

Deux poids, deux mesures

Responsabilités et coûts des réseaux de transport



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables



Jeanne Robin, directrice principale

Colloque **La viabilité économique de nos collectivités par l'aménagement durable du territoire** – Ordre des urbanistes du Québec et Vivre en Ville
Montréal, Grande Bibliothèque – 30 novembre 2017

Il était une fois en 1992: la réforme Ryan

Un nouveau partage des charges en transport



**LA FIN DES SUBVENTIONS
À L'EXPLOITATION DÉDIÉES
AU TRANSPORT EN COMMUN**



**LA PRISE EN CHARGE INTÉGRALE
DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR
PAR L'ÉTAT QUÉBÉCOIS**



**LE TRANSFERT COMPLET
DE LA VOIRIE LOCALE
AUX MUNICIPALITÉS**



IMMOBILISATIONS
100 %
EXPLOITATION
100 %



IMMOBILISATIONS
50-100 %
EXPLOITATION
0 %



IMMOBILISATIONS
0 %
EXPLOITATION
0 %

IMMOBILISATIONS
0-50 %
EXPLOITATION
100 %

Logique de la réforme Ryan

Deux types de déplacements, deux types de financement

	Déplacement local	Déplacement interurbain
Fréquence	Quotidienne (<i>matin/soir</i>) Occasionnelle	Variable (<i>marchandises</i>) Rare ou occasionnelle (<i>personnes</i>)
Distance	Courte ou moyenne (<i>de 50 m à 50 km</i>)	Moyenne ou longue
Motif	Travail ou étude, loisirs et magasinage	Transport de fret Vacances et loisirs Déplacements professionnels
Infrastructure	Rue / Boulevard / Transport en commun	Autoroute / Route régionale

