

LE PLAN
ÉCONOMIQUE
DU QUÉBEC

TRANSPORT COLLECTIF



**Des initiatives
majeures
pour favoriser
la mobilité
durable**





NOTE

La forme masculine utilisée dans le texte désigne aussi bien les femmes que les hommes.
Elle n'est utilisée que pour alléger le texte.

Budget 2017-2018

Transport collectif – Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable

Dépôt légal – 28 mars 2017

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-550-78035-9 (Imprimé)

ISBN 978-2-550-78036-6 (PDF)

© Gouvernement du Québec, 2017

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Des investissements majeurs et structurants pour l'ensemble du Québec	3
2. La Communauté métropolitaine de Montréal	7
2.1 Le Réseau électrique métropolitain (REM) : un projet phare pour la mobilité durable	8
2.2 Le prolongement de la ligne bleue du métro	21
2.3 La mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain	23
3. La Capitale-Nationale.....	31
3.1 Le service rapide par bus (SRB) Québec-Lévis	31
4. L'ensemble du Québec	35
4.1 Augmenter l'aide à l'amélioration des services	36
4.2 Bonifier le soutien au transport adapté	37
4.3 Majorer l'appui au transport collectif régional	38
5. Le transport collectif : pour une mobilité durable et performante	39
5.1 Un rôle de premier plan dans toutes les régions	41
5.2 Un partenariat financier profitable.....	44
Conclusion	51
ANNEXE : L'entente-cadre entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec.....	53

Liste des graphiques

GRAPHIQUE 1	Coût de la congestion routière dans la région de Montréal.....	7
GRAPHIQUE 2	Illustration du projet de tracé du REM	9
GRAPHIQUE 3	Illustration du mécanisme de plafonnement des contributions de l'ARTM.....	18
GRAPHIQUE 4	Illustration du projet de tracé du prolongement de la ligne bleue.....	22
GRAPHIQUE 5	Gouvernance du transport en commun dans la région de Montréal.....	24
GRAPHIQUE 6	Dépenses de transport collectif métropolitain – Part des contributeurs	28
GRAPHIQUE 7	Contributions additionnelles du gouvernement et des municipalités liées à l'exploitation du REM – 2022-2023	30
GRAPHIQUE 8	Illustration du projet de tracé pour le SRB Québec-Lévis.....	33
GRAPHIQUE 9	Évolution de l'achalandage du transport collectif – 2006-2015.....	39
GRAPHIQUE 10	Évolution des investissements en transport collectif prévus dans le Plan québécois des infrastructures – 2007-2008 à 2017-2018	40
GRAPHIQUE 11	Évolution du secteur du transport en commun	41
GRAPHIQUE 12	Dépenses en transport collectif – FORT.....	45
GRAPHIQUE 13	Programme TECQ – Contributions au transport en commun	47
GRAPHIQUE 14	Programme TECQ – Part des partenaires pour le financement du transport en commun	47
GRAPHIQUE 15	Financement du transport collectif en 2015 – Part des partenaires	49

Liste des tableaux

TABEAU 1	Impact financier des mesures visant à soutenir le transport collectif.....	4
TABEAU 2	Fonds des réseaux de transport terrestre – 2017-2018 à 2021-2022.....	5
TABEAU 3	REM – Structure de financement proposée	12
TABEAU 4	Responsabilités afférentes du gouvernement	16
TABEAU 5	Impact du REM sur le cadre financier du gouvernement	19
TABEAU 6	Impact financier des mesures visant à soutenir l'ARTM.....	25
TABEAU 7	Ventilation des besoins additionnels de l'ARTM.....	26
TABEAU 8	Impact financier des mesures visant à soutenir l'ARTM pour la mise en service du REM.....	29
TABEAU 9	Impact financier des mesures visant à soutenir le transport collectif dans l'ensemble du Québec.....	35
TABEAU 10	Retombées économiques des projets majeurs de transport collectif – 2017-2018 à 2025-2026	42
TABEAU 11	Aide au transport collectif	44
TABEAU 12	Dépenses destinées au transport collectif – Fonds vert.....	46

INTRODUCTION

Le Plan économique du Québec prévoit des initiatives majeures et structurantes pour encourager la mobilité durable grâce au transport en commun. Ces mesures stimuleront le développement économique du Québec tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il prévoit :

- l'appui à trois projets majeurs, soit :
 - le Réseau électrique métropolitain (REM),
 - le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal,
 - le service rapide par bus (SRB) Québec-Lévis;
- un nouveau soutien pour la mise en place de l'Agence régionale de transport métropolitain;
- un financement additionnel pour hausser l'offre de services de transport collectif dans toutes les régions du Québec.

Le transport collectif : un vecteur de premier plan de mobilité durable au Québec

Le transport collectif est un vecteur important de la mobilité durable, du développement des communautés et, ultimement, de notre prospérité. En développant une offre de services moderne, efficace et performante, le gouvernement contribue à améliorer la qualité de vie des usagers et consolide l'expertise des entreprises d'ici.

Le transport collectif répond à une demande soutenue de solutions de rechange flexibles et performantes à l'utilisation individuelle d'une voiture. Ces solutions contribuent à décongestionner les grands réseaux routiers, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) et à favoriser la densification des milieux de vie.

Le gouvernement a fait le choix de développer l'offre de services en transport collectif pour la mobilité des citoyens en optant pour le développement de projets structurants. Le Québec entame un tournant avec l'annonce de projets majeurs, tels le Réseau électrique métropolitain (REM) et le prolongement de la ligne bleue du métro dans la région métropolitaine, le service rapide par bus (SRB) dans la région de la Capitale-Nationale ainsi que le déploiement de solutions de mobilité durable supplémentaires dans l'ensemble des régions du Québec.

De plus, au cours de la prochaine année, le gouvernement déposera une politique de mobilité durable couvrant les déplacements de personnes et de marchandises et tous les modes de transport, soit le transport collectif et actif ainsi que les transports maritime, ferroviaire et aérien, en complémentarité avec les interventions sur le réseau routier. Cet exercice tiendra compte des particularités de toutes les régions du Québec.

1. DES INVESTISSEMENTS MAJEURS ET STRUCTURANTS POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC

Le Plan économique du Québec prévoit une hausse de la contribution financière du gouvernement au transport collectif de près de 1,5 milliard de dollars pour les cinq prochaines années. Cette aide financière permettra :

- de soutenir la région métropolitaine de Montréal pour décongestionner les grands réseaux et accroître l'attractivité des zones urbaines en :
 - appuyant l'implantation du Réseau électrique métropolitain (REM),
 - prolongeant la ligne bleue du métro,
 - offrant un nouveau soutien pour la mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- d'appuyer la région de la Capitale-Nationale pour la réalisation du projet de service rapide par bus pour offrir une solution de rechange flexible et confortable aux déplacements en voiture;
- d'accorder un financement additionnel pour l'ensemble des régions afin de hausser l'offre de services de transport en commun, de transport adapté et de transport collectif régional.

Le gouvernement prévoit que ces investissements généreront une augmentation de l'achalandage d'au moins 5 % sur l'horizon 2021-2022. Pour atteindre cette cible, il met à la disposition de la population une offre de services additionnelle de 10 % en transport collectif pendant la même période. Par la suite, la mise en service des projets majeurs devrait entraîner une hausse supplémentaire de l'achalandage de 5 %.

TABLEAU 1

Impact financier des mesures visant à soutenir le transport collectif
(en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total
Communauté métropolitaine de Montréal						
Appui pour la mise en place du Réseau électrique métropolitain						
Versement à l'ARTM						
Contribution à l'exploitation	—	—	—	—	-75,7	-75,7
Compensation liée à la plus-value foncière	—	—	-256,0	-256,0	—	-512,0
Utilités publiques et décontamination	—	—	-86,0	-85,0	—	-171,0
Sous-total	—	—	-342,0	-341,0	-75,7	-758,7
Prolongement de la ligne bleue du métro ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—
Nouveau soutien à l'ARTM	-39,0	-74,0	-99,0	-92,0	-95,0	-399,0
Capitale-Nationale						
Service rapide par bus ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—
Ensemble du Québec						
Augmenter l'aide à l'amélioration des services	-17,0	-45,0	-72,0	-87,0	-87,0	-308,0
Bonifier le soutien au transport adapté	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-15,0
Majorer l'appui au transport collectif régional	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-10,0
Sous-total	-22,0	-50,0	-77,0	-92,0	-92,0	-333,0
TOTAL	-61,0	-124,0	-518,0	-525,0	-262,7	-1 490,7

(1) Les investissements liés à ces projets sont prévus au Plan québécois des infrastructures 2017-2027.

❑ Sources de financement

Les nouvelles sommes affectées au transport collectif proviendront du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), à l'exception de celles qui seront consacrées au transport adapté.

Grâce à une gestion responsable des finances publiques, il est aujourd'hui possible d'augmenter le financement du transport collectif sans contribution additionnelle de la part des contribuables.

TABLEAU 2

Fonds des réseaux de transport terrestre – 2017-2018 à 2021-2022

(en millions de dollars)

	2017- 2018 ⁽¹⁾	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022
Surplus (déficit) annuel prévu	462	231	266	346	203
Mesures du Plan économique du Québec ⁽²⁾	-58	-121	-515	-522	-260
Surplus (déficit) annuel – Après mesures	404	110	-249	-177	-57

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

(1) Au 31 mars 2017, le surplus cumulé du FORT s'élèvera à près de 2,9 milliards de dollars.

(2) Ces mesures excluent la bonification du soutien pour le transport adapté, qui est financée par des crédits du fonds général du gouvernement.

Sources : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et ministère des Finances du Québec.

2. LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

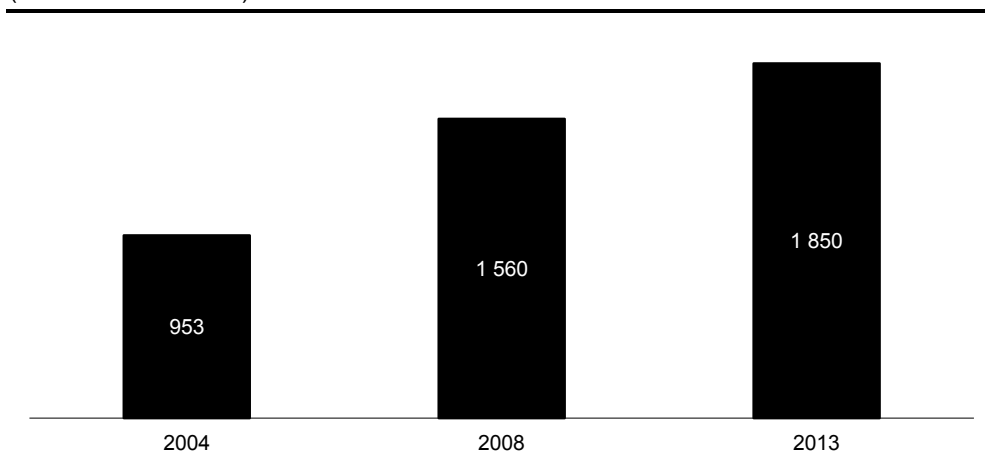
La Communauté métropolitaine de Montréal représente la plus importante région au Québec en ce qui a trait à la population et la troisième région en matière de densité démographique en Amérique du Nord. Elle s'illustre par l'expertise de pointe de certains secteurs tels que l'industrie aérospatiale et l'industrie du transport.

La vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal s'accroît de façon significative. Ce dynamisme s'accompagne toutefois d'une hausse de la congestion sur les principaux axes routiers de la métropole et d'une certaine saturation des réseaux de transport en commun.

- En milieu urbain, la congestion routière coûte cher aux individus et aux entreprises, en plus d'être un irritant important. Dans la région de Montréal, les coûts socioéconomiques de la congestion étaient estimés à près de 1,9 milliard de dollars en 2013, ce qui représente une augmentation de près de 19 % par rapport à 2008.

GRAPHIQUE 1

Coût de la congestion routière dans la région de Montréal (en millions de dollars)



Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Les pressions sur le réseau de transport en commun de la Communauté métropolitaine de Montréal font que celui-ci nécessite des investissements importants pour assurer son développement et sa pérennité. À cet égard, le gouvernement du Québec entend contribuer de manière significative au développement du transport collectif métropolitain.

2.1 Le Réseau électrique métropolitain (REM) : un projet phare pour la mobilité durable

En juillet 2015, le gouvernement a soumis à la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse), pour analyse, deux projets prioritaires, à savoir le système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et un système de transport collectif pour l'Ouest-de-l'Île.

Le 22 avril 2016, à la suite de son analyse, la Caisse a présenté publiquement une proposition unissant les deux projets pour n'en faire qu'un seul : le Réseau électrique métropolitain (REM).

