

PLAN ÉCONOMIQUE
DU QUÉBEC

Mars 2018

Mobilité électrique

BUDGET 2018-2019

**Un développement durable
de tous les modes
de transport**

Québec 



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 2018-2019

Mobilité électrique : un développement durable de tous les modes de transport

Dépôt légal – 27 mars 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-550-80878-7 (Imprimé)

ISBN 978-2-550-80879-4 (PDF)

© Gouvernement du Québec, 2018

TABLE DES MATIÈRES

Faits saillants	1
1. Des investissements importants pour donner plus de temps aux familles	3
1.1 Des moyens de transport modernes, attrayants et efficaces pour vaincre la congestion routière.....	3
1.2 L'usager au cœur de la politique de mobilité durable.....	5
2. Des projets électriques majeurs et structurants.....	7
2.1 Réseau express métropolitain	8
2.2 Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.....	9
2.3 Réseau de transport structurant de Québec	10
3. Pour un transport collectif performant et accessible partout au Québec	13
3.1 Accroître l'attractivité et la compétitivité du transport collectif urbain	16
3.2 Améliorer le service de transport collectif régional	20
3.3 Soutenir le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite.....	21
4. Des initiatives misant sur la planification et l'innovation	23
4.1 Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional	25
4.2 Accélérer le développement du transport actif	25
4.3 Soutenir l'utilisation des nouvelles mobilités	26
4.4 Appuyer la mise en place de systèmes de transport intelligents	26
4.5 Encourager l'adhésion et la participation des citoyens et des entreprises	27

5.	Vers un transport terrestre plus propre et performant	29
5.1	Favoriser l'acquisition de véhicules électriques.....	31
5.2	Appuyer les municipalités pour l'entretien et la réhabilitation du réseau routier local	32
5.3	Renforcer la contribution du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises.....	34
5.4	Soutenir le développement durable de l'industrie du transport terrestre	36
6.	Des investissements importants en transport aérien régional	39
6.1	Investir dans les infrastructures aéroportuaires régionales	40
6.2	Mettre en place un programme pour les dessertes aériennes régionales	41
6.3	Augmenter les déplacements aériens au Québec.....	42
7.	Le Réseau express métropolitain.....	47

Liste des graphiques

GRAPHIQUE 1	Investissements pour le maintien des actifs	6
GRAPHIQUE 2	Investissements pour les nouveaux projets.....	6
GRAPHIQUE 3	Évolution de l'achalandage du transport collectif – 2006 à 2016	13
GRAPHIQUE 4	Cible de croissance de l'offre de services de transport collectif	15
GRAPHIQUE 5	Cible de croissance de l'achalandage du transport collectif	15
GRAPHIQUE 6	Évolution de la fréquentation du service de transport adapté au Québec.....	21

Liste des tableaux

TABLEAU 1	Investissements prévus pour favoriser la mobilité durable	1
TABLEAU 2	Investissements et impact financier pour favoriser la mobilité durable	4
TABLEAU 3	Investissements pour des projets électriques majeurs et structurants de transport collectif	7
TABLEAU 4	Retombées économiques au Québec du projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.....	10
TABLEAU 5	Investissements et impact financier pour accroître la performance du transport collectif partout au Québec et améliorer son accessibilité	14
TABLEAU 6	Investissements et impact financier pour accroître l'attractivité et la compétitivité du transport collectif urbain	16
TABLEAU 7	Investissements et impact financier pour des initiatives misant sur la planification et l'innovation.....	23
TABLEAU 8	Investissements et impact financier pour favoriser un transport terrestre plus propre et performant.....	30
TABLEAU 9	Impact financier des mesures visant à favoriser l'acquisition de véhicules électriques	31
TABLEAU 10	Investissements et impact financier pour l'entretien et la réhabilitation du réseau routier local	32
TABLEAU 11	Investissements et impact financier pour renforcer la contribution du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises	34

TABLEAU 12	Investissements et impact financier pour soutenir le développement durable de l'industrie du transport terrestre	36
TABLEAU 13	Investissements et impact financier pour appuyer le développement du transport aérien régional	39
TABLEAU 14	Investissements et impact financier pour augmenter les déplacements aériens au Québec	42
TABLEAU 15	Bonification du Programme de réduction des tarifs aériens.....	43
TABLEAU 16	REM – Structure de financement.....	51
TABLEAU 17	Responsabilités afférentes du gouvernement	53
TABLEAU 18	Contribution du gouvernement à l'ARTM pour l'exploitation du REM	54

Liste des illustrations

ILLUSTRATION 1	Carte du réseau structurant de la Ville de Québec.....	12
ILLUSTRATION 2	Carte du Réseau express métropolitain	48

FAITS SAILLANTS

Le gouvernement présentera prochainement la première politique de mobilité durable à être mise en œuvre au Québec. Cette politique couvrira les déplacements de personnes et de marchandises et tous les modes de transport, soit le transport collectif, actif et adapté ainsi que les transports maritime, ferroviaire et aérien, en complémentarité avec les interventions sur le réseau routier. Elle tiendra également compte des particularités de toutes les régions du Québec et permettra de donner davantage de choix aux familles.

Le gouvernement a déjà franchi une première étape importante pour encourager la mobilité durable avec la mise en place d'initiatives majeures et structurantes, visant à stimuler le développement économique du Québec, à réduire le temps de déplacement des citoyens, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) et à favoriser l'électrification des transports.

À cette fin, des investissements de plus de 13 milliards de dollars sont prévus pour des projets électriques majeurs et structurants de transport collectif, soit :

- le Réseau express métropolitain (REM)¹, d'une valeur estimée à 6,3 milliards de dollars;
- le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, qui représente un investissement de l'ordre de 3,9 milliards de dollars;
- le réseau de transport structurant de la Ville de Québec, dont l'investissement s'élève à environ 3,3 milliards de dollars².

De plus, le Plan économique du Québec de mars 2017 prévoyait des sommes de plus de 1,7 milliard de dollars additionnels pour soutenir le transport collectif partout au Québec.

TABLEAU 1

Investissements prévus pour favoriser la mobilité durable (en milliards de dollars)

	Investissements
Projets électriques majeurs structurants de transport collectif ⁽¹⁾	13,5
Investissements du gouvernement du Québec dans la politique de mobilité durable	3,5

(1) Il s'agit de la contribution estimée de l'ensemble des partenaires.

¹ Le nom du Réseau électrique métropolitain a été modifié pour Réseau express métropolitain.

² Il s'agit de la valeur totale estimée du projet, y compris une contribution de 300 millions de dollars de la Ville de Québec.

Le gouvernement pose un jalon supplémentaire et annonce de nouveaux investissements de plus de 1,8 milliard de dollars pour assurer la concrétisation de la politique de mobilité durable, ce qui porte son engagement à plus de 3,5 milliards de dollars d'ici 2022-2023, dont :

- une bonification à compter de 2018-2019 de plus de 845 millions de dollars sur cinq ans de l'aide financière pour accroître et améliorer l'offre de services de transport collectif et de transport adapté dans toutes les régions du Québec;
- un financement à hauteur de 170 millions de dollars pour de nouvelles initiatives misant sur la planification et l'innovation;
- des investissements de près de 430 millions de dollars afin d'accroître la mobilité durable dans le secteur du transport terrestre;
- des engagements financiers de plus de 173 millions de dollars à la suite du Sommet sur le transport aérien régional.

Par ailleurs, 215,3 millions de dollars sont prévus pour la réalisation des plans et devis du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.

La politique sera un outil de mise en œuvre des objectifs gouvernementaux de transition énergétique et de réduction des émissions de GES et de la consommation de pétrole.

1. DES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS POUR DONNER PLUS DE TEMPS AUX FAMILLES

1.1 Des moyens de transport modernes, attrayants et efficaces pour vaincre la congestion routière

En 2017, le gouvernement a annoncé des initiatives majeures et structurantes pour encourager la mobilité durable grâce au transport en commun. À cet effet, le Plan économique du Québec de mars 2017 constituait une première étape et prévoyait une hausse des investissements en transport collectif de plus de 1,7 milliard de dollars.

Un an plus tard, le dépôt du Plan économique du Québec de mars 2018 est l'occasion d'intensifier les efforts en matière de mobilité durable par l'injection de plus de 1,8 milliard de dollars additionnels pour les cinq prochaines années.

La performance économique remarquable du Québec et une saine gestion des finances publiques permettent au gouvernement d'investir davantage. Au total, ce sont plus de 3,5 milliards de dollars supplémentaires qui seront investis par le gouvernement d'ici 2022-2023 pour des initiatives soutenant la mobilité durable. Ces investissements, visant différents modes de transport, permettront notamment :

- de soutenir au moins trois projets électriques majeurs et structurants de transport collectif, soit :
 - le Réseau express métropolitain,
 - le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal,
 - le réseau de transport structurant de la Ville de Québec;
- d'accroître la performance du transport collectif et son accessibilité partout au Québec;
- d'encourager des initiatives misant sur la planification et l'innovation;
- de développer de façon durable les moyens de transport terrestre;
- d'appuyer le développement du transport aérien régional.

Ces investissements amélioreront la qualité de vie des familles en diminuant le temps perdu dans la congestion et stimuleront l'utilisation des modes de transport électriques. Par ailleurs, ces sommes auront des retombées positives sur le développement économique, la réduction du temps de déplacement moyen des citoyens et la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Le Québec travaillera en collaboration avec le gouvernement fédéral afin d'assurer un financement adéquat des projets d'infrastructures.

TABLEAU 2

Investissements et impact financier pour favoriser la mobilité durable (en millions de dollars)

	Investissements ⁽¹⁾	Impact financier						Total
		2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Des projets électriques majeurs et structurants	215,3	—	—	—	—	—	—	—
Pour un transport collectif performant et accessible partout au Québec	845,6	—	-27,1	-48,2	-88,4	-142,7	-193,3	-499,7
Des initiatives misant sur la planification et l'innovation	170,0	—	-7,8	-32,9	-39,0	-43,8	-46,5	-170,0
Vers un transport terrestre plus propre et performant	429,2	—	-108,2	-84,6	-57,3	-59,7	-62,4	-372,2
Des investissements importants en transport aérien régional	173,2	—	-11,2	-14,5	-15,0	-16,0	-16,5	-73,2
Plan économique du Québec de mars 2018	1 833,3	—	-154,3	-180,2	-199,7	-262,2	-318,7	-1 115,1
Plan économique du Québec de mars 2017 ⁽²⁾	1 720,9	-573,0	-124,0	-262,0	-269,0	-262,7	-230,2	-1 720,9
TOTAL	3 554,2	-573,0	-278,3	-442,2	-468,7	-524,9	-548,9	-2 836,0

(1) Les investissements comprennent également des dépenses en infrastructures.