Prédominance du navettage et du magasinage sur le réseau routier supérieur



Montréal / Istockphoto



DIX30, Brossard / Google Maps

Conséquences de la réforme Ryan

Un seul type de déplacement / Deux poids, deux mesures dans le financement



Montréal, Vivre en Ville



Montréal/ Nicolas Nova

Lévis – SRB vs 3e lien

Projet de Système rapide par bus

	Ville	MTMDET
Immobilisation	10 %	90 %
Exploitation	100 %	0 %

Projet de 3e lien autoroutier

	Ville	MTMDET
Immobilisation	0 %	100 %
Exploitation	0 %	100 %

Couronne Nord – A-19 vs transport en commun

30 000 ménages

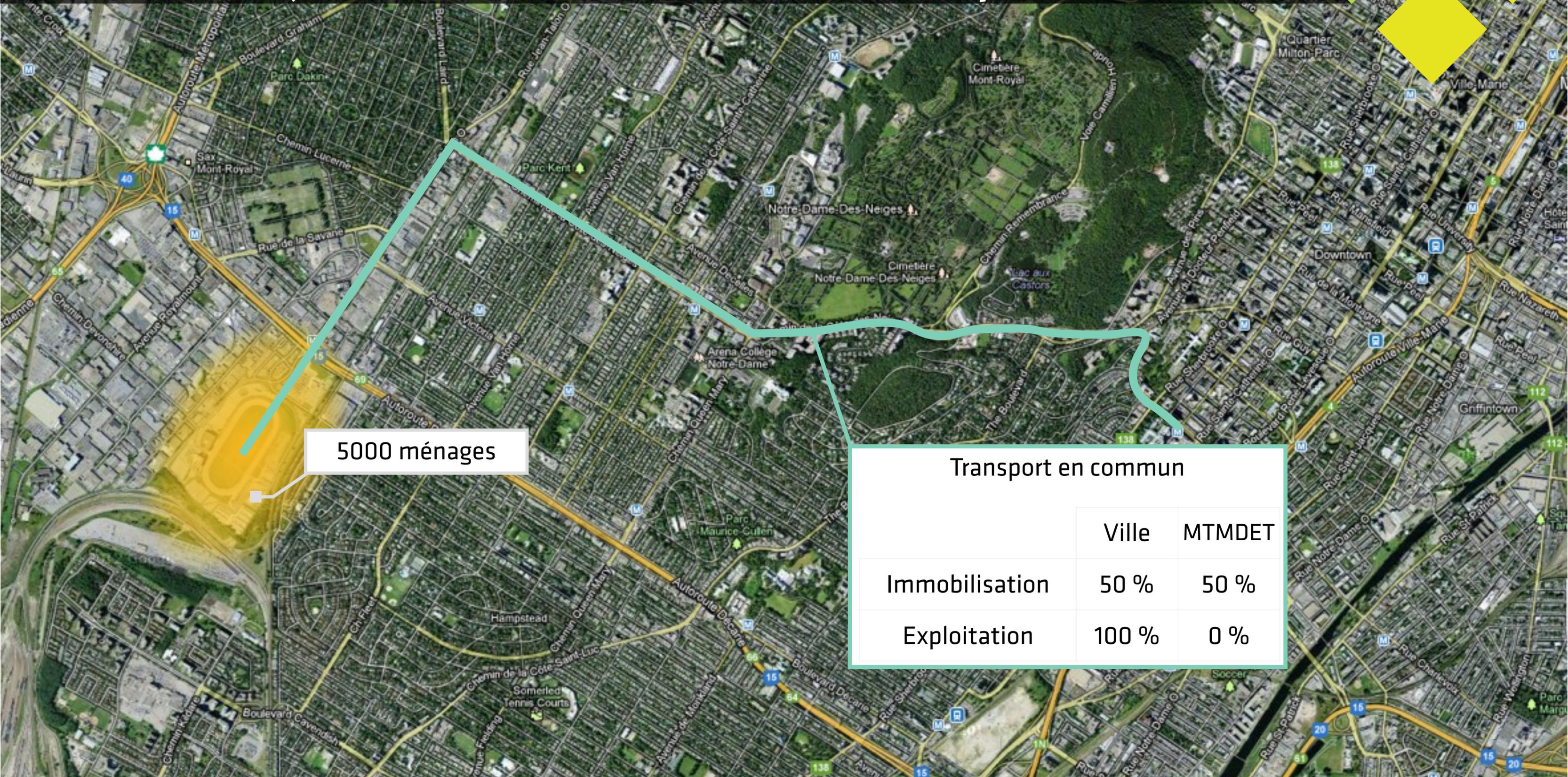
Éventuel transport en commun

	Muni.	MTMDET
Immobilisation	50 %	50 %
Exploitation	100 %	0 %

Projet d'autoroute 19

	Muni.	MTMDET
Immobilisation	0 %	100 %
Exploitation	0 %	100 %

Projet Blue Bonnets – Desserte de transport en commun



5000 ménages

Transport en commun		
	Ville	MTMDET
Immobilisation	50 %	50 %
Exploitation	100 %	0 %

