

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES
CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE
PROJET DE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU
QUÉBEC.**

**« MISER SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE :
POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE. »**

**PAR L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC
(ATUQ)**

**MONTRÉAL
15 FÉVRIER 2005**

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte et portée du document	3
1. Présentation de l'ATUQ	3
1.1 Sa mission.....	3
1.2 Profil de ses membres.....	4
2. Contribution du transport collectif dans le développement durable du Québec	4
2.1 Le transport collectif et l'environnement	5
2.2 Le transport collectif et la société	5
2.3 Le transport collectif et l'économie	6
3. Commentaires de l'ATUQ sur la démarche proposée et l'avant-projet de loi	8
3.1 Démarche proposée	8
3.2 Principes et mesures définis dans l'avant-projet de loi.....	8
4. Recommandations de l'ATUQ	10

Mise en contexte et portée du document

Mise en contexte.

C'est avec empressement que l'ATUQ répond à l'invitation lancée par le ministre de l'Environnement, monsieur Thomas Mulcair, qui souhaite recueillir les commentaires et recommandations de la population québécoise sur le projet de Plan de développement durable qu'il a déposé à l'automne 2004.

D'entrée de jeu les membres de l'ATUQ tiennent à saluer la volonté politique du gouvernement du Québec de faire du développement durable une de ses priorités et surtout d'assumer le leadership en cette matière.

Après une brève présentation de notre organisme, nous avons tenu à rappeler le rôle du transport collectif et l'importance de sa contribution dans tout Plan de développement durable au Québec. Par la suite, nous répondrons aux questions plus précises du document de consultation soit par rapport à la démarche proposée, ainsi qu'aux principes et mesures contenus dans l'avant-projet de loi. Nous concluons le document par un certain nombre de recommandations (suggestions) formulées par l'ATUQ.

Portée du document

Bien que ce mémoire reflète l'opinion de l'ensemble de ses membres, l'ATUQ a encouragé ceux-ci à présenter individuellement des mémoires et/ou en collaboration avec leur ville respective : penser globalement, agir localement.

1. Présentation de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

1.1 Sa mission

L'ATUQ est un organisme sans but lucratif qui regroupe, depuis 1983, les neuf (9) sociétés de transport en commun du Québec. C'est aussi un organisme de concertation et de représentation politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport en commun et la défense des intérêts de ses membres auprès des partenaires de l'industrie et des différentes instances gouvernementales.

L'ATUQ est également un forum d'échange et d'information qui permet de regrouper, à l'intérieur de plusieurs comités sectoriels, le personnel des sociétés membres afin de partager l'expérience et développer une expertise. De plus, l'association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés.

Enfin, l'ATUQ favorise la mise en commun de services, comme la gestion unifiée des contrats d'autobus et le programme d'achats regroupés. Soulignons, à cet égard, que l'expérience d'achat et de gestion unifiée des contrats d'autobus est unique en Amérique du nord. En 2002, nous avons en effet octroyé (via la STM)

à la firme Novabus un contrat de 825 autobus qui seront livrés entre 2003 et 2007. Une équipe dédiée gère ce contrat de 410M\$ pour l'ensemble des sociétés membres.

1.2 Profil des membres

Les neuf (9) sociétés de transport ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. En plus de répondre aux besoins en déplacements de la population, le transport en commun contribue à décongestionner le réseau routier et à assurer la fluidité dans le transport des personnes et des marchandises. Il offre une alternative économique à l'utilisation d'un véhicule personnel et assure un développement durable en matière de protection de l'environnement. Le transport en commun exerce ainsi un rôle stratégique sur le développement économique et sur la qualité de vie des citoyens.

Bien qu'il existe trente et une (31) autorités organisatrices de transport en commun (AOT) au Québec, les neuf (9) sociétés de transport desservent à elles seules près de 4 millions de personnes ou 52,23 % de l'ensemble de la population québécoise, sur un territoire de 4 616 km².

Elles emploient quelques 11 000 personnes et administrent (en 2004), un budget de fonctionnement de plus de 1,225 milliard de dollars.

En plus du transport régulier, les sociétés ont effectué en 2003 près de 3 millions de déplacements en transport adapté et transporté 67 750 élèves.