(2) Le Plan économique du Québec de mars 2017 prévoyait des impacts financiers de 1 490,7 M\$ sur cinq ans pour les années 2017-2018 à 2021-2022, soit un an de moins que la projection actuelle.

1.2 L'usager au cœur de la politique de mobilité durable

La politique de mobilité durable prendra en compte de manière coordonnée tous les modes de transport des personnes et des marchandises, et ce, pour l'ensemble du territoire du Québec.

D'ici 2030, le gouvernement vise à mettre en place un système de transport performant, sécuritaire, connecté et durable, qui contribue à la prospérité du Québec et qui répond aux besoins des citoyens et des entreprises, tout en favorisant la réduction de l'empreinte carbone.

La politique de mobilité durable proposera un changement important qui consistera à concevoir d'une manière différente la planification des interventions du gouvernement en mobilité, à savoir une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire.

Cette nouvelle politique orientera les actions gouvernementales à l'égard du secteur des transports et se déclinera sous cinq axes d'intervention principaux, soit :

- mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable, en particulier de grands projets électriques structurants;
- favoriser l'électrification et la mise en circulation des véhicules écoénergétiques;
- travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les citoyens;
- appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les entreprises;
- assumer le leadership de la mobilité durable au Québec.

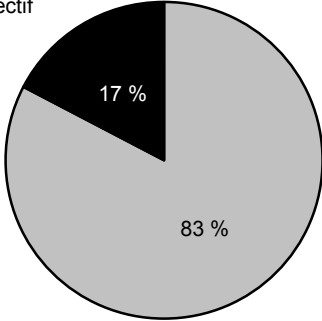
De plus, le gouvernement souhaite s'engager dans la voie des partenariats afin de rallier l'ensemble des collaborateurs, dont les municipalités et les entreprises, autour des mêmes objectifs.

Prochainement, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dévoilera la politique de mobilité durable et le détail des mesures mises en œuvre.

GRAPHIQUE 1

Investissements pour le maintien des actifs

- Réseau routier
- Transport collectif

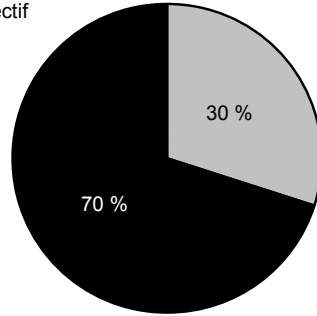


Source : Plan québécois des infrastructures 2018-2028.

GRAPHIQUE 2

Investissements pour les nouveaux projets

- Réseau routier
- Transport collectif



Source : Plan québécois des infrastructures 2018-2028.

2. DES PROJETS ÉLECTRIQUES MAJEURS ET STRUCTURANTS

Le gouvernement a annoncé son appui à deux projets majeurs de transport collectif électrique pour la région métropolitaine de Montréal, soit :

- le Réseau express métropolitain (REM);
- le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

Ces projets permettront d'améliorer la qualité de vie des Québécois et de diminuer la congestion des réseaux de circulation en plus d'accroître l'attractivité des zones urbaines desservies par ces nouveaux réseaux.

Afin de poursuivre son engagement en matière d'électrification des transports, le gouvernement annonce un soutien financier à la mise en place du réseau de transport collectif structurant de Québec. Une fois complété, le réseau améliorera la fluidité de la circulation tout en offrant une solution flexible et confortable à ses usagers.

Ces projets majeurs se distinguent par l'utilisation de l'électricité comme force motrice. Par rapport aux énergies fossiles, l'électricité possède un avantage puisqu'elle est une source d'énergie propre et renouvelable, et disponible en grande quantité à un coût concurrentiel au Québec.

Ces grands projets représentent des investissements totaux de l'ensemble des partenaires de plus de 13 milliards de dollars.

TABLEAU 3

Investissements pour des projets électriques majeurs et structurants de transport collectif (en milliards de dollars)

	Investissements
Réseau express métropolitain	6,3
Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal	3,9
Réseau de transport structurant de Québec	3,3
TOTAL	13,5

2.1 Réseau express métropolitain

La qualité des infrastructures publiques du Québec, en particulier dans le domaine du transport collectif, est aujourd'hui essentielle à la vitalité de l'économie et à la qualité de vie des Québécois. C'est dans cette perspective que le gouvernement annonçait dans le Plan économique du Québec de mars 2017 qu'il s'associait à la Caisse de dépôt et placement du Québec en vue de doter la région de Montréal d'un puissant levier de développement économique : le Réseau électrique métropolitain, maintenant appelé le Réseau express métropolitain (REM).

D'une longueur de 67 kilomètres, le REM comprendra 26 stations et reliera le centre-ville de Montréal, la rive-sud, l'ouest de l'Île, la rive-nord (en passant par Laval) et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Ce projet, dont le montage financier inclut non seulement la participation de la Caisse, mais également celle des gouvernements du Québec et du Canada, qui contribueront chacun à hauteur de 1,3 milliard de dollars, vise à doter la région métropolitaine de Montréal d'un système de transport efficace et durable.

Le REM permettra d'améliorer la fluidité des déplacements des usagers en offrant des connexions avec l'ensemble du réseau actuel de transport en commun, dont trois stations donnant un accès direct au métro de Montréal. Évalué à 6,3 milliards de dollars, le REM constitue le plus important projet d'infrastructures de transport public mis de l'avant au cours des cinquante dernières années au Québec. Les retombées pour les entreprises et les travailleurs québécois représenteront 65 % de la valeur du projet.

Le 8 février dernier, la Caisse, par l'entremise de l'une de ses filiales en propriété exclusive, CDPQ Infra, a rendu public le nom des deux consortiums retenus pour la réalisation du REM. Les conditions sont donc toutes réunies pour que les travaux débutent à compter du mois d'avril 2018. L'échéancier du projet prévoit une mise en service graduelle du REM dès l'été 2021. La section 7 du présent document présente un état de la situation plus détaillé du projet.

2.2 Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

À l'occasion du dépôt du Plan économique du Québec de mars 2017, le gouvernement du Québec a annoncé son appui financier au projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

- Des sommes sont réservées dans le Plan québécois des infrastructures pour assurer le financement du gouvernement du Québec.
- La valeur des travaux est estimée à environ 3,9 milliards de dollars. Le Québec entend demander un financement fédéral en infrastructures pour ce projet.

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, dans l'est de Montréal, soit une distance de 5,8 kilomètres, et l'ajout de cinq stations permettraient :

- d'améliorer substantiellement l'accessibilité au réseau dans le secteur Nord-Est de Montréal en plus de favoriser la correspondance avec les usagers du projet de service rapide par bus (SRB) Pie-IX;
- de contribuer à la revitalisation de l'axe Jean-Talon et à la requalification du pôle d'activité économique de l'Est, qui est le troisième pôle économique en importance dans la région métropolitaine de Montréal;
- d'accroître le potentiel de développement urbain avec la venue possible de près de 12 000 ménages et la création d'environ 3 700 emplois à terme dans un rayon de 500 mètres autour des stations.

Sur le plan environnemental, 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.

Au cours de la dernière année, des investissements de 364,9 millions de dollars ont été autorisés afin de lancer les premières activités qui mèneront au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

2.3 Réseau de transport structurant de Québec

La région métropolitaine de Québec est la septième économie en importance au Canada. Cette vitalité économique se reflète en particulier sur le marché de l'emploi, avec le taux de chômage moyen le plus bas au pays depuis 2015.

L'activité économique soutenue de la région a toutefois mis en lumière, au fil du temps, les limites de la capacité actuelle de son réseau routier et de son réseau de transport collectif.

Face à cette réalité, la Ville de Québec a exprimé sa volonté de mettre en œuvre un important projet de transport collectif sur son territoire.

— Après plusieurs années de réflexion et d'analyse et à la suite des consultations menées auprès des citoyens et des entreprises, la Ville de Québec a annoncé le lancement de son projet de réseau de transport structurant qui combine plusieurs modes de transport, dont le tramway et le trambus.

— La Ville de Québec estime la valeur du projet à environ 3,3 milliards de dollars.

La mise en place d'un tel réseau intégré représente une occasion de repenser l'aménagement urbain afin de favoriser le développement des secteurs desservis et la croissance économique, en plus d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Dans le cadre du Plan économique du Québec de mars 2018, le gouvernement confirme son appui au projet de réseau de transport en commun structurant pour la ville de Québec et accordera un financement de 215,3 millions de dollars, notamment pour la réalisation des plans et devis à compter de 2018-2019.

Pour appuyer la réalisation du projet, le gouvernement prévoit des sommes dans le Plan québécois des infrastructures 2018-2028. Le Québec entend demander un financement fédéral en infrastructures pour ce projet.

De plus, la Ville de Lévis pourra proposer un projet visant l'interconnectivité avec le réseau structurant de la Ville de Québec.

■ Des retombées économiques majeures

Durant sa construction, le réseau structurant devrait entraîner une hausse d'environ 1,3 milliard de dollars en termes de PIB, soit l'équivalent de 0,3 % du PIB du Québec, et créer ou maintenir environ 1 450 emplois en moyenne par année.

TABLEAU 4

Retombées économiques au Québec du projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec

	Directes	Indirectes	Totales
PIB (en millions de dollars de 2018)	790	520	1 310
Emplois (en moyenne par année)	890	570	1 450

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.

Entente concernant le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec

Le 16 mars dernier, le premier ministre du Québec, M. Philippe Couillard, et le maire de la Ville de Québec, M. Régis Labeaume, ont annoncé la signature de l'Entente concernant le projet de réseau structurant de transport en commun, dont l'objectif est de confirmer l'engagement du gouvernement envers le projet, dont le coût total est estimé à 2 990,5 millions de dollars, excluant la part assumée par la Ville (300 millions de dollars).

Ainsi, le gouvernement confirme l'inscription du projet en phase planification au Plan québécois des infrastructures 2018-2028. Il s'engage à inscrire le projet comme priorité aux programmes fédéraux d'aide financière et à financer à 100 % les coûts admissibles du projet.

