

# **Chantier sur le financement de la mobilité**

**Appel de mémoire général**

**Document d'information**

## Table des matières

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>4</b>
<b>1 CONTEXTE</b> .....	<b>5</b>
<b>2 OBJECTIF : LA PÉRENNITÉ DU FINANCEMENT</b> .....	<b>5</b>
<b>3 ENJEUX LIÉS AU FINANCEMENT</b> .....	<b>6</b>
3.1 ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT DES PERSONNES .....	6
3.2 ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.....	7
3.3 AUTRES ENJEUX .....	8
<b>4 GESTION DU FINANCEMENT</b> .....	<b>8</b>
4.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC .....	8
4.2 FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE .....	9
4.3 FONDS VERT.....	10
4.4 SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC.....	11
4.5 FONDS POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN.....	11
4.6 ENTENTE BILATÉRALE INTÉGRÉE RELATIVE AU PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE INVESTIR DANS LE CANADA .....	12
4.7 MUNICIPALITÉS ET AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT.....	12
<b>5 PARTAGE DES RESPONSABILITÉS</b> .....	<b>13</b>
5.1 TRANSPORT ROUTIER .....	13
5.2 TRANSPORT MARITIME .....	14
5.3 TRANSPORT AÉRIEN .....	14
5.4 TRANSPORT FERROVIAIRE.....	15
5.5 TRANSPORT ACTIF .....	16
<b>6 REVENUS ET DÉPENSES ACTUELS (2017-2018)</b> .....	<b>16</b>
6.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC .....	16
6.2 FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE .....	17
6.3 FONDS VERT.....	20
6.4 SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC.....	20
6.5 MUNICIPALITÉS ET AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT.....	21
<b>7 STRATÉGIES DE FINANCEMENT</b> .....	<b>22</b>
7.1 PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ .....	22
7.2 PARTENARIATS « PUBLIC-PUBLIC » .....	22
<b>8 OUTILS DE FINANCEMENT</b> .....	<b>23</b>
8.1 TAXONOMIE.....	23
8.2 OUTILS FÉDÉRAUX OU PROVINCIAUX.....	25
8.3 OUTILS MUNICIPAUX.....	28
8.4 AUTRES OUTILS.....	33
<b>ANNEXE 1 : DESCRIPTION DES ENJEUX</b> .....	<b>34</b>
<b>A1 1. ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT DES PERSONNES</b> .....	<b>34</b>
<b>A1 1.1 ENJEUX GÉNÉRAUX EN TRANSPORT COLLECTIF</b> .....	<b>34</b>
<b>A1 1.2 TRANSPORT COLLECTIF URBAIN</b> .....	<b>36</b>

<b>A1 1.3</b>	<b>TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL.....</b>	<b>37</b>
<b>A1 1.4</b>	<b>TRANSPORT ADAPTÉ.....</b>	<b>37</b>
<b>A1 1.5</b>	<b>TRANSPORT ACTIF.....</b>	<b>37</b>
<b>A1 2.</b>	<b>ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.....</b>	<b>38</b>
<b>A1 2.1</b>	<b>TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES.....</b>	<b>38</b>
<b>A1 2.2</b>	<b>TRANSPORT MARITIME.....</b>	<b>39</b>
<b>A1 2.3</b>	<b>TRANSPORT AÉRIEN.....</b>	<b>40</b>
<b>A1 2.4</b>	<b>TRANSPORT FERROVIAIRE.....</b>	<b>41</b>
<b>A1 3.</b>	<b>AUTRES ENJEUX.....</b>	<b>42</b>
<b>A1 3.1</b>	<b>NOUVELLES MOBILITÉS.....</b>	<b>42</b>
<b>A1 3.2</b>	<b>SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS.....</b>	<b>43</b>
<b>A1 3.3</b>	<b>SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....</b>	<b>44</b>

## Préambule

Le Chantier sur le financement de la mobilité a été annoncé le 25 janvier 2019 par le ministre des Transports du Québec, monsieur François Bonnardel. Ce chantier est l'une des mesures phares de la Politique de mobilité durable – 2030, dévoilée en 2018. Comme cela est spécifié dans le Plan d'action 2018-2023 de cette politique, le Chantier sur le financement de la mobilité vise principalement à proposer des pistes de financement afin de permettre aux acteurs de la mobilité durable d'assumer pleinement leurs responsabilités dans une perspective durable, avec les outils adéquats.

L'appel de mémoire est un élément essentiel de ce chantier, qui s'adresse à l'ensemble de la société québécoise. Le présent document d'information a été préparé spécifiquement dans le but d'apporter un éclairage sur les transports au Québec et les mécanismes de leur financement.

Le document ne prétend pas être exhaustif. En effet, sa finalité n'est pas de décrire de manière détaillée tous les mécanismes, stratégies et acteurs du secteur des transports, mais d'informer les lecteurs sur les principaux aspects du financement de la mobilité au Québec. Il présente certaines facettes méconnues des transports et explique le contexte dans lequel le gouvernement évolue lorsqu'il fait des choix d'investissements en mobilité. Les informations présentées devraient permettre à tous ceux et celles désirant déposer un mémoire de disposer d'une meilleure connaissance du contexte du financement de la mobilité au Québec. Pour ceux et celles désirant en apprendre davantage, le document comporte de nombreux liens hypertextes renvoyant à des politiques, des initiatives ou des acteurs de la mobilité durable.

Les mémoires déposés devraient, sans toutefois s'y limiter, apporter des éléments de réponse aux questions suivantes :

1. Selon vous, quels sont **les principaux défis et enjeux actuels** et à court terme liés au financement de la mobilité au Québec?
2. Selon vous, quelles sont **les avenues possibles et les solutions optimales** pour assurer le financement durable de la mobilité au Québec?
3. Quels sont **les mesures ou les outils** de financement **qui devraient être mis en place de façon prioritaire** par le gouvernement du Québec et ses partenaires?
4. Quels **rôles devraient exercer les partenaires**<sup>1</sup> du gouvernement du Québec, notamment les municipalités, pour assurer le financement durable de la mobilité?

Les mémoires doivent être transmis à l'adresse courriel suivante :

[PMD-Financement@transports.gouv.qc.ca](mailto:PMD-Financement@transports.gouv.qc.ca)

Merci pour votre intérêt pour le financement de la mobilité au Québec.

---

<sup>1</sup> Les partenaires incluent notamment les municipalités, les sociétés de transport ainsi que les acteurs de la société civile.

## 1 Contexte

Au printemps 2018, le gouvernement a lancé la [Politique de mobilité durable – 2030](#) (PMD), pour laquelle les investissements prévus sont de 9,7 G\$, dont près de 3 G\$ en nouvelles sommes, pour la période couverte par le Plan d’action 2018-2023, son premier plan d’action.

Le gouvernement actuel a aussi pris des engagements importants en transport, notamment concernant le réseau routier et le transport collectif. Les investissements associés à ces engagements seront de plusieurs milliards de dollars au cours de la décennie à venir. Ces engagements ont été pris alors que les dépenses anticipées pour appuyer la mobilité durable et le maintien des actifs sont croissantes malgré des sources de revenus susceptibles de décroître dans le temps.

Au regard des dépenses anticipées, le gouvernement du Québec et les municipalités sont depuis longtemps confrontés à la détérioration des infrastructures et équipements de transport, et ce, en dépit des efforts importants entrepris chaque année. Le maintien en bon état de ces actifs et la construction d’infrastructures pour assurer la performance du réseau nécessitent des investissements très importants, année après année. Ainsi, seulement pour la période 2018-2020, le gouvernement du Québec a annoncé des investissements de 4,8 G\$ sur le réseau routier, dont 93 % pour le maintien d’actifs.

Par ailleurs, les investissements en transport inscrits au [Plan québécois des infrastructures](#) (PQI) 2019-2029 sont de près de 25 G\$ pour le réseau routier sous la responsabilité du gouvernement du Québec, de 9 G\$ pour les programmes d’aide au transport collectif, sous la responsabilité du milieu municipal, et de 2,9 G\$ pour les programmes d’aide au transport maritime, aérien, ferroviaire et autres modes, généralement sous la responsabilité du secteur privé. À ces investissements s’ajoutent ceux associés au Réseau express métropolitain (REM), pour lequel le gouvernement du Québec contribuera à hauteur de 1,3 G\$.

Il est à souligner que le gouvernement du Québec a procédé en février 2019 à une [quatrième émission d’obligations vertes](#), pour un montant de 800 M\$. Trois autres émissions ont eu lieu depuis février 2017, et les revenus sont utilisés pour le financement d’infrastructures et d’équipements de transport collectif, en particulier le réseau du métro de Montréal ainsi que le REM. Notons que les sommes provenant des émissions d’obligations vertes ne se cumulent pas aux montants précédemment mentionnés. Elles se substituent à ceux-ci. Seul change l’outil permettant de percevoir les revenus (p. ex., des obligations vertes plutôt que des obligations traditionnelles).

## 2 Objectif : la pérennité du financement

Tous les investissements susmentionnés nécessitent en contrepartie des sources de revenus suffisantes et stables. Cependant, d’ici quelques années, les revenus sont susceptibles d’être insuffisants en regard des dépenses anticipées. En effet, en raison de l’amélioration de l’efficacité énergétique des véhicules et de l’électrification du parc, les revenus de la taxe sur les carburants sont appelés à plafonner, voire à décroître, au cours des années à venir, fragilisant ainsi la principale source de revenus pour le financement de la plus grande part des interventions en transport du gouvernement du Québec sur le réseau sous sa responsabilité, de même que de nombreux programmes d’aide financière proposés au milieu municipal et aux autorités organisatrices de transport (AOT).

De ces constats ressort l'objectif général du chantier sur le financement, soit d'explorer les solutions permettant d'assurer la pérennisation des sommes nécessaires au financement des transports et de la mobilité au Québec, et ce, pour tous les acteurs impliqués.

La PMD comporte 10 cibles ambitieuses concernant tous les aspects de la mobilité au Québec. Il est donc essentiel que les pistes de financement qui résulteront des travaux du chantier contribuent à l'atteinte de ces cibles.

Déjà, le ministère des Transports (MTQ) assure une veille en continu sur le financement à long terme des transports. Cette veille porte sur l'ensemble des pratiques existantes et en développement en matière de financement et de tarification des transports.

Les travaux du chantier devront tenir compte des orientations gouvernementales générales, des grandes actions qui en découlent et des stratégies et plans d'action en cours et prévus, par exemple :

- Le [Plan d'action en électrification des transports 2015-2020](#) et ses suites;
- Le [Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques](#) et ses suites;
- La [Politique énergétique 2030](#) du Québec;
- Les discussions et travaux qui encadreront le renouvellement du pacte fiscal entre le gouvernement et les municipalités.

## 3 Enjeux liés au financement

### 3.1 ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT DES PERSONNES

La PMD de même que les plans économiques du Québec 2017 et 2018 ont fait ressortir la priorité qu'accorde le gouvernement au financement du transport collectif. Des mesures importantes ont ainsi été annoncées en matière d'aide financière au transport collectif. Ces mesures concernent notamment l'établissement d'un cadre financier de l'[Autorité régionale de transport métropolitain](#) (ARTM), la bonification des programmes d'aide en vue d'une augmentation de l'offre de services de 5 % annuellement, l'électrification des transports et la réalisation de projets structurants tels que le Réseau express métropolitain, le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec et le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Ces mesures sont d'une grande importance pour réduire la congestion routière, de même que les coûts associés à cette congestion, et pour améliorer la qualité de vie et la santé des citoyens et citoyennes. De plus, elles contribuent à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en transport.

Le financement de toutes ces nouvelles mesures nécessite de nouvelles sources de financement, ou encore un repositionnement de la stratégie d'investissements actuelle en tenant compte, notamment, du cadre de gouvernance dans la région métropolitaine.

En ce qui concerne le transport collectif régional, les déplacements ont augmenté de manière importante au cours des dernières années. Cette croissance soutenue devrait se poursuivre, particulièrement avec les mesures annoncées dans la PMD ainsi que les ressources et les moyens consentis au développement et à la consolidation de l'offre de services. Cependant, le modèle de financement du transport collectif régional doit être revu afin d'établir des solutions adaptées aux nouvelles réalités et aux particularités des territoires et d'assurer un financement pérenne et récurrent des services.

### **Enjeux généraux en transport collectif<sup>2</sup>**

- L'équilibre entre le financement du transport collectif et celui du réseau routier;
- La complexité des modalités relatives aux programmes d'aide financière;
- Le chevauchement entre les différents programmes d'aide financière offerts;
- La non-indexation de certaines sources de financement;
- La prise en compte des coûts d'exploitation dans le financement;
- La transition vers un système de transport collectif à faible empreinte environnementale.

### **Transport collectif urbain**

- Des transports collectifs plus attrayants, compétitifs et accessibles que l'automobile;
- L'équilibre entre le financement de l'exploitation et celui des immobilisations;
- L'équité verticale de la tarification du transport collectif pour une meilleure inclusion sociale.

### **Transport collectif régional**

- Un soutien suffisant de la gouvernance, de l'organisation et de la planification des services de transport collectif régional;
- Un modèle de financement du transport collectif régional aligné sur la réalité des régions;
- L'équité interrégionale du financement du transport collectif.