Bien que l'utilisation de l'automobile croît à un rythme toujours plus rapide, l'achalandage du transport en commun est en progression depuis les dernières années. Selon les derniers résultats de l'Enquête Origine-Destination, dévoilés le 18 janvier dernier, la part de marché des transports collectifs dans la région montréalaise s'est stabilisée à 22% entre 1998 et 2003, et ce, en dépit du fait que la motorisation a augmenté de 10%. Parallèlement, les déplacements en transport collectif (8%) ont davantage augmenté par rapport à ceux en automobile (5%). Il s'agit certes de résultats encourageants, mais qui ne doivent pas éclipser les défis colossaux qui nous attendent dans les années à venir.

2. Contribution du transport collectif dans le développement durable du Québec

Dans son document de consultation et son avant-projet de loi, le Gouvernement du Québec définit le développement durable comme un « *processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement* ».

Or de par sa nature même, le transport en commun constitue l'exemple parfait d'une mesure de développement durable. De fait, il remplit un rôle essentiel dans la société québécoise, à la fois sur le plan environnemental, social et économique.

Nous tenterons d'illustrer ce rôle par quelques données éloquentes.

2.1 Le transport collectif et l'environnement

- L'utilisation accrue du transport en commun peut contribuer à une réduction substantielle des gaz à effet de serre (GES) et constituer, par le fait même, un outil efficace pour l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto.
- Rappelons que le secteur des transports est le secteur qui est responsable de la plus grande émission de GES. En 2000, il contribuait en effet pour 38% de l'ensemble des GES au Québec, comparativement à 32,5% pour le secteur industriel. L'automobile et les déplacements quotidiens reliés à ce mode de transport représentaient 60% de ces 38%, i.e. 22% du total des émissions des GES.
- Or, puisqu'un autobus transporte environ 50 personnes, il est, par personne déplacée :
 - ✓ 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile ;
 - ✓ trois fois moins énergivore par km-passager que l'automobile.
- Selon une étude de la Chambre de commerce du *Montréal* métropolitain¹ la valeur économique de la réduction des émissions polluantes attribuables au transport en commun est estimée à 97M\$ en 2003.
- Le transport en commun contribue donc à améliorer la qualité de l'air et constitue un puissant instrument dans la lutte aux changements climatiques.

2.2 Le transport collectif et la société

- Le transport en commun constitue la voie la plus économique pour se déplacer. Selon l'étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le coût moyen du transport en commun à Montréal est de 0,17\$ le kilomètre, alors qu'un déplacement en transport par automobile coûte en moyenne 0,41\$ du kilomètre. L'utilisation du transport en commun représente donc des économies de 570M\$ pour les ménages en 2003, soit une moyenne de 400\$ d'économies par ménage.

¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, Montréal, Décembre 2004, www.ccmq.ca/transport_commun.

- Le transport en commun assure la mobilité de millions de travailleurs, d'étudiants, de personnes à faible revenu et de personnes âgées.
- Puisque près de 80% des Canadiens habitent aujourd'hui en région urbaine, le transport en commun constitue le meilleur instrument pour assurer la viabilité des villes canadiennes (i.e. santé des centres-villes, limitation de l'étalement urbain, diminution de la congestion, mobilité des véhicules d'urgence, etc.).
- Il constitue également une solution efficace à la pollution atmosphérique qui entraîne des coûts de soins de santé considérables. À cet égard, notons que selon un rapport² du gouvernement fédéral, la pollution atmosphérique est responsable de quelques 5 000 décès prématurés par année dans 11 grandes villes canadiennes.
- Enfin, selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), sans les services de transport en commun, il y aurait au Canada, chaque année, à peu près 150 collisions mortelles de plus et 11 000 collisions avec blessures de plus, dont le coût s'élèverait à plus de 1,1MM\$. Dans la région de Montréal, le transport en commun contribue à réduire de 61,9M\$ les frais causés par les accidents routiers³.

2.3 Le transport collectif et l'économie

- Le transport en commun contribue à désengorger les routes et à diminuer le trafic. On sait que la congestion routière entraîne des pertes de temps et d'argent importantes pour la société québécoise. Une étude du Ministère des Transports du Québec, intitulée *Évaluation de la congestion routière dans la grande région de Montréal*⁴, chiffrait le coût socio-économique de la congestion routière à Montréal à plus de 778 M \$. Quant à l'étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, elle chiffrait les pertes

² Commissaire à l'Environnement et au Développement durable, *Le smog : un risque pour la santé*, 2000, Ottawa (www.oag-bvg.gc.ca).

