

**Le transport des personnes au cœur des priorités gouvernementales, par Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, ministère des Transports du Québec (MTQ)**

J'aimerais d'abord remercier les organisateurs de ce colloque pour cette invitation. Un tel regroupement de décideurs municipaux, d'acteurs et d'intervenants qui participent, chacun dans leur créneau, à la réalisation de la mission de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) permet de mettre en perspective les défis et les enjeux qui nous interpellent. Il invite à réfléchir et à échanger sur notre vision et notre contribution à l'avenir de la CMM.

En tant que représentant du ministère des Transports, j'aimerais remercier tous ceux et celles qui participent à cet événement et qui acceptent de nous faire part de leurs expériences, particulièrement dans le domaine de la mobilité et des transports. Nous savons tous que l'avenir de la CMM sera grandement influencé par la synergie que nous saurons créer entre nous.

Pour ma part, j'aimerais aujourd'hui vous rappeler que le ministère des Transports demeure un intervenant de première ligne et qu'à l'heure du développement durable, il est le dépositaire d'une importante responsabilité, car de plus en plus

« le transport des personnes se retrouve au cœur des priorités gouvernementales ».

La mission du ministère des Transports est « d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaire qui contribuent au développement durable du Québec ».

Cette mission est à la fois large et fondamentale. Elle nous invite à collaborer avec un nombre impressionnant de partenaires dont plusieurs sont représentés ici aujourd'hui. Mais pour les besoins de cette table ronde, j'aborderai avec vous quelques volets de nos préoccupations qui influencent directement l'avenir de la CMM et qui ont un impact direct sur la mobilité soit :

- La Politique québécoise du transport collectif;
- L'importance du transport des marchandises;
- Et la nécessité de travailler en synergie afin d'assurer une planification stratégique des transports dans la Grande région de Montréal.

## **La Politique québécoise de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal**

La Politique québécoise de transport collectif a été rendue publique en juin 2006. Axée sous le thème « Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens », elle s'inscrit directement dans la foulée des gestes posés par le gouvernement du Québec en matière de développement durable. Elle constitue un élément important de la stratégie énergétique du Québec 2006-2015 « L'énergie, pour construire le Québec de demain » et du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques « Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir ».

Pour soutenir les autorités organisatrices de transport en commun dans leur effort de modernisation et de développement des infrastructures et des équipements de transport en commun, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes a été bonifié et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a été mis en place.

Les actifs en transport en commun sont évalués à 16,6 G\$, soit 12,8 G\$ seulement pour le métro de Montréal, 1,3 G\$ pour le réseau de trains de banlieue et 2,5 G\$ pour les réseaux d'autobus. Si les investissements réalisés au cours des dix dernières années s'élèvent à 2 G\$, le ministère des Transports évalue qu'il faudra consacrer, à moyen terme, des investissements de 4,6 G\$.

Ces programmes ainsi que les cinq autres programmes mis en œuvre dans la foulée de la Politique québécoise du transport collectif visent un accroissement du transport collectif partout au Québec, tant dans les milieux urbains que ruraux, et plus particulièrement une augmentation globale de l'achalandage du transport en commun 8 % entre 2007 et 2012. Pour ce faire elle préconise une augmentation de l'offre de services de 16 %.

Le financement des mesures reposent sur une formule à la fois originale et courageuse. En effet, le gouvernement a mis en place une redevance sur les hydrocarbures qui génère 200 M\$ par année, dont 130 M\$ qui sont réservés au transport collectif. Ce choix d'imposer une redevance sur le carbone constitue une première initiative du genre en Amérique du Nord.

Ce fonds permettra de consacrer 100 M\$ par année dans l'amélioration des services et 15 M\$ afin de soutenir le développement des autres alternatives à l'automobile et 15 M\$ pour améliorer les services en milieu rural.

Avec cette politique, le gouvernement s'est engagé dans une vision claire, moderne et réaliste du développement du transport collectif au Québec et de l'amélioration des services offerts à la population.