Entente-cadre entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec

En janvier 2015, le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) ont annoncé la conclusion d'une entente commerciale afin de permettre à la Caisse de réaliser certains projets d'infrastructures publiques. En vertu de l'entente, le gouvernement détermine les projets d'infrastructures que la Caisse pourrait prendre en charge. Si la Caisse juge que ces projets sont intéressants et peuvent lui permettre de générer un rendement commercial pour ses déposants, elle propose des solutions. Si celles-ci sont retenues par le gouvernement, la Caisse assume la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation des projets. Cette entente est présentée en annexe.

□ Un réseau moderne pour répondre aux attentes des usagers

Le REM, qui utilisera du matériel roulant automatisé de type métro léger électrique, reliera à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Il sera d'une longueur de 67 kilomètres et comprendra 27 stations. Cette proposition de la Caisse représente le plus important projet de transport collectif des 50 dernières années et permettra d'améliorer la fluidité des déplacements des usagers en offrant des connexions avec l'ensemble des réseaux actuels de transport en commun.

■ Pour améliorer le transport en commun et renforcer le dynamisme de l'économie de la métropole

Selon une enquête menée pour le compte de la Commission de l'écofiscalité du Canada, la moitié des Montréalais consacrent au moins soixante minutes pour aller sur leur lieu de travail et soixante minutes pour en revenir. Les trois quarts d'entre eux disent que la congestion rend leurs déplacements trop difficiles, tandis que le quart des résidents de la métropole estiment que la congestion routière réduit leur qualité de vie. Les coûts de la congestion apparaissent sous plusieurs formes, et certains d'entre eux, comme la perte de temps et la consommation inutile de carburant, sont directement assumés par les conducteurs. Par ailleurs, d'autres coûts sont assumés par les entreprises et l'ensemble de la société.

À cet égard, la proposition de la Caisse vise notamment à réduire les pertes économiques liées à la congestion routière, estimées à 1,9 milliard de dollars annuellement, dans la région métropolitaine.

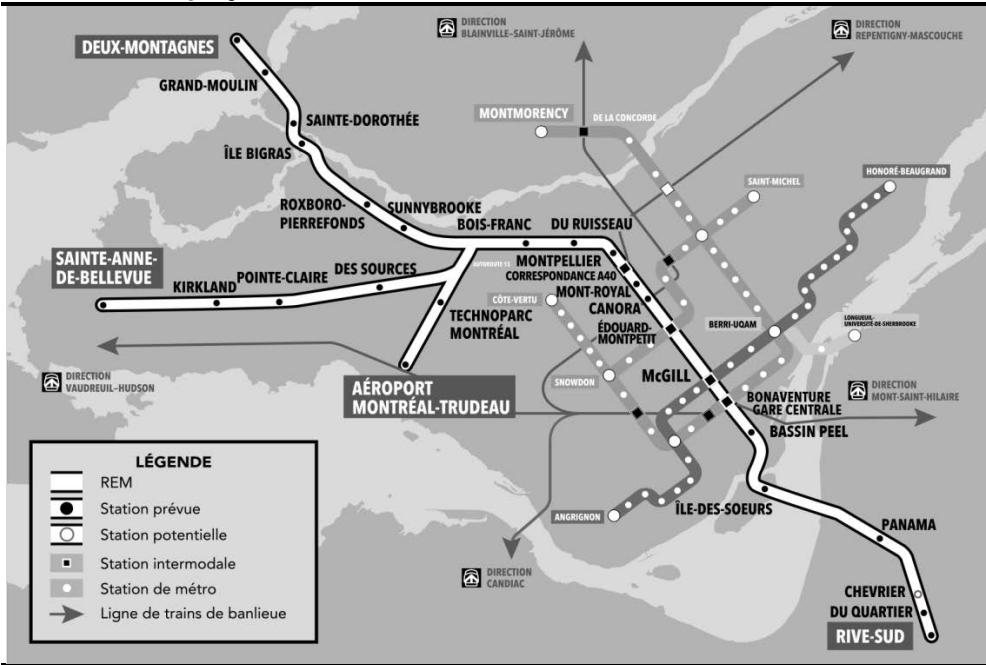
Par leur capacité à attirer le talent, les capitaux et les projets d'envergure, les villes sont un moteur de développement économique important. Les métropoles les plus dynamiques dans le monde se démarquent par leurs transports publics efficaces. Le REM vise précisément à doter le grand Montréal d'un système de transport moderne, efficace et durable.

Le REM desservira des secteurs à fort potentiel de développement économique (aéroport, Technoparc Saint-Laurent, pôles universitaires et hospitaliers, bassin Peel et L'Île-des-Sœurs). L'émergence du projet devrait stimuler des investissements privés de 5 milliards de dollars pour le développement immobilier le long du tracé.

En raison de son importance, la réalisation d'un projet comme le REM permettra de stimuler de façon importante l'économie de Montréal et celle de tout le Québec : plus de 34 000 emplois directs et indirects seront créés durant sa construction et 1 000 emplois permanents seront créés à la suite de sa mise en service. De plus, les retombées économiques de ce projet sont estimées à près de 3,7 milliards de dollars.

GRAPHIQUE 2

Illustration du projet de tracé du REM



Source : CDPQ Infra.

■ Une technologie éprouvée et efficace sur le plan environnemental

Pour l'exploitation du REM, la Caisse a choisi une technologie bien connue et éprouvée : le système léger sur rails (SLR) entièrement automatisé. C'est un système de transport en commun en site propre doté d'une propulsion électrique utilisant une alimentation par caténaire. La technologie SLR a été implantée avec succès à Vancouver pour la réalisation de la Canada Line. La Caisse a d'ailleurs participé au financement et à la réalisation de ce train construit en vue des Jeux olympiques de 2010.

Selon les estimations préliminaires de la Caisse, le REM permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 35 000 tonnes dès sa première année d'exploitation. Le SLR est donc un mode de transport plus écologique dont les principales qualités sont sa grande capacité, sa fiabilité et son efficacité. La Caisse s'est par ailleurs engagée à compenser les émissions de GES durant la période de construction du projet en plantant 250 000 arbres, soit l'équivalent de 87 000 tonnes de GES. Ainsi, de la première pelletée de terre du chantier jusqu'à son exploitation complète, le projet de REM aura une incidence globale positive pour l'environnement.

■ Une desserte améliorée

La réalisation du REM permettra d'améliorer le réseau de transport en commun de la grande région de Montréal. Il vise à assurer une plus grande fluidité des déplacements sur l'ensemble du territoire du grand Montréal en assurant des interconnexions avec les réseaux existants, dont trois avec le métro de Montréal. Le REM permettra d'assurer 160 000 déplacements par jour et plus de 40 millions par année en 2026.

Puisque le REM passera sur le nouveau pont Champlain, la population de la Rive-Sud bénéficiera d'un service amélioré de transport en commun, autant en termes de fréquence que de temps de déplacement.

Pour les usagers de Montréal, le REM améliorera entre autres la desserte de transport collectif pour les secteurs de Griffintown, de Pointe-Saint-Charles et de la Cité du multimédia, en plus d'offrir un nouvel accès rapide entre les lignes bleue et verte du métro afin de contribuer à désengorger la ligne orange et de faciliter l'accès à plusieurs établissements d'enseignement (Université McGill, Université de Montréal, HEC Montréal et Polytechnique) et hôpitaux.

Par ailleurs, les usagers de la ligne actuelle de Deux-Montagnes verront également une augmentation substantielle de la fréquence des départs pour rejoindre le centre-ville de Montréal, tout en économisant près de 20 % en temps de déplacement.

De plus, le tronçon Sainte-Anne-de-Bellevue offrira à la population de l'Ouest-de-l'Île un service de transport en commun amélioré lui permettant de rejoindre le centre-ville en moins de 35 minutes, ce qui représente une économie de temps de plus de 40 % par rapport au réseau actuel de transport collectif.

Finalement, en reliant l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau au centre-ville, le REM dotera Montréal d'une infrastructure moderne à l'instar de plusieurs grandes villes aux États-Unis, en Europe ou en Asie.

❑ La construction et l'exploitation du REM

La Caisse est active depuis plus de 15 ans dans les infrastructures à titre d'investisseur ou de partenaire. Au 31 décembre 2016, elle détenait pour environ 15 milliards de dollars de ce type d'actif, à Vancouver, à Londres, à Brisbane et ailleurs dans le monde. Cette expertise la positionne comme un partenaire de choix pour le gouvernement.

Une fois complété, le REM constituera une vitrine exceptionnelle pour faire valoir l'expertise québécoise à l'échelle internationale non seulement en matière de transport en commun, mais aussi dans la gestion de grands projets d'infrastructures.

■ La construction du REM

Selon l'échéancier retenu par la Caisse, la réalisation du REM débutera à l'automne 2017 et les premières rames seront en service d'ici la fin 2020. Selon les estimations de la Caisse, les coûts du REM devraient s'élever à 6,04 milliards de dollars. Les coûts définitifs du REM seront précisés lorsque le résultat des appels d'offres sera connu.

Évolution des coûts de construction du projet

En avril 2015, le gouvernement a confié à la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) le mandat d'étudier deux projets prioritaires dans le cadre de l'entente-cadre pour la réalisation de projets d'infrastructures publiques. Ces deux projets consistaient en un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et en un système de transport collectif reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et à l'Ouest-de-l'Île.

En avril 2016, la Caisse combinait les deux projets et présentait le REM. Le réseau s'étend sur 67 kilomètres et comprend 24 stations. Le REM reliait ainsi le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'aéroport. La Caisse estimait les coûts de construction du projet à 5,5 milliards de dollars.

En novembre 2016, trois nouvelles stations étaient ajoutées au projet : Bassin Peel, McGill et Édouard-Montpetit. Ces ajouts, évalués à 400 millions de dollars, permettront une meilleure intégration au réseau de métro, et portent les coûts de construction du projet à 5,9 milliards de dollars.

Après consultation avec les différentes parties prenantes, la Caisse a choisi d'apporter diverses améliorations au projet, dont l'ajout de 40 voitures, visant principalement des bénéfices sur les plans de la fréquence, de la fluidité des déplacements des usagers et de l'intégration urbaine. Ces améliorations, estimées à 140 millions de dollars, portent les coûts du projet à 6,04 milliards de dollars.

Ces coûts restent des estimations puisque les coûts de construction définitifs seront établis seulement lorsque les résultats de l'appel d'offres seront connus.

■ La structure de financement proposée

Afin de réaliser le REM, CDPQ Infra¹ mettra sur pied une société de projet (Projet REM Co) qui consacrera ses efforts à réaliser le projet. La structure de projet envisagée prévoit une participation de la Caisse et des gouvernements du Québec et du Canada.

Le tableau suivant présente les sources de financement prévues pour la réalisation du REM. Il importe de noter que les discussions se poursuivent avec la Caisse et les gouvernements du Québec et du Canada concernant les modalités de la participation de chacun.

Il est également important de rappeler que les montants mentionnés dans ce tableau sont des estimations préliminaires. La participation exacte des partenaires sera précisée à la suite de la sélection, par CDPQ Infra, des soumissionnaires gagnants pour la réalisation du REM et de la finalisation du modèle financier du projet.

TABLEAU 3

REM – Structure de financement proposée

(en millions de dollars)

	Source du financement	%	Autres sources	Total
Équité – CDPQ Infra	2 670	51,0	—	2 670
Équité demandée au gouvernement du Québec	1 283	24,5	—	1 283
Équité demandée au gouvernement du Canada	1 283	24,5	—	1 283
Total – Équité des gouvernements	2 566	49,0	—	2 566
Hydro-Québec – Électrification des transports	—	—	295	295
Compensation liée à la plus-value foncière	—	—	512	512
Total – Autres sources	—	—	807	807
TOTAL	5 236	100,0	807	6 043

■ La participation financière des partenaires proposée

Comme le prévoit l'entente-cadre, le projet sera financé principalement par :

- une participation en équité majoritaire de la Caisse par l'entremise de son portefeuille d'infrastructures;
- des investissements provenant de partenaires financiers non liés au gouvernement du Québec.

¹ CDPQ Infra est la filiale en propriété exclusive de la Caisse responsable du développement et de l'exploitation de projets d'infrastructures.

■ Une injection de 5,2 milliards de dollars en capital par les partenaires

Il est prévu qu'ensemble, les trois actionnaires du REM injecteront plus de 5,2 milliards de dollars en capital dans le projet.

La Caisse investira un montant totalisant 2,670 milliards de dollars pour l'achat d'actions ordinaires dans le REM.

Pour sa part, le gouvernement du Québec s'engage à contribuer au financement du REM en investissant un montant d'environ 1,283 milliard de dollars en actions privilégiées dans le projet.

