

# **Déclaration en faveur de modes viables de transport de personnes priorisant les réseaux collectifs**

**soumise à l'Office de consultation publique de Montréal  
dans le cadre de la consultation sur le  
Projet de ville - Plan d'urbanisme et de mobilité**

**par la Table Transport du Front commun pour la  
transition énergétique**

**5 octobre 2022**

La Table Transport du [Front commun pour la transition énergétique](#) a récemment rédigé une déclaration en faveur de modes de transports des personnes favorisant les réseaux collectifs. Bien que les propositions que celle-ci contient ne concernent que certains éléments du **Projet de ville - Plan d'urbanisme et de mobilité**, nous pensons pertinent de les porter à votre attention dans le cadre de la présente consultation publique.

## **Le Front commun pour la transition énergétique**

Créé en 2015, le Front commun pour la transition énergétique (FCTÉ) regroupe 90 organisations environnementales, citoyennes, syndicales, communautaires et étudiantes représentant collectivement 1,8 million de personnes - soit plus de 2 Québécoises et Québécois sur 10, et près de la moitié de la population active du Québec. Fort de la diversité de ses membres et de leurs multiples ancrages dans toutes les régions du Québec, le Front commun mise sur le dialogue social pour faire émerger un mouvement collectif d'ampleur en faveur de transformations sociales de fond.

## **Mission**

Le Front commun pour la transition énergétique regroupe des organisations qui contribuent à l'élaboration collective et à la mise en œuvre d'une transition énergétique structurante et porteuse de justice sociale.

## **Vision**

Conscient de l'interdépendance des dimensions écologiques, énergétiques, économiques et sociales, guidé par la conviction que la transition énergétique est une occasion exceptionnelle de transformations profondes à tous ces égards, le Front commun pour la transition énergétique veut jouer un rôle incontournable dans l'urgent virage vers une société neutre en carbone. Ce faisant, il veut promouvoir une transition structurante et porteuse de justice sociale.

## Déclaration en faveur de modes viables de transport de personnes priorisant les réseaux collectifs

Étant à la source de bien des problèmes environnementaux et sociaux, le secteur du transport des personnes doit être radicalement transformé, afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES), sa consommation d'énergie et de matières premières, ainsi que de favoriser un aménagement plus viable du territoire.

Le développement de meilleurs réseaux intégrés de transports collectifs est essentiel pour accroître le transfert modal vers ceux-ci. Il constitue également la colonne vertébrale d'un développement axé sur les transports collectifs et actifs qui permet de densifier les villes et de limiter l'étalement urbain.

Tout en optant pour le bon mode au bon endroit, le Québec doit développer un grand nombre de lignes et de stations de transports collectifs électrifiées. Un des objectifs est de permettre au plus grand nombre de personnes de résider à distance de marche d'une station de transports collectifs électrifiés par fil.

Le secteur du transport a consommé en 2019 un total d'environ 150 TWh d'énergie, presque entièrement d'origine fossile, ce qui représente 28 % de toute l'énergie utilisée dans la province. À lui seul, le transport de passagers a consommé près de la moitié de cette portion d'énergie<sup>1</sup>.

Selon les statistiques officielles du Québec, le transport représente 44 % des émissions de GES<sup>2</sup>; la moitié des émissions de ce secteur est imputable au transport par véhicules individuels, le reste étant réparti entre le transport routier de marchandises et les transports ferroviaire, aérien et maritime. Soulignons que ce nombre inclut uniquement les GES qui proviennent directement des tuyaux d'échappement des véhicules. Pour avoir un portrait complet de la situation, il faut aussi prendre en compte les émissions provenant de l'extraction et du raffinage du pétrole, de la fabrication des véhicules, du ciment et des métaux pour construire les routes et les ponts, des pertes de HFC provenant des climatiseurs des voitures, etc., émissions qui viennent alourdir significativement le bilan carbone du secteur des transports.

Convertir toute la flotte de véhicules à essence ou diesel en véhicules électriques contribuerait à diminuer le problème des émissions de GES mais, compte tenu des émissions associées à la fabrication des véhicules et des batteries, ainsi que de l'impact énergétique de ce secteur, l'électrification doit s'intégrer dans une stratégie visant à diminuer notre dépendance envers l'automobile et à réduire significativement le nombre de celles-ci. Le passage à l'électrique ne règle pas non plus le problème de l'encombrement des voies urbaines par des véhicules qui passent la majorité de leur temps à l'arrêt, ni celui de la consommation excessive d'énergie et de matières premières qu'il faut extraire et transformer pour fabriquer les véhicules, avec tous les dommages écologiques et sociaux associés à ces activités.

