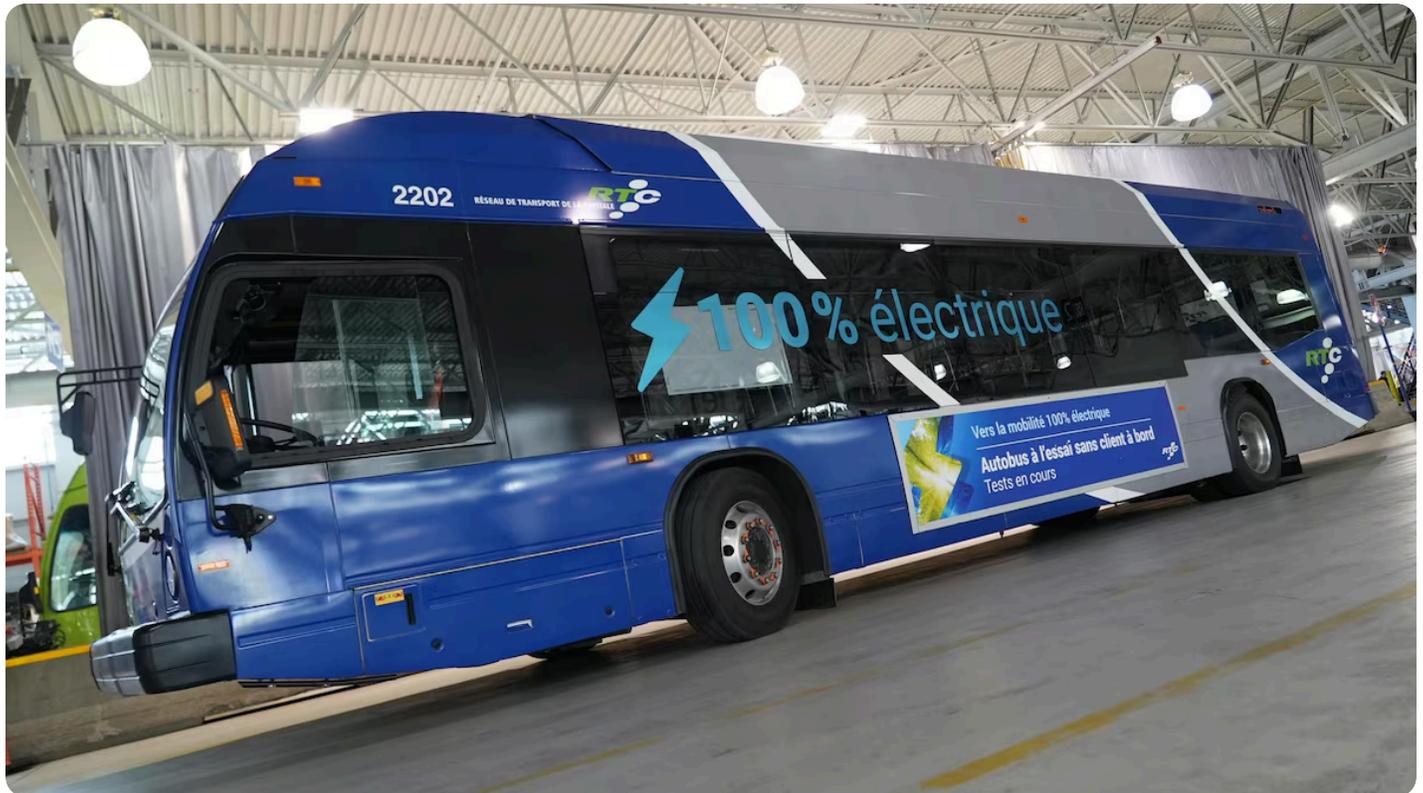


Accueil | Économie | Transport en commun

13 G\$ pour électrifier le transport collectif : Québec fait fausse route, dit une experte



Un autobus électrique du RTC.

