des tarifs qui soient abordables pour les usagers et usagères et qu'il est essentiel de maintenir et d'augmenter le niveau de service, le gouvernement du Canada doit s'impliquer dans le financement de l'exploitation des services de transport collectif.

Recommandation 9: Financer l'exploitation des services de transport en commun.

Afin de s'assurer que nos investissements en transport collectif soient durables, il est essentiel de financer adéquatement l'entretien et le maintien des actifs. Le programme devrait donc couvrir les coûts de construction mais aussi d'entretien et d'exploitation.

Par ailleurs, afin d'éviter des dépassements de coûts imprévus, qui viennent remettre en question la réalisation de projets, comme ce fût le cas pour le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, il est essentiel d'intégrer les coûts d'acquisition de terrains dans les dépenses admissibles. En effet, pour plusieurs projets de transport collectif structurant, il est nécessaire de procéder à de nombreuses acquisitions ou expropriations le long du tracé pour permettre l'implantation de l'infrastructure. Ces coûts représentent une part significative du budget total et doivent donc être considérés comme une dépense admissible.

Recommandation 10: Intégrer les coûts d'acquisition de terrain dans les dépenses admissibles.

Pour ce qui est de la répartition des sommes du Fonds permanent pour le transport en commun entre les différentes provinces du Canada, il serait tout à fait approprié de maintenir la méthode actuelle de calcul, qui est basée à 70% sur l'achalandage des transports en commun et 30% sur la population. Cette méthode nous semble équitable en plus de permettre d'accorder aux sociétés de transport des sommes en maintien d'actif et aux différentes collectivités de développer leurs réseaux.

Recommandation 11: Maintenir la méthode de calcul de répartition des sommes entre les provinces basée sur l'achalandage et la population.

Le FPTC constitue un fonds imposant, qui permettra de développer des infrastructures de transport en commun qui ont le potentiel de transformer la

mobilité au Canada. Toutefois, étant donné la nature permanente de ce Fonds, il importe d'en préserver la valeur réelle dans le temps, afin de ne pas diminuer le pouvoir transformateur du fonds sur la mobilité des Canadiennes et Canadiens. De ce fait, il est primordial de prévoir dès maintenant, un mécanisme d'indexation du Fonds au fil des ans.

Recommandation 12: Prévoir dès maintenant un mécanisme d'indexation du Fonds permanent pour le transport en commun.

S'il est essentiel de voir le transport collectif comme un investissement et non une dépense, il demeure essentiel de ne pas y accoler des objectifs de rentabilité. En effet, l'exemple du REM à Montréal constitue un précédent qu'il faut mieux éviter de reproduire, puisque cette méthode de financement nous coûte plus cher à long terme, notamment en raison du rendement garanti de 8% par année pendant 198 ans! Il est essentiel, pour Trajectoire Québec, de ne pas imposer d'objectif de rentabilité financière aux projets de transport collectif. Les projets doivent plutôt s'assurer de répondre aux besoins de déplacement de la population et non pas aux intérêts financiers d'un investisseur privé ou institutionnel. Nous éprouvons donc des réserves quant à l'intervention du privé dans le domaine du transport en commun. Les objectifs des projets de transport collectif doivent être des objectifs de desserte et de transfert modal. Les retombées économiques et sociales des investissements en transport collectif ne sont plus à démontrer, ainsi la rentabilité des projets doit être évaluée en termes de retombées pour les individus et les collectivités et non pas en rentabilité financière.

Recommandation 13: Éviter des objectifs de rentabilité financière pour les projets de transport en commun et miser sur les retombées économiques et sociales des projets.

Conclusion

Trajectoire Québec tient à saluer les investissements majeurs du Gouvernement du Canada dans les transports collectifs par le biais du Fonds permanent pour le transport en commun d'Infrastructures Canada. En effet, ce fonds permanent a le pouvoir de transformer la mobilité au Canada pour faire le véritable virage vers la mobilité durable. Bien utilisé, ce fonds peut avoir des retombées positives sur notre environnement, sur notre économie et sur l'ensemble de la société. Il faudra toutefois éviter le piège de ne financer que des infrastructures à proprement parler, se limitant ainsi à ne financer que des projets de modes lourds dans les plus grandes villes du pays, tout en ignorant la crise du financement de l'exploitation des services. Il faudra donc élargir le champ d'action afin de considérer les besoins particuliers de l'ensemble des milieux mais surtout,

s'assurer de financer adéquatement l'exploitation des services, pour que ceux-ci demeurent attrayants et fiables, et ce, au bénéfice de l'ensemble des citoyennes et citoyens.