Victoriaville – Route 116

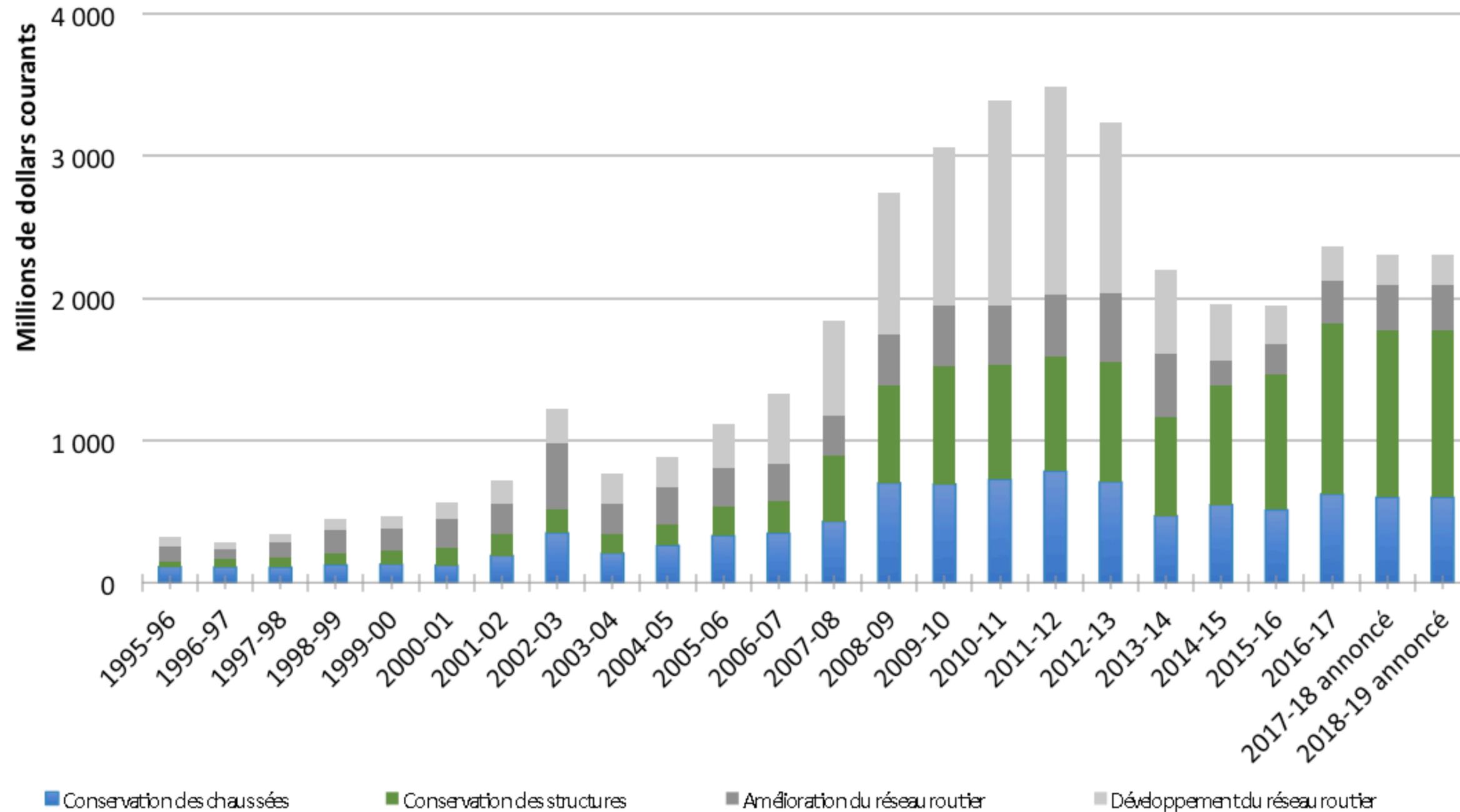
Projet d'élargissement de la 116

	Ville	MTMDET
Immobilisation	0 %	100 %
