

Bilan des engagements du gouvernement Legault en transport collectif

LISTE DE PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF SOUS LE GOUVERNEMENT LEGAULT

ÉTATS ACTUELS DES PROJETS STRUCTURANTS

Projet	Instigateur	État
REM de l'Ouest (Montréal)	Le gouvernement Couillard	Partiellement complété, construction en cours
Projet de SRB (Service rapide par bus) sur le boulevard Pie-IX	Les gouvernements Charest et Couillard	Réalisé et en cours de prolongement
Prolongement de la ligne bleue du métro (Montréal)	Le gouvernement Couillard	Travaux préliminaires en cours, avec de nombreux retards
Projet structurant de l'Est (Montréal)* ¹	Le gouvernement Legault	2e étude après l'abandon du REM
Projet structurant de la Rive-Sud de Montréal*	Le gouvernement Legault	Point mort
Arrêt du REM de l'Ouest à St-Jean/Chambly*	Le gouvernement Legault	Abandonné
Prolongement du métro/REM à Laval*	Le gouvernement Legault	Abandonné
Tramway de Québec*	La Ville de Québec et le gouvernement Legault (version	En pause et réétudié

¹ Les projets marqués d'un astérisque sont ceux qui étaient inscrits dans les listes des six projets de structurants de transport collectif électrique prévus dans le Plan pour une économie verte (PEV) du gouvernement Legault. Voir notamment le [Plan de mise en œuvre 2021-2026](#) (p.34). À ce moment, le projet structurant de l'Est de Montréal et celui du Sud-Ouest étaient rassemblés.

	modifiée), appuyé par les gouvernements Couillard et Trudeau	
Tramway de Gatineau-Ottawa*	Gouvernement Legault/Ville de Gatineau	Aucun financement n'a encore été confirmé
Projet structurant du Sud-Ouest (Montréal)*	Ville de Montréal	À l'étude, financement partiel promis
Travaux d'expansion du réseau de transport en commun à Gatineau	Ville de Gatineau, appuyé par le gouvernement Couillard	Réalisé et en cours de réalisation

DÉTAIL DES PROJETS

REM (de l'Ouest)

- Un important réseau de trains légers reliant plusieurs banlieues et quartiers de Montréal.
- Confié à la CDPQ par le gouvernement libéral de M. Couillard en 2015 et le projet de loi permettant sa réalisation a été voté en 2017, avant l'arrivée du gouvernement Legault au pouvoir.
- Le premier segment a ouvert en 2023 et la construction est avancée pour le reste du réseau.

Projet de SRB (Service rapide par bus) sur le boulevard Pie-IX

- Un système de transport en commun rapide par bus qui vise à améliorer la desserte dans l'Est de Montréal.
- Le projet a été annoncé et débuté avant l'arrivée du gouvernement Legault au pouvoir. L'inauguration des stations ouvertes en 2023 est le fruit de décisions prises dès 2009 par la ministre libérale des transports de l'époque, madame Julie Boulet. Les tronçons restant à réaliser sont également un legs des gouvernements précédents.

Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

- Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal vers l'Est a été annoncé à de multiples reprises depuis les années 1980. C'est le gouvernement libéral de M. Couillard qui a relancé le projet actuel en 2018.
- Les retards s'accumulent, mais le projet est inscrit en phase « réalisation » au plan québécois des infrastructures (PQI).
- L'incertitude liée au financement gouvernemental a résulté en des coûts d'expropriation nettement plus élevés que prévu.

Projet structurant de l'Est (PSE)

- Un projet structurant pour desservir l'Est de Montréal et les environs.

- En 2020, la CDPQ Infra a annoncé avec l'appui du gouvernement Legault le REM de l'Est, liant Pointe-aux-Trembles et Montréal-Nord vers le centre-ville avec un mélange de souterrain et de surélévation.
- En 2022, la seconde mouture du REM de l'Est a été retirée de CDPQ Infra en faveur de l'ARTM.
- En 2023, l'ARTM a proposé de reprendre le tracé du REM de l'Est, sauf le lien avec le centre-ville, mais entièrement souterrain. Cette proposition a été rejetée le jour même par le premier ministre Legault en raison de coûts trop élevés.
- En février 2024, l'ARTM a proposé un tracé légèrement modifié, toujours sans lien vers le centre-ville, mais complètement en surface.