### **Transport adapté**

- Des programmes d'aide en transport pour personnes handicapées adaptés aux besoins d'une clientèle en croissance.

### **Transport actif**

- La pérennisation du soutien pour des environnements favorables au transport actif partout au Québec;
- La prise en compte des coûts d'exploitation des infrastructures de transport actif.

## **3.2 ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES**

La spécificité du transport des marchandises tient principalement au fait que ses activités relèvent essentiellement du secteur privé. Différents enjeux caractérisent chacun des modes de transport, mais deux d'entre eux sont perçus comme majeurs pour l'ensemble de l'industrie, à savoir le maintien de la compétitivité ainsi que la pérennité et le maintien en état des infrastructures la supportant.

### **Transport routier des marchandises**

- La libre circulation des marchandises en milieu urbain;
- La compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage et sa complémentarité avec les autres modes;
- L'optimisation de l'industrie du camionnage en appui à la performance des chaînes logistiques;
- Un système de transport des marchandises à faible empreinte environnementale;

---

<sup>2</sup> Une description succincte de chaque enjeu est présentée en annexe.

- La pérennité des infrastructures de transport routier, notamment celles du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, dans une perspective d'échanges avec nos partenaires commerciaux.

### **Transport maritime**

- La pérennité et la compétitivité du système de transport maritime et multimodal;
- Des mouvements maritimes intérieurs et continentaux concurrentiels de marchandises et de passagers.

### **Transport aérien**

- Une desserte aérienne régionale de qualité et accessible;
- Des infrastructures aéroportuaires de qualité et sécuritaires;
- Un transport aérien à faible empreinte environnementale.

### **Transport ferroviaire**

- Des infrastructures de transport ferroviaire pérennes, adéquates et sécuritaires pour les chemins de fer d'intérêt local;
- Une utilisation optimale du transport ferroviaire des marchandises.

## **3.3 AUTRES ENJEUX**

### **Nouvelles mobilités**

- Le soutien au déploiement de nouvelles mobilités intégrées dans les systèmes de transport;
- L'émergence de nouveaux modèles d'affaires;
- Le financement de la promotion des nouvelles mobilités.

### **Systèmes de transport intelligents**

- Des moyens suffisants pour l'acquisition, le traitement et le partage d'information;
- L'appui à l'innovation technologique et sa promotion.

### **Sécurité routière**

- L'adaptation sécuritaire des voies publiques en fonction des usagers visés et en réponse à l'émergence de nouveaux moyens de transport.

## **4 Gestion du financement**

La présente section décrit les principales entités responsables de la gestion du financement des transports à l'échelle du gouvernement du Québec. À celles-ci s'ajoute le gouvernement fédéral pour certains partenariats bilatéraux et des infrastructures lui appartenant.

### **4.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Le MTQ a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. Il élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux

services, aux réseaux et aux systèmes de transport, politiques qui se concrétisent par de nombreuses activités :

- La planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité;
- Le soutien technique et financier aux municipalités relativement à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier local et des passages à niveau;
- Le soutien à l'électrification des transports, en assurant la coordination du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020;
- Le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment afin de maintenir et d'améliorer la qualité des services et des équipements de transport collectif, alternatif et actif, du transport adapté aux personnes à mobilité réduite et du transport maritime et aérien desservant les régions éloignées et isolées;
- Le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité en transport;
- Le soutien au transport des marchandises favorisant la complémentarité et l'utilisation optimale des modes de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime;
- L'offre, aux citoyens et citoyennes de toutes les régions, de renseignements qui facilitent les déplacements, notamment grâce au service Québec 511;
- La gestion et l'exploitation d'une flotte diversifiée d'aéronefs qu'il met à la disposition de certains ministères et organismes afin de les appuyer dans l'accomplissement de leurs missions;
- Le soutien à l'entretien de la Route verte pour les tronçons sous responsabilité municipale.

Le MTQ, en tant qu'entité budgétaire, ne perçoit que très peu de revenus autonomes, l'essentiel de ceux-ci étant versé dans un fonds dédié (voir la section suivante). Les sommes les plus importantes recueillies par le MTQ proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire de certaines catégories d'immatriculations, incluant les permis spéciaux de circulation ainsi que les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.

## **4.2 FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE**

Au Québec, le financement des infrastructures routières et des programmes d'aide financière en transport collectif est principalement assuré par le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), mis sur pied en 2010. Ce dernier est alimenté par diverses sources, dont la plus grande part provient de la taxe sur les carburants. En raison, d'une part, de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et d'une proportion plus importante de véhicules électriques dans le parc automobile et, d'autre part, des investissements majeurs nécessaires au maintien des actifs, un déséquilibre pourrait survenir. Dans un contexte où la viabilité à long terme du FORT dépend d'une amélioration de ses sources de financement, le gouvernement a entrepris, il y a quelques années, une veille et une réflexion en vue de trouver de nouvelles sources de revenus pour alimenter ce fonds, qui sert à financer le réseau routier et le transport en commun.

Actuellement, le FORT doit s'autofinancer à partir de prélèvements auprès des usagers de la route, tels que :

- La taxe sur les carburants;
- Les droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations;
- Les contributions des automobilistes au transport en commun;
- Les revenus provenant des haltes routières et des projets autoroutiers développés en mode de partenariat public-privé.

Les revenus des droits d'immatriculation des véhicules hors route (VHR) sont également versés au FORT.

Les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre sont d'abord affectés au financement des infrastructures et activités sous la responsabilité du MTQ :

- La construction et l'exploitation d'infrastructures routières;
- Les autres activités reliées à l'offre de biens et services au sein du réseau de parcs routiers ainsi que l'ensemble des opérations relatives à la conception, à la mise en œuvre, à la gestion et aux activités de ce réseau;
- Les services de transport par traversier permettant la liaison entre la municipalité de Baie-Sainte-Catherine et celle de Tadoussac.

Les revenus du FORT assurent également le financement de programmes en transport collectif et autres :

- L'aide aux immobilisations de transport en commun;
- Le soutien à l'exploitation des services de transport en commun;
- Les programmes d'aide financière destinés aux véhicules hors route;
- La modernisation des services de transport par taxi.

Au cours des prochaines années, le FORT sera également sollicité pour le financement de nouvelles initiatives et de programmes issus de la PMD, tels que les plans de mobilité durable intégrée, le soutien aux nouvelles mobilités, le développement, l'amélioration et la conservation des voies cyclables et cyclopedestres, ou encore le développement des systèmes de transport intelligents.

### **4.3 FONDS VERT**

Le Fonds vert a été créé en 2006 afin de favoriser le développement durable du Québec par la protection de l'environnement, la préservation de la biodiversité et la lutte contre les changements climatiques. En mars 2017, d'importants changements ont été apportés à la structure de gestion de ce fonds, notamment par la création du Conseil de gestion du Fonds vert qui, tout comme le Fonds lui-même, relève du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Pour la lutte aux changements climatiques, le Fonds vert tire ses revenus du système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE), ou « marché du carbone ». Ces revenus sont utilisés en totalité pour financer la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020), dont les deux tiers sont alloués au secteur des transports. Le PACC 2013-2020 vise à soutenir l'atteinte de la cible de réduction de 20 % des émissions de GES d'ici 2020, particulièrement dans le secteur des transports, et à aider la société à s'adapter aux impacts des changements climatiques. Par ailleurs, le gouvernement du Québec s'est donné une cible de réduction des émissions de GES de 37,5 % à l'horizon 2030, cible reprise dans la PMD pour le secteur des transports.

#### **4.4 SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC**

Placée sous l'autorité du ministre des Finances, la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a pour mission de verser aux organismes municipaux les sommes provenant du Programme de la taxe fédérale sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ). L'aide financière est déterminée par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation et le ministre des Transports pour la réalisation de projets d'infrastructures, en fonction d'un plan d'investissements et des conditions de versement approuvés par le gouvernement.

Ainsi, la SOFIL contribue à la réalisation de projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun ainsi que de projets d'infrastructures ayant des incidences économiques, urbaines ou régionales.

La mise en place du programme de la TECQ découle des ententes Canada-Québec relatives au transfert d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence. Les revenus du programme de la TECQ issus de la SOFIL proviennent des sources suivantes :

- Les transferts du gouvernement fédéral de sommes provenant du Fonds de la taxe sur l'essence;
- Les droits à l'égard des véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée, soit le droit d'immatriculation additionnel et le droit d'acquisition (depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2016);
  - Une portion prédéterminée des recettes est versée à la SOFIL, conformément aux dispositions du Code de la sécurité routière;
- Des revenus d'intérêt.

Une contribution du MTQ, en provenance du FORT, ainsi qu'une contribution du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) s'ajoutent aux revenus du programme de la TECQ.

#### **4.5 FONDS POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN**

Le 29 juin 2016, les gouvernements du Canada et du Québec ont signé l'Entente Canada-Québec concernant le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC). En vertu de cette entente et des modifications qui y ont été apportées en 2018, le gouvernement fédéral alloue un financement jusqu'à concurrence de 923,7 M\$ pour la réalisation de projets d'infrastructures de transport en commun au cours des années 2016-2017 à 2019-2020. Les projets admissibles concernent les différents actifs des réseaux d'autobus, de métro et de train de banlieue (matériel roulant, terminus, garage, station de métro, gare de train, etc.).

Le financement fédéral ne peut pas excéder la moitié des dépenses admissibles des projets d'infrastructures et il s'ajoute aux sommes prévues par le gouvernement du Québec au PQI. La contribution du gouvernement du Québec provient du FORT et correspond à 40 % ou 50 % des dépenses admissibles selon la nature des projets d'immobilisations.

Afin de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec a élaboré le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC).

#### **4.6 ENTENTE BILATÉRALE INTÉGRÉE RELATIVE AU PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE INVESTIR DANS LE CANADA**

Le 6 juin 2018, les gouvernements du Canada et du Québec ont signé l'Entente bilatérale intégrée (EBI) relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada. En vertu de cette entente, sur une période de 10 ans débutant en 2018, le gouvernement fédéral allouera un financement jusqu'à concurrence de 5,2 G\$ pour la réalisation de projets d'infrastructures visant principalement le développement des réseaux de transport en commun.

Selon la nature des investissements, le financement fédéral ne peut pas excéder 40 % ou 50 % des dépenses admissibles des projets d'infrastructures. Ce financement s'ajoute aux sommes prévues par le gouvernement du Québec au PQI. La contribution du gouvernement du Québec provient du FORT et pourrait correspondre à 40 %, 50 % ou 60 % des dépenses admissibles selon la nature des projets d'immobilisations.

Un programme d'aide financière spécifique est en cours d'approbation afin de permettre au gouvernement du Québec de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada.

#### **4.7 MUNICIPALITÉS ET AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT**

Les municipalités sont responsables des transports et de la mobilité sur leur territoire, autant en matière de planification et d'organisation des services qu'en ce qui a trait au financement.

##### **Réseau routier local**

Le réseau routier local est principalement financé par les municipalités à même leur fonds consolidé de revenus. Ce dernier est principalement alimenté par l'impôt foncier qu'elles prélèvent, mais également par certains revenus de tarification.

Les municipalités peuvent également compter sur des programmes d'aide à la voirie locale du gouvernement du Québec pour les routes locales de niveaux 1 et 2, dont les fonds proviennent du FORT, de même que sur des contributions de la SOFIL.

##### **Transport en commun**

Les municipalités sont les premières responsables du financement des dépenses d'exploitation des services de transport en commun. Des programmes gouvernementaux suppléent également une partie du financement. Les dépenses des municipalités au regard de l'exploitation des services de transport en commun sont principalement financées au moyen de l'impôt foncier, mais également de la tarification mise en place par les AOT. Par ailleurs, le financement des immobilisations est principalement tributaire des programmes d'aide financière du gouvernement du Québec et, indirectement, du gouvernement du Canada.

Les principaux programmes d'aide financière du gouvernement du Québec en lien avec le transport collectif sont :

- Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC);
- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP);
- Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL;
- Le Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi;
- Le Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi.

Les sources des aides financières pour ces différents programmes sont principalement le FORT, le Fonds vert, le Fonds de la taxe sur l'essence et le FITC.

À ces sources externes viennent s'ajouter les crédits budgétaires annuels que le MTQ consacre au transport collectif et au transport adapté, incluant les programmes suivants :

- Le Programme de subvention au transport adapté;
- Le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles;
- Le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées;
- Le Programme de vignettes de stationnement pour les personnes handicapées;
- Le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques.

### Sources de revenus régionales

Certaines sources de revenus sont prélevées dans une région particulière et sont dédiées au financement du transport collectif de cette région. C'est le cas des droits d'immatriculation de 30 \$ prélevés dans les six régions métropolitaines de recensement qui sont remis aux sociétés de transport en commun (STC) pour financer leurs activités. Un droit additionnel de 45 \$ sur l'immatriculation est prélevé dans l'île de Montréal et remis à la Ville de Montréal pour soutenir financièrement la Société de transport de Montréal (STM).