PHOTO : RADIO-CANADA / BRUNO GIGUÈRE



Érik Chouinard

Publié le 23 février à 5 h 57 HAE

Mis à jour le 23 février à 13 h 19 HAE

L'électrification des autobus urbains souhaitée par le gouvernement du Québec coûtera très cher. En additionnant les montants prévus par les principales sociétés de transport collectif de la province, la facture s'élève à environ 13,1 milliards de dollars dans les dix prochaines années. Des investissements importants qui ne permettront pas de maximiser les bienfaits environnementaux et l'amélioration du service, selon une experte.

En 2021, le gouvernement avait prévu une enveloppe de 5 milliards de dollars pour électrifier 55 % des autobus urbains d'ici 2030, comme le prévoit son Plan pour une économie verte. De

cette somme, 2,6 milliards sont consacrés à la construction et la conversion des garages, tandis que 2,4 milliards servent à l'achat d'autobus électriques.

Les sociétés de transport n'ont pas vraiment le choix de participer au projet, et l'échéancier est court, puisqu'à partir de 2025, le gouvernement ne subventionnera que l'achat d'autobus électriques. La question des délais est donc au cœur des préoccupations.

« On fait fausse route. Dans un contexte de budget limité, il faut investir dans le service et le maintien de nos actifs. Ensuite, on séquence dans un calendrier qui va mettre moins de pression parce qu'elle fait augmenter les coûts pour les constructeurs et les infrastructures », plaide Catherine Morency, professeure en génie des transports à Polytechnique Montréal.

Les investissements pour l'électrification des autobus dans les différentes sociétés de transport au Québec, en millions de dollars (M\$)

	Investissements totaux prévus en électrification (M\$)	Réaménagement et/ou construction des garages (M\$)	Autobus électriques (M\$)
Exo*	429	274	155
Réseau de transport de la Capitale (RTC)	2 269	1 828	441
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	1 268	774	493
Société de transport de Laval (STL)	1 070	599	472
Société de transport de Lévis (STLévis)	685	468	217
Société de transport de Montréal (STM)	6 200	5 100	1 100
Société de transport d'Outaouais (STO)	723	149	574
Société de transport de Saguenay (STS)	226	100	126
Société de transport de Sherbrooke (STS)	86	26	60
Société de transport de Trois-Rivières (STTR)	200	109	91
Total	13 157	9 428	3 729

* Exo n'a pas encore déposé son programmes décennal d'immobilisations (PDI) pour 2024-2033, les données sont basées sur celui de 2023-2032.

Source: Selon les PDI 2024-20233 des principales sociétés de transport du Québec

Les sommes de départ sont maintenant nettement insuffisantes. Selon les derniers Programmes décennaux d'immobilisations (PDI) de l'ensemble des principales sociétés de transports, ces dernières prévoient devoir investir environ 9,4 milliards de dollars pour construire de nouveaux garages ou pour adapter leur centre de services à l'arrivée des nouveaux autobus. Elles prévoient ensuite devoir déboursier au total 3,7 milliards de dollars pour l'achat des autobus électriques.

La facture pourrait continuer à grimper, certaines sociétés n'ayant pas encore terminé les montages financiers de toutes les phases de leurs projets d'électrification.

Le gouvernement provincial, soutenu en partie par le fédéral, doit subventionner les sociétés de transport pour 85 % des coûts en infrastructure et 95 % des coûts d'achat d'autobus électriques. Or, étant donné les sommes en jeu, surtout dans le cas des aménagements de garages pouvant accueillir ce type de véhicule, les pourcentages restants des factures pèseront dans les dettes du transport collectif.



Cette semaine, les ministres des Transports fédéral et provincial, Pablo Rodriguez et Geneviève Guilbeault, ont fait une annonce d'aide financière de 21,4 millions de dollars dans divers projets liés à l'électrification de la Société de transport de Sherbrooke.