Projet structurant de la Rive-Sud de Montréal

- Initialement annoncé par la Ville de Longueuil sous le nom de Lien électrique est-ouest (Lééo) au début de l'année 2020, le projet a été confié à CDPQ Infra avant la fin de l'année pour étudier la faisabilité, possiblement sous la forme d'un prolongement du REM.
- En janvier 2024, CDPQ Infra se retire du projet. Les mairies de Longueuil et Brossard affirment attendre la création de l'agence gouvernementale annoncée.

Arrêt du REM de l'Ouest à St-Jean/Chambly

- Un engagement du gouvernement Legault qui consistait à prolonger de 22 kilomètres le REM de Brossard jusqu'à l'intersection des autoroutes 10 et 35 entre Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu.
- L'engagement a été brisé en 2021.

Prolongement du métro/REM à Laval

- Un engagement dans le « plan de décongestion » du gouvernement Legault, réitéré dans le Plan pour une économie verte
- Prolongement du REM sur une distance de 17 km en ajoutant quatre arrêts à partir de la gare du Ruisseau.
- Le projet a été abandonné.

Tramway de Québec

- Projet structurant pour la mobilité durable à Québec, le projet de tramway avait été annoncé en 2017 par le maire Régis Labeaume et soutenu en 2018 par les gouvernements Couillard et fédéral. Lors des élections en 2018 et 2022, le Premier ministre François Legault avait assuré son soutien au projet.
- Fin 2023, le gouvernement retire le projet des mains de la Ville de Québec en faveur de la CDPQ Infra, également mandatée d'étudier un troisième lien avec Lévis. Plusieurs études et rapports ont documenté le tramway depuis l'an 2000.
- Le résultat est attendu pour la fin du printemps 2024. Voir: www.tictac.quebec

Tramway de Gatineau-Ottawa

- La Ville de Gatineau a demandé au gouvernement du Québec de financer 60% du projet et au gouvernement fédéral canadien de financer 40% du projet.
- Un financement pour une étude complète sur le tramway se fait attendre.

- Le gouvernement du Québec dit appuyer le projet et attendre le financement du gouvernement fédéral.

Projet structurant du Sud-Ouest

- Initialement annoncé comme la partie Ouest de la ligne rose en 2017 par la mairesse de Montréal.
- Contrairement à sa contrepartie Est, un financement fédéral a été reçu en 2019 pour l'étude et la réalisation du projet. Une entente de principe avec le gouvernement provincial transfère le financement vers le tramway de Québec en échange d'un financement provincial ultérieur.
- L'ARTM entame les consultations publiques en 2024 avec plusieurs modèles de tracé en vue d'une proposition formelle.

Travaux d'expansion du réseau de transport en commun à Gatineau

- Plusieurs projets d'expansion du réseau de transport en commun à Gatineau, incluant des améliorations du réseau d'autobus et des études pour un potentiel tramway.
- La ville de Gatineau a adopté son Plan de déplacement durable dès 2013 et des projets de développement (Rapibus, extension de la ligne Trillium, liaison jusqu'à l'aéroport) ont été approuvés dès 2017.

RAPPEL DES ENGAGEMENTS DU GOUVERNEMENT LEGAULT EN TRANSPORT COLLECTIF ET DU BILAN CORRESPONDANT

- **Développement des réseaux de transport collectif** : Le gouvernement Legault a promis d'investir dans l'expansion des réseaux de transport collectif pour améliorer la connectivité et la mobilité dans plusieurs régions.

- Le gouvernement Legault a soit prolongé des financements pour des projets déjà lancés (Gatineau, ligne bleue), soit mis un coup d'arrêt à des projets structurants décidés préalablement à son accession au pouvoir (Tramway à Québec).
- Aucun projet majeur lancé par le gouvernement Legault depuis 2018 est en mode réalisation.

- **Financement des transports collectifs** : Dès 2019, le gouvernement Legault a lancé un Chantier afin d'identifier des solutions en matière de financement des réseaux de transport. Il a également pris l'engagement, en amont des élections générales de 2022, de convenir d'une entente de cinq ans avec le milieu municipal, promesses réitérées à l'hiver 2023.

