

Le 7 février 2023

Commission des transports et de l'environnement
Mme Jennifer Maccarone, présidente de la Commission
et députée de Westmount-Saint-Louis
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3e étage
Québec (Québec) G1A 1A3
cte@assnat.qc.ca

PAR COURRIEL

OBJET : Consultation sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028

Madame la présidente,

Les sociétés de transport en commun (TEC) et exo, tous membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), souhaitent, par la présente, transmettre quelques commentaires et recommandations à l'égard de cette consultation. Rappelons brièvement que les membres de l'ATUQ assurent les services de TEC dans les plus grandes villes à travers le Québec et comptent pour 99% des déplacements faits en TEC dans la province. Bien que l'achalandage ne soit pas complètement revenu au niveau pré-pandémie, il est primordial, dans un objectif de développement durable, de favoriser une augmentation des déplacements en TEC, qui serait idéalement issue d'un transfert modal en provenance de l'auto solo. Ceci est d'autant plus important étant donné que des observateurs ont noté une augmentation de la part modale de l'auto, ce qui est alarmant. Il faut à tout prix relancer le TEC, et ce rapidement, afin d'atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés collectivement.

Les première et deuxième questions principales posées dans le cadre de cette consultation peuvent, de façon très générale, être répondues par l'affirmative puisque plusieurs objectifs touchent le TEC et sont très prometteurs. Oui, les objectifs, sous-objectifs et chantiers énoncés dans le document de consultation répondent aux défis et besoins de notre secteur d'activité (question 1) de même qu'ils répondent aux défis auxquels le Québec fait face pour se développer durablement (question 2). Cette réponse affirmative étant liée, entre autres, aux écrits du document (page 36) qui indiquent qu'il faut augmenter la part modale des déplacements actifs et collectifs (sous-objectif 4.2.1) et réduire l'intensité énergétique du transport des personnes et des marchandises (sous-objectif 4.2.2).

D'autres sous-objectifs s'ajoutent à cette liste, comme celui visant à appuyer les municipalités afin qu'elles interviennent de manière durable sur leur territoire et dans lequel il est inscrit comme piste d'action : « la planification du territoire axée sur la mobilité durable » (sous-objectif 4.1.1). L'ATUQ constate avec enthousiasme que le financement est lui aussi mentionné dans le document et puisqu'il s'agit d'un élément clé, nous reviendrons sur ce sujet de façon plus détaillée un peu plus loin (objectif 5.3). S'ajoute comme autre élément prometteur : « opérer un changement vers des modes de déplacement plus durables » (objectif 5.8), avec comme sous-objectif 5.8.2 « Augmenter la part modale du transport actif, collectif et alternatif à l'auto-solo des employés de l'État » et comme piste d'action : « dans les pôles générateurs de déplacements, il est souhaité qu'ils

soutiennent le développement, le déploiement et le maintien d'actions favorisant l'augmentation de l'offre et de l'utilisation de la mobilité active, collective et alternative à l'auto-solo en réunissant leurs efforts selon leurs pôles respectifs. »

Mais ces nombreux objectifs et sous-objectifs tirés du document de consultation seront identifiés comme de véritables réponses aux défis du Québec seulement dans la mesure où tous les éléments nécessaires à la réussite de ce qui est proposé sont et seront déployés pour permettre justement cette grande réussite souhaitée par le gouvernement et la population du Québec. Déjà la mise sur pied de la Politique de mobilité durable (PMD), du Plan pour une économie verte de même que la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire comportent de nombreux objectifs qui répondent eux aussi aux défis de notre secteur, mais encore ici, dans tous ces cas, **il faudra que les actions soient posées et les moyens rendus disponibles pour atteindre ces objectifs.**

Les membres de l'ATUQ sont directement interpellés par ce qui est écrit à la neuvième page du document de consultation : « Offrant des services à la population, les réseaux parapublics et les municipalités sont des milieux privilégiés pour exercer un leadership inspirant en matière de développement durable auprès de la population. [...]. C'est pourquoi des objectifs stratégiques s'adressant directement aux réseaux parapublics ont été ajoutés à la Stratégie 2023-2028. » Ayant répondu très brièvement aux deux premières questions, l'ATUQ souhaite élaborer davantage en répondant aux questions 3, 4 et 5 afin de souligner quelques objectifs à prioriser, en lien avec la mise en place de la prochaine Stratégie, et pour souligner quelques éléments clés à mettre en œuvre pour y arriver, incluant un partenariat pour relever ces défis.