La Ville, de son côté s'engage à produire un dossier d'affaires conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique et à respecter les règles et les obligations reliées à la gestion de ce projet en tenant compte de l'admissibilité des divers programmes d'aide financière applicables.

Par ailleurs, le gouvernement veillera à ce qu'une interconnexion soit mise en place dans une perspective de mobilité durable entre les deux rives.

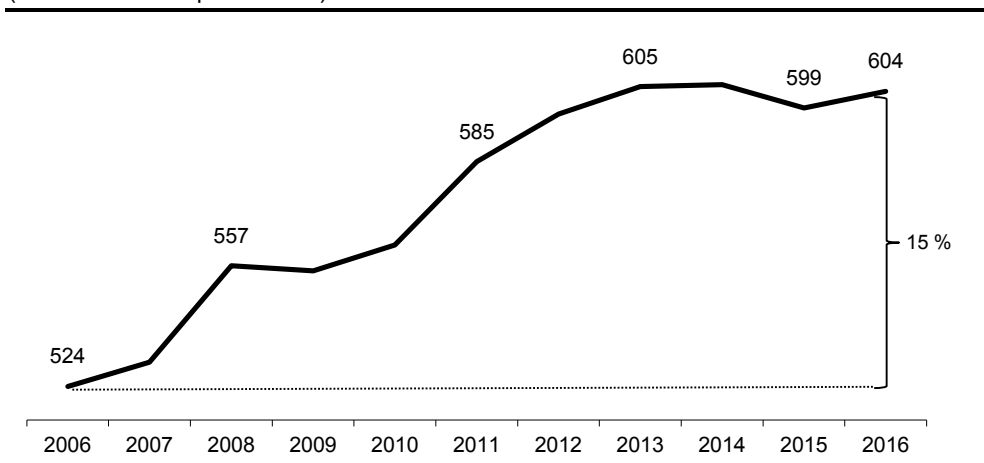
3. POUR UN TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT ET ACCESSIBLE PARTOUT AU QUÉBEC

Le transport collectif constitue un levier important sur les plans économique, social et environnemental. La présence d'un réseau attrayant et compétitif est primordiale afin de favoriser son utilisation par la population. La fréquence du service, la ponctualité, l'accessibilité et le confort sont des éléments ayant une influence sur le désir des citoyens d'utiliser ce service.

Ce mode de transport offre également une solution de rechange flexible, performante et économique à l'utilisation de la voiture. Le passage de l'automobile au service de transport collectif a pour effet de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises par la décongestion du réseau routier, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et polluantes ainsi que d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

GRAPHIQUE 3

Évolution de l'achalandage du transport collectif – 2006 à 2016 (en millions de déplacements)



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

En regard de nouvelles cibles plus ambitieuses pour accroître l'utilisation des services de transport collectif, les montants prévus pour hausser l'offre de services doivent être relevés pour mieux répondre à l'ensemble des besoins des organismes de transport.

À cette fin, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit accorder des investissements additionnels de plus de 845 millions de dollars au cours des cinq prochaines années dans toutes les régions du Québec.

TABLEAU 5

Investissements et impact financier pour accroître la performance du transport collectif partout au Québec et améliorer son accessibilité
(en millions de dollars)

	Investissements ⁽¹⁾	Impact financier						Total
		2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Accroître l'attractivité et la compétitivité du transport collectif urbain	696,6	—	-6,1	-22,2	-57,4	-107,7	-157,3	-350,7
Améliorer le transport collectif régional	39,0	—	-5,0	-7,0	-8,0	-9,0	-10,0	-39,0
Soutenir le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite	110,0	—	-16,0	-19,0	-23,0	-26,0	-26,0	-110,0
Plan économique du Québec de mars 2018	845,6	—	-27,1	-48,2	-88,4	-142,7	-193,3	-499,7
Plan économique du Québec de mars 2017	333,0	-22,0	-50,0	-77,0	-92,0	-92,0	—	-333,0
TOTAL	1 178,6	-22,0	-77,1	-125,2	-180,4	-234,7	-193,3	-832,7

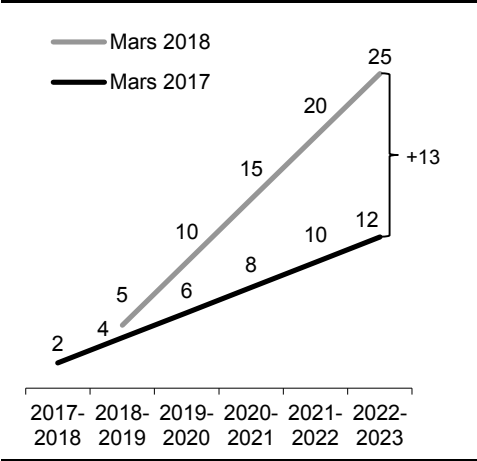
(1) Les investissements comprennent également des dépenses en infrastructures.

Ce financement additionnel permettra d'accroître l'attractivité et la compétitivité du transport collectif urbain et d'améliorer le transport collectif régional, tout en offrant un soutien accru pour les services de transport adapté. Le gouvernement prévoit ainsi une hausse globale de l'offre de services de 25 % pour les cinq prochaines années, laquelle devrait se traduire par un accroissement de l'achalandage de 12,5 % d'ici 2022-2023.

— Ces investissements supplémentaires devraient permettre d'accroître de 13 points de pourcentage les services offerts et de 6,5 points de pourcentage la fréquentation des usagers par rapport aux niveaux prévus pour la même période dans le Plan économique du Québec de mars 2017.

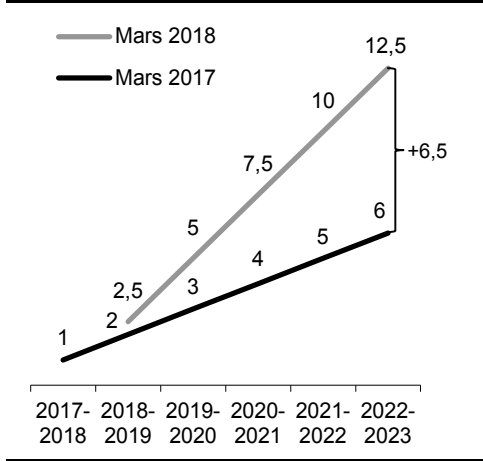
GRAPHIQUE 4

Cible de croissance de l'offre de services de transport collectif
(en pourcentage)



GRAPHIQUE 5

Cible de croissance de l'achalandage du transport collectif
(en pourcentage)



3.1 Accroître l'attractivité et la compétitivité du transport collectif urbain

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 attractifs et compétitifs. Dans les milieux urbains, l'amélioration des conditions de circulation découlant d'une plus grande utilisation du transport collectif rend les villes plus attrayantes, tant pour les familles que pour les investisseurs et les entreprises.

Afin de soutenir les investissements des organismes de transport collectif dans le développement de l'offre de services tout en assurant le maintien des services existants, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements supplémentaires de près de 700 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Ces sommes additionnelles permettront :

- d'augmenter l'offre de services;
- d'assurer le maintien des actifs;
- de développer les infrastructures.

TABLEAU 6

Investissements et impact financier pour accroître l'attractivité et la compétitivité du transport collectif urbain (en millions de dollars)

	Investissements ⁽¹⁾	Impact financier					Total
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Augmenter l'offre de services	189,6	-0,4	-8,9	-26,1	-59,7	-94,5	-189,6
Assurer le maintien des actifs	226,6	-5,7	-13,3	-20,9	-28,7	-34,2	-102,8
Développer les infrastructures	280,4	—	—	-10,4	-19,3	-28,6	-58,3
TOTAL	696,6	-6,1	-22,2	-57,4	-107,7	-157,3	-350,7

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

(1) Les investissements comprennent également des dépenses en infrastructures.

❑ Augmenter l'offre de services

Depuis 2007, le gouvernement accorde une aide aux organismes de transport collectif leur permettant de couvrir 50 % des coûts directs d'exploitation nécessaires à l'augmentation des services offerts à la population.

— L'amélioration de l'offre de services bénéficie directement aux usagers grâce à l'augmentation, par exemple, de la fréquence de passage des autobus et à la diminution du temps total de déplacement.

À l'occasion du dépôt du Plan économique du Québec de mars 2017, le gouvernement avait annoncé des investissements supplémentaires pour l'amélioration des services de 308 millions de dollars afin d'appuyer davantage les organismes de transport collectif dans leurs projets de développement.

— Cette mesure s'est avérée être un incitatif important auprès des organismes de transport collectif, les demandes de développement de services ayant surpassé l'aide offerte.

À l'occasion du Plan économique du Québec de mars 2018, le gouvernement annonce une bonification de près de 190 millions de dollars de l'aide à l'exploitation d'ici 2022-2023. Ces sommes permettront d'appuyer davantage les organismes de transport collectif dans leurs projets d'amélioration des services offerts.

Ces sommes seront pourvues à même l'enveloppe consacrée à la lutte contre les changements climatiques.

Aide financière basée sur la performance

Dans l'optique d'offrir des services plus efficaces, le gouvernement a exprimé son désir qu'une portion de l'aide financière versée aux organismes de transport collectif soit conditionnelle à la performance de ces derniers à l'instar de plusieurs autres juridictions. Ainsi, un organisme atteignant certains objectifs en matière de performance dans l'efficacité de ses services profiterait d'une aide supplémentaire.

Des travaux sont en cours afin de modifier le Programme d'aide au développement du transport collectif en ce sens.

❑ **Assurer le maintien des actifs**

Préalablement à la mise en œuvre de tout nouveau service, le maintien de la qualité des actifs déjà en place est primordial pour assurer un service attrayant et fiable dans le but de maintenir l'achalandage.

Afin d'aider les organismes de transport collectif pour l'entretien de leurs actifs, le gouvernement entend bonifier l'aide accordée au maintien des actifs. À cet effet, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements additionnels d'un peu plus de 226 millions de dollars sur cinq ans. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

Les nouvelles modalités du programme seront annoncées ultérieurement par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

❑ **Développer les infrastructures**

Le développement des infrastructures représente des coûts importants pour les organismes de transport collectif. Afin d'éviter que l'ampleur des investissements nécessaires freine l'amélioration et la croissance de l'offre de services, le gouvernement appuie les organismes dans leurs investissements. L'aide apportée vise notamment l'acquisition, la réfection ou l'expansion d'immobilisations telles que les réseaux de métro et de trains, les voies réservées, les stationnements incitatifs, les abribus et les terminus.