Elle guide nos actions à court, moyen et long terme. Cette année seulement c'est plus de 1G\$ que nous consacrons au transport collectif et d'ici 2012, c'est 4,5 G\$ qui auront été investis; mais les besoins sont énormes.

À long terme, des investissements de 691 M\$ en matériel ferroviaire, pour les trains de banlieue, soit 305 M\$ pour l'acquisition de 20 locomotives bi-modes et 386 M\$ pour 160 voitures deux niveaux ont été autorisés. La mise en place du train de l'Est va exiger des investissements de plus de 300 M\$.

Pour le métro de Montréal, 1,2 G\$ serviront à l'achat de 342 nouvelles voitures, pour remplacer les voitures de première

génération (MR-63) sans compter les sommes consacrées au programme Réno-système.

Autant de gestes inspirés par une vision à long terme du développement du transport collectif.

Il va de soi que les impacts de cette politique et du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun sont fondamentaux pour la mobilité des personnes sur le territoire de la CMM.

Bien qu'il soit encore trop tôt pour en faire le bilan, on peut déjà tirer certaines conclusions fort intéressantes.

Par exemple, les autorités de transport en commun nous ont fait connaître leur plan d'amélioration de l'offre de services. Pour la plupart, les projets soumis pourraient permettre d'augmenter l'offre d'environ 20 %, soit au-delà de ce que vise la politique. La réponse a donc été très positive et le Ministère entend donner suite à cette volonté.

Dans la région de Montréal, la Société de transport de Montréal (STM) prévoit une hausse de 19%, la Société de transport de

Laval (STL) de 25% et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) de 16%, tandis que la plupart des conseils intermunicipaux de transport (CIT) et l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) se fixent des objectifs de hausse de 25% et plus.

Des investissements additionnels de 155 M\$ ont été autorisés le 16 octobre dernier pour accélérer la réalisation de mesures visant un accroissement de l'offre de services à court terme, et vont permettre une augmentation additionnelle de l'offre de services de 2%.

Déjà, l'offre de services a été augmentée et améliorée : le renouvellement des parcs d'autobus, la construction de terminus et de garages, l'installation d'abribus, la modernisation et le développement des trains de banlieue sont des réalisations concrètes qui démontrent les effets positifs de cette politique. On peut ajouter à cela le prolongement du métro jusqu'à Laval.

Depuis la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif, en 2007, nous observons et prévoyons un accroissement nettement plus important de la demande; une augmentation favorisée par l'amélioration de l'offre de services. Il semble évident que le transport en commun est appelé à

prendre une place grandissante dans la mobilité des personnes sur le territoire de la CMM.

De notre point de vue, il est possible que les programmes d'aide découlant de la Politique québécoise de transport collectif aient également des impacts favorables sur l'aménagement des villes de la région.

L'un de ces programmes, le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile, accorde justement une aide financière aux villes et aux municipalités pour favoriser les aménagements cyclables et les aménagements favorisant la marche.

Les bénéfices de telles mesures ne sont pas que monétaires. Une meilleure prise en compte des transports en commun dans l'aménagement du territoire et un développement des villes axé sur les transports (mieux connu sous le nom de TOD pour Transit Oriented Development) peuvent non seulement contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais également améliorer la qualité de vie et la santé de la population tout en favorisant une meilleure fluidité de la

circulation. Il revient aux municipalités et aux autorités de transport en commun de faire en sorte que cela se produise.

La Politique québécoise du transport collectif vient non seulement répondre à une réalité et à des besoins bien présents, mais elle nous projette également dans l'avenir.

### **Des réseaux et systèmes de transport qui constituent un enjeu majeur pour la compétitivité de la région de Montréal et du Québec**

Si les réseaux de transport permettent aux gens d'avoir accès aux biens, aux services, aux loisirs et à leur lieu de travail de manière efficace et sécuritaire, ils sont aussi un maillon-clé du développement économique de la région de Montréal et du Québec.