Défis prioritaires

Il est indéniable que les membres de l'ATUQ ont un rôle majeur à jouer et peuvent continuer à exercer un leadership qui permettra au gouvernement de relever plusieurs défis pour atteindre ses objectifs. Qu'il s'agisse de la réduction des GES, de diminuer la congestion routière et les coûts de livraison des marchandises, d'améliorer la santé par une réduction de la pollution et une hausse du nombre de minutes de marche de ses utilisateurs, de réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route, de participer à la création de nombreux emplois de qualité et au développement économique du Québec, de faciliter l'inclusion sociale, de réduire la pression inflationniste sur les ménages en réduisant les coûts de transport, de réduction des coûts hospitaliers avec le transport adapté, d'intégrer les nouvelles technologies, de réduire l'étalement urbain, etc., le TEC a un effet positif sur chacun de ces éléments et d'autres encore. Mais pour continuer à exercer son rôle et même accroître ses bienfaits, il est nécessaire que le gouvernement soutienne ce service de diverses façons. Les coûts liés à la congestion routière, seulement pour le Grand Montréal, sont estimés à 4,2 G\$ par année (CMM 2019). Avec la multitude d'effets bénéfiques pour la société et pour le très grand nombre de personnes qui en bénéficient (incluant aussi ceux qui n'utilisent pas ce service, mais qui en retirent de nombreux avantages), il paraît clair que soutenir et développer l'accès à un service de TEC rapide, efficace, sécuritaire et moderne doit être identifié comme étant un des défis prioritaires du gouvernement, ceci en réponse à la troisième question du document. Les objectifs 4.2, 5.3 et 5.8 doivent donc être considérés prioritaires. Le TEC compte un nombre surprenant d'avantages et ces derniers sont des leviers cruciaux pour le gouvernement actuel, qui souhaite améliorer la situation économique, sociale et environnementale du Québec.

Financement

La quatrième question représente le cœur de ce qu'il faut faire pour relever les défis, c'est-à-dire les actions à poser, les moyens à mettre en œuvre. Tous les membres de l'ATUQ ont constaté des baisses importantes du nombre de déplacements sur l'ensemble des réseaux durant la pandémie, de l'ordre de 60% à 70% comparativement à l'achalandage habituel. Ce qui a entraîné des diminutions de revenus jumelés à la hausse des coûts (carburants, inflation, etc.). Les finances des sociétés de transport étaient déjà en manque avant la pandémie et la situation s'est donc aggravée. Déjà des sommes importantes ont été reçues pour combler les écarts, mais il y a encore beaucoup à faire, surtout pour assurer une stabilité, une pérennité des sources de revenus des autorités organisatrices de transport. Plusieurs sociétés de transport notent toutefois un retour de la clientèle dans leurs réseaux. Certaines ont retrouvé le niveau pré-pandémie, mais le mal est fait. Le modèle actuel de financement doit être revu et nous devons travailler avec le gouvernement pour relancer le TEC. Pour ce faire, il faut que le financement soit suffisant, prévisible et pérenne.

Ceci permettra d'offrir un service pouvant s'ajuster en fonction de l'évolution de la situation, tout en perpétuant les retombées positives du TEC. Nous souhaitons également une simplification des processus et une réduction des délais d'approbation. La complexité de ces processus entraîne des retards importants, des coûts additionnels et elle réduit les taux d'utilisation des fonds disponibles. Ceci doit faire l'objet d'actions du gouvernement pour améliorer son efficacité. Le soutien du gouvernement est essentiel pour la réalisation de la mission des autorités organisatrices de transport, que ce soit à la fin ou après cette crise. Nous identifions d'ailleurs des besoins financiers à différents niveaux :

1) La poursuite de mise en place de mesures **à court terme** pour aider les sociétés à maintenir voir développer leur offre de service, par exemple avec l'accélération par le MTMD des paiements aux sociétés des sommes qui leur sont dues dans le cadre des différents programmes de subvention (comptes à recevoir déjà existants et en cours d'analyse par le MTMD), l'utilisation des surplus du programme PAUTC et une autre aide d'urgence.