Le transport collectif est également financé par une taxe additionnelle de 3 ¢ le litre d'essence prélevée sur le territoire de l'ARTM ainsi que par une taxe additionnelle de 1 ¢ le litre d'essence prélevée en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine pour financer la Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM).

## **5 Partage des responsabilités**

Le Chantier sur le financement de la mobilité vise tous les modes de transport dans toutes les régions du Québec. Les responsabilités des parties prenantes peuvent varier suivant les différents modes de transport. Elles sont partagées entre les divers acteurs gouvernementaux et privés, ce qui peut, dans certains cas, limiter la capacité d'intervention du Québec. Il importe donc de faire un tour d'horizon des compétences pour chacun des secteurs.

### **5.1 TRANSPORT ROUTIER**

#### Infrastructures

Le Québec et les municipalités se partagent la propriété ou la gestion des routes et des ponts, selon les décrets promulgués par le gouvernement.

Dans la région de Montréal, la société [Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée](#) (PJCCI), de compétence fédérale, est propriétaire du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain (du nouveau comme de l'ancien), de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier, du tunnel de Melocheville, d'une partie de l'autoroute Bonaventure de même que d'un tronçon de l'autoroute 15 à l'approche du pont Champlain. Dans la région de Québec, le Canadien National (CN) est propriétaire du pont de Québec.

#### Compétences

Le Québec, tout comme les autres provinces, peut légiférer concernant les entreprises locales de transport, soit celles dont les activités et services de transport sont à prédominance

intraprovinciale. Le gouvernement fédéral a compétence sur les entreprises de transport extraprovincial.

### **Activités**

La compétence en matière de sécurité routière appartient aux provinces en vertu de la Loi constitutionnelle de 1867. Québec a donc compétence pour édicter des restrictions au droit de circuler, des règles de circulation et des normes de propriété des véhicules – application du Code de la sécurité routière. À moins d’une législation fédérale contraire (p. ex., concernant les normes de consommation de carburant), les lois provinciales générales en matière de véhicules automobiles s’appliquent.

## **5.2 TRANSPORT MARITIME**

### **Infrastructures**

Les administrations portuaires canadiennes, incluant les ports sous leur gestion, relèvent du gouvernement fédéral. Le Québec et les municipalités sont également propriétaire de ports ou de quais. Les quais de traversiers de la [Société des traversiers du Québec](#) (STQ) sont sa propriété. Le Québec est également propriétaire de lots de grève et en eau profonde.

### **Compétences**

Le gouvernement fédéral a compétence en matière maritime, incluant les eaux navigables. Les provinces ont compétence sur les entreprises locales de transport maritime. Les entreprises de transport maritime extraprovincial, celles qui relient une province à une autre ou s’étendent au-delà des frontières canadiennes, sont de compétence fédérale.

### **Activités**

Le Québec, les municipalités et des exploitants du secteur privé offrent des services de traversiers entre les rives du fleuve et des rivières. Entre autres, la STQ offre neuf services de traversiers reliant les endroits suivants :

- Québec-Lévis;
- Matane–Baie-Comeau–Godbout;
- L’Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive;
- Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola;
- Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine;
- L’Isle-aux-Grues–Montmagny;
- Rivière-du-Loup–Saint-Siméon;
- L’île d’Entrée–Cap-aux-Meules;
- L’Isle-Verte–Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

## **5.3 TRANSPORT AÉRIEN**

### **Infrastructures**

Le Québec et les municipalités possèdent des installations aéroportuaires. Le MTQ est notamment propriétaire de 26 aéroports et de 8 héliports, dont la plupart sont situés dans des régions éloignées ou isolées.

### **Compétences**

Le gouvernement fédéral a compétence exclusive pour légiférer en matière d'aéronautique, dans sa globalité, ce qui vise autant la circulation aérienne que le transport aérien. Il est le seul à pouvoir édicter des normes dans ce domaine. Un gouvernement provincial peut être propriétaire ou exploitant d'un aéroport ou d'un service aérien, mais il doit le faire dans le respect des normes édictées par le fédéral. Les mêmes principes s'appliquent à une municipalité. La politique de dévolution des aéroports du gouvernement fédéral ne peut donc pas aller plus loin qu'une dévolution de propriété ou de gestion de ceux-ci, de sorte que le fédéral demeure responsable du maintien de services aériens et aéroportuaires efficaces et sécuritaires.

### **Activités**

Le ministre des Transports fournit, dans le cadre de missions gouvernementales, des services de nolisement d'aéronefs et des services aériens, notamment pour le transport sanitaire, le combat de feux de forêt, la surveillance du territoire et le transport de passagers. Le ministre peut également fournir à toute personne des services liés à la certification, à la formation et à l'entraînement de pilotes d'aéronefs. Cette mission est exercée par le Service aérien gouvernemental.

[NAV Canada](#) est une société du secteur privé qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. À ce titre, elle a l'obligation de fournir les services de navigation aérienne civile aux aéroports québécois. Les superficies occupées par NAV Canada sur les divers sites ont fait l'objet d'un bail avec le MTQ en 2008, pour une période de 100 ans.

## **5.4 TRANSPORT FERROVIAIRE**

### **Infrastructures**

L'essentiel de ce secteur est de propriété privée, autant en matière d'infrastructures que de services. En tant que propriétaire, [exo](#) (anciennement le Réseau de transport métropolitain) offre des services de trains de banlieue par l'intermédiaire d'un réseau de six lignes dans la région de Montréal, dont les trains circulent par ailleurs en grande partie sur des voies privées. Québec est également propriétaire du Chemin de fer Québec Central dans la région de la Chaudière-Appalaches, de même que du Chemin de fer de la Gaspésie. Il assure l'entretien, la conservation, la réhabilitation et le développement de leurs infrastructures.

### **Compétences**

Environ 1 714 kilomètres (27 %) du réseau ferroviaire québécois sont sous la compétence du gouvernement du Québec. Celui-ci exerce des responsabilités législatives et réglementaires en matière de transport ferroviaire concernant plusieurs chemins de fer d'intérêt local (CFIL), certains chemins de fer d'entreprises, les sites industriels qui utilisent des équipements ferroviaires dans la gestion de leurs activités et d'autres services ferroviaires comme ceux d'exo et de trains touristiques.

Au Québec, le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire comporte des lois et des règlements du gouvernement ainsi que des règles de sécurité adoptées par les compagnies ferroviaires et approuvées par le ministre des Transports, des règles de sécurité imposées par le ministre et des normes d'ingénierie.

Pour leur part, les chemins de fer de classe 1<sup>3</sup>, certains CFIL dont les voies s'étendent sur plus d'une province, les chemins de fer d'entreprises et d'autres chemins de fer, comme celui du port de Montréal, sont de compétence fédérale.

### **Activités**

Dans la région de Montréal, le réseau des trains de banlieue exploité par exo, qui a assuré plus de 20 millions de déplacements en 2017, comprend aujourd'hui 62 gares réparties le long de 6 lignes qui s'étendent sur 254 kilomètres.

[VIA Rail](#) s'occupe du transport ferroviaire interurbain de passagers et ses trains circulent sur un réseau de 12 500 kilomètres à travers le Canada. Le réseau est toutefois détenu et exploité à 97 % par des compagnies de chemins de fer de marchandises, principalement le CN et le CP.

## **5.5 TRANSPORT ACTIF**

### **Infrastructures**

L'infrastructure de transport actif (trottoir, voie cyclable) est généralement incluse dans l'infrastructure de transport routier (voir la section 5.1). Cependant, elle englobe également les voies cyclables ou cyclopedestres hors des emprises routières, sur leur emprise propre ou sur une emprise ferroviaire abandonnée, par exemple.

### **Compétences**

Le responsable de la gestion de l'infrastructure routière est généralement responsable de l'infrastructure de transport actif qui s'y greffe. Toutefois, il est possible que l'infrastructure de transport actif soit cédée à la Municipalité où elle se trouve pour en assurer l'entretien. C'est le cas pour les trottoirs en vertu de la Loi sur la voirie.

### **Activités**

Le MTQ et les municipalités se partagent ainsi l'entretien de plus de 12 000 kilomètres de voies cyclables et d'une quantité non comptabilisée de trottoirs.

## **6 Revenus et dépenses actuels (2017-2018)**

Cette section présente de manière succincte les principaux revenus et dépenses des entités de gestion du financement décrites à la section 4. Il importe de souligner que, généralement, les interventions sur le réseau routier sont présentées en termes d'investissements, alors que celles en transport collectif sont comptabilisées en termes de dépenses.

### **6.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Le budget de dépenses du MTQ couvre les dépenses courantes et la portion des investissements à long terme (amortissement) imputable à l'exercice financier. En 2017-2018, le budget du MTQ a été établi à 673,1 M\$, alors que les dépenses réelles ont plutôt totalisé 685 M\$ (voir le tableau 1). Le budget de dépenses permet principalement de supporter les coûts associés à la rémunération et à l'entretien hivernal ainsi que les subventions versées pour le transport

---

<sup>3</sup> Les chemins de fer de classe 1 au Québec sont la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), CSX et VIA Rail Canada inc. (VIA Rail).

adapté et la Société des traversiers du Québec. Le budget du MTQ inclut celui de la Commission des transports du Québec.

**Tableau 1**  
**Budget de dépenses du MTQ en 2017-2018, dépenses réelles (M\$)**

Budget de dépenses	2017-2018
<b>Infrastructures et système de transport</b>	<b>621 315,2</b>
Transport terrestre	473 183,8
Transport maritime	116 732,8
Transport aérien	20 833,4
Commission des transports du Québec	10 565,2
<b>Administration et services corporatifs</b>	<b>63 681,3</b>
<b>Total</b>	<b>684 996,5</b>

Source : [MTQ. Rapport annuel de gestion 2017-2018.](#)

De plus, le MTQ détient une enveloppe budgétaire de 57,9 M\$ qui lui permet d’acquérir divers biens dont la durée de vie s’étend sur plusieurs années, principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques. En 2017-2018, les investissements ont été moindres, soit 37,2 M\$.

## **6.2 FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE**

Les revenus du FORT en 2017-2018 ont atteint 3,8 G\$ et les dépenses, 4,5 G\$ (voir le tableau 2). Les droits perçus sur les immatriculations et les permis de conduire représentent près de 30 % des revenus du FORT. La contribution gouvernementale au FORT représente près de 60 % du total et provient des revenus de la taxe sur les carburants, également perçue auprès des usagers routiers. Cette dernière relève du ministère des Finances du Québec (MFQ).

### **Investissements sur le réseau routier**

Au cours de l’exercice financier 2017-2018, des investissements majeurs ont été consacrés à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d’en assurer la pérennité (voir le tableau 3) :

- Des investissements totalisant 482,5 M\$ ont été consacrés à la conservation des chaussées;
- L’état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 812 M\$ ont été consacrés à leur conservation;
- La réfection des ponts du réseau routier municipal incombe au MTQ depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 83,4 M\$ a été investie dans ces travaux au cours de l’exercice financier 2017-2018;
- Des investissements de 193,7 M\$ ont été consacrés à l’amélioration du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité.

**Tableau 2**  
**Revenus et dépenses du FORT en 2017-2018 (M\$)**

<b>Revenus</b>	
Taxe sur les carburants	2 226,5
Droits et permis	1 099,5
Autres revenus	476,5
<b>Revenus totaux</b>	<b>3 802,5</b>
<b>Dépenses</b>	
Réseau routier	2 433,3
Transports collectif et alternatif	1 890,0
Parcs routiers	8,7
Infrastructures en partenariat	192,6
Véhicules hors route	16,2
<b>Dépenses totales</b>	<b>4 540,8</b>

Source : [MTQ. Rapport annuel de gestion 2017-2018.](#)

**Dépenses en transports collectif et actif**

En 2017-2018, le MTQ et le FORT ont dépensé les sommes suivantes :

- 693,4 M\$ pour l'aide aux transports collectif et alternatif au voiturage en solo :
  - La plus grande partie de cette somme, soit 561,3 M\$, a été consacrée au maintien des infrastructures de transport collectif. Ces investissements ont été effectués dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et du Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (546,7 M\$) ainsi que du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (14,6 M\$);
  - Des dépenses de 26,3 M\$ ont été affectées à l'aide au fonctionnement dans le transport collectif des personnes par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes;
  - Un montant de 105,8 M\$, dont 85,2 M\$ du Fonds vert dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, a été utilisé pour soutenir le développement et la promotion des transports collectif et alternatif à l'automobile, en milieu urbain et en région, ainsi que pour le développement du transport actif dans les périmètres urbains;
- 84,2 M\$ versés aux sociétés de transport collectif ainsi qu'à l'ARTM. Ces sommes proviennent des droits d'immatriculation de 30 \$ perçus auprès des automobilistes résidant sur leur territoire;
- 84,4 M\$ aux fins du Programme de subventions au transport adapté, 2,5 M\$ pour le Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles et 11,1 M\$ pour le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées;

- 707,2 M\$ versés à l'ARTM pour l'appui à la réalisation du projet de Réseau express métropolitain ainsi qu'une subvention de 39 M\$ afin de la soutenir au regard de ses nouvelles responsabilités.