Ces réseaux fournissent aux entreprises un accès aux ressources et aux marchés. Le ministère des Transports a donc le devoir de s'assurer que les décisions prises en matière de transport des personnes soutiennent également le transport des marchandises et le développement économique en général.

Avec près de la moitié de la population du Québec et des emplois, la région de Montréal compte 70 % des établissements manufacturiers du Québec, génère 55 % des exportations internationales et 90 % des dépenses en recherche et développement. Incontestablement, la région de Montréal joue un rôle moteur dans l'économie québécoise.

Pour la région de Montréal, le défi de la concurrence se joue entre les grandes métropoles nord-américaines, comme Toronto, Boston, New York et non pas au sein des villes et municipalités qui la composent ou des autres agglomérations ou régions du Québec.

L'économie du Québec dépend largement de son commerce extérieur. Dans ce nouvel espace économique, caractérisé par une concurrence accrue des marchés émergents, les coûts de transport représentent un facteur déterminant dans la position concurrentielle des entreprises de même que dans la recherche de nouveaux marchés et dans le maintien des marchés existants.

Le 30 juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente sur le

développement de la Porte continentale et du corridor de commerce Québec-Ontario.

Au cours des années 2008 et 2009, le Québec, l'Ontario et le gouvernement du Canada ont convenu de collaborer avec le secteur privé et ses partenaires clés du secteur public au développement d'une stratégie globale touchant les infrastructures, les politiques et la réglementation afin d'appuyer le commerce international dans le cadre de la Porte continentale.

L'importance de ce corridor ne fait pas de doute puisque la valeur totale du commerce international de l'Ontario et du Québec s'élève à environ 600 G\$, soit plus de 70 % du commerce international du Canada.

L'objectif de ce partenariat est de maintenir et de renforcer le réseau stratégique de transport de l'Ontario et du Québec afin qu'il demeure un élément clé du commerce international et de la croissance économique. L'initiative est axée sur le développement d'un réseau de transport multimodal durable, sûr et efficace.

Les réseaux et systèmes de transport de la région de Montréal sont entièrement intégrés aux réseaux nord-américains et constituent à cet égard la plaque tournante des réseaux et équipements de transport du Québec. Pour le Québec, la stratégie de la Porte continentale et du corridor de commerce Québec–Ontario doit tirer profit des atouts stratégiques que présentent les réseaux et équipements de transport publics et privés qui se trouvent dans la région de Montréal.

Pour s'en assurer, le gouvernement du Québec a mis sur pied, avec la collaboration du Comité interrégional sur le transport des marchandises, le CITM, un groupe de travail du Grand Montréal dont le mandat est de contribuer à l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale.

Cette stratégie doit prévoir des investissements dans les infrastructures, des mesures favorisant l'intégration multimodale et des améliorations en matière de politiques et de mesures réglementaires ou opérationnelles.

Ce groupe de travail proposera ainsi des solutions et mesures à mettre en place afin que l'économie de la Grande région de

Montréal profite des avantages concurrentiels que lui procure sa situation géographique stratégique.

## **La planification du transport des personnes dans la région métropolitaine**

J'aimerais maintenant aborder avec vous l'importance de la planification du transport dans la région métropolitaine.

Le gouvernement a créé la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) parce qu'il considère important que la région de Montréal se dote d'une vision commune du développement et de l'aménagement du territoire.

Dans le contexte de la mondialisation des échanges et de la métropolisation des économies, la région doit pouvoir maintenir et renforcer sa position concurrentielle face aux autres grandes agglomérations nord-américaines. Pour l'aider à relever ces défis, le gouvernement a confié aux élus municipaux réunis au sein de la CMM un certain nombre de compétences stratégiques en matière d'aménagement du territoire, de développement

économique, de transport, de logement social, d'environnement et de développement artistique et culturel.