³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Op.citée

⁴ En 1997, une étude commandée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) au consultant Les Conseillers ADEC chiffrait à 502 M\$ (\$1997) le coût socio-économique annuel de la congestion routière dans la grande région de Montréal. L'étude de 1997 portait sur la congestion routière de 1993 sur la base des données de l'Enquête origine-destination (O-D) 1993, qui était la plus récente à l'époque, et du modèle de transport de la région de Montréal du MTQ alors en usage (MOTREM 93). Afin de suivre l'évolution de la situation, le MTQ a commandé en 2001 à ce même consultant une nouvelle évaluation de la congestion basée sur les données de l'enquête O-D 1998 et sur le MOTREM 98. Compte tenu de toutes les améliorations apportées à ce modèle de transport et à la méthode d'évaluation des coûts de la congestion, il n'est pas possible de comparer directement les résultats de cette étude et ceux de l'étude de 1997. Toutefois, les données de 1993 ont pu être transposées dans le MOTREM 98 afin de mesurer, sur une base comparable, l'évolution de la congestion entre 1993 et 1998. Pour consulter cette étude :

<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/recherche/etudes/rtq04-01.asp>

économiques liées à la congestion à près de 1 milliard de \$ par année, soit l'équivalent de 1% de la production du territoire⁵.

- Par ailleurs, selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), le transport en commun par autobus crée l'équivalent de 2,5 à 3,1 emplois à temps plein par véhicule mis en service aux heures de pointe. Chaque emploi direct assure 0,47 emploi dans le secteur des approvisionnements et services par le biais d'acquisition de matériel, de fournitures et services. Selon l'étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le transport en commun a soutenu, en 2003, l'équivalent de 12 845 emplois dans la région montréalaise, soit 9 610 emplois directs chez les transporteurs et 3 235 emplois indirects chez les fournisseurs. De plus, les activités des organismes de transport ont permis aux gouvernements provincial et fédéral de récolter plus de 300M\$ de recettes.

En plus de créer des emplois directs et indirects, le transport en commun facilite l'accès à l'emploi pour des milliers de travailleurs et d'entreprises. Selon le Recensement de 2001, 22% des Canadiens vivant dans les grandes villes utilisent le transport en commun pour se rendre au travail.

Dans ce contexte, il est évident que le transport en commun constitue une des pierres d'assise de tout Plan de développement durable au Québec.

Cependant, depuis la réforme Ryan en 1992, les sociétés de transport doivent composer avec un sous-financement chronique du service dont elles ont la responsabilité. Il en résulte une crise financière sans précédent. En 2004 et 2005, les sociétés de transport ont dû faire face à un manque à gagner de plusieurs dizaines de millions de dollars, ce qui a inévitablement entraîné des hausses de tarifs importantes pour les usagers. En l'absence d'un nouveau cadre financier, la situation pourrait devenir encore plus catastrophique puisque nous anticipons, en 2009, un manque à gagner de 410M\$. L'importance de ce déficit appréhendé ne doit pas éclipser le fait que nos sociétés de transport estiment à 5,2 milliards de dollars leurs besoins financiers au cours des 10 prochaines années, dont 4 milliards de dollars uniquement pour le maintien du patrimoine.

Depuis plus de trois ans, les sociétés de transport sont en attente d'un cadre financier global de la part du Gouvernement du Québec, cadre qui doit déterminer les rôles et responsabilités de chaque partenaire dans le financement du transport en commun. Il nous apparaît que le gouvernement ne peut s'engager dans un Plan de développement durable sans conclure, au préalable, un nouveau cadre pour le financement du transport en commun. Ce serait miner dès le départ les chances de succès de la démarche gouvernementale.

⁵ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Op.citée

Le ministre des Transports a rendu public, le 15 décembre dernier, un document de consultation relativement au financement du transport en commun. Les pistes de solution qui y sont proposées constituent un point de départ intéressant. Nous avons entamé des discussions avec le ministère des Transports, mais nous souhaitons profiter de cette audience pour réitérer au Gouvernement du Québec l'urgence de doter les sociétés de transport en commun des moyens financiers à la hauteur des ambitions et des projets que pourra contenir le Plan de développement durable.

Toute stratégie de développement durable devra s'appuyer sur des objectifs de croissance d'achalandage du transport collectif et d'augmentation de sa part modale par rapport à l'automobile. Le gouvernement devra donc contribuer financièrement au soutien du développement du transport collectif pour garantir le succès de son plan et de sa stratégie de développement durable.

3. Commentaires de l'ATUQ sur la démarche proposée et l'avant-projet de loi

3.1 Démarche proposée

La démarche proposée dans le Plan de développement durable nous apparaît tout à fait logique et pertinente.