**Tableau 3**  
**Valeur des interventions du FORT<sup>1</sup> (k\$)<sup>2</sup>**

	2017-2018	2016-2017
<b>Travaux routiers</b>		
Conservation des chaussées	482 503,0	464 927,7
Conservation des structures supérieures	812 040,2	1 013 635,5
Conservation des structures locales	83 422,1	72 757,6
Amélioration du réseau routier	193 654,9	136 954,0
Développement du réseau routier	148 495,4	135 922,6
Planification et frais généraux	146 466,3	134 965,9
<b>SOUS-TOTAL (travaux routiers)</b>	<b>1 866 581,9</b>	<b>1 959 163,3</b>
<b>Entretien du réseau routier</b>	<b>543 882,7</b>	<b>535 394,5</b>
<b>Transports collectif et alternatif</b>	<b>1 889 362,5</b>	<b>797 421,9</b>
<b>Parcs routiers</b>	<b>5 361,3</b>	<b>6 167,8</b>
Véhicules hors route	16 145,8	16 825,0
<b>TOTAL</b>	<b>4 321 334,7</b>	<b>3 314 972,5</b>

<sup>1</sup> Les travaux routiers sont présentés en termes d'investissements, alors que les autres interventions le sont en termes de dépenses.

<sup>2</sup> N'incluent pas les dépenses d'amortissement et de financement à long terme.

Source : [MTQ, Rapport annuel de gestion 2017-2018](#).

### **Dépenses pour le transport des marchandises**

Au cours de l'exercice financier 2017-2018, une somme de 6,1 M\$ a été utilisée pour assurer le maintien de l'intégrité, l'entretien, la réfection, l'exploitation et la sécurité d'infrastructures ferroviaires qui sont la propriété du MTQ.

Dans le cadre du Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime, le MTQ a accordé des aides financières de l'ordre de 6,6 M\$ en 2017-2018 pour cinq projets visant à assurer le maintien et la conception d'équipements et d'infrastructures portuaires pour améliorer l'efficacité du transport maritime de marchandises.

### 6.3 FONDS VERT

Le budget prévu pour le PACC 2013-2020 provient du Fonds vert et représente au total plus de 4 G\$. Les sommes du Fonds vert octroyées au MTQ sont consacrées à la mise en œuvre des actions, liées aux priorités du PACC 2013-2020, sous sa responsabilité. Environ 1,9 G\$ sont alloués au MTQ, dont plus de 1,6 G\$ pour les transports collectif et alternatif.

Les actions actuellement mises en œuvre par le MTQ dans le cadre du PACC 2013-2020 et dont les dépenses sont imputées au Fonds vert sont :

- Le Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports;
- Le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (PREGTI);
- Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF);
- Programme Écocamionnage.

D'autres montants proviennent également du Fonds vert et transitent par le FORT pour financer, en tout ou en partie, les programmes qui suivent :

- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes;
- Le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU);
- Le Programme d'aide au développement du transport collectif;
- Le projet de démonstration [Cité Mobilité](#).

**Tableau 4**  
**Dépenses imputées au Fonds vert en vertu du PACC 2013-2020, 2017-2018 (k\$)**

Programme Écocamionnage	4 879,5
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire	3 611,6
Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal	1 380,1
Mesures en électrification des transports	1 976,8
Mesures en adaptation aux changements climatiques	1 608,4
<b>TOTAL</b>	<b>13 456,4</b>

Source : [MTQ. Rapport annuel de gestion 2017-2018](#).

### 6.4 SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC

Le tableau 5 illustre, de manière générale, les revenus et les dépenses de la SOFIL. La majeure partie des revenus provient de l'entente en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE).

#### **Transferts octroyés aux municipalités et aux organismes municipaux**

Pour l'exercice clos le 31 mars 2018, les transferts octroyés par la SOFIL ont représenté 624,7 M\$, soit une augmentation de 141,6 M\$ (29,3 %) comparativement au niveau de 2016-2017. Cette hausse s'explique par la croissance des investissements de la part des municipalités et des organismes de transport en commun dans le cadre du programme de la TECQ.

Malgré la croissance observée en 2017-2018, les investissements pour les infrastructures de transport en commun demeurent peu élevés en raison du transfert de projets initialement prévus au programme de la TECQ vers le FITC.

- Dans le cadre du FITC, une entente a été conclue en 2016, entente en vertu de laquelle le gouvernement fédéral prévoit d'investir une somme totale de 923,7 M\$ dans la réalisation de projets de transport en commun au Québec. Ce programme doit prendre fin le 31 mars 2021.

**Tableau 5**  
**Sommaire des résultats de la SOFIL, exercices clos les 31 mars 2017 et 2018 (k\$)**

	2017-2018	2016-2017
<b>Revenus</b>		
Transferts du gouvernement fédéral – FTE	549 289	429 458
Droits sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée		
Droit d'immatriculation additionnel	62 242	89 605
Droit d'acquisition	11 199	4 215
Revenus d'intérêt	13 716	7 379
<b>Total des revenus</b>	<b>636 446</b>	<b>530 657</b>
<b>Dépenses</b>		
Transferts octroyés	624 704	483 081
Autres dépenses	3 086	2 887
<b>Total des dépenses</b>	<b>627 790</b>	<b>485 968</b>
<b>Excédent d'exercice</b>	<b>8 656</b>	<b>44 689</b>

Source : adapté de [SOFIL. Rapport d'activité pour l'année terminée le 31 mars 2018.](#)

## 6.5 MUNICIPALITÉS ET AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Pour l'année 2017, les revenus consacrés au financement des dépenses de transport en commun (incluant le transport adapté) s'élevaient à 3,6 G\$, dont près de 1,1 G\$ provenaient de contributions municipales. Ainsi, la part des municipalités au financement du transport en commun s'établissait à 29,6 %.

Pour le transport actif, tous les programmes sont à coûts partagés 50/50 entre le gouvernement du Québec et les municipalités. Donc, on peut dire que la contribution municipale est au moins équivalente à celle du gouvernement. Toutefois, dans les faits, cette contribution est beaucoup plus grande, notamment parce que le programme TAPU n'a couvert que le quart de la valeur des aides admissibles demandées par les municipalités en 2017-2018 et que le gouvernement ne s'implique que dans l'entretien de la Route verte, qui compte pour environ 40 % du réseau cyclable du Québec. L'entretien des trottoirs et des sentiers pédestres est à l'entière charge des municipalités.

Dans les prochaines années, on prévoit une forte pression sur les dépenses assumées par les municipalités. En particulier dans la région de Montréal, elles pourraient plus que doubler au cours des 10 prochaines années.

## 7 Stratégies de financement

La réalisation et le financement des projets au Québec se basent sur trois stratégies principales, à savoir le recours à un fonds dédié, les partenariats public-privé et les partenariats avec une entité parapublique. Les fonds dédiés au Québec incluent notamment le FORT, le Fonds vert, la TECQ, le FITC et l'EBI, traités précédemment.

### 7.1 PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

De manière générale, un partenariat public-privé (PPP) est un mode d'approvisionnement selon lequel les risques liés à la réalisation de l'infrastructure et à son financement sont partagés entre le donneur d'ouvrage, généralement un organisme public, et un ou plusieurs partenaires privés. De nombreux gouvernements et autorités publiques dans le monde ont recours à l'une des multiples variantes des PPP. Des ententes très détaillées encadrent les responsabilités de chacune des parties.

Actuellement, il existe au Québec deux infrastructures de transport pour lesquelles les modes de réalisation et de financement sont basés sur des PPP, soit le pont de l'autoroute 25 au-dessus de la rivière des Prairies de même qu'un tronçon de l'autoroute 30 au sud-ouest de Montréal. Les deux infrastructures sont financées par des péages et comportent des baux à long terme, après quoi ces infrastructures seront rétrocédées au gouvernement du Québec.

### 7.2 PARTENARIATS « PUBLIC-PUBLIC »

En janvier 2015, le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec ont annoncé la conclusion d'une entente commerciale autorisant la Caisse à réaliser certains projets d'infrastructures publiques. L'[entente](#) définit les principaux rôles et responsabilités du gouvernement et de la Caisse, la structure de gouvernance et le processus d'achèvement des différentes étapes ainsi que les modes de financement. L'entente définit également le cadre général et les principes qui régissent le modèle d'affaires entre le gouvernement et la Caisse pour la mise en œuvre, la gestion et le financement de grands projets d'infrastructures publiques. En vertu de l'entente, le gouvernement détermine les projets d'infrastructures pouvant intéresser la Caisse. Si tel est le cas et que les projets ont le potentiel de générer un rendement commercial pour les déposants de la Caisse, des solutions sont proposées. Si ces projets sont acceptés par le gouvernement, la Caisse prend en charge leur planification, leur financement, leur mise en œuvre et leur exploitation.

Le premier projet visé par ce type d'entente a été le REM, actuellement en phase de réalisation.

#### **Financement**

L'entente stipule que les projets seront financés par trois sources principales :

- Une majorité de capitaux propres en intérêts pour la Caisse à partir de son portefeuille d'infrastructures;
- Des investissements de partenaires financiers, ces partenaires n'ayant aucun lien avec le gouvernement;
- Sous forme de dette à long terme.

### **Participation du gouvernement**

Dans certains cas, une participation financière du gouvernement est nécessaire pour assurer que le projet se réalise. Dans ces cas, la participation doit prendre la forme d'une équité ou part sans droit de vote et doit être déterminée avant la phase de construction. L'entente doit indiquer que la participation doit être inférieure à celle de la Caisse et ses partenaires. De cette façon, le gouvernement n'a pas le pouvoir d'intervenir dans la politique financière et administrative de la Caisse. De plus, la participation du gouvernement doit avoir lieu entièrement à la fin de la période de construction.

Dans le cas du REM, les gouvernements du Québec et du Canada ont participé à hauteur de 1,3 G\$ chacun.

### **Partage de risques**

[CDPQ Infra](#) (une filiale entièrement contrôlée par la Caisse) est responsable de l'établissement de la structure des frais ainsi que de leur évolution. Il en découle que CDPQ Infra assume les risques liés aux coûts et aux revenus du projet en considérant qu'un de ses objectifs est d'offrir une structure de rémunération contractuelle compétitive par rapport aux autres services existants ainsi qu'une offre de services permettant de maximiser l'achalandage sur la nouvelle infrastructure.

## **8 Outils de financement**

Les outils de financement sont les instruments spécifiques utilisés auprès des contribuables, des usagers et des utilisateurs des réseaux dans le but de recueillir des recettes en vue de financer les infrastructures et les services de mobilité.

### **8.1 TAXONOMIE**

Les outils de financement peuvent être catégorisés de différentes façons. Une manière pratique de le faire est de les répartir selon, d'une part, leur contrôle et, d'autre part, leur assiette (voir la figure 1).

#### **Contrôle**

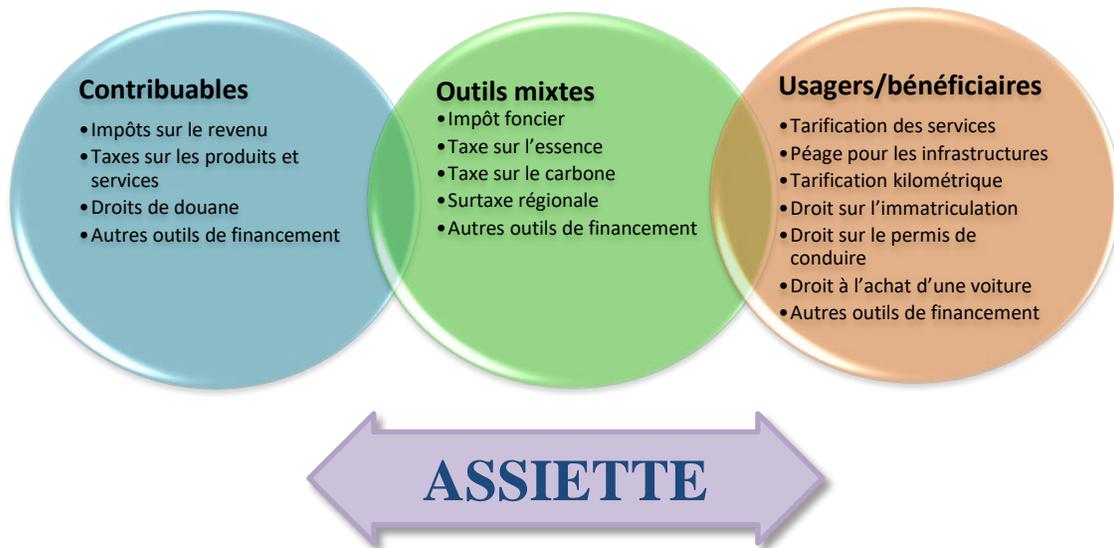
Plusieurs acteurs ont la possibilité de déterminer et de mettre en œuvre des outils de financement. Ainsi, le gouvernement du Québec, les organismes municipaux et le gouvernement fédéral déploient et gèrent de nombreux outils de financement. Le secteur privé dispose, quant à lui, de la latitude d'imposer des frais pour l'utilisation de ses infrastructures privées ou de ses services de mobilité.