Exploitation	0 %	100 %

Power center

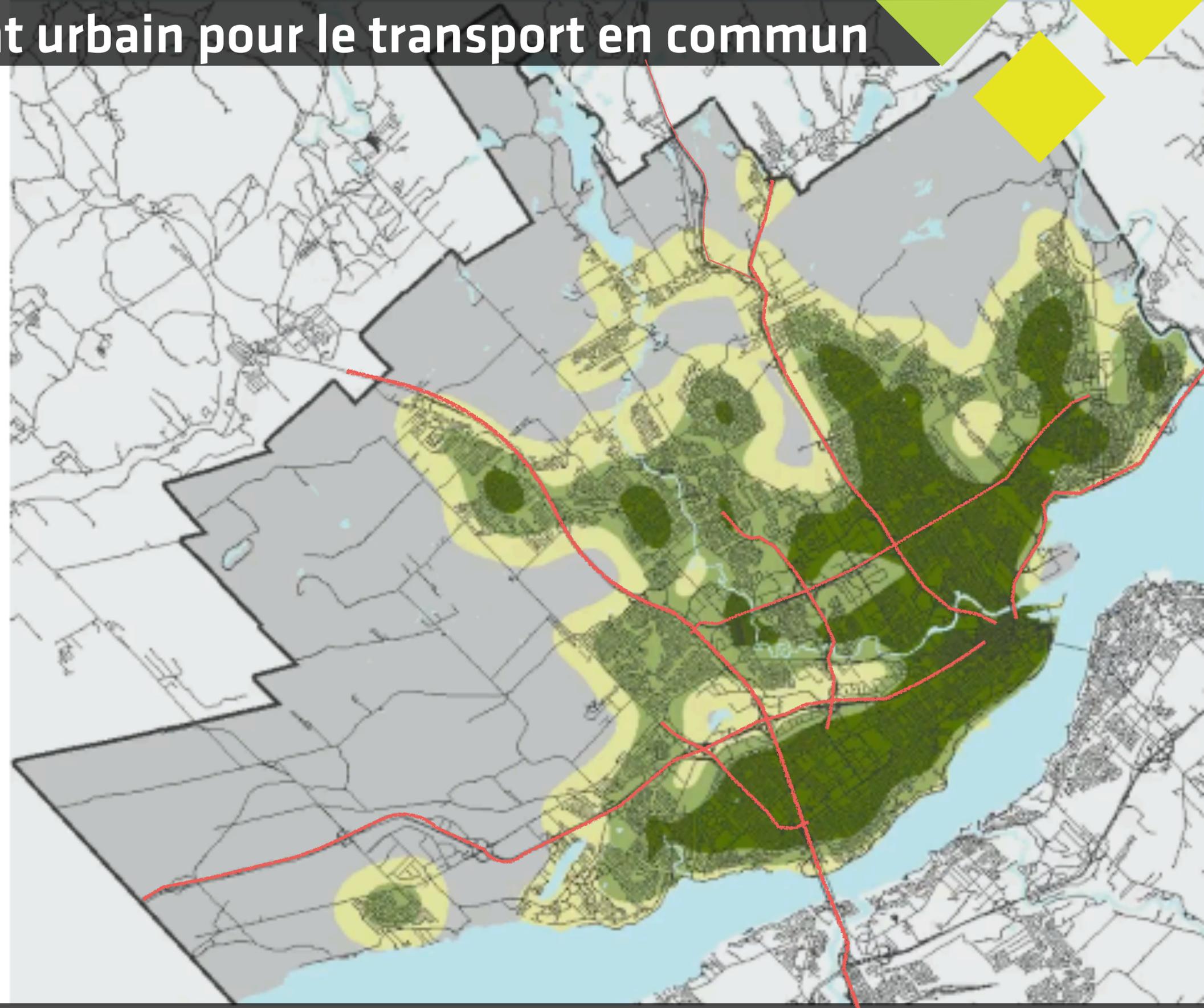
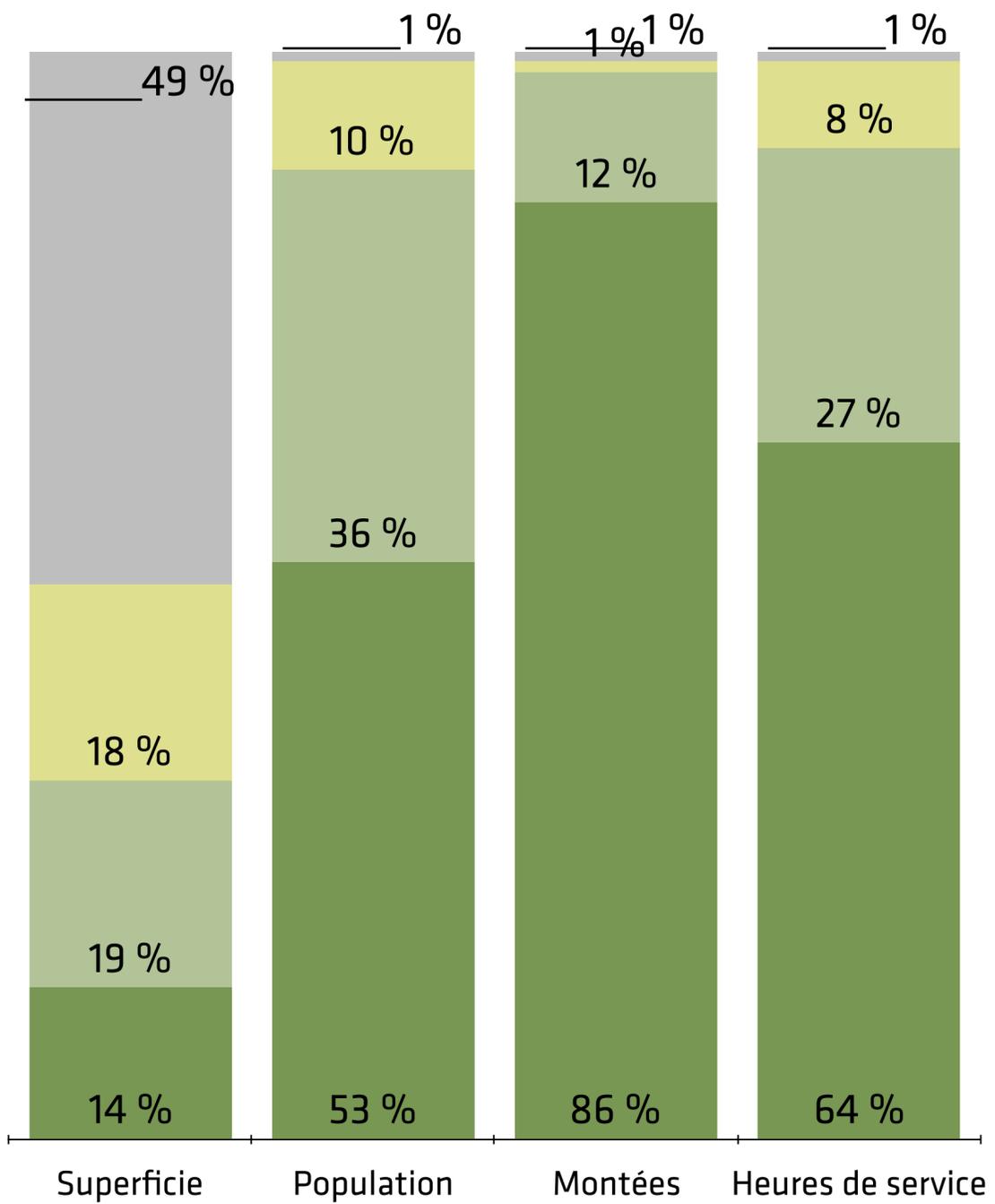
Les coûts du réseau routier