Par ailleurs, des discussions sont également en cours avec le gouvernement du Canada quant à la participation de ce dernier au financement du REM, sur les mêmes bases que celles du gouvernement du Québec.

Proposition de partage des dividendes

Selon la proposition de la Caisse, les dividendes seraient partagés entre actionnaires de la manière suivante à la suite de la mise en service du REM.

- La Caisse, qui assumera les risques de construction, d'exploitation et d'achalandage à titre de maître d'œuvre et de maître d'ouvrage du projet, bénéficiera d'un rendement prioritaire de 8,0 % sur son investissement. Jusqu'à ce que la Caisse ait obtenu ce rendement sur son investissement, tous les dividendes du projet seront versés à la Caisse. Compte tenu des risques et responsabilités assumés par la Caisse, il est convenu qu'elle obtienne un tel rendement prioritaire.
- Une fois que la Caisse aura atteint ce seuil de rendement et jusqu'à l'atteinte du rendement visé¹ par les gouvernements, les dividendes annuels du REM seront distribués en majorité aux gouvernements selon la formule 28/36/36. La Caisse recevra 28 % des dividendes, tandis que les gouvernements du Québec et du Canada recevront chacun 36 % des dividendes réalisés.
- Une fois ce rendement obtenu par les gouvernements, les dividendes annuels du REM seront distribués selon la participation en équité de chaque partenaire dans le projet. La Caisse recevra ainsi 51 % des dividendes, tandis que les gouvernements du Québec et du Canada recevront chacun 24,5 % des dividendes.

1 Le rendement visé doit correspondre au minimum au coût d'emprunt moyen sur l'ensemble de la dette en cours du gouvernement. Ce taux est de 3,7 % pour le gouvernement du Québec.

■ Les autres sources de financement

En plus des partenaires qui auront pris part au capital, le REM pourra compter sur d'autres sources de financement, soit :

- la contribution d'Hydro-Québec pour l'électrification du réseau;
- la captation de la plus-value foncière.

■ **Le soutien d'Hydro-Québec pour l'électrification du réseau**

À la suite de l'adoption de la Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives, Hydro-Québec pourra contribuer, sur une base commerciale, au projet du REM, dans le cadre de l'électrification des transports. Plus précisément, Hydro-Québec accorderait une contribution financière de 295 millions de dollars destinée à assumer les coûts du matériel fixe nécessaire à l'électrification du REM. Il ne s'agit pas d'une subvention, mais bien d'une entente commerciale entre Hydro-Québec et la société exploitante du REM qui sera cliente d'Hydro-Québec pour l'approvisionnement en électricité du REM.

■ **La captation de la plus-value foncière**

Le financement initial du REM prenait en compte le partage, entre les municipalités et CDPQ Infra, des revenus provenant de la plus-value foncière résultant de la présence du REM. Le gouvernement laissera aux municipalités la totalité des revenus liés à cette plus-value foncière en augmentant les sources de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin qu'elle compense ces revenus à CDPQ Infra par voie d'un paiement de 512 millions de dollars.

En assumant le paiement de ce montant, l'ARTM permet ainsi aux municipalités de conserver l'entièreté des revenus additionnels, sans partage avec le REM. Ces revenus pourront être utilisés par les municipalités pour financer leur contribution au transport en commun dans la région métropolitaine.

■ **Les redevances de développement**

Par ailleurs, les municipalités collecteront des redevances de développement auprès des promoteurs immobiliers pour les nouvelles constructions à l'intérieur d'un périmètre établi autour des stations pour verser au REM selon les modalités prévues dans des ententes convenues entre la Caisse et les municipalités ou agglomérations concernées par le projet.

Le recours aux redevances de développement comme source de financement constitue une pratique courante. À cet égard, l'Ontario, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse se sont dotés de dispositions législatives qui autorisent les municipalités à imposer des redevances de développement.

Afin de rendre possible la réalisation des projets de transport collectif étudiés par la Caisse, le gouvernement entend proposer certaines modifications législatives pour permettre aux municipalités ou aux agglomérations de percevoir et de verser au REM des redevances de développement lors de toute délivrance de permis de construction pour de nouvelles constructions (pouvant inclure toute transformation majeure de bâtiments existants).

Un modèle innovant de financement des infrastructures publiques

Le modèle proposé pour financer le REM est un modèle de partenariat public-public qui permet au gouvernement de profiter de l'expertise de la Caisse en matière d'investissement en infrastructures et d'un apport financier important dans la mise en place d'une infrastructure de transport collectif jugée essentielle pour la grande région de Montréal.

Pour la Caisse, il s'agit d'un investissement stratégique qui offre un rendement avantageux tout en contribuant au développement économique du Québec.

Un levier financier qui offre une marge de manœuvre au gouvernement

La construction du REM aurait nécessité un emprunt de 6,04 milliards de dollars par le gouvernement s'il avait décidé de réaliser le projet lui-même. Cet emprunt, qui aurait été inscrit dans les états financiers du gouvernement, aurait eu pour effet de réduire considérablement sa marge de manœuvre pour investir dans d'autres infrastructures jugées essentielles, notamment dans d'autres projets de transport collectif, des hôpitaux et des écoles, ou encore dans le réseau routier, et ce, tout en poursuivant l'atteinte de ses objectifs de réduction de la dette.

Avec le modèle « Caisse », la population profite des mêmes infrastructures d'une valeur de 6,04 milliards de dollars, mais pour un investissement de 1,283 milliard de dollars du gouvernement du Québec. La marge de manœuvre ainsi dégagée permet au gouvernement de poursuivre le Plan québécois des infrastructures tout en maintenant ses engagements de réduction de la dette. En effet, le gouvernement détenant un actif générant un rendement équivalent au coût de son emprunt, l'impact sur la dette est nul.

Dans le modèle « Caisse », et contrairement aux modèles traditionnels, les gouvernements récupèrent leur capital et génèrent un rendement sur leur investissement.

■ Responsabilités afférentes du gouvernement

Le gouvernement financera des projets connexes au REM ainsi que des éléments relevant de sa responsabilité au titre de l'entente-cadre pour la réalisation d'infrastructures.

- Une contribution de 221 millions de dollars sera inscrite au Plan québécois des infrastructures (PQI) pour des investissements connexes au REM tels que des terminaux d'autobus ou une bretelle d'autoroute, dont le gouvernement et les municipalités auront le bénéfice de l'utilisation.
- Conformément aux pratiques habituelles pour de grands projets d'infrastructures, et tel qu'inscrit dans l'entente-cadre, le déplacement des utilités publiques, dont les coûts s'élèvent à 160 millions de dollars, est pris en charge par le gouvernement. De plus, comme prévu dans l'entente-cadre, des coûts de décontamination des terrains de 11 millions de dollars seront également pris en charge par le gouvernement. Ainsi, une contribution totale de 171 millions de dollars est prévue pour couvrir ces coûts.

TABLEAU 4

Responsabilités afférentes du gouvernement (en millions de dollars)

Actifs connexes dont le gouvernement et les municipalités auront le bénéfice de l'utilisation	221
Déplacement des utilités publiques et décontamination des sols – Selon l'entente-cadre	171
TOTAL	392

■ L'exploitation du REM

Selon l'échéancier prévu, les premières rames du REM seront disponibles avant la fin 2020. Des discussions ont cours actuellement entre la Caisse et l'ARTM² afin d'en arriver à une entente de long terme sur les services de transport collectif que la société exploitante du REM doit fournir. En vertu de cette entente, l'ARTM versera à la société exploitante du REM un paiement calculé sur la base des passagers-km observés dans une période donnée.

Cette entente doit notamment prévoir l'intégration tarifaire du REM afin d'assurer l'harmonie du réseau de transport en commun dans la région de Montréal ainsi que les conditions d'intégration du REM au reste du réseau de transport collectif. Elle doit contenir des objectifs de performance et de qualité de service auxquels devra satisfaire le REM au même titre que tout autre organisme de transport en commun de la région métropolitaine.

² Comité de transition mis en place jusqu'au 1^{er} juin 2017.

■ Un coût par passager-km compétitif

Les coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif sont financés par deux sources principales :

- les revenus de tarification des usagers ou d'achalandage;
- des contributions publiques au transport collectif.

Les travaux conduits à ce jour par la Caisse lui ont permis d'établir un coût global du REM (incluant les immobilisations, le financement, l'exploitation, l'entretien et la maintenance majeure sur l'ensemble du cycle de vie du projet) très efficient.

- Ainsi, le coût de base par passager-km se situerait entre 0,69 \$ et 0,72 \$, et ce, avec la prise en compte de l'ensemble des coûts d'opération et d'immobilisations. Ce coût se compare avantageusement au coût du réseau actuel de 0,66 \$, qui n'inclut pas une part importante des immobilisations.

Par ailleurs, un mécanisme de plafonnement des contributions de l'ARTM limitera l'impact financier annuel que pourrait avoir une augmentation importante de l'achalandage. Ce mécanisme comprend deux volets :

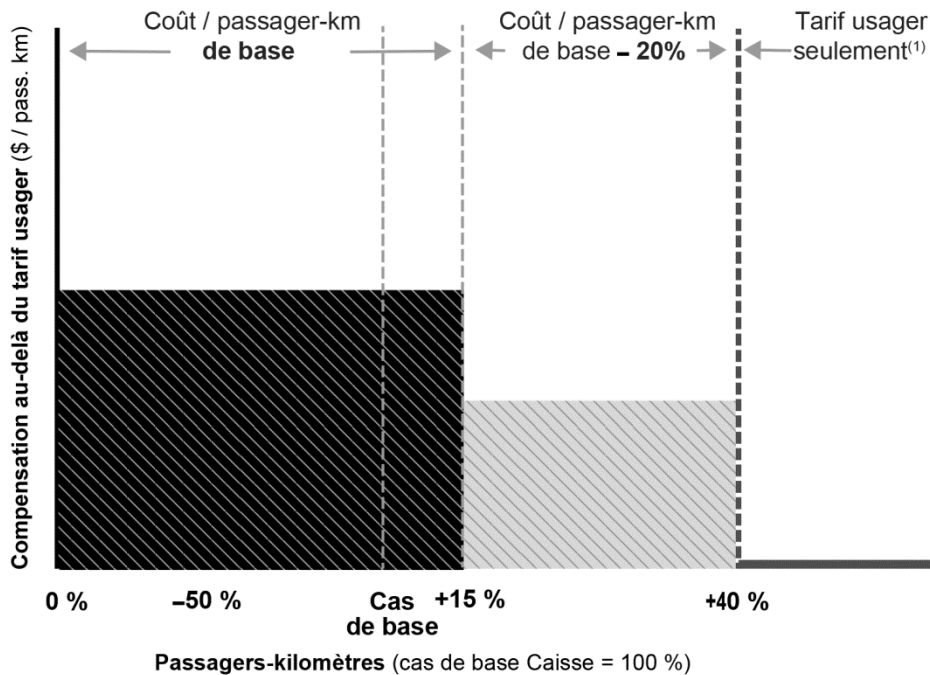
- pour un achalandage supérieur de 15 % aux prévisions de base, les premières estimations situent la contribution entre 0,55 \$ et 0,58 \$, ce qui représente une diminution de 20 % du paiement pour les passagers-km excédant ce seuil;
- pour un achalandage supérieur de 40 % au scénario de base, aucune contribution autre que le tarif usager ne sera versée par l'ARTM.

Le seuil d'achalandage minimal sur lequel s'appliquera le mécanisme de plafonnement sera établi au moment de conclure l'entente entre l'ARTM et la Caisse, et ce, sur la base des prévisions de la Caisse.

À titre illustratif, si le scénario de base est de 400 millions de passagers-km pour une année donnée, et que l'achalandage de cette année se situe en deçà de 460 millions de passagers-km, le paiement de l'ARTM sera de 0,72 \$ par passager-km. Pour un niveau de passagers-km se situant entre 460 et 560 millions, le paiement de l'ARTM se situera entre 0,55 \$ et 0,58 \$ par passager-km excédant le seuil de 460 millions de passagers-km. Si le nombre de passagers-km va au-delà du niveau de 560 millions, seul le tarif usager sera versé au REM cette année-là pour les passagers-km au-delà de ce seuil.

GRAPHIQUE 3

Illustration du mécanisme de plafonnement des contributions de l'ARTM



(1) Option pour CDPQ Infra de requérir un rééquilibrage économique du projet en cas de besoin de réinvestissement.

■ Financement du transport en commun pour la grande région de Montréal

Afin de contribuer à l'amélioration de l'offre de transport en commun, le gouvernement accordera un financement additionnel à l'ARTM pour la grande région de Montréal.