**Figure 1**  
**Catégorisation des outils de financement**

**CONTRÔLE DES OUTILS DE FINANCEMENT**



**OUTILS DE FINANCEMENT SELON L'ASSIETTE FISCALE**



### **Assiette**

Dans le secteur des transports, il n’y a généralement que trois options possibles. L’outil vise spécifiquement les usagers ou les utilisateurs des infrastructures et des services, ou il vise l’ensemble des contribuables, ou il s’agit d’un outil mixte pouvant s’adresser aux deux catégories susmentionnées.

Trois types d’outils sont sous le contrôle du gouvernement du Québec ou du milieu municipal :

- La fiscalité et la taxation, qui s’adressent à l’ensemble des contribuables;
- La tarification, qui s’adresse aux utilisateurs et usagers;
- La fiscalité et la taxation ciblées, qui sont mixtes et peuvent s’adresser à l’un ou l’autre groupe.

Par ailleurs, certains outils sont beaucoup moins répandus, voire sont inexistant dans un contexte nord-américain. Ainsi, les commandites d’infrastructures ou de services de mobilité ou les donations et appels publics à des contributions volontaires en échange de reconnaissance n’ont pas à être exclus du domaine des possibilités, mais leurs caractéristiques n’ont jusqu’à maintenant fait l’objet d’aucune analyse détaillée.

Dans ce qui suit, les outils présentés, qui ne constituent pas un inventaire exhaustif, sont catégorisés selon l’administration qui les utilise.

## **8.2 OUTILS FÉDÉRAUX OU PROVINCIAUX**

Les outils ci-après sont généralement utilisés, ou peuvent l’être, par le gouvernement fédéral ou le gouvernement du Québec. Certains d’entre eux peuvent également être utilisés par les municipalités ou même le secteur privé. Ces outils ne sont pas mutuellement exclusifs. Au Québec, par exemple, la taxe sur les carburants, les droits d’immatriculation et les permis de conduire cohabitent avec le péage de financement pour les nouvelles infrastructures (autoroutes 25 et 30).

### **Impôt sur le revenu**

De façon générale, l’impôt s’applique à la fois aux particuliers ayant des revenus suffisants de même qu’aux sociétés. Dans un contexte où l’on vise à en tirer des revenus pour financer la mobilité, ces deux options peuvent être considérées. Les revenus de cet outil sont versés au Trésor public du Canada ou au Fonds consolidé du revenu du Québec, tout comme ceux des taxes à la consommation (voir ci-après). Le Fonds consolidé du revenu du Québec sert, entre autres, à financer les crédits ministériels gouvernementaux dont sont tributaires certains programmes du MTQ.

### **Taxes à la consommation**

Une taxe à la consommation, aussi appelée *taxe de vente*, est un pourcentage appliqué à tous les biens et services vendus. Les revenus sont également versés au Fonds consolidé. Une taxe sur les produits et services a l’avantage d’avoir une large base d’imposition, ce qui produit généralement des revenus élevés.

De nombreuses villes américaines utilisent la taxe de vente pour financer les infrastructures de transport en commun, mais cet outil est seulement approuvé lorsqu’il est dédié à des projets de transport spécifiques. Par exemple, au cours des 25 à 30 dernières années, les habitants de 20 comtés de la Californie ont voté en faveur de l’augmentation de la taxe de vente pour payer des projets de transport. Ces taxes ont généré environ 2,5 G\$ annuellement. D’autres villes des

États-Unis utilisant cette méthode incluent New York, Chicago, Minneapolis et Houston. Aucune ville ni aucun gouvernement provincial au Canada n'a adopté cette approche jusqu'à maintenant.

### **Taxe sur les carburants**

La taxe sur les carburants (principalement l'essence et le diesel) est une source de revenus traditionnelle des administrations publiques en matière de financement du réseau routier. L'Oregon a été la première administration aux États-Unis à mettre en place une telle taxe en 1919. En général, la taxe sur les carburants est un montant ou un taux fixe perçu sur chacun des litres vendus, mais elle pourrait également être appliquée en pourcentage sur la valeur de vente (taxe ad valorem).

Reconnaissant certaines problématiques territoriales, un gouvernement peut également moduler cette taxe à des fins d'atténuation de ses effets sur la concurrence des entreprises situées dans des régions spécifiques en leur accordant une réduction de taux, mais aussi en la majorant dans certaines autres pour financer le transport collectif et ainsi réduire le recours à l'automobile pour les déplacements de courte distance.

### **Droits d'immatriculation**

Un droit d'immatriculation consiste en un montant que le propriétaire d'un véhicule doit assumer afin que ce dernier soit autorisé à circuler sur le réseau routier d'une administration donnée. Les droits d'immatriculation sont très répandus en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Les droits d'immatriculation peuvent être modulés relativement à un grand nombre de facteurs. Par exemple, il existe des modulations (ou droits additionnels) en fonction du type de véhicule, du nombre d'essieux, de la cylindrée du moteur, de l'utilisation du véhicule, des émissions ou encore du prix d'achat.

### **Permis de conduire**

Un permis de conduire est un document qui certifie que le détenteur est autorisé à conduire un véhicule sur le réseau routier d'une administration donnée. Le permis stipule laquelle ou lesquelles des classes de véhicules le titulaire est autorisé à conduire et peut également comporter des restrictions quant à son usage. Ces dernières sont généralement liées à l'état de santé du titulaire ainsi qu'à son comportement relatif à la drogue et à l'alcool. Il s'agit d'obligations qu'il doit respecter lorsqu'il conduit un véhicule.

### **Péage de financement pour les nouvelles infrastructures**

Le péage de financement pour les nouvelles infrastructures consiste à imposer un tarif, par véhicule, aux usagers qui veulent emprunter une nouvelle infrastructure. Généralement, ce type d'outil est utilisé comme mode de financement pour récupérer l'investissement qui a été nécessaire pour construire la nouvelle infrastructure ainsi que pour couvrir les dépenses d'exploitation et de maintenance.

Pour ce faire, l'outil offre une grande flexibilité par rapport à la tarification puisqu'il peut être modulé en fonction du type de véhicule utilisé, de la journée et de l'heure du passage, du niveau de congestion ou des externalités négatives qui sont engendrées par l'utilisation de l'infrastructure.

Cette forme de péage est largement utilisée dans le monde, et elle l'est au Québec sur les ponts de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30. Elle a aussi été utilisée sur le pont Champlain de 1962 jusqu'à 1990.

Pour évaluer les effets de la mise en œuvre d'un péage sur la fréquentation d'une nouvelle infrastructure, il est important d'isoler l'effet du péage de l'effet d'une augmentation de la capacité routière.

### **Péage de financement sur le réseau routier**

Le péage de financement sur le réseau routier consiste à imposer un tarif aux usagers qui empruntent le réseau routier ou, du moins, une partie stratégique de ce dernier. Généralement, ce type d'outil est utilisé comme mode de financement pour récupérer l'investissement qui a été nécessaire pour la construction, mais également pour assurer le financement nécessaire au maintien et à l'entretien du réseau. Il est généralement implanté sur les principaux axes routiers d'une région.

Le montant peut être facturé à l'entrée ou à la sortie du réseau routier ou encore à des points stratégiques, tels que les ponts. Il tient généralement compte du coût réel de construction et des dépenses d'exploitation et de maintenance. L'outil offre une grande flexibilité de tarification pouvant être modulée pour prendre en considération la distance parcourue sur le réseau, le type de véhicule utilisé, l'heure de la journée, le niveau de congestion ou les externalités négatives engendrées.

Cette forme de péage est largement utilisée aux États-Unis, par exemple dans l'État de New York (New York State Thruway) et en Pennsylvanie (Pennsylvania Turnpike).

### **Voies réservées aux véhicules multioccupants à accès spécial tarifé (HOT lanes)**

Dans de nombreuses régions du monde, la mise en œuvre de voies réservées pour les véhicules multioccupants, comme les autobus et les voitures avec un minimum de deux ou trois occupants, est l'une des solutions appliquées pour favoriser la réduction de la congestion aux heures de pointe. L'idée de rendre accessibles des voies réservées aux véhicules multioccupants est de réduire le temps de déplacement pour les usagers qui n'utilisent pas le voiturage en solo et donc d'encourager ceux-ci à se regrouper pour effectuer leurs déplacements et ainsi réduire le nombre de véhicules sur les routes, spécialement aux heures de grande affluence.

Au fil du temps, il a été observé que de nombreuses voies réservées aux véhicules multioccupants étaient en situation de sous-utilisation et donc qu'il était possible d'améliorer la circulation en permettant à un plus grand nombre d'usagers de les emprunter. Toutefois, afin de maintenir un niveau de circulation acceptable sur ces voies, les conducteurs seuls dans leur véhicule doivent acquitter un certain tarif.

Généralement, afin qu'il soit possible de mettre en place cette forme de tarification, les voies réservées doivent être sur des autoroutes afin que les gains de temps potentiels pour les usagers justifient de payer un tarif. Dans le cas contraire, les usagers ne seront pas disposés à payer pour les utiliser.

La mise en œuvre de cet outil de tarification permet d'optimiser l'usage de la capacité du réseau routier en donnant la possibilité aux usagers qui sont prêts à payer d'utiliser une voie qui offre une meilleure fluidité. Dans cette optique, malgré le fait que l'outil possède un certain potentiel en tant qu'instrument de financement, il est plutôt utilisé comme outil de gestion de la demande et pour ainsi réduire les niveaux de congestion.

### **Tarification selon la distance parcourue (taxe kilométrique)**

La taxe kilométrique consiste à imposer un tarif pour chaque véhicule-kilomètre parcouru sur le réseau routier ou sur une partie de ce dernier. Ce type de tarification permet de faire payer l'utilisateur en fonction de son utilisation réelle du réseau et d'infléchir son comportement dans une direction donnée. En général, il est supposé que les recettes pourraient notamment être utilisées pour construire de nouvelles infrastructures routières, couvrir les coûts d'exploitation du réseau et améliorer les services rendus à l'utilisateur.

Selon le système retenu pour déterminer le kilométrage parcouru, le tarif au kilomètre peut être modulé en fonction de différents paramètres (type de véhicule, période d'utilisation, région, catégorie de route utilisée). Le kilométrage effectué par un usager est déterminé par l'utilisation continue d'un système de positionnement satellite (GPS).

L'État de l'Oregon en est présentement à son troisième projet-pilote, nommé [OReGO](#), avec 5 000 volontaires. Implanté en 2015, le taux de taxe est à 1,7 ¢ par mille pour l'année 2018. Ce projet-pilote n'a pas de date de fin annoncée, et est le plus abouti en ce qui concerne le processus de réflexion et d'ajustement. Les participants ne paient plus de taxe sur l'essence et paient exclusivement la taxe kilométrique.

### **Tarification carbone (approche par une taxe sur les émissions de GES ou approche par le marché)**

La tarification carbone vise à fixer un prix sur les émissions de gaz à effet de serre pour inciter les agents économiques à les réduire. Deux approches principales de tarification sont à distinguer : l'approche par la taxe et l'approche par le marché. Selon la première approche, une taxe sur le carbone est prélevée sur l'utilisation des carburants dérivés des combustibles d'origine fossile, tels que l'essence, le diesel ou le gaz naturel. Cette taxe est généralement facturée sur la base d'un prix à la tonne de GES, en équivalent en CO<sub>2</sub>. Étant donné que ces émissions sont liées à la teneur en carbone des carburants, la taxe peut être perçue comme une taxe fixe par litre de carburant, où le taux varie en fonction de la teneur en carbone de chaque type de carburant. La taxe peut être perçue au stade de la production ou à celui de la consommation.

L'approche par le marché repose sur l'établissement, par voie réglementaire, d'un système de plafonnement et d'échange des droits d'émission. Ce système limite le montant total des émissions de GES en imposant un plafond sur les émissions qui est réduit progressivement sur une période de temps. Le Québec a fait le choix de cette seconde approche en raison de ses avantages environnementaux et de la flexibilité qu'elle offre aux agents économiques, notamment par ses effets sur l'innovation et sur la substitution au profit de solutions plus sobres en carbone, comme les transports collectif et actif. L'efficacité du système mis en place par le Québec, en lien avec la Californie, suscite un fort intérêt de la part d'autres États.

## **8.3 OUTILS MUNICIPAUX**

Les outils de ce groupe, au contraire des outils fédéraux et provinciaux décrits précédemment, sont typiques du milieu municipal. Leur application dans d'autres milieux ou à d'autres fins est plutôt l'exception que la règle<sup>4</sup>. Bien que le potentiel de revenus de certains d'entre eux puisse

---

<sup>4</sup> Au Canada, une exception est TransLink, dans la région du Grand Vancouver, qui applique actuellement de tels outils et étudie la possibilité d'en implanter d'autres. Au Québec, l'entente récente entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec constitue un autre contexte d'application de certains de ces outils.

être intéressant, ils génèrent habituellement moins de revenus que les outils gouvernementaux. Ils possèdent aussi certaines caractéristiques spécifiques qui les distinguent de ces derniers.

### **Impôt foncier**

Les impôts fonciers constituent l'essentiel des revenus municipaux et servent notamment à financer le réseau routier local ainsi qu'une partie des dépenses d'exploitation et des immobilisations liées au transport en commun.