- La consultation de la population devrait permettre que le plan adopté ne soit pas qu'un plan gouvernemental mais que la société civile y soit associée : informée, convaincue et participative. La population, les organismes concernés et les leaders d'opinion doivent cautionner les orientations gouvernementales.
- L'avant-projet de loi est essentiel en ce qui nous concerne pour :
 - Confirmer la volonté politique et exprimer le leadership de l'état en matière de développement durable ;
 - Énoncer les principes de développement durable qui guideront l'action gouvernementale ;
 - Engager le gouvernement à préparer et à adopter une stratégie de développement durable ;
 - Engager le gouvernement à adopter un système d'indicateurs de développement durable afin de mesurer les progrès accomplis ;
 - Prévoir la création d'un Fonds vert.
- La stratégie constitue effectivement « l'épine dorsale » du plan.

À cet égard, l'ATUQ souhaite être impliquée dans la préparation de celle-ci et considère que le transport collectif doit être un axe d'intervention prioritaire. De plus, des indicateurs sur l'évolution (le développement) du transport collectif sont incontournables pour mesurer les progrès en matière de développement durable.

3.2 Principes et mesures définis dans l'avant-projet de loi

De façon générale, nous endossons les principes proposés dans le projet de loi tout en soulignant que six (6) d'entre eux, sur un total de quatorze (14), sont plus directement liés au transport collectif, soit les principes :

- #1- Santé et qualité de vie ;
- #3- Protection de l'environnement ;
- #4- Efficacité économique ;
- #8- Prévention ;
- #14- Pollueur/utilisateur payeur ;
- #15- Partenariat et coopération intergouvernementale.

En effet, si l'on se réfère au chapitre précédent où nous avons décrit la contribution du transport collectif au Plan de développement durable du Québec, en fonction de son rôle sur les plans environnemental, social et économique, on constate facilement que la mise en œuvre des principes directeurs retenus, milite en faveur de faire du transport collectif un axe privilégié d'intervention dans toute stratégie gagnante.

Plus spécifiquement, nous souhaitons faire les remarques suivantes :

- Tel qu'il est évoqué à l'article 3, paragraphe 1 de l'avant-projet de loi, les sociétés de transport en commun accueillent favorablement leur éventuel assujettissement à la *Loi sur le développement durable*. Nous croyons en effet que nous pourrions positivement contribuer à la mise en œuvre de la Loi et de la stratégie en découlant ;
- L'avant-projet de loi insiste sur l'importance d'identifier des indicateurs de développement durable afin de mesurer les progrès réalisés. Il nous apparaît que la situation et l'évolution du transport en commun constituent des indicateurs incontournables pour mesurer les progrès en matière de développement durable ;
- L'article 12, paragraphe 4 de l'avant-projet de loi stipule qu'en vertu de l'application de loi, l'une des fonctions du ministre de l'Environnement sera « d'améliorer les connaissances et analyser les expériences existant ailleurs en matière de développement durable ». L'article 19 attribue quant à lui à l'Institut de la Statistique du Québec le nouveau mandat de « recueillir, produire et diffuser les informations statistiques requises pour permettre l'élaboration et le suivi de la stratégie de développement durable ». Le transport en commun doit être l'un des enjeux ciblés dans le cadre de ces collectes d'information.
- De plus dans le nouveau cadre financier du transport collectif, certaines mesures pourraient être financées par le Fonds vert (par exemple : la conversion des autobus hybrides, qui ont une valeur environnementale intéressante selon les projets pilotes qui ont été menés).

4. Recommandations de l'ATUQ

R1. L'ATUQ recommande que le gouvernement du Québec aille de l'avant dans les meilleurs délais possibles avec le Plan de développement durable et ce, de façon à concrétiser sa volonté politique de faire du développement durable une priorité pour le gouvernement mais aussi pour l'ensemble de la collectivité québécoise.

R2. L'ATUQ recommande que le rôle du transport collectif soit reconnu et conséquemment sa contribution indispensable à tout Plan de développement durable du Québec.

Pour ce faire, l'ATUQ recommande :

- D'être associée à l'élaboration de la stratégie du développement durable ;
- Que le transport collectif constitue un des axes d'intervention privilégié dans la stratégie ;
- Que l'on donne au transport collectif le financement nécessaire à son développement, notamment pour l'atteinte des objectifs visés par le Plan de développement durable mais aussi par la mise en œuvre du protocole de Kyoto.