Le gouvernement annonce des investissements additionnels de plus de 280 millions de dollars sur cinq ans afin de soutenir le développement des infrastructures de transport collectif. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

D'autres grands projets de transport collectif prévus au Plan québécois des infrastructures 2018-2028

Région de Montréal

Système rapide par bus (SRB) Pie-IX

Le projet intégré SRB Pie-IX prévoit la construction de onze kilomètres de voie réservée, soit neuf kilomètres à Montréal et deux kilomètres à Laval, un stationnement incitatif de 750 places à Laval, 17 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite et l'acquisition de nouveaux autobus. Il est prévu que le projet entraîne un achalandage quotidien moyen de 74 000 personnes dès sa mise en service.

La valeur estimée de ce projet est de l'ordre de 400 millions de dollars.

Région de Gatineau

Prolongement du Rapibus à l'est

La première phase du Rapibus est en cours depuis 2013. Des prolongements sont projetés jusqu'au boulevard Labrosse et jusqu'au boulevard de l'Aéroport. À terme, ce projet assurerait une desserte entre le centre-ville, l'Est de la ville et l'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa.

La valeur estimée de ce projet est de l'ordre de 70 millions de dollars.

Lien rapide à l'ouest

La Société de transport de l'Outaouais amorcera prochainement une étude dont l'objectif sera de cibler une solution optimale pour le service de transport collectif dans le secteur Ouest de la ville de Gatineau (secteur Aylmer).

Concrètement, cette étude évaluera la possibilité de créer un lien rapide dans ce secteur, tout en tenant compte du nouveau contexte d'arrimage des réseaux de transport collectif de Gatineau et d'Ottawa, notamment avec l'entrée en service prochaine du train léger.

La mise en place d'un tel lien permettrait aux résidents de ce secteur de bénéficier d'un accès plus rapide et plus fiable vers les principaux pôles d'activité économique par rapport à l'actuel service d'autobus.

Lévis

Implantation de mesures prioritaires

La Ville de Lévis s'est engagée à accroître la part du transport collectif de façon considérable. Au cœur de sa stratégie se trouve un projet de transport en commun à haut niveau de service, soit l'aménagement de voies réservées, afin d'accroître la vitesse des déplacements, la fiabilité du réseau et le confort des usagers, rendant ainsi ce mode de transport plus efficace et attrayant.

Ce projet prévoit le réaménagement du boulevard Guillaume-Couture et de la route des Rivières afin de former un seul et même axe stratégique reliant les principaux pôles d'activité économique de la ville.

La valeur du projet est estimée à environ 87 millions de dollars.

Par ailleurs, depuis l'été 2017, les travaux du bureau de projet sur le 3^e lien – Québec-Lévis se poursuivent. Le bureau a publié le 5 décembre 2017 un appel d'offres public pour la réalisation d'une étude d'opportunité.

3.2 Améliorer le service de transport collectif régional

L'amélioration de l'accessibilité au transport collectif et au transport interurbain en régions fait partie des priorités de nombreux citoyens habitant les milieux ruraux.

- La mise en commun des services de transport collectif, dont les transports adapté et scolaire, en un réseau intégré ou la mise en place d'un transport collectif par taxi (taxi-bus) peuvent constituer des moyens abordables pour les milieux locaux afin d'offrir un service de transport collectif.

Afin de favoriser l'amélioration et le développement de l'offre de ce service dans toutes les régions du Québec, le Plan économique du Québec de mars 2017 ajoutait 2 millions de dollars additionnels par année sur cinq ans, soit 10 millions de dollars, à l'aide déjà prévue.

- Il est estimé que cette somme additionnelle a permis de réaliser 300 000 déplacements supplémentaires.

Afin de répondre à la demande croissante de transport collectif des milieux régionaux et de favoriser le développement des services, dont ceux de transport interurbain, le gouvernement annonce un soutien additionnel de 39 millions de dollars sur cinq ans. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

Un service important dans plusieurs régions du Québec

L'aide financière donne des résultats probants. En effet, la hausse de l'offre a permis de répondre à la demande de service de transport de plusieurs communautés.

- Par exemple, le soutien au développement des services offerts par la Corporation de transport régional de Portneuf a permis de faciliter les déplacements des résidents de la région de Portneuf entre leur territoire et la région métropolitaine de Québec. Entre 2013 et 2017, ce service a connu une hausse de la fréquentation de 100 %.
- L'aide financière allouée au transport interurbain par autocar a permis d'assurer le maintien de six parcours dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec. Ainsi, les résidents de plusieurs municipalités telles qu'Amos, Chibougamau, La Sarre, Rouyn-Noranda et Val-d'Or peuvent continuer de bénéficier de ce service pour leurs déplacements.

3.3 Soutenir le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite

Le transport adapté représente un service essentiel pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. L'ajout d'ascenseurs dans les stations de métro ou la présence de planchers surbaissés dans les autobus sont des moyens de faciliter l'accessibilité aux réseaux de transport régulier. Outre le transport adapté et le transport collectif accessibles, de plus en plus d'automobiles privées, de taxis et d'autocars sont munis d'équipements adaptés.

Devant la hausse importante et soutenue du nombre d'usagers du transport adapté depuis 2010 (près de 20 %) et afin de poursuivre les efforts en matière d'accessibilité du transport collectif, le gouvernement a annoncé en 2017 une bonification de 15 millions de dollars pour le soutien au transport adapté dans toutes les régions du Québec.

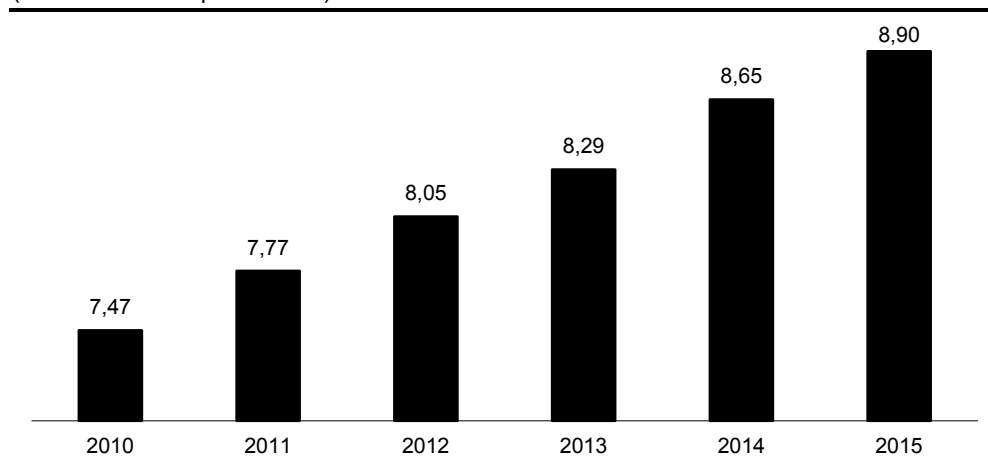
— Plus de trente organismes de transport adapté ont pu bénéficier d'une aide accrue afin de mieux répondre aux besoins croissants de leur clientèle.

La demande en matière de transport adapté a continué de croître. Ainsi, afin de mieux répondre aux besoins, le gouvernement annonce une bonification de son soutien de 110 millions de dollars sur cinq ans.

À cet effet, des crédits additionnels seront accordés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

GRAPHIQUE 6

Évolution de la fréquentation du service de transport adapté au Québec (en millions de déplacements)



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

4. DES INITIATIVES MISANT SUR LA PLANIFICATION ET L'INNOVATION

L'organisation intégrée et efficace du transport des personnes et des marchandises passe par une planification collective et individuelle efficiente des déplacements.

Afin de soutenir la planification et la mise en place de services de transport durables, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit une aide additionnelle de 170 millions de dollars d'ici 2022-2023. Ces investissements permettront :

- de favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional;
- d'accélérer le développement du transport actif;
- de soutenir l'utilisation des nouvelles mobilités;
- d'appuyer la mise en place de systèmes de transport intelligents;
- d'encourager l'adhésion et la participation des citoyens et des entreprises.

TABLEAU 7

Investissements et impact financier pour des initiatives misant sur la planification et l'innovation (en millions de dollars)

Investissements	Impact financier					Total	
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023		
Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional	50,0	—	-5,0	-15,0	-15,0	-15,0	-50,0
Accélérer le développement du transport actif	65,0	-5,0	-15,0	-15,0	-15,0	-15,0	-65,0
Soutenir l'utilisation des nouvelles mobilités	27,0	-2,6	-8,3	-3,7	-6,9	-5,5	-27,0
Appuyer la mise en place de systèmes de transport intelligents	20,0	-0,2	-3,0	-3,7	-5,3	-7,8	-20,0
Encourager l'adhésion et la participation des citoyens et des entreprises	8,0	—	-1,6	-1,6	-1,6	-3,2	-8,0
TOTAL	170,0	-7,8	-32,9	-39,0	-43,8	-46,5	-170,0

Mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Dans le contexte de la réorganisation de la gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été mise en place pour planifier, financer et organiser les services offerts par les exploitants. Ainsi, elle a le mandat :

- de produire un plan stratégique de développement qui constituera le seul plan de transport collectif sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- de produire un programme décennal d'immobilisations et de le mettre à jour annuellement;
- d'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).

Afin de soutenir l'ARTM dans ses nouvelles responsabilités, le Plan économique du Québec de mars 2017 prévoyait un financement additionnel de près de 1 milliard de dollars sur cinq ans. Cette somme visait à assurer à l'ARTM des assises financières solides et à lui offrir un appui pour la mise en service du Réseau express métropolitain.

4.1 Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional

L'aménagement du territoire est l'un des éléments clés pour l'atteinte des objectifs de mobilité durable. Il permet notamment de réduire les distances à parcourir et les déplacements motorisés et d'intégrer efficacement le transport collectif au mode de vie des citoyens.

- Une planification intégrée couvrant autant le transport des personnes que celui des marchandises sera plus efficace dans un contexte d'inclusion des autres plans d'aménagement déjà mis en place par les milieux locaux et régionaux.