### **Péage de congestion pour les régions urbaines**

Le péage de congestion, également appelé *péage de zone* ou *péage de cordon*, est l'une des nombreuses variantes de la mise en application du péage. Il s'agit d'imposer un tarif aux usagers qui désirent pénétrer et circuler avec leur véhicule dans une zone urbaine où la congestion est typiquement élevée. En général, les zones tarifées correspondent aux parties centrales des agglomérations urbaines.

Pour ce faire, le montant facturé est fixé de façon à réduire la demande d'accès à la zone au niveau désiré de fluidité de la circulation. La tarification peut être ajustée pour tenir compte d'autres variables telles que le type de véhicule utilisé, l'heure de la journée ou les externalités négatives engendrées. En complément, les revenus générés peuvent servir au financement d'alternatives pour accéder à la zone, comme le transport en commun.

Dans ce contexte, le péage de cordon peut également être perçu comme un outil de gestion de la demande de transport. Ce type de péage est notamment utilisé à Londres, à Stockholm, à Singapour et dans plusieurs villes de la Norvège.

### **Tarification des stationnements**

Décisive dans le choix de l'utilisation de l'automobile, la disponibilité d'une place de stationnement au lieu de destination a le potentiel de devenir un outil de gestion de la congestion urbaine. Une compilation d'études montre qu'en moyenne, la circulation due à la recherche d'un stationnement représente 30 % du volume total de la circulation automobile en milieu fortement urbanisé.

Il y a deux grandes catégories de stationnements, à savoir sur rue et hors rue. Tous et toutes sont au fait de la tarification du stationnement sur rue de courte durée. L'outil consiste ici en une augmentation du tarif ou encore en l'élargissement de la base tarifaire, c'est-à-dire l'augmentation du nombre d'espaces tarifés. Il existe aussi du stationnement tarifé sur rue de longue durée, principalement dans les quartiers résidentiels à haute densité. Dans ce dernier cas, la forme de tarification est généralement la vignette, dont la gestion est sous la responsabilité de l'arrondissement ou du quartier. Les prix des vignettes peuvent être très variables d'un arrondissement à l'autre. Hors des quartiers strictement résidentiels, la tarification des stationnements sur rue est généralement assurée au moyen des parcomètres qui, eux, sont exploités par la Ville. Les stationnements hors rue déjà tarifés sont, quant à eux, généralement situés au centre des agglomérations ou à proximité de certains pôles d'attraction urbains.

Une forme alternative de tarification des stationnements sur rue est de type dynamique. D'application relativement récente<sup>5</sup> puisqu'elle n'a été lancée qu'en avril 2011 à San Francisco,

---

<sup>5</sup> Le projet SFpark est la seule expérience mondiale connue. Voir <http://sfpark.org/>.

en Californie (projet SFpark), elle consiste en l'installation de parcomètres intelligents permettant de moduler les tarifs en fonction de la demande<sup>6</sup>.

Les principaux points forts de cette tarification, soit ceux qui ont favorisé son implantation, sont :

- La réduction du temps de recherche d'un espace vacant;
- La transparence de la tarification;
- La diversité des modes de paiement, notamment par téléphone intelligent;
- Les revenus excédentaires dédiés aux transports collectif et actif.

Dans le cas des espaces de stationnement hors rue, une tarification additionnelle du stationnement (taxe) peut prendre la forme d'un pourcentage du prix de la place de stationnement ou d'une taxe sur la superficie payée par les propriétaires de parcs de stationnement hors rue et non résidentiels (superficie supérieure à 390 m<sup>2</sup> dans le cas de la ville de Montréal).

### **Captation de la plus-value foncière**

Cet outil, basé sur l'accroissement anticipé de la valeur foncière en fonction de projets de transport en commun prévus, se décline en trois grandes catégories.

#### *a) Taxe d'amélioration locale*

La taxe d'amélioration locale est une taxe spéciale qui est appliquée sur une propriété résidentielle ou commerciale d'un secteur visé pour financer un nouvel investissement en transport qui va bénéficier directement aux propriétaires des immeubles et terrains du secteur par le biais d'une hausse des valeurs marchandes. Des travaux d'envergure comme le prolongement d'une ligne de métro ou la mise en service d'un train de banlieue peuvent ainsi être éligibles à un tel financement. Ce genre d'infrastructures a d'ailleurs fait l'objet d'une vaste couverture dans la littérature sur les modalités de captation de la plus-value foncière.

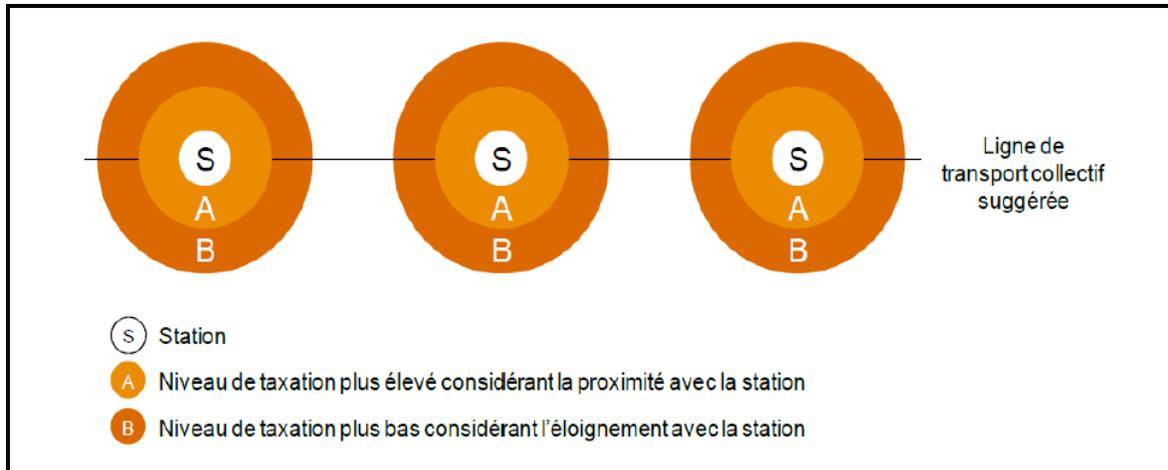
Cette ponction est similaire à l'imposition d'une taxe de secteur, pratique très répandue pour le financement de nouvelles infrastructures locales comme l'aqueduc et l'égout<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Le tarif varie selon la localisation, le moment de la journée, le jour de la semaine et le taux d'occupation.

<sup>7</sup> Pour les réseaux d'aqueduc et d'égouts, on peut appliquer ces taxes sur les longueurs de front des terrains, alors que pour le financement du transport en commun, on recourt davantage à une majoration de taux sur les valeurs foncières. Les pratiques sont multiples.

**Figure 2**  
**Représentation schématique de taux différenciés**  
**pour une ligne de transport collectif**



Source : [Agence métropolitaine de transport](#).

*b) Financement par revenus fiscaux anticipés*

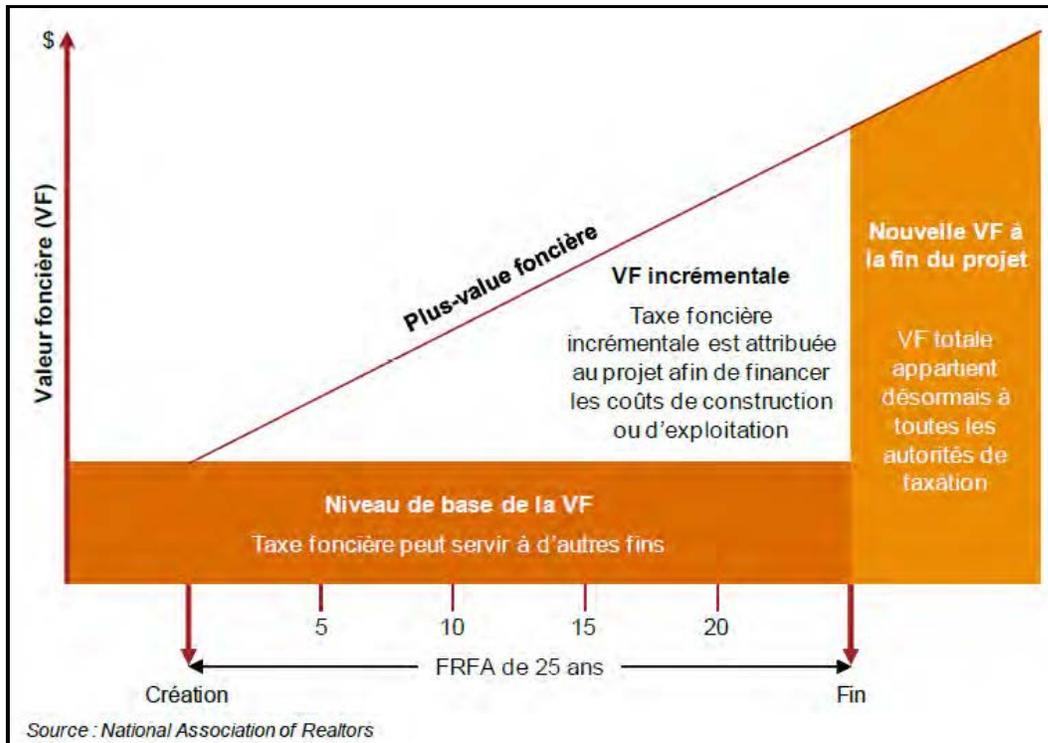
Comme pour les autres outils de captation de la valeur foncière, l'idée sous-jacente à la mise en place de cet outil est de supposer qu'il existe un lien direct entre la réalisation de travaux d'amélioration (construction ou modernisation) des infrastructures publiques et privées, dont celles des transports, et la création de valeur foncière (accroissement de la valeur des terrains, des immeubles, des fonds de commerce, etc.) dans les quartiers ou les parties d'une ville qui vont bénéficier de ces nouvelles infrastructures. Ainsi, le financement par revenus fiscaux anticipés, comme son nom l'indique, vise à emprunter l'équivalent des revenus de taxation futurs anticipés afin de financer la réalisation des travaux. Par exemple, l'emprunt peut se faire par l'émission d'obligations municipales qui seront remboursées à même les futurs revenus de taxation.

S'il est différent dans la forme (pas de structure de taux de taxation à gérer), cet outil s'apparente à la taxe d'amélioration locale dans la mesure où ces deux outils sont souvent utilisés par les autorités publiques (généralement les municipalités) pour promouvoir le secteur de l'habitation, le développement économique et la revitalisation des quartiers déshérités. Là s'arrêtent cependant les similitudes.

L'utilisation de cet outil à des fins de financement des projets de transport est limitée aux projets de transport en commun, souvent intégrés dans un plan de développement plus global. Aux États-Unis, cet outil, appelé *Tax Increment Financing* (TIF), est celui auquel les autorités locales ont le plus souvent recours pour financer leur développement économique.

Le fonctionnement de cet outil est représenté dans la figure 3.

**Figure 3**  
**Illustration du financement par revenus fiscaux anticipés**



Une fois la zone à revitaliser délimitée, les valeurs foncières sont gelées à leur niveau actuel, et ce, pour toute la durée des travaux et même au-delà (généralement entre 15 et 30 ans). Ainsi, toute la plus-value future anticipée dans les limites de la zone sera considérée comme étant générée par les travaux réalisés qu'elle sert à financer, sans augmentation du taux de taxation. En d'autres termes, les revenus anticipés provenant de la taxation des accroissements des valeurs foncières sont dirigés vers l'organisme chargé de l'administration des travaux afin d'en financer les coûts (très souvent des emprunts par l'émission d'obligations municipales).

*c) Droits d'aménagement et redevances au développement*

Les droits d'aménagement et les redevances au développement s'inscrivent dans la logique de couverture d'une partie ou de la totalité des coûts de construction des infrastructures devant accompagner la réalisation de nouveaux projets de développement. Ce sont donc des frais que les municipalités imposent aux promoteurs pour couvrir les dépenses en immobilisations des nouveaux services et des infrastructures (aqueduc, égouts, incendie, transport en commun, bibliothèque, etc.) qu'elles doivent offrir aux résidents, de même que les répercussions des infrastructures et services existants. Ces frais sont prélevés en un seul versement, à la suite de l'approbation des projets par les autorités chargées de l'étude du dossier. Ces droits et redevances ne devraient pas servir à éponger les dépenses de fonctionnement ni les coûts des futurs travaux de réfection ou de remise à niveau de ces infrastructures. Ils peuvent toutefois être affectés au financement des services offerts ailleurs dans la localité.

Les deux outils ne se différencient essentiellement que par les considérations législatives qui leur sont rattachées. Par ailleurs, les redevances au développement ne constituent pas un outil de captation de la plus-value foncière au sens généralement reconnu.

#### **8.4 AUTRES OUTILS**

Quelques autres outils, qu'ils soient gouvernementaux, municipaux ou à usage partagé, sont énumérés ci-après, sans toutefois faire l'objet d'une description détaillée. La plupart d'entre eux ont été utilisés ou sont en usage actuellement dans certaines administrations dans le monde.

- La taxe sur l'assurance automobile;
- La taxe sur l'achat d'une véhicule neuf;
- La taxation des stationnements (en usage à Montréal);
- La taxe sur la masse salariale;
- La taxe sur l'hébergement;
- La taxe sur la publicité automobile;
- Les augmentations de tarifs (p. ex., transport collectif);
- Les droits de cession immobilière.