Pour une hausse de budget de l'ARTM d'environ 2 % à 4 % en considérant un achalandage constant et le remplacement de certains réseaux existants par le nouveau service de REM, la population du grand Montréal bénéficiera d'un tout nouveau système de métro automatique doublant quasiment en distance le réseau actuel de métro. Que ce soit pour les étudiants, les aînés ou les travailleurs, les déplacements de tous seront améliorés avec des connexions aux lignes de métro et d'autobus de l'île de Montréal et de ses couronnes nord et sud.

Le REM multipliera par ailleurs la capacité du réseau à transporter plus d’usagers chaque jour et permettra de répondre à l’augmentation de la demande en transports collectifs freinée par la saturation des réseaux actuels, et ce, à un coût très compétitif.

Les contributions requises au cours des années subséquentes évolueront en fonction de l’achalandage, du mécanisme de plafonnement et de l’indexation du cadre tarifaire.

TABEAU 5

Impact du REM sur le cadre financier du gouvernement
(en millions de dollars)

	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Compensation liée à la plus-value foncière ⁽¹⁾	—	—	-256	-256	—	—
Utilités publiques et décontamination	—	—	-86	-85	—	—
Contribution à l’exploitation ^{(1),(2)}	—	—	—	—	-76	-133
TOTAL	—	—	-342	-341	-76	-133

(1) Contributions attendues de l’ARTM.

(2) À la contribution gouvernementale s’ajoute une contribution additionnelle des municipalités de l’ordre de 23 M\$ en 2022-2023.

Les prochaines étapes

Entente entre le gouvernement du Québec et la Caisse

Le gouvernement conclura une entente avec la Caisse concernant la gestion et la réalisation du REM. Conformément à l’article 88.10 de la Loi sur les transports, cette entente prévoira notamment les mécanismes d’intégration du REM au réseau actuel de transport collectif ainsi que son cadre tarifaire, incluant les mécanismes d’indexation. Cette entente est conditionnelle à la conclusion d’une entente entre la Caisse et le gouvernement du Canada, requise pour la réalisation du projet.

La Caisse rendra public le coût par passager-km, incluant les mécanismes de plafonnement et d’indexation, lorsque cette entente sera conclue.

Financement du gouvernement du Québec à l’ARTM

Pour le REM, le gouvernement accordera un financement additionnel à l’ARTM.

Entente entre la Caisse et l’ARTM

La Caisse conclura une entente de service avec l’ARTM concernant les modalités d’intégration du REM à l’intérieur du réseau actuel de transport en commun.

Cette entente traitera notamment des modalités de paiement de l’ARTM au REM, des mécanismes de plafonnement et d’indexation de ces paiements ainsi que du mode de perception auprès des usagers.

■ Les résultats des appels d'offres

CDPQ Infra a lancé un processus d'appels d'offres à l'été 2016 dans le but d'octroyer deux contrats pour réaliser le REM :

- contrat IAC : réalisation des infrastructures en mode Ingénierie, Approvisionnement et Construction;
- contrat MRSEM : fourniture du Matériel Roulant, des Systèmes et des Services d'Exploitation, d'Entretien régulier et de Maintenance à long terme des infrastructures et des éléments d'actifs du projet.

Les appels de propositions pour ces deux contrats ont été lancés en novembre 2016. Cinq sociétés et consortiums ont été qualifiés pour les contrats (deux pour le contrat IAC et trois pour le contrat MRSEM). Les propositions des soumissionnaires sont attendues d'ici le début de l'été 2017.

Les modalités spécifiques relativement au coût du projet et à son échéancier seront précisées lorsque les soumissionnaires gagnants seront choisis par CDPQ Infra. Le montage financier du REM pourra alors être finalisé.

■ Les modifications législatives

Afin de respecter les délais prévus, le gouvernement déposera, au cours des prochains mois, un projet de loi permettant la réalisation du REM. Les modifications législatives traiteront notamment de :

- l'expropriation et de la libération des terrains privés;
- la gestion des routes et des permissions de voirie;
- l'adoption d'une réglementation ferroviaire spécifique au REM;
- la mise en œuvre de redevances de développement.

2.2 Le prolongement de la ligne bleue du métro

En septembre 2009, le gouvernement a mis en place le Bureau de projet pour les prolongements des lignes du métro de Montréal, sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et lui a confié le mandat de réaliser les études nécessaires aux prolongements projetés.

- Le Bureau de projet est appuyé dans ses travaux par les intervenants municipaux concernés.

L'extension de la ligne bleue s'est illustrée comme l'option présentant les bénéfices les plus importants en matière de transport, d'environnement et de développement urbain. Elle présente le meilleur potentiel d'achalandage et de transfert modal³ par rapport aux autres tronçons de prolongement étudiés.

- Selon les études du Bureau de projet, ce prolongement pourrait entraîner, à terme, un achalandage journalier de plus de 80 000 usagers et stimuler le développement économique et social dans tout le territoire desservi.

Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal
À l'heure actuelle, la ligne bleue se termine à l'est du boulevard Saint-Michel, dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Selon les plans envisagés jusqu'à maintenant, le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou, soit une distance de 5,5 kilomètres, permettrait : – d'améliorer substantiellement l'accessibilité au réseau dans le secteur nord-est de Montréal; – de favoriser la correspondance avec les usagers du boulevard Pie-IX; – de desservir les pôles d'activité économique existants dans les arrondissements d'Anjou et de Saint-Léonard. Par ailleurs, l'extension de la ligne bleue permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 24,6 tonnes en période de pointe.

³ Un transfert modal est effectif lorsqu'un utilisateur d'un mode de transport particulier modifie ses habitudes de déplacement pour se diriger vers un mode alternatif.

Illustration du projet de tracé du prolongement de la ligne bleue



Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Pour appuyer la réalisation du projet, le gouvernement annonce, pour la première fois, que des sommes ont été réservées dans le Plan québécois des infrastructures 2017-2027 pour assurer le financement du gouvernement du Québec. Le Québec entend demander un financement fédéral en infrastructures pour ce projet.

— La Ville de Montréal souhaite amorcer les travaux en 2021 afin de permettre la mise en service du prolongement de la ligne bleue en 2025.

2.3 La mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Au cours des dernières années, le modèle de gouvernance du transport en commun métropolitain avait montré ses limites.

En effet, ce modèle était caractérisé par :

- une gouvernance morcelée entre plusieurs réseaux de transport couvrant 83 municipalités;
- un grand nombre d'intervenants, tous responsables de la planification et de l'exploitation du transport collectif sur leur territoire, soit l'AMT, trois sociétés de transport, douze organismes municipaux de transport et treize organismes de transport adapté;
- un grand nombre de titres tarifaires (plus de 500 cents) sans la présence d'un guichet unique pour la billetterie et l'information à la clientèle;
- des difficultés à assurer le financement à long terme des activités.

Afin d'apporter une réponse durable à ces défis, l'Assemblée nationale a adopté, en mai 2016, la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Ce nouveau modèle d'organisation s'inspire :

- des meilleures pratiques en matière d'organisation du transport collectif, notamment à Vancouver et ailleurs dans le monde;
- de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, dont l'objet est d'établir des principes de gouvernance d'entreprise afin de renforcer la gestion des sociétés d'État, en visant à la fois l'efficacité, la transparence et l'imputabilité des composantes de leur direction.

Le nouveau modèle est basé sur la valorisation du rôle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à l'égard du transport collectif et de la mobilité durable ainsi que sur la pleine collaboration avec les élus locaux de cette région.

Ainsi, la CMM aura d'importants pouvoirs quant à la planification et au financement des transports. En matière de transport collectif, elle chapeautera deux nouvelles entités, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM)⁴. Cette réorganisation est basée sur :

- la valorisation de l'expertise grâce à la présence d'experts indépendants au conseil d'administration de l'ARTM;
- une plus grande intégration des compétences (transport en commun, transport adapté, covoiturage, transport actif et réseau routier artériel);

⁴ Le RTM donnera les services de transport collectif des douze conseils intermunicipaux de transport des couronnes nord et sud, qui seront abolis. Il prendra également la responsabilité des services offerts par l'AMT.

— une meilleure répartition des responsabilités entre les intervenants opérationnels, stratégiques et politiques.

Cet encadrement permettra de réduire le nombre d'intervenants. Il clarifiera les responsabilités et les règles d'imputabilité entre les décideurs politiques, les planificateurs et les transporteurs pour développer une vision intégrée de la mobilité durable.

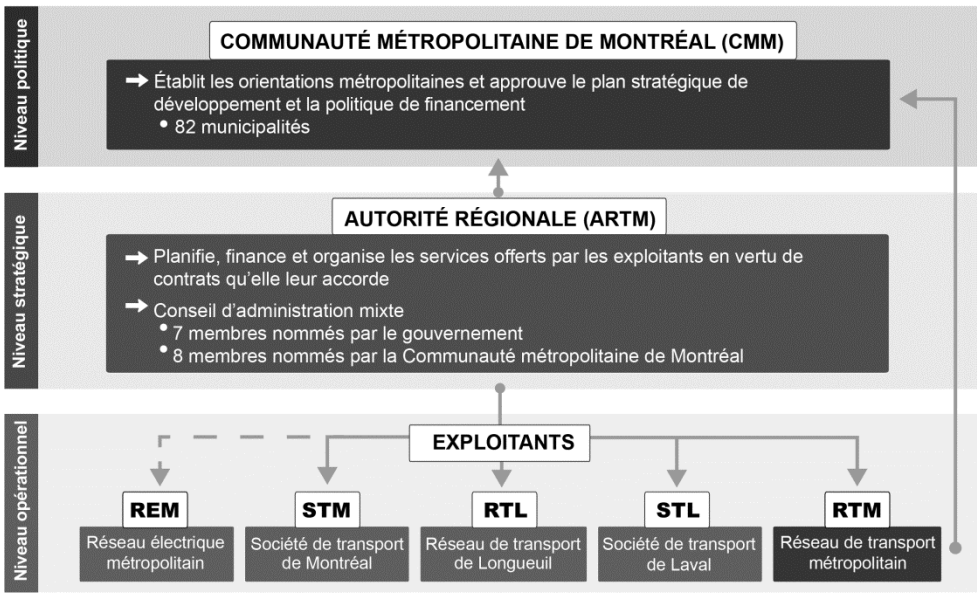
Rôle de la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'organisation du transport collectif

En plus de nommer huit des quinze membres du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) approuvera :

- le plan stratégique de développement de l'ARTM, qui devra être conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM;
- le programme décennal des immobilisations de l'ARTM, de même que la définition du réseau routier artériel métropolitain et les normes qui y sont relatives;
- la politique de financement préparée par l'ARTM.

GRAPHIQUE 5

Gouvernance du transport en commun dans la région de Montréal



Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Dans le cadre de ses responsabilités, l'ARTM devra :

- produire un plan stratégique de développement qui constituera le seul plan de transport collectif sur le territoire de la CMM;
- produire un programme décennal d'immobilisations et le mettre à jour annuellement;
- établir les contrats pour les services rendus par les exploitants, de même que pour les services de billetterie, d'entretien et d'exploitation des équipements métropolitains (stationnements incitatifs, voies réservées et terminus).

Par ailleurs, les exploitants, c'est-à-dire les trois sociétés de transport de la région⁵, le RTM et, dans quelques années, le REM, assureront la prestation de services en fonction des paramètres établis dans le cadre de contrats avec l'ARTM.

❑ Nouveau soutien à l'ARTM

Pour soutenir l'ARTM dans ses nouvelles responsabilités, le Plan économique du Québec prévoit un financement additionnel de près de 1 milliard de dollars sur cinq ans, soit :

- 399 millions de dollars pour lui assurer des assises financières solides;
- 587,7 millions de dollars afin de l'appuyer pour la mise en service du REM.

TABLEAU 6

Impact financier des mesures visant à soutenir l'ARTM
(en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total
Assurer des assises financières solides	-39,0	-74,0	-99,0	-92,0	-95,0	-399,0
Appuyer la mise en service du REM	—	—	-256,0	-256,0	-75,7	-587,7
TOTAL	-39,0	-74,0	-355,0	-348,0	-170,7	-986,7

⁵ La Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval.

■ Assurer des assises financières solides

Pour assumer ses responsabilités, l'ARTM pourra compter sur les sources de financement actuellement à la disposition de l'AMT et des autres organismes de transport de la région métropolitaine, dont les revenus de 3 cents le litre de la taxe spécifique sur l'essence dans la région de Montréal et l'aide financière du gouvernement à l'exploitation et aux immobilisations.

Par ailleurs, les analyses réalisées par le comité de transition indiquent que, sans financement additionnel, la mise en place de l'ARTM pourrait exiger des efforts financiers importants des municipalités et des usagers.

À cet égard, afin d'assurer à l'ARTM une assise financière solide, le Plan économique du Québec prévoit que la nouvelle entité pourra bénéficier d'une somme additionnelle de 399 millions de dollars pour les cinq prochaines années.