La CMM a réalisé d'importants progrès, compte tenu qu'elle n'existe que depuis sept ans seulement et que le contexte institutionnel a connu plusieurs changements, notamment avec la création de sept conférences régionales des élus (CRÉ) dans la région, la reconstitution de 19 municipalités et la mise en place des conseils d'agglomération de Montréal et de Longueuil.

Le MTQ a collaboré à plusieurs travaux et démarches initiés par la CMM afin de lui permettre d'exercer l'ensemble de ses compétences en matière de transport et d'aménagement du territoire. La collaboration du ministère des Transports lui est d'ailleurs acquise et, inversement, la CMM est un partenaire privilégié que le ministère des Transports associe à ses projets et réflexions qui concernent la région de Montréal.

En juillet 2006, le gouvernement a nommé un mandataire pour accompagner les élus de la CMM et les représentants des organismes de transport en commun dans leur réflexion sur le partage des coûts du transport en commun entre les municipalités de la région.

En février 2007, le conseil de la CMM a adopté à l'unanimité un projet d'entente concernant les règles de partage du déficit « métropolisable » du métro pour la période 2007-2011. Dans le cadre de cette entente, le gouvernement a accepté de contribuer au financement du déficit du métro à raison de 11 M\$ par année, pour une période de cinq ans.

L'entente a une durée limitée, elle concerne seulement le partage du déficit du métro, qui va croître rapidement dans les prochaines années. Les enjeux financiers seront donc, dans cinq ans, encore plus importants.

La CMM et le ministère des Transports ont donc convenu de poursuivre leur réflexion sur la gouvernance et le financement de l'ensemble du transport collectif dans la région de Montréal. Les élus de la CMM devraient être en mesure de faire des propositions au gouvernement au cours de l'année 2009.

En attendant que la région métropolitaine de Montréal se dote d'un schéma ou de tout autre outil métropolitain d'aménagement et de développement du territoire et d'un réseau artériel métropolitain, l'action du MTQ s'appuie sur les

orientations gouvernementales en aménagement, adoptées en 1996 et réitérées en 2001, visant :

- d'abord à consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services;
- ensuite à renforcer les pôles d'activités existants, revitaliser le centre-ville et les quartiers anciens et améliorer la qualité de vie au centre de l'agglomération;
- et finalement à accorder la priorité au maintien des équipements, des infrastructures et des services collectifs, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la région.

Le développement des réseaux et des systèmes de transport étant étroitement relié à l'aménagement et au développement du territoire, le MTQ est convaincu que les défis du développement durable, de la compétitivité et de l'attractivité ne peuvent être relevés qu'avec la collaboration de tous les partenaires impliqués.

## **Conclusion**

Dans le contexte de la Politique québécoise du transport collectif, de la création du Fonds vert, de la nouvelle réalité économique et des nouvelles contributions financières du gouvernement du Canada dans les infrastructures de transport, dont le transfert d'une partie de la taxe de vente sur l'essence, les partenaires municipaux et régionaux ont procédé, dans leur domaine respectif, à la révision ou à la finalisation de leur démarche de planification afin de bénéficier des nouvelles opportunités de financement offertes.

Les besoins exprimés se multiplient et les investissements publics requis sont fort importants. Le ministère des Transports entend travailler avec ses partenaires à la définition d'une vision commune des transports dans la région métropolitaine de Montréal et à l'établissement de consensus sur les priorités d'intervention.

Je crois qu'il existera toujours un engagement ferme du gouvernement afin d'assurer que la Grande région de Montréal dispose des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises efficaces et sécuritaires. Il en va de qualité

de vie des millions de personnes et de la vitalité économique de l'ensemble du Québec.

Pour que cette volonté se manifeste concrètement, la concertation entre les partenaires est le principal pré-requis. Cette collaboration est d'autant plus essentielle que les enjeux sont cruciaux et les défis sont grands.