## **Annexe 1 : Description des enjeux**

### **A1 1. Enjeux spécifiques au transport des personnes**

#### **A1 1.1 ENJEUX GÉNÉRAUX EN TRANSPORT COLLECTIF**

##### **L'équilibre entre le financement du transport collectif et celui du réseau routier**

Depuis la mise en place du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) en 2010, les investissements dans le secteur routier sont passés de 1,7 G\$ à 2,5 G\$ en 2016, soit une augmentation de 51 %. Durant la même période, les investissements dans le transport collectif ont crû de 34 %, passant de 750 M\$ à 1,04 G\$. Pour le transport collectif, des sources de financement réservées à cet effet, indexées, récurrentes et suffisantes assureraient son développement, en cohérence avec les besoins de la population et les objectifs du gouvernement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'électrification des transports et de congestion routière, tout en favorisant le développement économique du Québec. Rappelons que les investissements en transport collectif génèrent des retombées économiques deux fois plus importantes que celles d'un investissement dans l'industrie automobile relativement à la création d'emplois, la valeur ajoutée et les revenus pour l'État (redevances et taxes), selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

##### **La complexité des modalités relatives aux programmes d'aide financière**

Les modalités des programmes d'aide financière actuels sont souvent complexes pour leurs bénéficiaires. Par exemple, certains programmes de financement des infrastructures imposent des délais restreints aux municipalités, limitant la possibilité pour ces dernières de déposer des projets de transport collectif d'envergure, par manque de temps ou d'expertise interne. De plus, l'utilisation de certains critères, comme l'achalandage actuel des transports collectifs, a pour effet de diminuer les sources de financement disponibles pour des projets d'envergure dans les villes ayant une offre limitée de transport collectif et de concentrer ainsi le financement dans les grandes villes ayant déjà une plus grande offre de transport.

##### **Le chevauchement entre les différents programmes d'aide financière offerts**

Au cours des dernières années, le MTQ a commencé une démarche de simplification des programmes d'aide financière dans certains secteurs. Par exemple, les programmes d'aide financière à la voirie locale ont été fusionnés afin d'alléger la complexité des démarches pour les autorités locales et d'offrir un seul programme global au lieu d'un ensemble de programmes ciblés. Des efforts restent à faire par le MTQ afin de proposer des programmes plus clairs à ses partenaires.

### **La non-indexation de certaines sources de financement**

Présentement, la plupart des sources de financement dédiées aux transports ne sont pas ajustées automatiquement à l'augmentation du coût de la vie. En effet, seulement 29 % des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre étaient indexés en 2017-2018, incluant les droits d'immatriculation et sur les permis. Un autre 59 % des revenus de ce fonds provient des taxes sur les carburants, qui n'ont pas à être indexées. La contribution des automobilistes au transport en commun n'étant pas un tarif au sens généralement reconnu, elle n'est pas soumise à une indexation systématique. De fait, elle n'a jamais augmenté depuis son instauration.

### **La prise en compte des coûts d'exploitation dans le financement**

Afin d'optimiser les choix en matière de transport collectif et, par conséquent, de prendre en compte les coûts d'exploitation des projets, l'adaptation des programmes par le MTQ est nécessaire. Dans cette optique, il serait possible de maximiser à long terme les investissements des contribuables.

### **La transition vers un système de transport collectif à faible empreinte environnementale**

Bien que le transport collectif permette une baisse globale des émissions environnementales, les technologies actuelles des transports collectifs, comme les autobus et les trains à moteur diesel, émettent une quantité non négligeable d'émissions polluantes. Celles-ci devront être diminuées pour respecter les cibles de réduction d'émissions de GES du Québec. L'utilisation de moteurs électriques dans les moyens de transport collectif traditionnels est de plus en plus répandue, mais le coût de ce type de technologie demeure assez important, surtout pour les plus petites sociétés de transport situées dans des villes de taille moyenne. Les sociétés de transport collectif doivent être en mesure de planifier leurs investissements vers une flotte de véhicules à faible empreinte environnementale à long terme, tout en gardant les dispositions financières nécessaires permettant l'augmentation de l'offre de transport collectif à court terme sur leur territoire.

En 2025, le gouvernement du Québec subventionnera seulement l'achat d'autobus 100 % électriques par les sociétés de transport. D'ici là, un accompagnement supplémentaire sera nécessaire afin de permettre aux municipalités d'adapter leurs infrastructures existantes pour l'utilisation d'autobus électriques ou, mieux encore, de planifier l'adoption d'autres technologies de transport collectif qui seront plus propres et mieux adaptées à des parcours populaires (p. ex., l'utilisation du tramway ou d'un service rapide par bus au lieu d'un parcours d'autobus traditionnel à fréquence élevée). L'objectif est de réduire de manière importante l'utilisation des équipements traditionnels.

## **A1 1.2 TRANSPORT COLLECTIF URBAIN**

### **Des transports collectifs plus attrayants, compétitifs et accessibles que l'automobile**

L'amélioration de l'offre de services à elle seule ne suffit pas pour rendre les transports collectifs plus attrayants et performants, de sorte qu'ils puissent s'imposer comme une réelle solution de rechange à l'automobile. L'optimisation de l'intégration et de la complémentarité des services, la tarification intégrée, l'amélioration des conditions de correspondance, la bonification des équipements et le développement des infrastructures, les conditions d'accès aux stations et la qualité des aménagements urbains sont autant de moyens d'agir et d'investir pour soutenir l'attractivité et la compétitivité des services de transport collectif.

### **L'équilibre entre le financement de l'exploitation et celui des immobilisations**

Le financement du transport collectif est séparé entre les immobilisations et l'exploitation. Les dépenses en immobilisations sont financées en bonne partie par le gouvernement du Québec, alors que les dépenses en exploitation sont plutôt supportées par les municipalités et les usagers, avec la vente de billets. La Politique de mobilité durable (PMD) a fixé comme objectif une augmentation annuelle de 5 % de l'offre de transport collectif. Afin d'atteindre cet objectif sans compromettre la qualité du service à long terme, il importe de discuter avec les municipalités du financement de l'exploitation des transports collectifs et de l'équilibre à atteindre pour pérenniser l'offre des services de transport collectif. Les municipalités ont d'ailleurs mentionné vouloir en faire un objet de discussion dans le cadre du prochain pacte fiscal.

### **L'équité verticale de la tarification du transport collectif pour une meilleure inclusion sociale**

Au cours des dernières années, plusieurs services de transport collectif urbain, comme ceux de Toronto et de Calgary, ont mis en place des tarifs réduits pour les citoyens à faible revenu afin de permettre leur accès à un service de transport abordable adapté à leur capacité de payer. Pour avoir une incidence, ces programmes de tarification sociale demandent un financement stable et prévisible afin d'atteindre les clientèles visées et de leur permettre de changer de manière durable leurs habitudes en matière de transport.

Au Québec, la plupart des services de transport collectif offrent des tarifs réduits à certaines clientèles réputées à plus faible revenu, principalement les étudiants de niveau postsecondaire et les aînés. Par contre, il n'existe pas de programme de tarifs réduits pour les citoyens à faible revenu sous présentation d'une preuve de revenu, comme à Calgary.

### **A1 1.3 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL**

#### **Un soutien suffisant de la gouvernance, de l'organisation et de la planification des services de transport collectif régional**

Les différents modes de transport régionaux et nationaux forment un réseau complexe dont la performance dépend de leur complémentarité et de leur bonne coordination. Il s'avère donc important de mettre en place des services de transport collectif qui répondent à une vision commune sur l'ensemble du territoire. Le cadre institutionnel ainsi que les programmes de financement doivent être renforcés en vue de permettre d'atteindre cet objectif.

#### **Un modèle de financement du transport collectif régional aligné sur la réalité des régions**

Il y a lieu d'établir des solutions adaptées aux nouvelles réalités et aux particularités des territoires afin d'assurer un financement pérenne et récurrent des services. Un financement adapté favorise le dynamisme des acteurs locaux et améliore leurs services en fonction des besoins et des particularités locales.

#### **L'équité interrégionale du financement du transport collectif**

Le gouvernement du Québec s'assure d'une répartition équitable des services et de leur financement auprès des populations de chacune des régions du Québec. La répartition régionale du financement du transport collectif doit ainsi être en lien direct avec les services offerts dans chacune des régions. Il s'agit d'une condition essentielle à l'atteinte des objectifs de la PMD sur l'ensemble du territoire.

### **A1 1.4 TRANSPORT ADAPTÉ**

#### **Des programmes d'aide en transport pour personnes handicapées adaptés aux besoins d'une clientèle en croissance**

Les programmes d'aide financière destinés au transport des personnes handicapées permettent de soutenir, d'une part, les interventions du milieu en ce qui concerne le transport adapté municipal, le transport par taxi et le transport interurbain et, d'autre part, les personnes handicapées qui souhaitent adapter leur véhicule privé. Il importe d'assurer un financement adéquat de ces programmes pour répondre aux divers besoins des personnes handicapées, notamment l'amélioration de l'accès à une diversité des modes de transport.

### **A1 1.5 TRANSPORT ACTIF**

#### **La pérennisation du soutien pour des environnements favorables au transport actif partout au Québec**

L'essor du transport actif passe par le développement d'environnements favorables, que ce soit l'organisation du territoire (tissu urbain dense, bonne mixité des fonctions urbaines pour une

accessibilité de proximité aux commerces, aux services et aux pôles d'emploi) ou l'intégration des besoins des piétons et des cyclistes dans la création d'infrastructures de transport (voies piétonnes et cyclables indépendantes, création de raccourcis pour avantager les transports actifs, etc.). Un financement des transports actifs adéquat et pérenne est essentiel afin que les municipalités puissent intégrer le transport actif dans les nouveaux projets immobiliers ou soutenir les efforts dans les quartiers existants.

### **La prise en compte des coûts d'exploitation des infrastructures de transport actif**

Le MTQ s'est doté de nombreux programmes destinés aux municipalités afin de les soutenir dans la réalisation de projets susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs, notamment des programmes d'aide financière à l'entretien des infrastructures de transport actif. Le financement à long terme de ces programmes d'entretien permettra de maintenir l'attrait des usagers envers ces installations et ainsi de conserver ou même d'augmenter la part du transport actif dans les modes de transport des citoyens et citoyennes du Québec.

## **A1 2. Enjeux spécifiques au transport des marchandises**

### **A1 2.1 TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES**

#### **La libre circulation des marchandises en milieu urbain**

La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports est cruciale pour assurer la fluidité du transport des marchandises, en particulier en ce qui concerne la circulation de transit et la livraison locale ou interrégionale. Les avenues de solutions en milieu urbain reposent sur l'innovation en matière d'urbanisme et interpellent de nombreux acteurs. À cet égard, l'aménagement du territoire doit prendre en considération l'implantation et la localisation des entreprises pour favoriser une meilleure accessibilité des marchandises à transporter de même que la réduction des distances à parcourir ainsi que les coûts sociaux et sur la santé du transport et de la congestion routière. La planification de solutions doit passer par la recherche d'un équilibre entre la capacité des réseaux et les besoins en transport en minimisant les nouveaux investissements en infrastructures, de plus en plus coûteux pour les contribuables.

#### **La compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage et sa complémentarité avec les autres modes**

L'appui à l'introduction de technologies innovantes dans les communications pour assurer le transport terrestre des marchandises permet de décloisonner les services de transport et de réduire le nombre de déplacements à vide en plus d'améliorer l'efficacité de la gestion des parcs de véhicules. Certaines mesures fiscales ou écofiscales ont la capacité de stimuler la modernisation des pratiques dans l'industrie, d'accélérer et d'encourager le recours aux technologies ou à l'innovation en renforçant les retombées des programmes existants ainsi que de favoriser l'investissement dans l'industrie du transport routier des marchandises en facilitant le virage de l'industrie vers le transport durable dans une économie verte et responsable.

### **L'optimisation de l'industrie du camionnage en appui à la performance des chaînes logistiques**

De l'avis des intervenants en transport, il importe de gérer l'offre (les infrastructures) et la demande (les besoins en déplacements) en visant d'abord l'optimisation de l'utilisation du réseau existant et de son interconnexion avec les points d'accès au transfert modal et aux activités logistiques multimodales – pôles, plates-formes, centres d'entreposage, etc. Cela permettra d'améliorer la performance des chaînes logistiques du système de transport.

### **Un système de transport des marchandises à faible empreinte environnementale**

L'empreinte environnementale du transport des marchandises au Québec est importante alors que ses émissions sont en croissance et pourraient dépasser celles du transport des personnes d'ici 2030. Le transport par camion est responsable de 80 % des émissions de GES du secteur et la consommation d'énergie liée au camionnage a connu une hausse de 58,3 % entre 1990 et 2014. Les technologies écoénergétiques qui permettent l'utilisation de moteurs électriques ou hybrides se diffusent plus rapidement dans le secteur du transport routier des voyageurs que dans celui du camionnage, notamment par les avancées dans l'électrification des véhicules. Les entreprises de transport doivent être en mesure de planifier leurs investissements vers une flotte de véhicules à faible empreinte environnementale selon les mesures fiscales et tarifaires prévues à moyen et à long terme.