De ce montant, 39 millions de dollars seront disponibles en 2017-2018 afin de contribuer au financement :

- des dépenses accrues d'immobilisations et d'exploitation;
- de l'impact du remboursement de 50 % de la taxe de vente du Québec (TVQ);
- des coûts liés à des ajustements aux tarifs préférentiels;
- du déficit hérité de l'AMT pour 2017-2018.

TABLEAU 7

Ventilation des besoins additionnels de l'ARTM (en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total
Dépenses en immobilisations et en exploitation	24,8	52,0	75,8	67,7	70,1	290,4
Impact du remboursement de 50 % de la TVQ	6,1	12,5	13,5	14,3	14,7	61,1
Coûts liés aux tarifs préférentiels	5,4	9,5	9,7	10,0	10,2	44,8
Déficit hérité de l'AMT	2,7	—	—	—	—	2,7
TOTAL	39,0	74,0	99,0	92,0	95,0	399,0

Source : Comité de transition.

Coûts liés à la mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain

L'objectif premier de la mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) consiste à rendre le réseau de transport collectif dans la région de Montréal plus performant, tout en s'assurant de la satisfaction des usagers.

Néanmoins, cette mise en place s'accompagnera de dépenses additionnelles en raison :

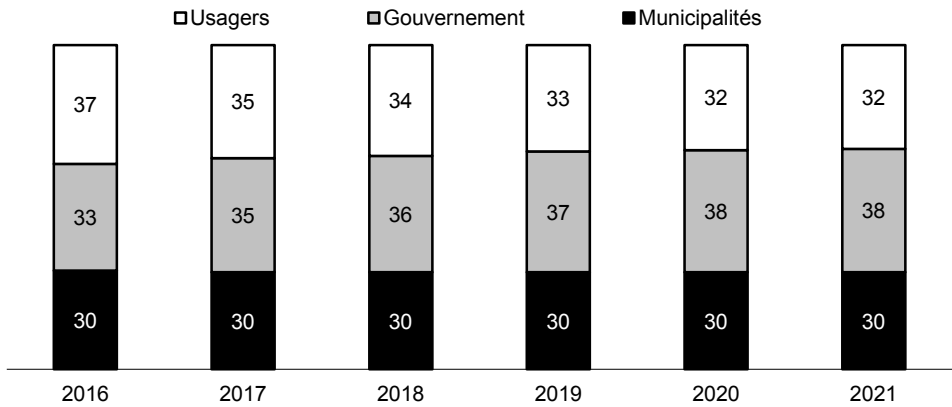
- des dépenses accrues d'immobilisations et d'exploitation occasionnées notamment par les nouvelles voitures de métro AZUR, les rénovations importantes des stations de métro ainsi que l'arrivée du nouveau parc d'autobus électriques de la Société de transport de Montréal;
- de l'impact du remboursement de 50 % de la taxe de vente du Québec (TVQ) que devra assumer le nouvel organisme. En effet, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) bénéficie d'un taux de remboursement de la TVQ de 100 % à titre d'organisme gouvernemental, alors que l'ARTM aura droit à un remboursement de 50 % à titre d'organisme municipal;
- des tarifs préférentiels, dont ceux pour les étudiants qui devront s'appliquer à tous, peu importe l'âge et le lieu de résidence. Cette obligation est prévue dans la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal;
 - Le rabais étudiant devra être admissible à toutes les catégories d'âge et non plus seulement aux étudiants de 18 à 25 ans comme c'est le cas actuellement.
- du déficit hérité de l'AMT en 2017-2018.

Ce soutien financier accru fera en sorte que la part des contributions municipales au transport collectif métropolitain pourra demeurer stable à 30 % dans les prochaines années, soit au niveau observé en 2016.

— En 2016, les contributions municipales s'établissaient à 724 millions de dollars sur des dépenses totales de 2,4 milliards de dollars, soit 30 %.

GRAPHIQUE 6

Dépenses de transport collectif métropolitain – Part des contributeurs
(en pourcentage)



Note : Aux fins d'illustration, les tarifs des usagers ont été indexés selon un taux annuel de 2 %.

■ Appuyer la mise en service du REM

Le Plan économique du Québec prévoit un appui additionnel à l'ARTM pour la mise en service du REM. Cet appui se traduira par :

- une contribution à l'exploitation;
- une compensation liée à la plus-value foncière.

TABEAU 8

Impact financier des mesures visant à soutenir l'ARTM pour la mise en service du REM (en millions de dollars)

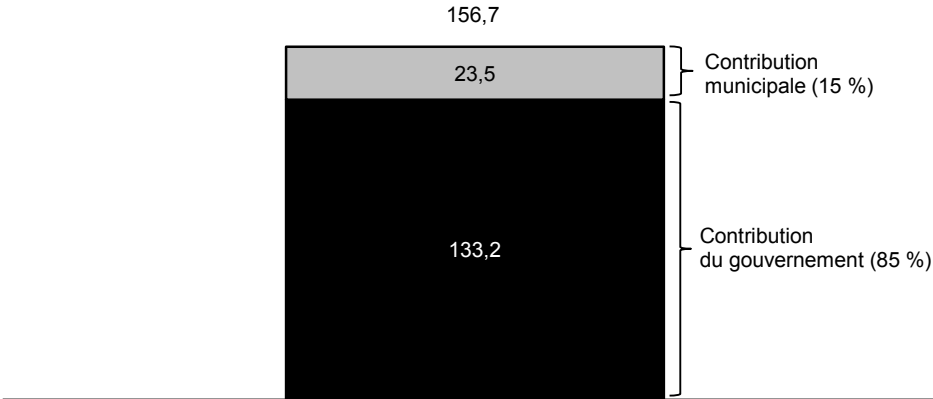
	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023	Total
Réseau électrique métropolitain							
Contribution à l'exploitation	—	—	—	—	-75,7	-133,2	-208,9
Compensation liée à la plus-value foncière	—	—	-256,0	-256,0	—	—	-512,0
TOTAL	—	—	-256,0	-256,0	-75,7	-133,2	-720,9

■ Contribution à l'exploitation

Le gouvernement entend offrir un soutien financier à l'ARTM équivalant à 85 % du coût additionnel lié à la mise en service du REM. Ce soutien est estimé à 75,7 millions de dollars pour l'année 2021-2022 et à 133,2 millions de dollars en 2022-2023.

Coûts additionnels liés au Réseau électrique métropolitain (REM)	
Par rapport à la situation actuelle, en 2022-2023, l'impact additionnel net du REM pour le gouvernement sera de 133,2 millions de dollars et s'établira à 23,5 millions de dollars pour les municipalités.	
Coûts additionnels liés au REM (en millions de dollars)	
	2022-2023
Gouvernement du Québec	133,2
Municipalités ⁽¹⁾	23,5
TOTAL	156,7
(1) Excluant les contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$.	

**Contributions additionnelles du gouvernement et des municipalités
liées à l'exploitation du REM – 2022-2023**
(part des partenaires en millions de dollars)



Note : Excluant les contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$.

■ **Compensation liée à la plus-value foncière**

Le financement initial du REM prenait en compte le partage, entre les municipalités et CDPQ Infra, des revenus provenant de la plus-value foncière résultant de la présence du REM.

Le gouvernement laissera aux municipalités la totalité des revenus liés à cette plus-value foncière en augmentant les sources de financement de l'ARTM afin qu'elle compense ces revenus à CDPQ Infra par voie d'un paiement de 512 millions de dollars.

En assumant le paiement de ce montant, l'ARTM permet ainsi aux municipalités de conserver l'entière des revenus additionnels, sans partage avec le REM. Ces revenus pourront être utilisés par les municipalités pour financer leur contribution au transport en commun dans la région métropolitaine.

Ces sommes seront financées à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

3. LA CAPITALE-NATIONALE

La région de la Capitale-Nationale est une des régions les plus florissantes du Canada, notamment grâce à la diversité de son économie. Son essor se traduit entre autres par l'un des plus faibles taux de chômage au pays et par un accroissement de la population.

Ce dynamisme entraîne toutefois une congestion routière de plus en plus importante sur les principales artères de la région. Cette situation a eu pour effet d'accroître l'utilisation des services de transport en commun et de mettre en lumière les limites des réseaux actuels.

En réponse à cette situation et conformément aux conclusions de l'étude de faisabilité du tramway-SRB déposée en mars 2015, la Ville de Québec et la Ville de Lévis privilégient l'implantation d'un service rapide par bus (SRB) intégré sur leurs territoires.

Prenant acte de cette volonté des partenaires municipaux, le gouvernement réserve dès maintenant les sommes nécessaires à ce projet majeur. Celui-ci s'inscrit dans la vision du gouvernement d'offrir des solutions de rechange efficaces et flexibles aux déplacements en voiture.

3.1 Le service rapide par bus (SRB) Québec-Lévis

Le SRB est un mode de transport en commun utilisant des voies de circulation et un réseau de stations réservées afin d'offrir un service rapide, fréquent et de grande capacité.

Par rapport à d'autres modes de transport en commun comme le tramway, le SRB nécessite des investissements moindres, entraîne des coûts d'exploitation inférieurs et offre une plus grande flexibilité d'utilisation pour les sociétés de transport en commun. De plus, la mise en place d'un SRB représente l'occasion de repenser l'aménagement urbain afin de favoriser le développement des secteurs desservis.

Dans un contexte où l'amélioration de la circulation routière est un enjeu majeur pour la population, la mise en place d'un SRB contribuerait à améliorer la fluidité de la circulation ainsi qu'à favoriser la croissance économique et la qualité de vie des usagers.

SRB Québec-Lévis

Le tracé du SRB Québec-Lévis, proposé dans l'étude de faisabilité présentée en 2015, est de 43 kilomètres et comporte deux lignes, soit :

- une ligne est-ouest de 36,1 kilomètres reliant les villes de Québec (avenue D'Estimauville) et de Lévis (route Monseigneur-Bourget) et traversant le fleuve Saint-Laurent par le pont de Québec;
- une ligne nord-sud de 6,9 kilomètres desservant le centre-ville de Québec et le secteur de l'amphithéâtre.

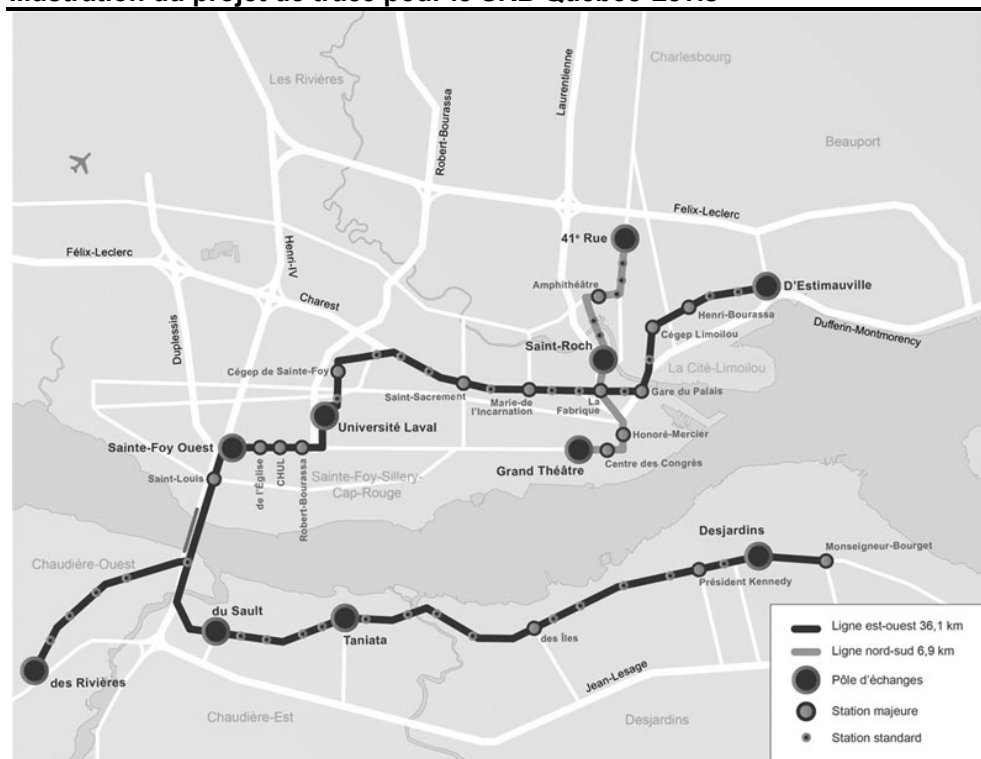
Le parcours comprendrait environ 60 stations, dont 10 pôles d'échanges, vers les autres réseaux de transport en commun. Les circuits des réseaux de transport actuels seraient révisés pour assurer la complémentarité requise pour l'exploitation du réseau.