Le gouvernement entend soutenir ses partenaires municipaux en offrant un appui financier additionnel pour l'élaboration d'une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire ainsi que des outils pour soutenir la mise en œuvre de plans de mobilité durable cohérents avec cette planification.

Dans le but de favoriser la planification intégrée, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit un montant additionnel de 50 millions de dollars. À cet effet, des crédits additionnels seront versés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

4.2 Accélérer le développement du transport actif

Dans le cadre de sa Politique sur le vélo et en lien avec les objectifs du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le gouvernement souhaite développer des modes de transport autres que l'automobile afin d'encourager la population québécoise à opter pour des déplacements plus sains, économiques et écologiques.

- On entend par « déplacement actif » la marche, le vélo et tout autre mode de déplacement nécessitant un effort physique, y compris les modes nécessitant l'assistance d'un moteur électrique qui compense une incapacité ou une limitation physique.

À cet effet, un appui financier est offert aux municipalités pour les aider à prendre un virage marqué vers une offre améliorée d'infrastructures de transport actif. Plus précisément, il vise à :

- soutenir le développement et l'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables;
- améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes afin de favoriser la marche et le vélo.

Dans le but de favoriser le développement du transport actif, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements additionnels de 65 millions de dollars sur cinq ans. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

4.3 Soutenir l'utilisation des nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités se définissent comme un ensemble de modes ou de services de transport et leurs interconnexions permettant de répondre à la variété des besoins en mobilité des personnes et des marchandises. Le covoiturage, les services de taxibus et l'auto en libre-service en sont des exemples.

En réponse à une demande grandissante pour des modes de transport plus flexibles et accessibles, ces nouveaux modes complètent l'offre de transport traditionnel actuellement disponible et contribuent à l'amélioration de la mobilité. De plus, en offrant des solutions de rechange aux modes de déplacement traditionnels, ils contribuent à réduire la congestion et les émissions de gaz à effet de serre et favorisent l'utilisation des transports collectifs.

Les nouvelles mobilités étant encore peu connues, il y a lieu d'en promouvoir l'utilisation pour encourager leur adoption. À cet effet, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des sommes additionnelles de 27 millions de dollars sur cinq ans afin de favoriser l'introduction de ces nouvelles options de mobilité pour les citoyens, les entreprises et les municipalités. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

4.4 Appuyer la mise en place de systèmes de transport intelligents

Le plan québécois des systèmes de transport intelligents sera présenté prochainement par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Ce plan permettra de favoriser la connectivité et l'intégration des services de transport, de soutenir l'introduction harmonieuse des innovations technologiques et d'assurer la disponibilité de services d'information cohérents qui répondent aux besoins de mobilité des utilisateurs de toutes les régions.

Les actions déterminées viseront notamment à normaliser le partage d'informations entre les partenaires en transport, à faciliter l'intermodalité et à augmenter la disponibilité des informations adaptées aux besoins des usagers des réseaux de transport afin d'optimiser leurs déplacements.

Afin de soutenir la mise en place des systèmes de transport intelligents, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des sommes de 20 millions de dollars sur cinq ans. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

4.5 Encourager l'adhésion et la participation des citoyens et des entreprises

La réussite de la politique de mobilité durable repose sur l'adhésion et la participation des citoyens et des entreprises aux initiatives majeures mises en place.

Cette participation se fera sous forme d'activités d'information, de formation et de sensibilisation, permettant d'indiquer comment la politique permet de répondre aux besoins de mobilité et aux préoccupations sociales, économiques et environnementales de chacun. À cet effet, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des sommes de 8 millions de dollars.

— Ces activités permettront notamment de mieux faire connaître les bénéfices pouvant être retirés de l'électrification des transports, de l'amélioration de la sécurité routière et de l'augmentation de l'efficacité des déplacements en entreprise.

À cette fin, des crédits additionnels seront accordés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, ces sommes seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

5. VERS UN TRANSPORT TERRESTRE PLUS PROPRE ET PERFORMANT

Une part importante des déplacements de personnes et de marchandises au Québec s'effectue par voie terrestre. Des réseaux de transport efficaces et durables permettent notamment d'améliorer la sécurité des usagers et de procurer un avantage compétitif aux entreprises québécoises. De plus, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est tributaire d'une diminution des énergies fossiles consommées par les systèmes de transport terrestre.

— La politique de mobilité durable participera à l'atteinte de l'objectif gouvernemental de diminution des émissions de GES de 20 % en 2020 sous le niveau de 1990 et de 37,5 % en 2030 sous le niveau de 1990.

Afin d'accroître la mobilité durable dans les secteurs du transport terrestre, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements de 429,2 millions de dollars qui permettront :

- de favoriser l'acquisition de véhicules électriques;
- d'appuyer les municipalités pour l'entretien et la réhabilitation du réseau routier local;
- de renforcer la contribution du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises;
- de soutenir le développement durable de l'industrie du transport terrestre.

TABLEAU 8

**Investissements et impact financier pour favoriser
un transport terrestre plus propre et performant**
(en millions de dollars)

	Investissements ⁽¹⁾	Impact financier					Total
		2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023	
Favoriser l'acquisition de véhicules électriques	94,1	-63,5	-30,6	—	—	—	-94,1
Appuyer les municipalités pour l'entretien et la réhabilitation du réseau routier local	250,0	-34,2	-36,3	-38,6	-40,8	-43,1	-193,0
Renforcer la contribution du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises	32,5	-6,5	-6,5	-6,5	-6,5	-6,5	-32,5
Soutenir le développement durable de l'industrie du transport terrestre	52,6	-4,0	-11,2	-12,2	-12,4	-12,8	-52,6
TOTAL	429,2	-108,2	-84,6	-57,3	-59,7	-62,4	-372,2

(1) Les investissements comprennent également des dépenses en infrastructures.

5.1 Favoriser l'acquisition de véhicules électriques

Dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 dévoilé en octobre 2015, le gouvernement du Québec s'est engagé sur la voie de l'électrification des transports pour réduire les émissions de GES et s'est fixé comme objectif d'atteindre l'immatriculation de 100 000 véhicules électriques au Québec d'ici 2020.

Pour favoriser l'atteinte de cette cible, le gouvernement peut notamment compter sur :

- un réseau de bornes de recharge publiques important (1 250 bornes), qui ne cesse de prendre de l'ampleur;
- la norme véhicules zéro émission, en vigueur depuis le 11 janvier 2018, qui vise à stimuler l'offre de véhicules à zéro émission ou à faible émission;
- le programme Roulez vert, qui inclut à la fois les volets Roulez électrique et Branché au travail;
- un projet pilote favorisant l'acquisition de véhicules électriques d'occasion.

Afin d'encourager l'acquisition de véhicules électriques, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit :

- le maintien du programme Roulez électrique en assurant son financement jusqu'au 30 juin 2019;
- la prolongation d'une année du projet pilote favorisant l'acquisition de véhicules électriques d'occasion.

Les sommes requises pour le financement additionnel de Roulez électrique sont pourvues à même le Fonds vert.

TABLEAU 9

Impact financier des mesures visant à favoriser l'acquisition de véhicules électriques (en millions de dollars)

	2018-2019	2019-2020	Total
Financement additionnel pour Roulez électrique	-61,5	-30,6	-92,1
Prolongation d'une année du projet pilote favorisant l'acquisition de véhicules électriques d'occasion	-2,0	—	-2,0
TOTAL	-63,5	-30,6	-94,1

5.2 Appuyer les municipalités pour l'entretien et la réhabilitation du réseau routier local

Le réseau routier local représente près de la moitié des 185 000 kilomètres de routes du Québec, et sa gestion est sous la responsabilité des municipalités. Son entretien adéquat est essentiel pour assurer la mobilité des citoyens et le transport des biens.

Afin d'assurer la pérennité du réseau routier local, le gouvernement souhaite renforcer son appui aux municipalités. Pour ce faire, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit :

- des investissements additionnels pour la réhabilitation du réseau routier local;
- une bonification de l'aide à l'entretien du réseau routier local.

Ces investissements supplémentaires de 250 millions de dollars sur cinq ans s'inscrivent dans le cadre des grandes orientations du gouvernement en matière d'occupation du territoire et de développement économique.

Les modalités de répartition de l'aide annoncée seront précisées ultérieurement par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

TABLEAU 10

Investissements et impact financier pour l'entretien et la réhabilitation du réseau routier local (en millions de dollars)

	Investissements ⁽¹⁾	Impact financier					Total
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Bonification de l'aide à l'entretien du réseau routier local	150,0	-30,0	-30,0	-30,0	-30,0	-30,0	-150,0
Investissements additionnels pour la réhabilitation du réseau routier local	100,0	-4,2	-6,3	-8,6	-10,8	-13,1	-43,0
TOTAL	250,0	-34,2	-36,3	-38,6	-40,8	-43,1	-193,0

(1) Les investissements comprennent également des dépenses en infrastructures.

Bonification de l'aide à l'entretien du réseau routier local

L'entretien régulier du réseau routier local est essentiel pour assurer la mobilité et la sécurité des usagers, ainsi que la pérennité du réseau. À cette fin, l'aide consentie par le gouvernement vise à soutenir les municipalités pour les travaux d'entretien courant et préventif des routes locales.

— Ces sommes peuvent servir à effectuer divers travaux d'entretien, tels que le déneigement de la chaussée, le scellement des fissures, la réfection du marquage et le remplacement des panneaux de signalisation.

Le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements supplémentaires de 150 millions de dollars sur cinq ans. Ces sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

Investissements additionnels pour la réhabilitation du réseau routier local

Le gouvernement soutient les municipalités pour le maintien et l'amélioration de leurs infrastructures routières ainsi que pour l'amélioration de la sécurité de leur réseau routier.

Afin de répondre à la croissance des besoins du milieu municipal, le Plan économique du Québec de mars 2018 poursuit sur cette voie et bonifie ses investissements pour la réhabilitation du réseau routier local de 100 millions de dollars sur cinq ans.

Ces investissements serviront à rehausser l'état global du réseau routier local en soutenant les municipalités pour la réalisation de travaux d'amélioration ciblés dans leur plan d'intervention. Les sommes seront pourvues à même le Fonds des réseaux de transport terrestre.

La gestion de la voirie locale

Le réseau routier local est composé des routes de niveau 1, 2 et 3, soit les routes intermunicipales, celles donnant accès aux propriétés habitées de façon permanente et celles qui permettent de desservir les propriétés rurales et les zones de villégiature.