- Malgré le dépôt du rapport des conclusions du Chantier sur le financement, aucune solution n'a été mise en place. Quant à l'entente de cinq ans, attendue pour l'automne 2023, il semble peu probable qu'elle soit annoncée dans le budget 2024-2025.
- Malgré l'engagement du gouvernement, inscrit en toutes lettres dans le Plan pour une économie verte (PEV) (voir le [PMO](#) 2023-2028, p.46), de **rééquilibrer les investissements entre le réseau routier et le réseau de transport collectif** (objectif 50-50), on constate que le réseau routier obtient encore 70% des investissements planifiés pour la prochaine décennie, contre

30% pour le transport collectif. En effet, le Plan québécois des infrastructures 2023-2033 prévoit des investissements en transport collectif à hauteur de 13,8G\$ alors que les investissements dans le réseau routier atteindront 31,5G\$ (PQI, p.A.29).²

● **Amélioration de l'accessibilité aux transports en région** : Le gouvernement Legault avait exprimé sa volonté de rendre les services de transport collectif plus accessibles et efficaces dans les régions éloignées ou moins densément peuplées.

- Aucun projet ou aucun financement particulier n'a été mis en place pour favoriser la mobilité collective en région.

● Mettre en place un système efficace pour assurer le transport des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire, notamment en milieu rural.

- Aucune décision n'a été prise ou aucun projet structurant n'a vu le jour en matière de transport durable en milieu rural.

LES POLITIQUES NATIONALES DE PLANIFICATION ET LA PLACE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS L'ATTEINTE DE LEURS OBJECTIFS

Le plan pour une économie verte (PEV) 2030 :

Il s'agit de la [politique cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques](#) du gouvernement du Québec et elle comprend un volet transports. Les transports sont en effet responsables de 43,3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la province en 2017 et 76,6 % en sont attribuables au transport routier. L'une des raisons de cette part élevée est l'augmentation du nombre de véhicules par habitant ainsi que l'inflation dans la taille des véhicules individuels.

Dans ce contexte, la diminution des déplacements individuels est un levier important de diminution des émissions de GES du Québec et ne pourra se faire que par le développement d'infrastructures structurantes en transports collectifs, aussi bien urbains que ruraux. Pourtant, le [Plan de mise oeuvre 2023-2028](#) met de l'avant l'électrification des transports et néglige le développement massif du transport collectif.

La politique de mobilité durable (PMD) 2030 :

Adoptée en 2018, et entérinée par le gouvernement Legault en 2019, la [politique de mobilité durable](#) a pour ambition de « Transporter le Québec vers la modernité », notamment en favorisant la mise en place de services de transports pour les citoyens et en favorisant les infrastructures de mobilité durable. Le développement de projets en transports collectifs devrait donc être au cœur de la mise en œuvre de cette politique, encore une fois nécessaire à l'économie, aux citoyens et, plus généralement, à la résilience du Québec dans les années à venir.

² Pour une explication détaillée concernant l'engagement d'équilibrer les investissements, consultez ce [communiqué de l'Alliance TRANSIT](#). Extrait: « À cet égard, dans la présentation du PQI. En bref, le gouvernement soutient qu'en tenant compte de l'ensemble des projets envisagés, la part des investissements en transport collectif serait à terme supérieure à celle du réseau routier. Rappelons toutefois qu'une grande partie des sommes incluses dans ce calcul sont liées à des projets qui n'ont pas encore été confirmés.»

La politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) :

La [politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire](#) a été rendue publique en 2022 pour « mieux habiter et bâtir notre territoire ». Elle doit permettre de donner une vision pour un aménagement du territoire qui, tout en préservant les milieux naturels et le territoire agricole, permette de répondre aux besoins de la population dans l'aménagement des milieux de vie, en créant des communautés dynamiques. Il s'agit notamment de limiter l'étalement urbain et de travailler à une politique du logement durable. Or, cela passe par la priorisation et la diversification de l'offre en transports actifs et collectifs, afin de les rendre accessibles à une plus grande part de la population.