D'une capacité de 150 passagers par véhicule et circulant à une fréquence pouvant aller jusqu'à toutes les trois minutes en période de pointe, le SRB pourrait transporter 3 000 passagers à l'heure.

Le SRB circulerait sur des voies qui lui seraient strictement réservées et aurait priorité aux intersections. De plus, le scénario proposé prévoit la déviation des réseaux souterrains (aqueduc, égouts et utilités publiques) afin de prévenir les interruptions de service s'ils nécessitaient des travaux ou des réparations. Ces caractéristiques permettraient d'assurer la rapidité et la fiabilité du service.

Source : Étude de faisabilité du tramway-SRB, 2015.

Illustration du projet de tracé pour le SRB Québec-Lévis



Source : Site Web de la Ville de Québec.

Jusqu'à présent, le gouvernement a autorisé la mise à l'étude du projet d'implantation du SRB et alloué un financement de 12,5 millions de dollars. Cette somme a servi à la création du bureau d'étude responsable de l'ensemble des analyses préalables à la réalisation du projet.

Pour appuyer la réalisation du projet, le gouvernement annonce pour la première fois que des sommes ont été réservées dans le Plan québécois des infrastructures 2017-2027 pour assurer le financement du gouvernement du Québec. Le Québec entend demander un financement fédéral en infrastructures pour ce projet.

De plus, le gouvernement allouera un financement additionnel de 56 millions de dollars pour la réalisation des plans et devis et la finalisation du dossier d'affaires, à compter de 2017-2018.

- La Ville de Québec souhaite amorcer les travaux en 2019 afin de permettre la mise en service d'une première phase en 2022 et d'un tracé complet en 2025.
- Les travaux se poursuivront en collaboration avec le bureau d'étude mis en place.

4. L'ENSEMBLE DU QUÉBEC

Afin de soutenir les investissements de l'ensemble des organismes de transport, le Plan économique du Québec prévoit verser à ceux-ci 333 millions de dollars additionnels au cours des cinq prochaines années. Ces investissements s'ajouteront à ceux de près de 1,2 milliard de dollars déjà prévus dans le cadre de ces initiatives.

Ces investissements permettront :

- d'augmenter l'aide à l'amélioration des services;
- de bonifier le soutien au transport adapté;
- de majorer l'appui au transport collectif régional.

TABLEAU 9

Impact financier des mesures visant à soutenir le transport collectif dans l'ensemble du Québec
(en millions de dollars)

	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	Total
Augmenter l'aide à l'amélioration des services	-17,0	-45,0	-72,0	-87,0	-87,0	-308,0
Bonifier le soutien au transport adapté	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-15,0
Majorer l'appui au transport collectif régional	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-10,0
TOTAL	-22,0	-50,0	-77,0	-92,0	-92,0	-333,0

L'organisation du transport collectif dans l'ensemble du Québec

Au Québec, neuf sociétés de transport assurent les services aux citoyens. Il s'agit des sociétés de Gatineau, Laval, Lévis, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières.

Dans quatorze agglomérations urbaines, l'organisation du transport collectif est placée sous la responsabilité d'un organisme municipal ou intermunicipal de transport. Ces agglomérations sont Alma, Baie-Comeau, Drummondville, Granby, Mont-Tremblant, Rimouski, Rouyn-Noranda, Saint-Georges, Salaberry-de-Valleyfield, Sept-Îles, Shawinigan, Thetford Mines, Val-d'Or et Victoriaville.

De plus, dans les différentes régions du Québec, 71 municipalités régionales de comté organisent un service de transport collectif régional.

Par ailleurs, 101 organismes sont responsables des services municipaux de transport adapté à l'échelle du Québec.

4.1 Augmenter l'aide à l'amélioration des services

Les organismes de transport collectif peuvent bénéficier, depuis 2007, d'une aide couvrant 50 % des coûts directs d'exploitation nécessaires à l'augmentation des services offerts à la population. Ce soutien de 130,5 millions de dollars par année a contribué à une hausse de l'achalandage de 16 %.

— L'amélioration de l'offre de services en transport collectif bénéficie directement aux usagers par l'augmentation, par exemple, de la fréquence de passage des autobus.

Afin d'appuyer davantage les organismes de transport collectif dans leurs projets de développement, le Plan économique du Québec prévoit une bonification de 308 millions de dollars de l'aide offerte d'ici 2021-2022.

Ainsi, pour l'année 2017-2018, le Programme d'aide au développement du transport collectif sera doté d'une enveloppe additionnelle de 17 millions de dollars pour augmenter l'offre de services.

Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

☐ Une aide gouvernementale basée sur la performance

Emboîtant le pas à plusieurs États américains et pays européens ainsi qu'à certaines provinces canadiennes, le gouvernement souhaite que l'aide financière soit versée aux organismes de transport selon leur performance afin de les inciter à offrir des services plus efficaces.

Ainsi, une partie des sommes de la bonification de l'enveloppe du Programme d'aide au développement du transport collectif sera réservée pour soutenir les organismes qui atteindront certains objectifs en matière de performance. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports annoncera dans la prochaine année les paramètres spécifiques de cet incitatif.

4.2 Bonifier le soutien au transport adapté

Le transport adapté est un service essentiel aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Les municipalités, par l'entremise de leur organisme de transport collectif, ont mis sur pied un service parallèle au service régulier, soit un service offert à domicile avec assistance du chauffeur. De 2010 à 2015, le nombre d'usagers de ce service a augmenté en moyenne de 5 % par année.

Les municipalités s'efforcent également de rendre leur service régulier de transport collectif plus accessible. À titre d'exemple, la presque totalité du parc d'autobus au Québec est composée de véhicules à plancher surbaissé.

En plus du transport adapté et du transport collectif accessible, de plus en plus de taxis, d'autocars et de terminus interurbains sont accessibles aux personnes handicapées.

Afin de poursuivre les efforts en matière d'accessibilité au transport en commun, le gouvernement bonifie le soutien aux services de transport adapté dans toutes les régions du Québec. À ce titre, des crédits additionnels de 15 millions de dollars sur cinq ans, soit 3 millions de dollars par année, seront octroyés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2017-2018, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

4.3 Majorer l'appui au transport collectif régional

La demande de services de transport collectif a connu une forte progression en milieu rural. En 2015, l'aide gouvernementale a permis d'assurer plus d'un million de déplacements, ce qui représente une augmentation de 80 % par rapport à 2010.

L'interconnectivité du transport collectif régional est nécessaire pour favoriser la complémentarité des services. Elle permet d'optimiser l'offre de services aux usagers. Cette interconnectivité se traduit par la coordination et la concertation des intervenants en matière de services de transport collectif, adapté, interurbain et scolaire.

Dans le cadre du Plan économique du Québec, le gouvernement bonifie l'aide au développement du transport collectif régional de 2 millions de dollars par année pour les cinq prochaines années.

Ces sommes seront pourvues à même le FORT.

Un succès pour les communautés de la Gaspésie
L'aide financière donne des résultats probants pour les communautés. À titre d'exemple, le soutien au transport interurbain par autocar a permis la réintégration des arrêts de New Richmond, de Port-Daniel et de Cap-Chat, ainsi que le prolongement du parcours entre Rimouski et Grande-Rivière jusqu'à Gaspé, avec arrêt à Percé, sur le réseau de transport Orléans Express.

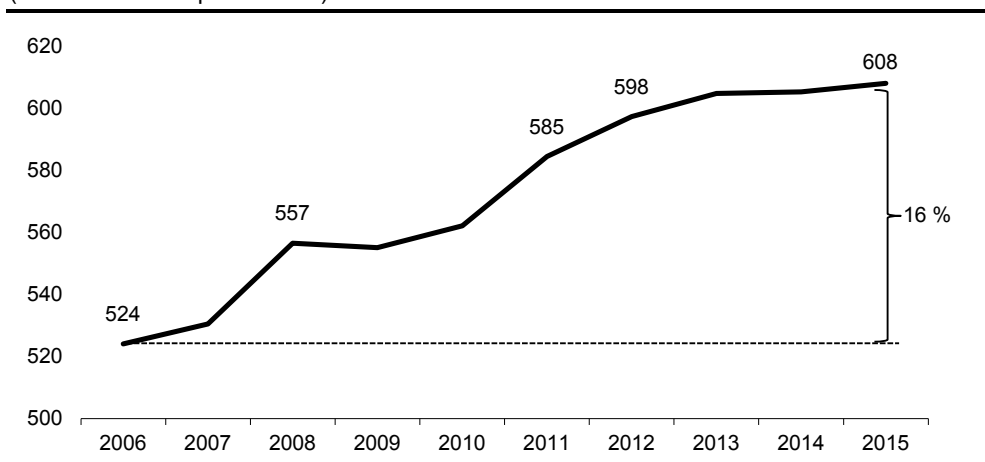
5. LE TRANSPORT COLLECTIF : POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ET PERFORMANTE

L'utilisation du transport collectif a affiché une croissance importante au cours des dernières années au Québec.

- De 2006 à 2015, l'offre de services a augmenté de plus de 30 %, générant une croissance de l'achalandage de 16 %.

GRAPHIQUE 9

Évolution de l'achalandage du transport collectif – 2006-2015 (en millions de déplacements)

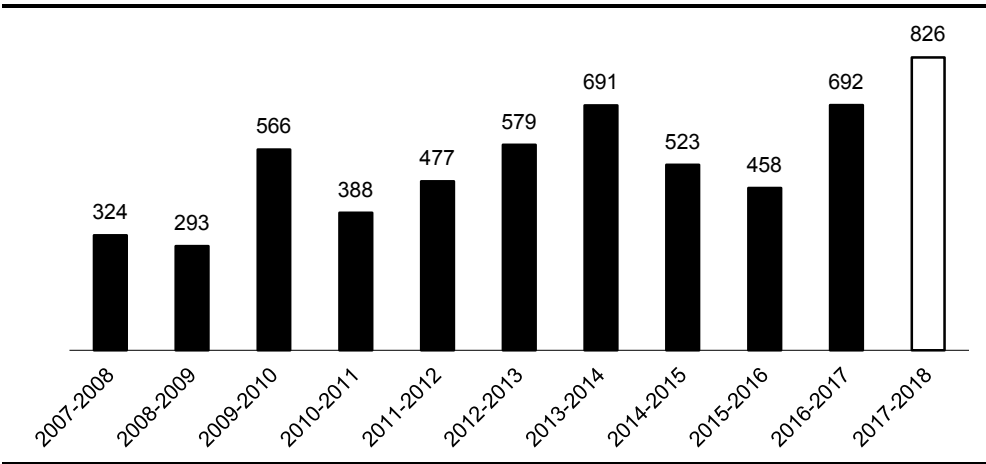


Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Ces dix dernières années, le gouvernement a investi des sommes importantes dans les infrastructures pour favoriser le développement du transport en commun. De 2007-2008 à 2016-2017, des investissements de près de 5 milliards de dollars ont été réalisés ou sont en cours de réalisation, pour une moyenne annuelle de 499 millions de dollars.

GRAPHIQUE 10

Évolution des investissements en transport collectif prévus dans le Plan québécois des infrastructures⁽¹⁾ – 2007-2008 à 2017-2018
(en millions de dollars)



Note : La donnée pour l'année 2017-2018 est prévisionnelle.

(1) Pour les années 2007-2008 à 2012-2013, les investissements réalisés par l'Agence métropolitaine de transport ne sont pas inclus dans le Plan québécois des infrastructures. Ceux-ci sont présentés à compter de l'année 2013-2014.

Sources : Secrétariat du Conseil du trésor et ministère des Finances du Québec.

5.1 Un rôle de premier plan dans toutes les régions

Que ce soit sur le plan économique ou en matière de lutte contre les changements climatiques, le transport en commun joue un rôle de premier plan dans le dynamisme et le bien-être des citoyens de toutes les régions du Québec.

❑ Un secteur important de l'économie du Québec

Le secteur des services de transport en commun comptait 19 500 emplois salariés en 2015, soit 0,6 % des emplois salariés totaux au Québec.