Explosion des dépenses en conservation du réseau et en augmentation de la capacité routière

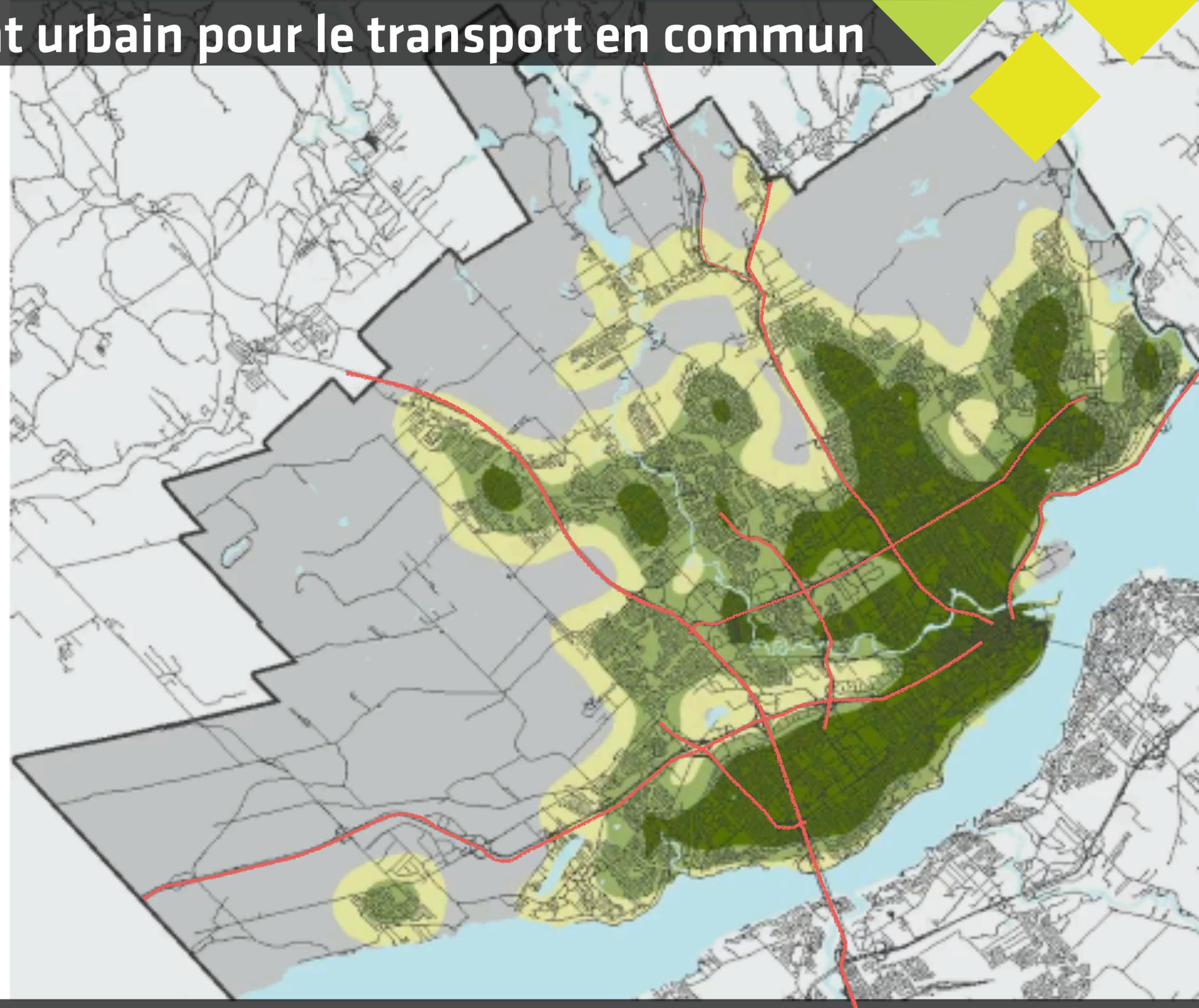
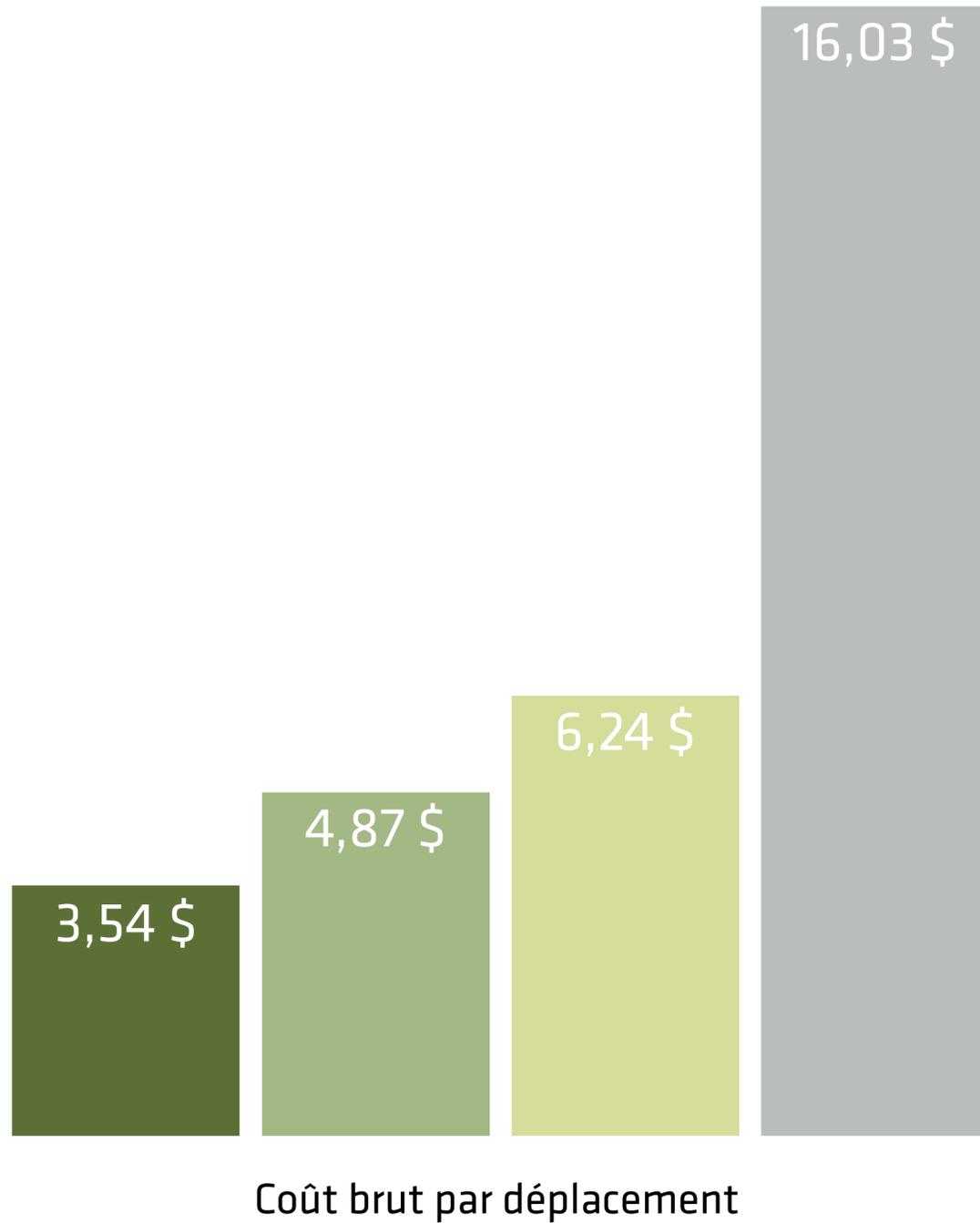