Le réseau routier local comprend 92 000 kilomètres de routes, soit près de la moitié du réseau québécois. Il est sous la responsabilité des municipalités depuis 1993 alors que le gouvernement leur rétrocéda la gestion de la voirie locale afin de rapprocher le pouvoir de décision des instances les mieux placées pour déterminer les priorités et les besoins du réseau. Des programmes d'aide financière ont été mis sur pied afin d'aider les municipalités à assumer leurs responsabilités.

Les programmes d'aide à l'entretien du réseau routier local et de réhabilitation du réseau routier local permettent aux municipalités d'assurer l'entretien et l'amélioration de leurs réseaux, essentiels pour assurer aux citoyens un accès aux régions du Québec.

5.3 Renforcer la contribution du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises

Le gouvernement reconnaît l'importance du transport ferroviaire des marchandises pour le développement économique du Québec. C'est pourquoi il investit dans l'amélioration et le maintien du réseau ferroviaire. À cet effet, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des sommes supplémentaires pour :

- appuyer l'intégration modale dans le transport des marchandises;
- réhabiliter la desserte ferroviaire en Gaspésie.

Ces investissements permettront d'améliorer la performance et la desserte du transport ferroviaire, tout en réduisant l'empreinte carbone du Québec.

TABLEAU 11

Investissements et impact financier pour renforcer la contribution du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises (en millions de dollars)

	Investissements	Impact financier					Total
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Appuyer l'intégration modale dans le transport des marchandises	20,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-20,0
Réhabiliter la desserte ferroviaire en Gaspésie	12,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-12,5
TOTAL	32,5	-6,5	-6,5	-6,5	-6,5	-6,5	-32,5

❑ Appuyer l'intégration modale dans le transport des marchandises

Afin d'assurer l'intégrité et la fonctionnalité des infrastructures ferroviaires des chemins de fer d'intérêt local, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit une aide financière de 20 millions de dollars sur cinq ans.

— Cette aide financière vise à soutenir des initiatives permettant d'améliorer la complémentarité entre le réseau ferroviaire et le réseau routier, en particulier pour le transport de marchandises.

Cette complémentarité permettra de favoriser la croissance de l'activité ferroviaire en offrant aux entreprises des services de transport de marchandises par train performants et accessibles.

De plus, les montants accordés permettront de soutenir des interventions d'urgence nécessaires au maintien des activités de transport ferroviaire lors d'événements majeurs fortuits tels que des glissements de terrain ou des inondations.

À cette fin, des crédits additionnels seront accordés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, ces sommes seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

❑ Réhabiliter la desserte ferroviaire en Gaspésie

Le chemin de fer de la Gaspésie dessert les 330 kilomètres séparant les villes de Matapédia et de Gaspé. En facilitant le transport des marchandises sur le territoire, le réseau ferroviaire gaspésien contribue à dynamiser et à développer la région. Certaines entreprises de la région ont d'ailleurs besoin d'un réseau ferroviaire adéquat pour assurer la poursuite de leurs activités.

Le chemin de fer de la Gaspésie a été acquis par le gouvernement en 2015. Le rail gaspésien se trouvait alors dans un état nécessitant d'importants travaux. Afin de financer la réhabilitation de ce tronçon, le gouvernement annonçait en mai 2017 un investissement de 100 millions de dollars.

Par ailleurs, des travaux d'entretien régulier et de réparation sont nécessaires pour assurer la pérennité du réseau. Pour cela, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des sommes supplémentaires de 12,5 millions de dollars sur cinq ans.

À cet effet, des crédits additionnels seront accordés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

5.4 Soutenir le développement durable de l'industrie du transport terrestre

Le transport est au cœur de l'activité économique et sociale du Québec. Plus particulièrement, l'industrie des équipements de transport terrestre occupe une place stratégique pour l'économie du Québec. En 2016, cette industrie, qui regroupait 620 entreprises réparties dans plusieurs régions et employait près de 32 000 personnes, a généré des ventes de biens manufacturés évaluées à plus de 10,2 milliards de dollars.

La transformation à venir dans l'industrie des équipements de transport terrestre se fera notamment par un passage vers la mobilité durable et l'innovation.

TABLEAU 12

Investissements et impact financier pour soutenir le développement durable de l'industrie du transport terrestre (en millions de dollars)

	Investissements	Impact financier					Total
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Mettre en place des initiatives pour favoriser l'industrie du transport terrestre et la mobilité durable	41,0	-4,0	-7,0	-10,0	-10,0	-10,0	-41,0
Assurer la pérennité de l'industrie du transport de marchandises	11,6	—	-4,2	-2,2	-2,4	-2,8	-11,6
TOTAL	52,6	-4,0	-11,2	-12,2	-12,4	-12,8	-52,6

❑ **Mettre en place des initiatives pour favoriser l'industrie du transport terrestre et la mobilité durable**

Le plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable visera à faire de l'industrie du transport terrestre québécoise une référence grâce à ses solutions novatrices en mobilité durable et en transport intelligent. Les interventions du plan d'action s'articuleront autour de quatre axes, soit :

- soutenir la croissance de l'industrie;
- accentuer le développement de marchés;
- miser sur l'innovation;
- assurer le leadership mondial dans la démonstration de nouveaux véhicules.

En plus de son impact économique, le plan d'action s'inscrit dans les objectifs qu'a établis le Québec en matière de contrôle d'émissions de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne l'importance de l'industrie du transport terrestre pour l'économie du Québec, le gouvernement entend dévoiler prochainement un plan d'action pour l'appuyer dans son développement.

Ainsi, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit une somme additionnelle de 41 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour la mise en œuvre de ce plan.

Pour donner suite à cette initiative, des crédits additionnels seront alloués au ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

❑ **Assurer la pérennité de l'industrie du transport des marchandises**

L'accroissement du commerce en ligne crée une pression à la hausse sur la demande de services de transport des marchandises. Afin de répondre à la demande grandissante, mais aussi pour limiter les conséquences de la circulation de camions légers et de véhicules lourds sur la qualité de vie des citoyens, le gouvernement souhaite soutenir les projets collaboratifs de livraison partagée et électrique.

— Ces projets pourraient viser la mise en place d'un réseau organisé, basé sur la collaboration des exploitants, permettant d'optimiser le chargement des véhicules et de réduire le nombre de véhicules de livraison sur le réseau routier.

Par ailleurs, l'industrie du transport des marchandises fait face à une pénurie de main-d'œuvre. Dans le but d'accroître la disponibilité de travailleurs qualifiés pour cette industrie, le gouvernement annonce un soutien financier qui servira à faire la promotion de ce secteur et à soutenir la formation continue des travailleurs de cette industrie.

Afin de soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit l'octroi de 11,6 millions de dollars supplémentaires sur quatre ans.

À cet effet, des crédits additionnels seront accordés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

6. DES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS EN TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

Au terme du Sommet sur le transport aérien régional tenu récemment, le gouvernement du Québec a annoncé différentes mesures qui permettront d'améliorer le transport aérien régional. À cet effet, plus de 173 millions de dollars additionnels sont prévus au Plan économique du Québec de mars 2018 afin :

- d'investir dans les infrastructures aéroportuaires régionales;
- de mettre en place le programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales;
- d'augmenter les déplacements aériens au Québec.

Ces mesures permettront aux citoyens vivant en région de se déplacer à des coûts abordables et d'accroître la capacité des entreprises à démarrer et à se développer dans les marchés éloignés.

TABLEAU 13

Investissements et impact financier pour appuyer le développement du transport aérien régional (en millions de dollars)

	Investissements ⁽¹⁾	Impact financier					Total
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Investir dans les infrastructures aéroportuaires régionales	100,0	—	—	—	—	—	—
Mettre en place un programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales	22,5	-2,5	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-22,5
Augmenter les déplacements aériens au Québec	50,7	-8,7	-9,5	-10,0	-11,0	-11,5	-50,7
TOTAL	173,2	-11,2	-14,5	-15,0	-16,0	-16,5	-73,2

(1) Les investissements comprennent également des dépenses en infrastructures.

6.1 Investir dans les infrastructures aéroportuaires régionales

Au Québec, plus d'une quarantaine d'aéroports sont la propriété d'une municipalité, d'une municipalité régionale de comté, d'une société à but non lucratif ou d'une communauté autochtone. Ceux-ci représentent environ le tiers des aéroports et aérodromes de la province.

Ces aéroports constituent un moteur important de développement régional et contribuent à favoriser le tourisme. Ils sont également essentiels pour assurer la mobilité et l'approvisionnement en denrées des communautés présentes en régions éloignées et pour permettre le transport de patients vers les établissements hospitaliers des grands centres.

— La majorité des aéroports régionaux n'accueillent pas de vols réguliers. Ils ne respectent donc pas les critères d'accès au programme d'aide du gouvernement fédéral pour le développement et le maintien de leurs infrastructures.

Afin d'accompagner les milieux locaux pour la réfection et le développement des infrastructures aéroportuaires régionales, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements de 100 millions de dollars au cours des quatre prochaines années et qui ont pour objectifs :

- de maintenir un réseau aéroportuaire en bon état et sécuritaire;
- d'appuyer le développement socio-économique régional par l'amélioration des installations aéroportuaires.

En plus de soutenir la réfection et le développement des infrastructures, ces sommes permettront notamment la rénovation des bâtiments et l'acquisition d'équipements mobiles.

6.2 **Mettre en place un programme pour les dessertes aériennes régionales**

En raison de la vaste étendue de son territoire, le Québec doit pouvoir compter sur une desserte aérienne complète et de qualité. L'accès facile et à coût raisonnable au territoire constitue un vecteur important de développement économique pour les régions.

Or, plusieurs aéroports régionaux ne disposent d'aucune liaison aérienne régulière et, dans certaines régions, la fréquence des vols offerts par les transporteurs est actuellement inadéquate.

Dans ce contexte, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit 22,5 millions de dollars sur cinq ans pour soutenir la mise en place d'un programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales.

L'objectif de ce programme est d'améliorer et de développer les services offerts par les transporteurs aériens déjà présents au Québec et d'encourager la venue de nouveaux acteurs. Le programme visera à améliorer la compétitivité des petits transporteurs aériens, ce qui devrait se refléter par une réduction des tarifs pour les usagers.