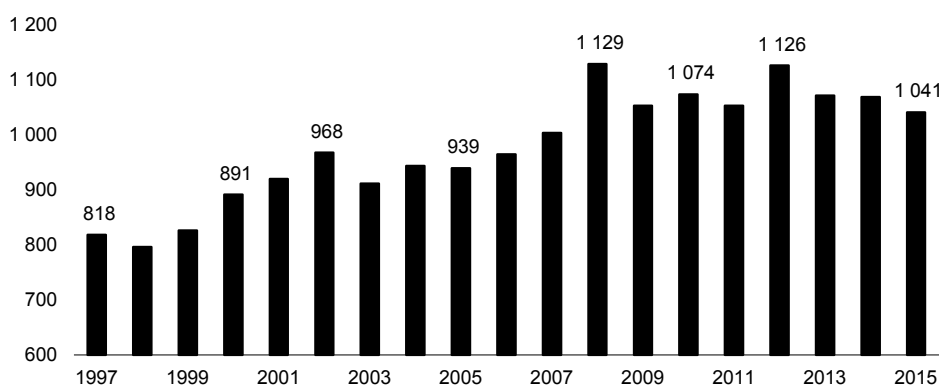
- Les emplois québécois dans ce secteur représentaient 31,8 % des emplois canadiens du même secteur, soit plus que la part de l'emploi québécois dans l'ensemble de l'emploi canadien.

De 1997 à 2015, la production réelle dans le transport en commun a augmenté de plus de 27 %. La production se situait à plus de 1 milliard de dollars en 2015, ce qui représente plus de 0,3 % du produit intérieur brut (PIB) réel du Québec.

GRAPHIQUE 11

Évolution du secteur du transport en commun

(en millions de dollars, produit intérieur brut en termes réels)



Source : Statistique Canada.

De plus, les grands projets annoncés dans le cadre du Plan économique du Québec, soit le Réseau électrique métropolitain (REM), le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le service rapide par bus (SRB) Québec-Lévis, auront des impacts économiques importants.

Ainsi, entre 2017-2018 et 2025-2026, ces projets devraient :

- créer ou maintenir environ 6 500 emplois en moyenne par année;
- générer environ 5,8 milliards de dollars en PIB direct et indirect, soit l'équivalent de 1,4 % du PIB du Québec.

Par ailleurs, davantage d’emplois seront créés ou maintenus lors de la période intensive de construction de ces grands chantiers.

TABLEAU 10

**Retombées économiques des projets majeurs de transport collectif –
2017-2018 à 2025-2026**

	Directes	Indirectes	Totales
PIB (en millions de dollars)	3 481	2 354	5 835
Emplois (en moyenne par année)	3 786	2 678	6 465

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Sources : ©Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, Résultats calculés à partir du logiciel du Modèle intersectoriel du Québec et ministère des Finances du Québec.

Les mesures de soutien au transport en commun entraîneront des retombées économiques pour l’ensemble des régions du Québec.

❑ Accroître la compétitivité des centres urbains

Des réseaux de transport efficaces participent à la vitalité économique et améliorent la compétitivité des centres urbains. Ils permettent aux employés d’accéder à un bassin d’emplois plus large et aux employeurs de bénéficier d’une main-d’œuvre plus nombreuse. Ainsi, l’amélioration des conditions de circulation rend les villes plus attrayantes tant pour les ménages que pour les investisseurs et les entreprises.

Dans les grandes régions métropolitaines du Québec, le transport en commun est un moyen privilégié par de nombreux Québécois pour se rendre au travail.

— En 2011, 22 % des travailleurs de la région de Montréal utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail, comparativement à 15 % pour les travailleurs de la région d’Ottawa-Gatineau (partie du Québec) et à 11 % pour les travailleurs de la région de Québec.

La croissance économique du Québec, le maintien de la compétitivité des entreprises et la qualité de vie des citoyens passent notamment par des réseaux de transport collectif efficaces, performants et flexibles.

❑ Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique

Le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Québec et l’une des principales sources de pollution atmosphérique.

Depuis 1990, les émissions de GES attribuables aux transports se sont accrues. L’atteinte de l’objectif du Québec en matière de réduction des GES nécessite donc des efforts importants de réduction dans le secteur des transports.

— Environ la moitié des dépenses totales du Plan d’action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) est consacrée au transport collectif, soit près de 1,5 milliard de dollars.

Parallèlement au PACC 2013-2020, le gouvernement a dévoilé en 2015 son Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, qui vise à immatriculer 100 000 véhicules électriques d'ici 2020.

- Ce plan d'action mise également sur l'élargissement de l'offre de transport collectif électrique, un secteur où les entreprises du Québec se distinguent.

Réduire la dépendance énergétique du Québec
La synergie créée par la valorisation du transport collectif et l'électrification des transports se traduira par une plus grande autonomie énergétique. À ce titre, le Québec comptait un peu plus de 6,3 millions de véhicules en circulation en 2015, dont plus de 5 millions d'automobiles et de camions légers. Ceux-ci consomment actuellement environ 47 % de l'ensemble des produits pétroliers. Ainsi, la réduction du volume de pétrole utilisé dans le secteur du transport terrestre permettra de réduire la dépendance énergétique du Québec. Cette réduction aura aussi un impact positif sur la balance commerciale du Québec.

5.2 Un partenariat financier profitable

Le gouvernement du Québec consacrera près de 6,7 milliards de dollars au transport collectif au cours des cinq prochaines années. Ces sommes seront disponibles pour tous les organismes de transport collectif, et ce, autant pour leurs projets d'infrastructures que pour les initiatives visant l'amélioration de l'offre de services.

TABEAU 11

Aide au transport collectif (en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total
FORT						
Financement prévu ⁽¹⁾	-748	-896	-946	-894	-808	-4 292
Mesures du Plan économique du Québec	-58	-121	-515	-522	-260	-1 476
Sous-total	-806	-1 017	-1 461	-1 416	-1 068	-5 767
Fonds général						
Transport adapté – Financement prévu	-90	-90	-90	-90	-90	-450
Mesures du Plan économique du Québec	-3	-3	-3	-3	-3	-15
Sous-total	-93	-93	-93	-93	-93	-465
SOFIL⁽²⁾	-64	-89	-116	-81	-80	-430
TOTAL	-963	-1 199	-1 670	-1 590	-1 241	-6 662

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

(1) Ce financement comprend les transferts provenant du Fonds vert destinés au financement du transport collectif et alternatif.

(2) Part de la Société de financement des infrastructures locales du Québec qui n'est pas incluse dans le FORT.

Sources : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, *Rapport d'activité 2016* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et ministère des Finances du Québec.

❑ Le Fonds des réseaux de transport terrestre

La création du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) en 2010-2011 a marqué une étape déterminante pour la pérennisation du financement des infrastructures de transport en associant directement les revenus prélevés auprès des automobilistes aux besoins d'investissements, dont ceux en transport collectif.

Les revenus du FORT représentent la plus importante source de financement du transport collectif en plus de répondre au principe de l'écofiscalité. Ils comprennent principalement :

- les revenus de la taxe spécifique sur les carburants;
- les droits sur les permis de conduire et les immatriculations des véhicules;

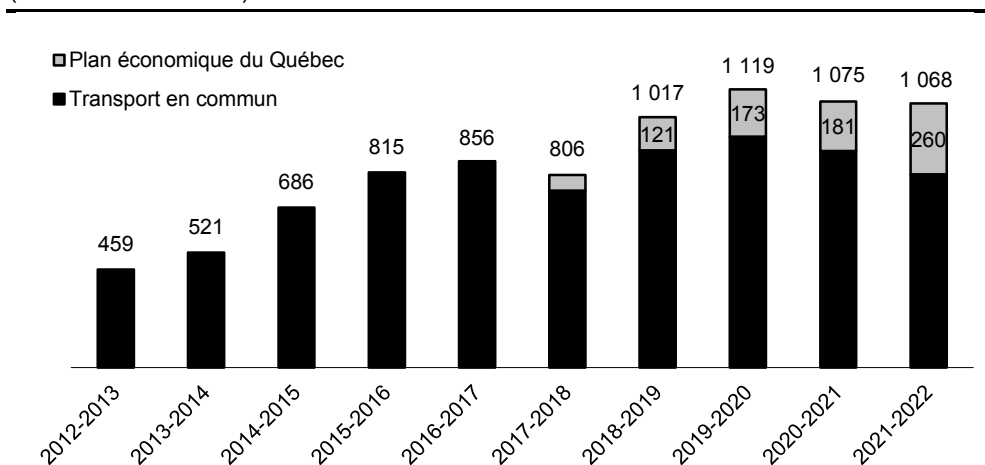
- la contribution des automobilistes au transport en commun;
- une partie des revenus du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec.

De 2012-2013 à 2016-2017, la partie des dépenses du FORT consacrée au transport collectif est passée de 459 millions de dollars à 856 millions de dollars.

Au cours des prochaines années, la progression des dépenses pour le transport collectif se poursuivra, principalement grâce aux mesures annoncées par le gouvernement dans le cadre du Plan économique du Québec, et ces dépenses atteindront 1,07 milliard de dollars en 2021-2022, ce qui représente une augmentation de près de 25 %.

GRAPHIQUE 12

Dépenses en transport collectif – FORT (en millions de dollars)



Note : Est exclue la compensation exceptionnelle liée à la plus-value foncière à l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Sources : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et ministère des Finances du Québec.

■ Fonds vert

Une partie des revenus du Fonds vert est exclusivement destinée au projet de transport en commun et transite par le FORT. Par exemple, en 2017-2018, il est prévu que 252 millions de dollars seront consacrés au transport en commun.

TABLEAU 12

Dépenses destinées au transport collectif – Fonds vert

(en millions de dollars)

	2013- 2014	2014- 2015	2015- 2016	2016- 2017 ^P	2017- 2018 ^P	2018- 2019 ^P	2019- 2020 ^P	Total
Transport collectif	-127	-149	-281	-211	-252	-230	-222	-1 472

P : Prévisions.

Sources : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ministère des Finances du Québec.

□ La Société de financement des infrastructures locales du Québec

Créée en 2004, la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a pour principale mission de contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures municipales en matière de transport en commun, d'eau potable, d'eaux usées et de voirie locale. Ses revenus proviennent principalement :

- des revenus de la taxe d'accise fédérale sur l'essence qui sont versés par le Fonds de la taxe sur l'essence;
- d'une portion des revenus provenant des droits d'immatriculation additionnels et d'acquisition à l'égard des véhicules munis de moteurs de forte cylindrée.

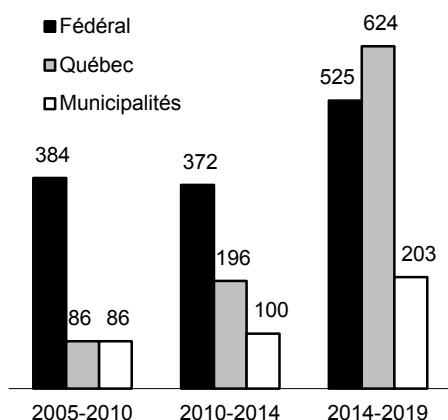
La SOFIL offre du financement aux organismes de transport collectif pour leurs besoins d'infrastructures. Ses programmes, dont le principal est le Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ), ont été mis en place afin de simplifier les processus de demande d'aide et de donner une plus grande souplesse aux organismes de transport collectif quant à la priorisation de leurs travaux d'infrastructures.

La contribution du gouvernement du Québec au programme TECQ s'élève à plus de 900 millions de dollars depuis 2005, dont 624 millions de dollars pour la période 2014-2019.

GRAPHIQUE 13

Programme TECQ – Contributions au transport en commun

(en millions de dollars)

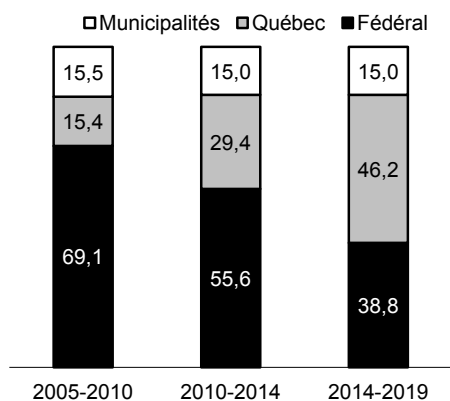


Sources : *Rapport d'activité 2016* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et compilation du ministère des Finances du Québec.

GRAPHIQUE 14

Programme TECQ – Part des partenaires pour le financement du transport en commun

(en pourcentage)



Sources : *Rapport d'activité 2016* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et compilation du ministère des Finances du Québec.

En incluant la contribution du gouvernement fédéral et des municipalités, les investissements totaux de la SOFIL représentent près de 1,4 milliard de dollars pour la période 2014-2019.

□ La contribution du gouvernement fédéral

En 2005, le gouvernement du Québec concluait avec le gouvernement fédéral une entente de cinq ans, renouvelée en 2009, portant sur le transfert des revenus d'une portion de la taxe fédérale d'accise sur l'essence, afin de bonifier le financement des infrastructures municipales, dont celles de transport collectif. Pour les périodes 2005-2010 et 2010-2014, le Québec a reçu 756 millions de dollars du gouvernement fédéral pour le transport collectif.