2) La confirmation que les niveaux actuels des programmes de subvention seront maintenus voir augmentés. À ce titre, nous pensons notamment aux subventions liées aux services (PADTC) et au transport adapté (PSTA) qui doivent être maintenues pour assurer la relance. Que les subventions pour les immobilisations ayant une date limite pour réaliser les travaux (comme le PAFFITC) soient maintenues même si des travaux sont faits après cette date limite suite à la pandémie. (Sous cette rubrique plusieurs autres opportunités existent et sont présentement en discussion avec le MTMD)

3) L'électrification du TEC représente un projet majeur et le financement visant à réaliser cette transition doit être adéquat (voir ci-dessous d'autres précisions à propos de l'électrification). L'électrification des réseaux de transport urbains ne doit pas se faire au détriment de l'offre de service ou du maintien des actifs.

4) S'assurer d'un financement adéquat et pérenne non seulement pour les immobilisations, mais à la fois pour l'exploitation des réseaux et pour maintenir tous les actifs. L'objectif 5.3 du document représente un bon point de départ, reste à le déployer. Nous proposons la mise en œuvre d'un nouveau cadre financier, à élaborer en collaboration avec le gouvernement et les villes du Québec, puisqu'il y a, avec l'électrification, une baisse inévitable du financement disponible lié aux revenus de la vente d'essence.

5) Nous revenons sur le transport adapté qui, par la croissance de la demande et le vieillissement de la population, représente un défi quant à son financement, en plus du recrutement de la main-d'œuvre et ses frais d'exploitation qui demandent une attention particulière pour assurer les services demandés. En 2022, des éléments contextuels, notamment l'inflation des prix du carburant et certaines répercussions de la Loi sur le transport rémunéré des personnes par automobile (LTRPA), ont d'ailleurs exacerbé les enjeux financiers vécus par ce secteur.

La pandémie a favorisé un accroissement de la part modale de l'automobile, ce qui est tout à fait contraire aux objectifs de la Politique de mobilité durable. Il importe de renverser rapidement cette tendance en relançant le TEC. Ceci ne pourra se faire qu'avec un financement adéquat afin de répondre aux attentes du gouvernement.

Électrification

L'électrification du TEC est un autre sujet clé qui demande, en plus d'une aide financière, une collaboration entre les parties impliquées puisque son financement, bien que très important, n'est pas l'unique élément requis à cette transition. Nous avons mentionné à d'autres occasions que l'électrification du TEC ne se résume pas simplement à acheter des autobus électriques et à les mettre en service. Il s'agit aussi de mettre en place les infrastructures adaptées à accueillir ces véhicules, incluant des garages disposant d'un espace suffisant et surtout des équipements de recharge. De plus, il faut des employés formés pour entretenir ces nouveaux véhicules, le tout en poursuivant la cohabitation avec les bus diesel et hybrides qui doivent au minimum rester 16 ans dans les parcs. Il s'agit donc de projets de transformation majeurs pour les sociétés de transport. Malgré les 5 G\$ annoncés en novembre 2021 et malgré que le MTMD mentionne que le financement sera suffisant, les sociétés de transport tiennent à préciser que le financement qui a été rendu disponible pour les projets d'électrification demeure toujours insuffisant, ce qui reste un enjeu majeur. Les sociétés de TEC sont les seules à connaître suffisamment leur secteur d'activité pour identifier adéquatement, et en amont, tous les éléments qui vont garantir la réussite de cette transition. Pour permettre au gouvernement d'atteindre ses objectifs de réduction des GES d'ici 2030, de réduction de la consommation de produits pétroliers d'ici 2030 et aussi de carboneutralité d'ici 2050, une collaboration constante et étroite avec les sociétés de TEC est essentielle. Nous proposons donc au gouvernement notre entière collaboration pour participer, avec les autres acteurs clés tels que le ministère des Transports et de la Mobilité durable et Hydro-Québec à un partage de connaissances pour faciliter cette transition, pouvant s'articuler idéalement par la mise sur pied d'une table de travail sur l'électrification des réseaux de transport en commun.