### **La pérennité des infrastructures de transport routier, notamment celles du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur**

Au Québec, le MTQ est responsable de l'entretien du réseau supérieur, qui inclut le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, un sous-ensemble du réseau routier supérieur considéré comme stratégique, formé essentiellement des autoroutes et d'une partie des routes nationales, lequel compose plus du quart de la longueur du réseau supérieur, dessert 87 % de la population et compte pour 91 % des emplois de ce secteur. Dans un contexte où la capacité de ce réseau atteindra bientôt ses limites dans plusieurs cas, d'importants investissements sont requis pour son amélioration et sa conservation, autant pour les chaussées que les structures. De plus, pour protéger le réseau et maintenir l'équilibre entre les coûts d'entretien et sa contribution sur le plan économique, le MTQ doit imposer des restrictions qui tiennent compte de ses caractéristiques et du climat québécois. La pérennité des infrastructures de transport routier passe nécessairement par l'assurance d'un financement suffisant et continu.

## **A1 2.2 TRANSPORT MARITIME**

### **La pérennité et la compétitivité du système de transport maritime et multimodal**

Les infrastructures portuaires constituent l'un des éléments fondamentaux du système de transport multimodal, et certaines d'entre elles nécessitent des travaux de réparation majeurs ou de mise à niveau afin de continuer à remplir leur rôle de manière efficiente. Le marché a besoin d'infrastructures maritimes modernes et compétitives, auxquelles se greffent les

équipements et les services offerts par le secteur privé. Une étude menée en 2014 par le MTQ indiquait que les besoins en investissements pour les 10 années suivantes se chiffraient à 400 M\$ et à 1 G\$ en ce qui concerne respectivement l'entretien et le développement des infrastructures portuaires publiques.

### **Des mouvements maritimes intérieurs et continentaux concurrentiels de marchandises et de passagers**

Afin d'accroître la fluidité des infrastructures de transport routier et ainsi d'optimiser les réseaux existants en facilitant le transport multimodal, une meilleure cohésion entre les acteurs de la chaîne logistique est nécessaire pour le transport des marchandises. Le marché du transport des marchandises est affecté par de nombreux biais qui tendent à favoriser le camionnage. Le taux de recouvrement des coûts financiers (sans prendre en compte les coûts environnementaux ou sociaux) par les pouvoirs publics s'élèverait respectivement à 100 %, à 68 % et à 40 % pour les modes de transport ferroviaire, maritime et routier<sup>8</sup>.

Le transport maritime de courte distance pour les marchandises et le transport maritime intérieur de passagers (traversiers, navettes fluviales) apporte de nombreux bénéfices, notamment environnementaux et même sociaux. À cet égard, il importe de mieux quantifier les coûts environnementaux et sociaux évités grâce à l'adoption de solutions de transport multimodal, de prendre cet aspect en compte dans la planification des transports et, de la sorte, optimiser l'utilisation du transport maritime.

## **A1 2.3 TRANSPORT AÉRIEN**

### **Une desserte aérienne régionale de qualité et accessible**

Pour les régions éloignées et isolées, le transport aérien devient un instrument primordial de développement économique et social. La présence d'installations aéroportuaires et la prestation de services aériens sur une base régulière assurent la connectivité avec les grands centres urbains et permettent les échanges sur les plans commercial et touristique.

Depuis des décennies, les tarifs aériens en vigueur sont jugés trop élevés en région. Le fait qu'ils soient souvent moindres pour un départ de Montréal vers une destination internationale que ceux associés à un départ vers une destination régionale amène une incompréhension et un mécontentement au sein de la population. Afin de permettre aux citoyens et citoyennes des régions éloignées d'avoir accès à un service plus abordable et de meilleure qualité, le gouvernement du Québec a procédé à une révision du Programme de réduction des tarifs aériens ainsi qu'à la mise en place du Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales. La pérennisation du financement de ces programmes est essentielle pour assurer aux citoyens de ces régions un service aérien accessible à long terme.

---

<sup>8</sup> Gaudry et collab. (2002), *Tome I du rapport final du contrat de recherche Coûts totaux des modes pour le transport des marchandises*, page viii.

### **Des infrastructures aéroportuaires de qualité et sécuritaires**

Afin d'assurer le maintien, la réhabilitation, voire le développement des infrastructures aéroportuaires et ainsi d'offrir des services aériens sécuritaires et adaptés aux besoins exprimés par la population, le gouvernement du Québec veut s'assurer d'avoir les outils financiers nécessaires pour accomplir cette tâche. De plus, plusieurs municipalités propriétaires d'aéroports ont des besoins financiers importants pour assurer le maintien, la réhabilitation et le développement de leurs infrastructures. Les projets requis pour maintenir et réhabiliter les infrastructures aéroportuaires souffrent d'un sous-financement depuis plusieurs années, et ce, malgré l'existence de programmes du gouvernement fédéral. La difficulté pour les municipalités d'obtenir du financement adéquat pour les travaux relatifs aux infrastructures aéroportuaires fait en sorte que l'état de celles-ci se détériore continuellement.

### **Un transport aérien à faible empreinte environnementale**

Au Québec, les principaux transporteurs actifs à l'international, dont Air Canada et Air Transat, modernisent sans cesse leur flotte. Toutefois, les petits transporteurs présents en région comptent sur une flotte d'aéronefs âgée dont les coûts d'entretien s'accroissent sans cesse au fil des ans. Ces appareils sont aussi peu efficaces sur le plan de la consommation énergétique ainsi que de la pollution atmosphérique et sonore, ce qui constitue un aspect négatif nuisible à la mobilité durable du transport aérien régional au Québec. Il est donc important pour les petits transporteurs d'avoir un portrait à moyen et à long terme des investissements et des programmes d'aide financière du gouvernement du Québec dans le transport aérien, afin de pouvoir planifier leurs propres investissements dans de nouvelles flottes d'aéronefs.

## **A1 2.4 TRANSPORT FERROVIAIRE**

### **Des infrastructures de transport ferroviaire pérennes, adéquates et sécuritaires pour les chemins de fer d'intérêt local**

Dans la foulée de la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer non rentables par le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP), le gouvernement du Québec a modifié la Loi sur les chemins de fer dans le but de sauvegarder le plus de lignes possible, favorisant ainsi la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Malgré leur prise en charge par les CFIL, l'avenir de ces lignes n'est pas assuré pour autant. De fait, les infrastructures acquises par les CFIL sont souvent en mauvais état et des investissements parfois considérables sont nécessaires pour les restaurer.

Le vieillissement des infrastructures ferroviaires et les effets négatifs des changements climatiques, qui ne cessent de s'intensifier, font en sorte que certaines d'entre elles nécessitent des réparations majeures et des mises à niveau importantes afin de continuer à remplir leur rôle de la manière la plus efficace possible et de répondre à la demande croissante associée aux échanges commerciaux. Les changements climatiques engendrent également la nécessité d'adapter les infrastructures en conséquence. Or, le marché a besoin d'infrastructures ferroviaires adéquates et sécuritaires à l'utilisation, afin qu'elles puissent servir à optimiser le

réseau existant de transport, en combinaison avec des services connexes de transbordement et de manutention performants. Toutefois, il n’y a plus de programme d’aide financière visant la réhabilitation des chemins de fer régionaux.

### **Une utilisation optimale du transport ferroviaire des marchandises**

Le secteur des transports est un pilier de l’économie québécoise et est essentiel à la qualité de vie des citoyens et à la prospérité du Québec. Or, des changements au système de transport des marchandises s’imposent pour que le plein potentiel du Québec soit favorisé et que les cibles de réduction des émissions de GES qu’il s’est fixées soient atteintes. D’ailleurs, le transport ferroviaire émet moins de gaz à effet de serre par tonne de marchandise transportée que les autres modes de transport de marchandises, un avantage qui croît lorsque la locomotive est utilisée à capacité maximale.

La croissance des échanges commerciaux, la lutte aux changements climatiques et les coûts d’entretien du réseau routier sont des facteurs qui incitent à privilégier l’utilisation de modes de transport plus durables. Afin de renforcer la compétitivité de l’économie québécoise, il est essentiel de compter sur un système de transport des marchandises accessible, fluide, intégré et de qualité pour les entreprises. Dans cette optique, l’utilisation optimale du transport ferroviaire pour assurer le déplacement des marchandises devient un enjeu majeur pour la mobilité durable.

## **A1 3. Autres enjeux**

### **A1 3.1 NOUVELLES MOBILITÉS**

#### **Le soutien au déploiement de nouvelles mobilités intégrées dans les systèmes de transport**

L’intégration des différentes offres de transport, y inclus les nouvelles mobilités qui sont souvent proposées et exploitées par des entreprises privées, est une condition essentielle pour inciter la population à faire la transition vers une mobilité plus durable. La mobilité doit être proposée aux citoyens comme un service (*Mobility as a Service* [MaaS]).

Toutefois, compte tenu du nombre important d’acteurs impliqués et de leur diversité, l’intégration des services peut être complexe : les renseignements doivent être partagés (données ouvertes), les processus doivent être uniformisés, une stratégie tarifaire unique doit être établie et les services doivent être complètement interopérables. Afin d’atteindre ces objectifs et d’en arriver à des solutions efficaces et répondant aux besoins de tous les usagers, des investissements ciblés et d’envergure seront nécessaires.

#### **L’émergence de nouveaux modèles d’affaires**

Les nouveaux modèles d’affaires en transport constituent un moyen de répondre aux impératifs sociaux et environnementaux du Québec. Le territoire québécois est grand et la réalité est très

différente d'une région à l'autre. Un seul modèle ne peut donc pas s'appliquer partout et de la même façon. L'innovation doit être encouragée, puisque les nouvelles technologies et les façons de faire qui en découlent forcent les divers secteurs des transports à se redéfinir et à revoir leurs pratiques.

Le Québec compte de nombreuses jeunes entreprises du secteur des technologies numériques, des entreprises qui sont capables de proposer des solutions innovantes, adaptées au contexte québécois tout en répondant également à des problématiques vécues ailleurs dans le monde, et qui sont des solutions de remplacement au modèle de voiturage en solo ou au modèle traditionnel de livraison de marchandises par client. Le soutien financier pour ces entreprises et ces nouveaux modèles d'affaires n'est toutefois pas toujours suffisant ou adapté. De nouvelles avenues et de nouveaux outils de financement doivent être considérés.

### **Le financement de la promotion des nouvelles mobilités**

En Amérique du Nord, les habitudes et comportements en matière de mobilité sont profondément ancrés. La voiture individuelle est pour beaucoup synonyme de liberté. Des actions de sensibilisation, de promotion et de communication s'avèrent donc nécessaires afin d'informer la population à propos des différentes possibilités offertes et de lui montrer les nombreux avantages (économiques, pratiques, efficaces, etc.) des nouvelles mobilités. Le soutien financier doit être conséquent avec les efforts de promotion.

## **A1 3.2 SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS**

### **Des moyens suffisants pour l'acquisition, le traitement et le partage d'information**

La capacité d'acquérir et de partager, entre opérateurs et usagers, les connaissances sur les déplacements, les conditions de déplacement, les modes de transport utilisés, la disponibilité des services, l'état des infrastructures de transport et les exigences réglementaires est primordiale. Ces données pourront servir dans l'analyse des projets en transport et optimiser ainsi l'utilisation du financement. Les moyens mis en œuvre pour acquérir, traiter et partager l'information pertinente doivent cependant être suffisants pour assurer une couverture territoriale adéquate et la qualité du contenu, et ce, afin précisément de soutenir les décisions et la planification autant pour les organisations en transport que pour les usagers de leurs services.

### **L'appui à l'innovation technologique et sa promotion**

Compte tenu du rythme accéléré des développements technologiques, les organisations en transport doivent rester à l'affût de l'évolution des technologies et effectuer une veille continue en cette matière. Elles doivent en même temps disposer de mécanismes qui leur permettent de faciliter l'adoption des meilleures innovations technologiques. Dans ce sens, les organisations doivent disposer d'un financement suffisant pouvant leur permettre d'être des préceuses dans l'apprentissage et l'utilisation des nouvelles technologies.

### **A1 3.3 SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

#### **L'adaptation sécuritaire des voies publiques en fonction des usagers visés et en réponse à l'émergence de nouveaux moyens de transport**

La conception des aménagements, notamment des nouvelles infrastructures routières, tout comme les interventions effectuées sur les aménagements existants doivent tendre à réduire, voire à éliminer, les décès et les blessés graves. Un financement régulier permet de rendre le réseau routier plus sécuritaire pour tous les usagers.

De plus, il importe d'encourager l'utilisation du véhicule autonome à titre partagé (p. ex., l'autopartage) et à des fins de transport public (p. ex., une navette, un minibus) ainsi que pour effectuer la livraison de marchandises en milieu urbain et par cargo (p. ex., la circulation en peloton [*platooning*]). Sans incitatifs financiers adéquats, les technologies susmentionnées pourraient contribuer à l'augmentation du nombre de véhicules à usage individuel sur les chemins publics.