



*L'ATUQ et les neuf sociétés de transport du Québec : des alliés incontournables du gouvernement  
pour répondre aux principaux enjeux énergétiques du Québec*

Par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)  
Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le document de  
consultation intitulé *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030*.

6 octobre 2015  
Québec.



## Un allié de l'environnement

### Le TEC représente une stratégie incontournable pour réduire les émissions de GES

Puisque le gouvernement du Québec souhaite améliorer de façon importante son bilan énergétique et notamment réduire ses émissions de GES de façon ambitieuse, il doit miser sur le TEC et aider les sociétés de transport en commun à en augmenter l'achalandage et la part modale. En effet, tel que mentionné dans le document de consultation de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec publiée en 2013 par l'ATUQ et AVT, «Le TEC fait meilleure figure en ce qui concerne la quantité d'énergie utilisée par kilomètre-passager parcouru et la forme d'énergie utilisée. En effet, le transport interurbain et intraurbain par autobus consomme 2,2 fois moins d'énergie que le transport individuel par kilomètre parcouru». Conséquemment, plus le transfert modal de l'automobile vers le TEC s'effectue, plus le bilan énergétique s'améliore. Pour permettre un tel transfert modal, il est non seulement nécessaire d'augmenter l'offre de service en TEC, mais également de l'améliorer pour s'assurer qu'elle répond aux besoins de la clientèle. De nouveaux clients choisiront le TEC s'il est disponible, mais également s'il répond à leurs besoins à divers niveaux, tels que rapidité, fiabilité, fréquence, confort, sécurité, accessibilité.

## L'ATUQ confirme au Ministre son accord avec la cible de 37,5 % sous le niveau de 1990 pour 2030

- La lutte contre les changements climatiques et le développement durable sont au cœur des stratégies des membres de l'ATUQ;
- L'ATUQ est membre du Comité-conseil sur les changements climatiques qui a recommandé au Ministre la cible à 37,5 %;
- Cette recommandation a été le fruit de nombreuses heures de travail auxquels l'ATUQ a participé activement;
- La cible permet de consolider le leadership du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques et elle est cohérente avec celle fixée en 2009 (20 % sous 1990 d'ici 2020) qui est en voie de réalisation;
- De plus, la cible de 37,5 % est également en lien avec les objectifs de réduction de 80 % à 85 % pour l'horizon 2050.

## **L'ATUQ a besoin de connaître la part de la cible de 37,5 % qui sera attribuable au TEC afin de permettre à ses membres d'élaborer un plan d'action et évaluer le financement requis pour réaliser ce mandat**

- Conscients de leur rôle stratégique, les membres de l'ATUQ sont prêts à tout mettre en œuvre ce qui est sous leur contrôle pour permettre au gouvernement d'atteindre la cible de 37,5 %, mais une telle implication doit être harmonisée d'un financement approprié.
- **Pistes de solutions :**
  - Une augmentation de l'offre de service conjuguée à des mesures de gestion de la demande pour modifier les habitudes de déplacement et le recours à l'auto-solo;
  - Une amélioration de l'efficacité du TEC afin de diminuer les temps de parcours (travaux routiers, voies réservées, feux prioritaires, etc.);
  - L'instauration de mesures de gestion de la demande en transport (tarification des stationnements, etc.);
  - Une vision globale en matière d'électrification du TEC (le véhicule et la technologie appropriés à la bonne place);
  - Une concertation relative à l'aménagement urbain afin de faciliter en amont le déploiement du TEC;
  - Une vision d'ensemble qui intègre tous les modes de transport ainsi que les différentes stratégies (mode lourd ou léger).

## **L'ATUQ souligne quelques défis à prendre en considération**

- Les revenus de la bourse du carbone, le Fonds vert et le cas échéant, le PACC doivent être dédiés spécifiquement à des actions qui permettront d'atteindre la cible de 37,5% (Critères de sélection, mesure de la performance et reddition de compte);
- En matière de TEC, l'investissement dans le maintien des actifs est essentiel, mais il ne permet pas de déployer de nouvelles stratégies pour améliorer l'offre de service;
- La base de référence pour l'amélioration de l'offre de service en 2015 devrait être le niveau de service atteint suite au PACC 2006-2012, puisqu'il a permis de générer plus de 50 millions de déplacements additionnels;
- La cible de 37,5 % nécessite un leadership et une cohérence décisionnelle puisque plusieurs ministères, municipalités ou autres parties prenantes seront concernés (Financement, aménagement urbain, etc.);
- Le changement de culture de l'auto-solo au TEC est grand défi qui nécessitera des améliorations concrètes à la gamme de services;
- Le coût de l'électrification du réseau de surface a 2 composantes indissociables : le financement des autobus et le financement de la mise en service (Modification des infrastructures, coûts relatifs aux technologies émergentes, coûts d'exploitation, etc.).

## N'oublions pas que le TEC joue un rôle social important

### Un moyen de transport accessible

Le TEC a toujours été un élément structurant en matière de développement et de forme urbaine. Tous les types d'activité peuvent être accessibles en TEC et cela favorise un dynamisme et une activité étalée sur toute la journée. C'est d'autant plus important pour certains segments de la population qui, autrement, ne pourraient pas se déplacer. Les ménages ne possédant pas de voiture, les personnes sans permis de conduire, les aînés et les jeunes en dépendent davantage pour leurs déplacements.

Ainsi, les sociétés de transport assurent à plus de 90 % des ménages une option de transport à moins de cinq minutes de marche de leur lieu de résidence. De plus, le TEC permet aux usagers d'accéder à tous les services de base, que ce soit dans le domaine de la santé, dans celui de l'éducation, pour le travail ou les loisirs, puisqu'il couvre 90 % des voies de circulation dans les zones où sont situées ces d'activités.

En assurant l'égalité des chances en matière d'accessibilité pour toutes les personnes, le TEC permet d'améliorer l'équité entre les individus. Dans un contexte de vieillissement de la population, son importance se fait encore plus sentir.

### Un moyen abordable de se déplacer quotidiennement

Les coûts associés à la mobilité sont très élevés pour la population. En effet, le transport est le deuxième poste de dépense des ménages québécois, se classant immédiatement après le logement et devant même l'alimentation. Par contre, sur une base quotidienne, l'utilisation du TEC est presque 9 fois moins chère que le recours à l'automobile. Le TEC s'impose donc comme une solution économique.

### Le TEC contribue au mieux-être des gens!

Il est une source d'activité physique quotidienne, car chaque jour, des milliers de pas sont effectués par les usagers du TEC. Il a aussi une incidence positive sur la santé publique et sur la qualité de vie des citoyens, parce qu'il réduit les nuisances sonores et abaisse les niveaux de stress, en plus d'améliorer la qualité de l'air des villes.

### Un choix sécuritaire

Le TEC est de 10 à 20 fois plus sécuritaire que l'automobile : il participe donc à la réduction du nombre d'accidents et de victimes de la route. Par ailleurs, les aménagements et équipements urbains du TEC aident à sécuriser les quartiers par la réduction de la vitesse et de la circulation.