Enfin, la prédominance des véhicules individuels va de pair avec le phénomène de l'étalement urbain qui entraîne une utilisation importante d'énergie en encourageant

---

<sup>1</sup> État de l'énergie au Québec, 2022, HEC

<sup>2</sup> [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990](#)

l'implantation d'habitations à faible densité territoriale, en plus de détruire des terres agricoles essentielles à une certaine autonomie alimentaire.

Or, le transport collectif, s'il est électrique, permet d'offrir un mode de déplacement beaucoup moins énergivore et polluant par personne déplacée. L'offre de transport collectif doit exister en zone urbaine, mais également pour les déplacements interurbains, qui sont presque exclusivement réalisés en automobile en raison d'une offre de services déficiente à l'heure actuelle.

Le développement d'une infrastructure élargie de transport collectif à tous les niveaux permettrait d'arrêter de construire des routes et autoroutes qui empiètent sur les terres agricoles ou forestières. Il confirmerait l'inutilité de la construction du 3<sup>e</sup> lien entre Québec et Lévis et d'autres infrastructures autoroutières et aéroportuaires, ce qui dégagerait des montants importants pour rendre viable le transport collectif de personnes.

Par ailleurs, plus le transport collectif prendra de place, moins il y aura d'automobiles dans les rues et plus la sécurité des piétons et cyclistes sera assurée, ce qui contribuera à augmenter leur nombre..

Un dernier point à considérer : le transport collectif doit être public et non privé. Il s'agit d'un service offert à la collectivité par la collectivité, et non d'un moyen d'enrichissement pour une entreprise. Cela implique l'arrêt du développement du REM par CDPQ Infra à Montréal et de tout autre projet de ce type. La recherche du profit ne cadre pas avec la notion de service public.

Il est donc proposé :

1. Que tous les projets majeurs d'infrastructures de transport soient soumis à un test climat, lequel doit tenir compte de leurs incidences directes et indirectes, incluant les impacts tarifaires, notamment sur les usagers et usagères du transport collectif, et leur incidence en termes d'étalement ou de consolidation urbaine.
2. Que le Gouvernement du Québec s'engage à accroître le financement dédié au développement des transports collectifs.
  - 2.1. Que le Gouvernement du Québec s'engage dès maintenant à investir dans le développement des transports collectifs publics au moins les mêmes sommes que celles prévues pour la construction et l'entretien d'infrastructures routières.
  - 2.2. Que le Gouvernement du Québec retire totalement CDPQ Infra de tout processus de planification et de développement des transports collectifs et laisse le choix des infrastructures aux autorités municipales concernées, lesquelles devront appliquer le principe du bon mode au bon endroit (en tenant compte de l'impact structurant en termes de contribution à la réduction des émissions de GES ainsi que du coût des options considérées, incluant les coûts d'implantation et d'opération).
  - 2.3. Que l'électrification des transports collectifs par fils soit favorisée, là où l'achalandage en autobus ainsi que le potentiel de développement

d'écoquartiers denses, sous forme de développement axé sur les transports collectifs<sup>3</sup>, le justifient, en appliquant le principe du bon mode au bon endroit (métro, tramway, train-tram, train).

- 2.4. Que le Gouvernement du Québec s'engage à octroyer un financement additionnel spécifique pour la création de voies de circulation dédiées uniquement aux transports collectifs, notamment pour la création de réseaux de tramway.
  
3. Que le Gouvernement du Québec s'engage à accroître le financement dédié au fonctionnement des transports collectifs.
  - 3.1. Que le Gouvernement du Québec s'engage à financer de manière permanente auprès de toutes les sociétés de transports collectifs québécoises l'accès à une tarification solidaire pour les personnes à faibles revenus.
  - 3.2. Que le Gouvernement du Québec s'engage à financer de manière permanente 85 % des coûts de fonctionnement découlant du contrat octroyé à CDPQ Infra pour le REM de l'Ouest, jusqu'à ce que celui-ci soit nationalisé et cédé aux municipalités concernées.
  
4. Que le Gouvernement du Québec s'engage à revoir la fiscalité afin de favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable tout en s'intégrant dans une perspective de justice sociale.
  - 4.1. Que les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif aient droit à une compensation financière pour leurs déplacements pour aller au travail qui soit comparable à la valeur des stationnements offerts par les employeurs à leurs employés (principe de l'allocation équitable de stationnement ou *Parking Cash Out*).
  - 4.2. Que le Gouvernement s'engage à revoir la fiscalité afin de mettre en œuvre des incitatifs utilisant l'écofiscalité pour favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable tout en s'intégrant dans une perspective de justice sociale, notamment via une réforme écologique de la fiscalité.

---

<sup>3</sup> Auquel on réfère souvent par l'appellation anglaise *Transit Oriented Development*, ou TOD