Cohérence /cohésion

Avec l'adoption d'un bon nombre de politiques, stratégies, programmes, lois et règlements, il est extrêmement important d'assurer une cohérence, une cohésion à travers l'ensemble des actions devant résulter de ces énoncés. Les différents ministères doivent travailler en partenariat afin d'être au fait de ce qui est décidé par tous les autres ministères. L'ATUQ constate avec enthousiasme l'identification d'un grand nombre d'organismes et ministères tous assujettis à la Loi sur le développement durable. Ces derniers ont l'obligation de tenir compte de la Stratégie pour faire en sorte que les services à la population et aux entreprises, les lois, les politiques et les programmes gouvernementaux contribueront à la transition du Québec vers une société plus verte, innovante et responsable. Ceci est un excellent début, mais il faut s'assurer d'un travail transversal, à travers tous les ministères et avec la collaboration des différents organismes, permettant ainsi de garder cohérentes les décisions prises par chacun et assurer le suivi de tout le travail qui doit être fait.

À l'égard du cadre réglementaire et des programmes gouvernementaux, cette cohésion doit également se faire en complémentarité avec les objectifs des organisations concernées. Par exemple, les membres de l'ATUQ ont récemment participé à une étude, pilotée par la STM et l'ARTM, visant à identifier une méthodologie de quantification des GES évités par les projets et les systèmes de transport en commun. Le rapport, qui recommande les sources d'émission évitées à retenir ou non, a d'ailleurs été publié à la fin de l'année 2022. Il a été porté à notre attention que le

MTMD s'intéressait à de telles quantifications et évaluait la possibilité d'intégrer des cibles de rendement à cet égard à travers ces programmes de subventions. Le cas échéant, il serait opportun de travailler en collaboration avec les membres de l'ATUQ afin d'assurer une cohérence méthodologique du calcul de telles cibles.

Collaboration

Une autre façon d'aider le TEC, et pour répondre à la 5^e question posée à l'égard du développement d'un partenariat, est de systématiquement inviter ses représentants à participer aux décisions gouvernementales de façon à les intégrer lors de la préparation des politiques, programmes, stratégies, plans, règlements et lois liés au transport, à l'aménagement du territoire et/ou tout autre domaine pour lesquels le TEC peut avoir un impact positif. L'électrification dont il a été question plus tôt est un bon exemple d'une collaboration qui permettrait de faciliter la transition du TEC. Plusieurs autres sujets touchent les sociétés de transport et elles doivent être invitées à transmettre leurs connaissances pour en faire bénéficier le gouvernement. Ces connaissances portent par exemple sur les mécanismes complexes liés à la livraison du service, sur les besoins des clients et sur les contraintes liées à la mise en œuvre de divers projets. Les membres de l'ATUQ peuvent ainsi identifier les problèmes potentiels et réduire les difficultés. Le gouvernement doit identifier les sociétés de transport et exo comme des partenaires, et l'ATUQ comme un expert-conseil du gouvernement. À lui de profiter de notre expertise.

En pages 59 et 60 du document, il est écrit que « Les services offerts, qu'ils soient de nature administrative ou commerciale, génèrent un nombre important de déplacements par des moyens de transport variés. Ce contexte présente un potentiel d'innovation et de démonstration important en ce qui a trait aux technologies, aux changements comportementaux et à de nouvelles normes sociales. Il permet par ailleurs d'étayer la réflexion portant sur la localisation écoresponsable des bureaux et services publics en fonction de leur facilité d'accès par les transports collectifs et actifs. » Une fois encore, tous ces objectifs, aussi louables soient-ils, doivent être réalisés avec la participation des sociétés de transport. Ceci permettra au gouvernement de s'engager rapidement dans un processus efficace de mise en œuvre de la nouvelle Stratégie.

Le document de consultation contient plusieurs éléments extrêmement prometteurs, mais les moyens et les actions à déployer pour concrétiser le tout demandent une collaboration, un financement et une cohérence que le gouvernement doit orchestrer pour atteindre ses objectifs.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, veuillez recevoir, Madame la Présidente, mes salutations distinguées,

Le président du CA,



Marc Denault
Président du CA de la Société de transport de Sherbrooke