Le programme soutiendra notamment des initiatives visant :

- la mise en place de nouveaux services aériens;
- le maintien de liaisons aériennes essentielles;
- la réalisation d'activités de mise en marché et de promotion.

Les modalités du programme seront annoncées ultérieurement par la ministre déléguée aux Transports.

À cette fin, des crédits additionnels seront versés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

6.3 Augmenter les déplacements aériens au Québec

Les tarifs aériens élevés et la qualité de la desserte aérienne régionale ne favorisent pas les déplacements, en plus d'influencer la filière du tourisme, particulièrement pour les communautés en région.

Ainsi, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit des investissements à cet égard, soit :

- 40 millions de dollars sur cinq ans pour la bonification du Programme de réduction des tarifs aériens;
- 10 millions de dollars sur cinq ans pour une nouvelle mesure « Découvrons notre Québec »;
- 0,7 million de dollars sur deux ans pour la réalisation d'une étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord.

TABLEAU 14

Investissements et impact financier pour augmenter les déplacements aériens au Québec (en millions de dollars)

Investissements	Impact financier					Total
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	
Bonification du Programme de réduction des tarifs aériens	40,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-40,0
Découvrons notre Québec	10,0	-0,5	-1,0	-2,0	-3,0	-10,0
Étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord	0,7	-0,2	-0,5	—	—	-0,7
TOTAL	50,7	-8,7	-9,5	-10,0	-11,0	-50,7

❑ Bonification du Programme de réduction des tarifs aériens

Les régions éloignées du Québec font face à des tarifs aériens plus élevés étant donné le faible volume de passagers et les importantes distances qui les séparent des grands centres urbains. De plus, certains villages de régions éloignées sont dépendants du transport aérien, car ils ne disposent pas de réseau routier.

Afin d'augmenter la demande de services aériens en région, ce qui se traduira par une baisse des tarifs pour ces destinations, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit la bonification du Programme de réduction des tarifs aériens en :

- haussant le taux maximal de remboursement de 40 % à 60 % pour les régions admissibles au programme actuel;
- haussant de 1 200 \$ à 3 000 \$ le montant maximal annuel auquel les participants ont droit;
- accordant aux déplacements liés à l'accompagnement d'un patient le même traitement que pour ceux à des fins personnelles, de manière à ce que tous les bénéficiaires du programme voient leur aide haussée;
- élargissant, au taux de 30 %, l'admissibilité au programme à de nouvelles régions, soit la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent, la Côte-Nord, le Saguenay–Lac-Saint-Jean et l'Abitibi-Témiscamingue.

Cette bonification, qui sera effective pour les déplacements effectués à compter du 1^{er} avril 2018, impliquera des investissements annuels supplémentaires de 8 millions de dollars et profitera à 35 000 voyageurs québécois admissibles.

À cette fin, des crédits additionnels seront versés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

TABLEAU 15

Bonification du Programme de réduction des tarifs aériens

(en dollars, sauf indication contraire)

	Réduction (en %)	Maximum annuel
Volet 1 – Communautés non reliées au réseau routier (Whapmagoostui, L'Île-d'Anticosti, Basse-Côte-Nord, Îles-de-la-Madeleine, Schefferville)	60	3 000
Volet 2 – Communautés reliées au réseau routier reconnues éloignées par Revenu Québec (Nord-du-Québec, Fermont et Minganie)	40	1 500
Volet 3 – Autres communautés reliées au réseau routier (Gaspésie, Bas-Saint-Laurent, Côte-Nord, Saguenay– Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue)	30	500

Paramètres actuels du Programme de réduction des tarifs aériens

Le Programme de réduction des tarifs aériens a pour objectif de faciliter les déplacements des résidents des régions éloignées et isolées du Québec en réduisant le coût de leurs déplacements par avion. Il offre un remboursement relativement aux déplacements à des fins personnelles et pour l'accompagnement d'un patient recevant des soins de santé hors de sa communauté.

Le remboursement varie selon le niveau d'accessibilité des diverses communautés et le type de liaisons offertes. Les résidents ont généralement droit à un remboursement de 30 % du coût d'un billet d'avion, sous réserve d'un montant maximal annuel variant de 500 \$ à 1 200 \$ selon leur localité.

Paramètres actuels du Programme de réduction des tarifs aériens selon le type de déplacement

(en dollars, sauf indications contraires)

	À des fins personnelles ⁽¹⁾		Accompagnement d'un patient	
	Réduction (en %)	Maximum annuel	Réduction (en %)	Maximum annuel
Volet 1 – Communauté de Whapmagoostui	30	1 050	40	750
Volet 2 – Communautés de L'Île-d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord	30	1 200	40	1 000
Volet 3 – Communautés des Îles-de-la-Madeleine	30	700	40	500
Volet 4 – Communautés de Schefferville et ses environs	30	700	40	500
Volet 5 – Communautés du Nord-du-Québec, de Fermont et de la Minganie	30	500	40	500

(1) Les déplacements à des fins personnelles incluent les déplacements à des fins touristiques ou pour la visite de parents et amis.

❑ Découvrons notre Québec

Le Plan économique du Québec de mars 2018 annonce que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports formera un groupe de travail avec le ministère du Tourisme, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec et les compagnies aériennes présentes sur le territoire du Québec, afin de mettre au point rapidement une initiative qui permettra aux Québécois de visiter les régions à plus faible coût. Le groupe de travail aura comme mandat :

- de proposer une mesure temporaire visant à augmenter la demande de vols intérieurs, ce qui accroîtra l'offre de services et, ultimement, réduira les tarifs aériens;
- d'évaluer la mesure offerte au terme d'une période de cinq ans relativement, notamment, à son impact sur les tarifs aériens pour les régions visées.

Une somme de 10 millions de dollars sur cinq ans est prévue pour la nouvelle mesure qui sera recommandée par le groupe de travail.

À cette fin, des crédits additionnels seront accordés au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Pour l'année 2018-2019, les sommes prévues seront pourvues à même le Fonds de suppléance.

❑ Étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord

Le transport aérien sur le territoire du Plan Nord soulève de nombreux défis, en lien notamment avec la disponibilité des infrastructures, la fréquence des liaisons et la compétitivité des tarifs.

Lors du Sommet sur le transport aérien régional au Québec, le gouvernement s'est engagé à réaliser une étude afin de déterminer la façon d'assurer, sur le territoire nordique, la mobilité des personnes au sein d'un réseau d'infrastructures aéroportuaires sécuritaire et complémentaire aux autres modes de transport.

Pour donner suite à cet engagement, le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit 0,7 million de dollars pour la réalisation d'une étude concernant les besoins et la planification du transport aérien régional sur le territoire du Plan Nord.

La réalisation de cette étude visera notamment :

- à analyser les besoins évoqués par les communautés et l'industrie;
- à évaluer les composantes de coûts et les interventions en place;
- à répertorier le réseau des aéroports nordiques et à établir le portrait global des services offerts;
- à déterminer les aéroports régionaux « pivots », à mieux cibler les routes stratégiques et à mieux comprendre la complémentarité avec les services de transport hélicoptés.

Les résultats de cette étude offriront les connaissances nécessaires pour assurer, à moyen terme, une meilleure desserte régionale suivant une stratégie d'accès concertée et intégrée sur le territoire du Plan Nord.

Pour la réalisation de cette étude, une enveloppe additionnelle sera accordée à la Société du Plan Nord, à partir du Fonds du Plan Nord.

7. LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Le Plan économique du Québec de mars 2017 a confirmé la volonté du gouvernement du Québec d'investir dans la réalisation du projet du Réseau express métropolitain (REM), proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Évalué à 6,3 milliards de dollars, le REM aura des retombées importantes pour les entreprises et les travailleurs québécois, qui représenteront 65 % de la valeur du projet.

□ Les étapes franchies pour commencer les travaux

Afin de rendre possible la réalisation du REM, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a présenté le projet de loi n° 137 « Loi concernant le Réseau électrique métropolitain » à l'Assemblée nationale le 11 mai 2017. Après avoir fait l'objet de consultations particulières et d'une étude exhaustive en commission parlementaire, le projet de loi a été adopté par l'Assemblée nationale le 27 septembre 2017³.

Le 8 février dernier, CDPQ Infra, filiale en propriété exclusive de la Caisse, a rendu public le nom des deux consortiums retenus pour la réalisation du REM :

- le contrat IAC, accordé au Groupe NouvLR⁴ pour la réalisation des infrastructures (ingénierie, approvisionnement et construction) comprenant principalement les stations, les ouvrages d'art et les rails;
- le contrat MRSEM, accordé au Groupe des Partenaires pour la Mobilité des Montréalais (PMM)⁵ pour la fourniture du matériel roulant, des systèmes et des services d'exploitation, d'entretien régulier et de maintenance à long terme des infrastructures du projet.

Le 21 mars 2018, le gouvernement a approuvé l'entente de gestion et de réalisation requise en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports. Cette entente, adoptée avec la Caisse, précise notamment les responsabilités et les obligations des partenaires dans le cadre de la gestion et de la réalisation du projet. Pour sa part, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a convenu d'une entente d'intégration avec la Caisse pour l'exploitation du REM sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Les conditions sont donc toutes réunies pour que les travaux débutent à compter du mois d'avril 2018. L'échéancier du projet prévoit une mise en service graduelle du REM dès l'été 2021.

³ À cette date, la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (RLRQ, chapitre R-25.02) est entrée en vigueur.

⁴ Le Groupe NouvLR est composé de SNC-Lavalin Grands Projets inc., de Dragados Canada inc., de Groupe Aecon Québec ltée, de Pomerleau inc., d'EBC inc., de SNC-Lavalin inc. et d'Aecom Consultants inc.

⁵ Le Groupe des Partenaires pour la Mobilité des Montréalais est composé d'Alstom Transport Canada inc. et de SNC-Lavalin O&M inc.

❑ Réduction de la congestion, diminution des émissions de gaz à effet de serre et création d'emplois

Le REM encouragera fortement les travailleurs, les étudiants et les voyageurs à délaissier la voiture pour profiter d'un système de transport collectif efficace et performant. Il permettra ainsi de diminuer la congestion routière de la région métropolitaine, dont les coûts sont estimés à 1,9 milliard de dollars annuellement.