PHOTO : RADIO-CANADA / RENÉ-CHARLES QUIRION

« L'augmentation astronomique des coûts entraîne aussi un poids considérable sur le service de la dette des sociétés de transport et donc, sur leurs budgets d'exploitation », écrit l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) dans un communiqué.

C'est au Réseau de transport de Québec (RTC) et à la Société de transport de Montréal (STM) que la facture est la plus élevée. À la STM, elle s'élève à plus de 6 milliards de dollars et au RTC, à 2,3 milliards de dollars.

Le service de transport de Québec estime d'ailleurs que l'électrification fera plus que doubler sa dette l'an prochain.

Finances précaires

Dans les dernières années, un grand nombre de sociétés de transport plombées par les contrecoups de la pandémie ont dû réduire leurs services. La perte d'usagers qui ne s'est pas encore complètement rétablie met à mal leur financement.

« Les sociétés ont aussi à gérer le postpandémie avec la transformation de la demande. Elles sont en négociation continue avec le gouvernement pour assurer le financement des opérations et pour revoir la façon dont elles sont financées », précise Catherine Morency.

Une augmentation de la dette des sociétés de transport signifie aussi une augmentation des dépenses liées au service de la dette dans des budgets de fonctionnement annuels déjà difficiles à boucler.

À titre d'exemple, la Société de transport de Laval (STL) estime que les projets d'électrification représenteront plus de 50 % du service de la dette nette de la STL en 2028. Au RTC, ce sera près de 30 % en 2033.

« Le pire scénario serait que, ayant englouti plusieurs milliards dans l'électrification, on se retrouve dans l'obligation de réduire les services, parce que là on contribuerait à augmenter les GES si on a des gens qui délaissent les réseaux de transport en commun », s'inquiète la professeure.

Le gouvernement compte entre autres financer ce programme d'électrification en partie au moyen du Fonds d'électrification et de changements climatiques (anciennement le Fonds vert), mais ce n'est pas encore clair s'il peut absorber de telles dépenses.

Les dépenses et le solde pour l'année 2023-2024 ne sont pas encore connus, comme l'année financière se termine le 31 mars 2024. Or, pour l'ensemble des activités du Fonds en 2022-2023, les dépenses ont totalisé 1,2 milliard de dollars et il conservait un solde de 1,7 milliard de dollars au 31 mars 2023.

« On veut faire des transitions, on va devoir les faire, mais qu'est-ce qui est le plus efficace aujourd'hui pour changer les comportements? Qu'est-ce qui est le plus efficace pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES)? Il faut se questionner, est-ce qu'on met notre argent au bon endroit? » se demande Catherine Morency.

Pas la meilleure cible environnementale

Au Québec, le transport routier représente environ 34 % des émissions de gaz à effet de serre. Il peut donc paraître tout à fait à propos de vouloir doter les villes de parcs d'autobus électriques pour réduire les émissions.

Et il y a effectivement des avantages. Une étude publiée dans la revue *Transportation Research Part D* [☞](#) montre que l'électrification des autobus à Montréal fait diminuer de 64,02 % les émissions de GES produites par les parcs d'autobus. L'auteure principale, Xuelin Tian, de l'Université de Concordia, mentionne aussi que les bus électriques offrent une transition essentielle pour atteindre la carboneutralité dans les villes.

Or, le poids que représentent les autobus est faible en comparaison de celui du reste des véhicules, qui ne cesse d'augmenter. Selon les données les plus récentes, il y a environ 5000 autobus urbains dans la province sur près de 7 millions de véhicules enregistrés. Ils s'agit donc de 0,07 % de tous les véhicules sur les routes.

La part des déplacements effectués en auto solo a aussi augmenté dans les dernières années. Elle est passée de 68,5 % en 2017 à 73,7 % en 2021.

À lire aussi :

- Est-ce que le Québec peut réduire de moitié son nombre d'autos?
- Pluie de millions pour soutenir l'électrification des transports à la STS
- L'électrification audacieuse du plus grand transporteur du Canada



Érik Chouinard