En 2014, les deux gouvernements ont conclu une nouvelle entente de dix ans similaire à l'entente de 2005, en vertu de laquelle le gouvernement fédéral transférera 525 millions de dollars au Québec pour la période 2014-2019.

De plus, dans le cadre du nouveau Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), une entente a été conclue en 2016 en vertu de laquelle le gouvernement fédéral prévoit investir une somme totale de 923,7 millions de dollars dans la réalisation de projets d'immobilisations de transport en commun entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 mars 2018.

— Ces investissements s'ajoutent à la part du gouvernement du Québec et des partenaires municipaux.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral a annoncé, à l'automne 2016, une prochaine phase au FITC dotée d'une enveloppe de 25,3 milliards de dollars pour les onze prochaines années à compter de 2017-2018.

— Le gouvernement entamera des discussions avec le gouvernement fédéral afin de s'assurer que le Québec reçoive sa juste part de l'enveloppe et puisse investir les sommes dans les projets qui répondent aux besoins des Québécois.

□ Les investissements municipaux

Le transport collectif est une responsabilité municipale. En effet, ce sont les municipalités qui déterminent les services offerts à la population ainsi que la contribution demandée aux usagers.

Les municipalités ont démontré leur intérêt à relever les défis que pose la mobilité durable et à saisir les opportunités que le transport en commun peut créer en matière de développement économique et social. Ainsi, de 2007-2008 à 2016-2017, les municipalités ont investi plus de 1,3 milliard de dollars pour les infrastructures liées au transport collectif.

■ Les sources régionalisées

Afin d'accorder une plus grande autonomie aux municipalités, le gouvernement du Québec leur a attribué des sources de revenus prélevés sur leur territoire pour le financement du transport en commun.

C'est le cas de la contribution des automobilistes au transport en commun de 30 \$, prélevée dans les six régions métropolitaines, dont les revenus sont remis aux sociétés de transport en commun depuis 1992.

Il en va de même pour la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade de 45 \$ prélevée sur le territoire de l'île de Montréal depuis 2011.

Le transport collectif est également financé par une majoration de 3 cents le litre de la taxe spécifique sur l'essence prélevée sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, ainsi que par une majoration de 1 cent le litre de cette même taxe prélevée en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine pour financer la Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (REGIM).

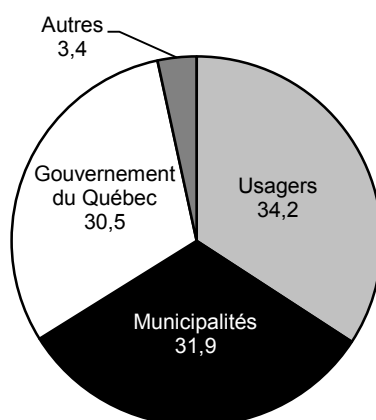
❑ Les contributions des usagers

Étant les bénéficiaires immédiats des services de transport collectif, les usagers participent à leur financement de façon importante. En 2015, la part des usagers pour les dépenses totales de 2,8 milliards de dollars a été de 34,2 % alors que celle des municipalités a été de 31,9 % et celle du gouvernement du Québec de 30,5 %.

- La bonification des sommes versées par le gouvernement au transport en commun permettra de maintenir cet équilibre et de continuer à offrir des tarifs abordables aux usagers.

GRAPHIQUE 15

Financement du transport collectif en 2015 – Part des partenaires (en pourcentage)



Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

CONCLUSION

Le gouvernement augmentera considérablement son soutien au développement du transport collectif dans toutes les régions du Québec. En plus de soutenir les actions de lutte contre les changements climatiques, les sommes investies favoriseront la croissance d'un secteur d'avenir.

Aujourd'hui, les transports publics sont au cœur du développement social et économique des métropoles et des grandes villes. En effet, la compétitivité de celles-ci dépend en grande partie de la performance et de l'attractivité du transport en commun.

Ainsi, la mise en service des trois projets majeurs que représentent le Réseau électrique métropolitain (REM), le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le service rapide par bus (SRB) Québec-Lévis sera l'occasion pour les usagers actuels et futurs de profiter d'infrastructures vertes et modernes. Aussi, le nouveau soutien donné à l'Autorité régionale de transport métropolitain permettra à celle-ci d'amorcer ses activités sur une base financière solide.

De plus, tout en favorisant l'accessibilité du transport collectif en région, ce soutien additionnel représente une réponse novatrice au défi que constitue la mobilité durable. La population bénéficiera d'une meilleure offre de services de transport collectif en ce qui concerne la fréquence et le confort.

— Le gouvernement prévoit que ces investissements généreront une augmentation de l'achalandage d'au moins 5 % sur l'horizon 2021-2022. Par la suite, la mise en service des projets majeurs devrait entraîner une hausse supplémentaire de l'achalandage de 5 %.

Aussi, le gouvernement et ses partenaires municipaux déploieront en 2017-2018 une nouvelle vision à long terme de la mobilité durable des personnes et des marchandises.

Le Plan économique du Québec démontre clairement la volonté du gouvernement de prioriser la mobilité durable.

ANNEXE : L'ENTENTE-CADRE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

Le 13 janvier 2015, le gouvernement a annoncé la conclusion d'une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) ayant pour but de lui confier la réalisation de certains projets d'infrastructures publiques.

Cette entente permet la réalisation de projets d'infrastructures d'importance, notamment en matière de transport collectif au Québec qui, sans la gouverne et les ressources de la Caisse et de ses partenaires, ne pourraient voir le jour dans un avenir prévisible.

À l'été 2015, à la suite de l'adoption de la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec, la Caisse a mis sur pied une filiale en propriété exclusive responsable de ses investissements dans les projets d'infrastructures : CDPQ Infra.

En vertu de l'article 31 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra peut investir dans des entreprises dont l'activité principale consiste à construire ou à exploiter des infrastructures. Comme pour tout autre investissement qu'elle décide de réaliser dans le cadre de ses activités de gestion de fonds, la Caisse décidera, en toute indépendance, si elle désire aller de l'avant ou non avec chaque projet que lui soumettra le gouvernement.

❑ Un modèle novateur

Le modèle d'affaires de CDPQ Infra vise la réalisation de projets majeurs d'infrastructures au Québec, et ailleurs, en mettant en œuvre les meilleures pratiques internationales afin d'exécuter les travaux dans le respect des budgets et des échéanciers.

Au Québec, ce modèle d'affaires permettra à CDPQ Infra de générer des rendements tout en préservant la responsabilité du gouvernement de déterminer les projets proposés et d'approuver la solution à réaliser sur la base des options proposées par CDPQ Infra.

Par ailleurs, CDPQ Infra peut investir dans des projets d'infrastructures (ex. : aéroports, routes, etc.) à travers le monde afin d'obtenir des rendements optimaux pour ses déposants.

❑ L'entente entre le gouvernement et la Caisse

L'entente annoncée en janvier 2015 répond au désir du gouvernement de mettre en place un nouveau modèle d'affaires lui permettant :

- d'assurer la réalisation de projets d'infrastructures publiques structurants pour le développement économique du Québec;
- de limiter les impacts sur les finances publiques.

L'entente répond également au désir de la Caisse d'investir davantage dans des projets d'infrastructures offrant des perspectives de rendements stables et prévisibles pour ses déposants. C'est une décision d'affaires qui permettra à la Caisse :

- d'investir à long terme dans des actifs tangibles et stables;
- de faire profiter le Québec de son expertise de calibre mondial;
- de développer un modèle exportable.

Dans le cadre de cette entente, le gouvernement soumettra à la Caisse des projets d'infrastructures qu'il aura déterminés et qui pourraient voir le jour une fois les étapes préalables nécessaires complétées.

En vertu de l'entente conclue avec le gouvernement, la Caisse s'engagera uniquement dans les projets d'infrastructures qui présentent un potentiel de rendements commerciaux servant les intérêts de ses déposants. Un expert indépendant évaluera le rendement attendu par la Caisse en vertu de son modèle d'affaires.

Si la Caisse juge qu'un projet est intéressant, elle en assumera la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation. C'est alors elle qui coordonnera les appels d'offres pour la réalisation des infrastructures et un vérificateur indépendant validera l'intégrité du processus.

Cette façon innovatrice de fonctionner est avantageuse, autant pour le gouvernement que pour la Caisse.

❑ Pour moderniser nos infrastructures publiques

L'entente intervenue entre le gouvernement et la Caisse permettra au gouvernement de dégager une marge de manœuvre pour réaliser d'autres projets d'infrastructures.

En effet, dans la mesure où la Caisse assumera la propriété et le contrôle des projets qui lui seront confiés, ainsi qu'une partie du financement nécessaire, l'impact comptable de ceux-ci sera limité pour le gouvernement. Pour bénéficier de ce traitement avantageux, les normes comptables applicables exigent notamment que l'entente respecte la pleine indépendance de la Caisse et n'attribue au gouvernement ni la propriété, ni les risques, ni le contrôle effectif de chaque projet.

❑ Pour saisir les meilleures occasions d'investissement pour les déposants de la Caisse : les Québécois

La Caisse est le bas de laine des Québécois. Elle gère les fonds de plusieurs régimes de retraite et d'assurances dont bénéficie la population québécoise ainsi que les actifs du Régime des rentes du Québec qui, à eux seuls, s'élevaient à 62 milliards de dollars au 31 décembre 2016. Le rendement qu'obtiendra la Caisse bénéficiera donc à l'ensemble de la population québécoise.

La Caisse possède déjà un imposant portefeuille d'infrastructures évalué à près de 15 milliards de dollars, au 31 décembre 2016. Elle possède plus de 15 ans d'expérience dans ce domaine, notamment au Canada, aux États-Unis, en Europe et en Australie. En 2005, la Caisse a été l'un des principaux investisseurs dans la construction et l'exploitation du projet de train léger Canada Line, reliant l'aéroport de Vancouver au centre-ville.

La création de la filiale CDPQ Infra permettra à la Caisse de réaliser des projets d'infrastructures qui pourront exposer son expertise à l'international. La Caisse pourra ainsi démontrer son savoir-faire en matière de construction et d'exploitation dans le domaine des infrastructures, dans le but de faire fructifier les avoirs des Québécois.

La Caisse a déjà démontré qu'elle pouvait exceller dans le domaine de l'immobilier, par sa filiale Ivanhoé Cambridge. CDPQ Infra lui permettra de répliquer ce modèle dans le domaine des infrastructures pour en faire un joueur de classe mondiale.

■ **Un modèle conforme à la mission de la Caisse et respectueux de son indépendance**

L'entente intervenue entre le gouvernement et la Caisse ne change en rien la mission de celle-ci.

L'article 4.1 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec reste inchangé. Ainsi, la mission de la Caisse demeure « de recevoir des sommes en dépôt conformément à la loi et de les gérer en recherchant le rendement optimal du capital des déposants dans le respect de leur politique de placement tout en contribuant au développement économique du Québec ». Cette mission est tout à fait compatible avec la réalisation d'infrastructures publiques au Québec.

■ **Une entente de nature commerciale**

L'entente entre le gouvernement et la Caisse est de nature commerciale et vise à ce que les deux parties en tirent des bénéfices.

L'entente entre le gouvernement et la Caisse poursuit deux grands objectifs :

- favoriser une réalisation performante et efficace de projets majeurs d'infrastructures publiques;
- procurer à la Caisse des rendements commerciaux pour ses déposants.

L'entente vise également à minimiser l'impact sur la dette et le déficit du gouvernement en appliquant les règles comptables canadiennes.

■ Les rôles et les responsabilités de chacun

L'entente définit les rôles et les responsabilités de chacune des parties, dont :

■ Pour le gouvernement

- Le gouvernement, par le biais de ses ministères et organismes, exprime les besoins et les objectifs liés à l'intérêt public.
- Le gouvernement conserve, en tout temps, ses responsabilités en matière de réglementation et de surveillance en vertu de ses obligations législatives.

■ Pour la Caisse

- La Caisse est responsable de la réalisation des projets. Elle agit en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre pour réaliser les projets.
- La Caisse assume les risques de construction, les risques d'exploitation et les risques de revenus liés à la réalisation des projets.

■ Le financement des projets

L'entente prévoit que chaque projet d'infrastructures publiques que le gouvernement confiera à la Caisse sera financé principalement par :

- une participation en équité majoritaire de la Caisse par le biais de son portefeuille d'infrastructures;
- des investissements provenant de partenaires financiers non liés au gouvernement du Québec;
- une dette à long terme.

Puisque la Caisse assumera tous les risques liés à la construction et à l'exploitation d'un projet d'infrastructures publiques que lui confiera le gouvernement, et ce, conformément à l'entente-cadre, elle aura la responsabilité de préparer un montage financier qui lui permettra d'atteindre ses objectifs de rendement.