Le REM contribuera aussi à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de croissance économique, d'électrification des transports et de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES). Selon les études de CDPQ Infra, le REM contribuera à la réduction de 680 000 tonnes de GES sur 25 ans d'exploitation. 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 REM aura une incidence globale positive pour l'environnement.

Il faut rappeler l'importance que représente la réalisation du REM pour l'économie du Québec. Le REM concourra à la création de plus de 34 000 emplois au cours de la période de construction et de 1 000 emplois permanents à la suite de sa mise en service. De plus, les retombées économiques sont estimées à près de 3,7 milliards de dollars.

☐ Le montage financier

■ Un financement complété

À la suite de la sélection des consortiums qui réaliseront le REM, le coût du projet a été confirmé à 6,3 milliards de dollars. L'écart de moins de 300 millions de dollars, par rapport à l'estimation préliminaire de 6,04 milliards de dollars annoncée dans le Plan économique du Québec de mars 2017, sera totalement assumé par la Caisse. Celle-ci investira donc un montant totalisant 2,95 milliards de dollars pour la réalisation du REM.

Le partage des dividendes

À titre d'investisseur institutionnel à qui sont confiés notamment les fonds des plus importants régimes de retraite publics des Québécois, la Caisse doit investir dans des projets offrant un potentiel de rendement commercial pour ses déposants, ajusté selon le niveau de risque assumé.

En tant que maître d'œuvre et maître d'ouvrage du projet, la Caisse obtiendra un rendement prioritaire de 8 % sur son investissement. Ainsi, elle recevra d'abord des dividendes du REM durant la période nécessaire à l'atteinte d'un rendement de 8 %.

À compter du moment où le rendement prioritaire de la Caisse aura été atteint, les autres actionnaires, c'est-à-dire le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada¹, obtiendront chacun 36 % des dividendes versés. Durant cette période, et jusqu'au moment où les gouvernements obtiendront un rendement de 3,7 %, la Caisse recevra 28 % des dividendes.

Une fois le rendement de 3,7 % obtenu par les gouvernements, les dividendes annuels du REM seront distribués selon la participation de chaque actionnaire dans le projet.

¹ Le partage des dividendes fait l'hypothèse d'une participation de la Banque de l'infrastructure du Canada dans le capital-actions du REM identique à celle du gouvernement du Québec.

■ Investissements des partenaires de la Caisse

Dans le cadre de son projet, la Caisse pourra compter sur les investissements du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada, qui agiront à titre de partenaires financiers. Toutefois, ces derniers n'interviendront en aucun cas dans les choix d'orientation, de gestion ou d'exploitation du REM.

■ Gouvernement du Québec

En mars 2017, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il investira dans le capital-actions de la société REM inc. Plus précisément, le gouvernement du Québec se portera acquéreur d'actions privilégiées sans droit de vote pour une somme totalisant 1 283 millions de dollars.

■ Gouvernement fédéral

Le 15 juin 2017, le premier ministre du Canada a confirmé que le gouvernement fédéral contribuera au financement du REM pour un montant équivalent à celui du gouvernement du Québec, soit 1 283 millions de dollars.

Le gouvernement du Québec et la Caisse soumettront bientôt une demande de participation à la Banque de l'infrastructure du Canada en vue d'un investissement dans le capital-actions du REM. Le cas échéant, l'investissement de la Banque sera effectué sous forme d'actions privilégiées sans droit de vote, à l'instar de la participation du gouvernement du Québec.

Entre-temps, la contribution financière du gouvernement fédéral s'inscrira dans la phase 2 du plan d'infrastructures Investir dans le Canada.

TABLEAU 16

REM – Structure de financement (en millions de dollars)

	Source de financement	Autres sources	Total
Équité de la Caisse	2 952	—	2 952
Équité du gouvernement du Québec	1 283	—	1 283
Équité du gouvernement du Canada ⁽¹⁾	1 283	—	1 283
Total – Équité des gouvernements	2 566	—	2 566
Compensation liée à la plus-value foncière	—	512	512
Hydro-Québec – Électrification des transports	—	295	295
Total – Autres sources	—	807	807
TOTAL	5 518	807	6 325

(1) La contribution du gouvernement fédéral s'inscrira initialement dans la phase 2 du plan d'infrastructures Investir dans le Canada. Le projet sera soumis à la Banque de l'infrastructure du Canada afin qu'elle investisse sous forme d'actions privilégiées sans droit de vote du REM.

■ Les autres sources de financement

En plus des investissements de la Caisse et de ceux des gouvernements à titre d'actionnaires, le financement du REM sera complété par deux autres sources, soit :

- la compensation liée à la plus-value foncière;
 - Initialement, il était prévu que la Caisse et les municipalités se partageraient les revenus provenant de la plus-value foncière. Le gouvernement a plutôt décidé, en mars 2017, de laisser aux municipalités la totalité de ces revenus et d'augmenter les sources de financement de l'ARTM afin qu'elle compense ces revenus au REM à l'aide d'un montant de 512 millions de dollars.
- le soutien d'Hydro-Québec pour l'électrification du réseau.
 - Ce soutien de 295 millions de dollars est destiné à assumer les coûts du matériel fixe nécessaire à l'électrification du REM. Cette contribution s'inscrit dans le cadre d'une entente commerciale entre Hydro-Québec et la société exploitante du REM qui sera cliente d'Hydro-Québec pour l'approvisionnement du projet en électricité.

❑ Impact du REM sur le cadre financier du gouvernement du Québec

Par ailleurs, le gouvernement assurera le financement de certains travaux qui relèvent de sa responsabilité. De plus, le gouvernement continuera, comme il le fait aujourd'hui, à financer l'exploitation du transport en commun.

■ Les responsabilités afférentes du gouvernement

Dans le cadre du Plan économique du Québec de mars 2017, le gouvernement a annoncé qu'il financera des projets connexes au REM ainsi que des éléments relevant de sa responsabilité.

- Une contribution de 221 millions de dollars est inscrite au Plan québécois des infrastructures pour des investissements connexes au REM tels que des terminus d'autobus et des bretelles d'autoroute.
- De plus, conformément aux pratiques habituelles pour de grands projets d'infrastructures, le déplacement des utilités publiques et les coûts de décontamination des sols seront également pris en charge par le gouvernement, pour un total de 171 millions de dollars.

TABLEAU 17

Responsabilités afférentes du gouvernement (en millions de dollars)

Actifs connexes	221
Déplacement des utilités publiques et décontamination des sols	171
TOTAL	392

■ La contribution à l'exploitation

Le REM est une infrastructure publique de transport en commun. À ce titre, le gouvernement contribuera, par l'intermédiaire de l'ARTM, à financer l'exploitation du REM, tout comme il le fait pour le réseau actuel de transport en commun. Cette contribution gouvernementale, établie en dollars par passager-kilomètre, s'ajoute à celle des municipalités et aux tarifs payés par les usagers.

Le paiement de l'ARTM au REM de 0,72 \$ par passager-kilomètre couvrira l'ensemble des coûts du REM, y compris les coûts d'exploitation et les immobilisations.

TABLEAU 18

Contribution du gouvernement à l'ARTM pour l'exploitation du REM (en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023	2023- 2024
Compensation liée à la plus-value foncière ⁽¹⁾	-512	—	—	—	—	—	—
Utilités publiques et décontamination ⁽²⁾	—	—	-86	-85	—	—	—
Contribution à l'exploitation ^{(1),(3),(4)}	—	—	—	—	-34	-71	-115
Actifs connexes ⁽⁵⁾	-221	—	—	—	—	—	—
TOTAL	-733	—	-86	-85	-34	-71	-115

(1) Il s'agit de contributions attendues de l'ARTM.

(2) Ces contributions seront versées directement au REM.

(3) À la contribution gouvernementale s'ajoute une contribution additionnelle des municipalités de l'ordre de 5 M\$ en 2021-2022, de 11 M\$ en 2022-2023 et de 19 M\$ en 2023-2024. Ces contributions sont basées sur l'achalandage prévu du REM et tiennent compte des contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$ par année.

(4) La contribution à l'exploitation inclut une contribution annuelle de 7 M\$ versée à l'ARTM à titre de compensation pour les revenus de stationnement non perçus.

(5) De ce montant, 26 M\$ seront versés directement au REM.

Une contribution gouvernementale à l'exploitation du REM comparable à celle du réseau actuel de trains de banlieue

En s'associant au projet du REM, le gouvernement permettra à la population de la grande région de Montréal de bénéficier d'une toute nouvelle infrastructure de transport, moderne et efficace, en contrepartie d'une contribution comparable à celle qu'il verse pour le réseau actuel de trains de banlieue.

En 2021, selon les prévisions de l'ARTM, le gouvernement versera l'équivalent de 0,43 \$ par passager-kilomètre pour financer le réseau actuel de trains de banlieue, dont le coût prévu totalisera 0,89 \$ par passager-kilomètre¹.

Or, à titre illustratif, pour la même année, la contribution du gouvernement au REM est évaluée à 0,39 \$ par passager-kilomètre² sur un coût total de 0,72 \$ par passager-kilomètre, qui couvre l'ensemble des coûts d'exploitation et d'immobilisations.

1 Il s'agit de la prévision de l'ARTM qui tient compte de réinvestissements majeurs en immobilisations.

2 Il s'agit de l'hypothèse d'une exploitation complète du REM en 2021 avec un achalandage de 550 millions de passagers-kilomètres.

Les redevances de développement

L'entrée en vigueur de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain a permis de conférer à l'ARTM, entrée en fonction le 1^{er} juin 2017, le pouvoir d'imposer par règlement une redevance à des fins de transport collectif. Les travaux de densification réalisés sur le territoire des municipalités locales desservi par le REM seront assujettis à cette redevance, selon des modalités établies par règlement.

La redevance de transport, établie à 10 \$/pi², sera imposée aux promoteurs immobiliers pour les nouvelles constructions dont la valeur excède 750 000 \$ à l'intérieur d'un périmètre n'excédant pas 1 kilomètre autour de chacune des 26 stations du REM. Outre les nouvelles constructions, la redevance visera également la modification d'un bâtiment, y compris un réaménagement, une reconstruction ou une augmentation de sa superficie de plancher, ou encore le changement d'usage dudit bâtiment.

Les sommes obtenues de la redevance, perçues par les municipalités et données à l'ARTM, seront remises au REM. Les sommes ainsi versées au REM pourront atteindre un maximum de 600 millions de dollars sur une période n'excédant pas cinquante ans.