Source : Trajectoire Québec (à paraître), d'après Ministère des Transports du Québec (2016 et précédents rapports annuels)

Les coûts de l'étalement urbain pour le transport en commun



Les coûts de l'étalement urbain pour le transport en commun



Les resquilleurs du réseau routier supérieur



- + Élargissement de l'assiette foncière
- ⊘ Aucune contribution directe



- + Desserte de nouveaux terrains urbanisables
- ⊘ Aucune contribution directe



- + Desserte et visibilité
- ⊘ Aucune contribution directe



- + Accès à des propriétés à coût moindre
Économie de temps de transport
- ⊘ Contribution partielle à travers les taxes sur l'essence et les droits divers



Lorsque j'ai fait remarquer cet état de fait [la congestion sur la Côte de Terrebonne, route 344] aux dirigeants [de la Ville] présents le 15 octobre, on m'a répondu, (je vous le jure) :

Lorsque le ministère des transports constatera que le trafic est insupportable, ils n'auront pas le choix que d'ouvrir une autre voie d'accès dans trois à cinq ans.



Jean-Sébastien Huet, résident de Terrebonne.



Bienvenue dans le Circuit de l'habitation de l'A-30 Ouest, présenté par Desjardins.



Créé avec l'objectif de mettre en lumière les projets domiciliaires d'une région en pleine effervescence ce Circuit vous présente, sous forme de vidéos, des projets domiciliaires pour tous les goûts.

Avant de vous déplacer, visionnez ces vidéos et sélectionnez les projets qui correspondent à vos besoins. Que vous soyez à la recherche d'un condo, d'un jumelé, d'un bungalow ou d'un cottage, vous trouverez un projet domiciliaire qui répond à vos attentes.

Vous êtes à un clic de trouver la maison de vos rêves!

RÉAFFIRMER LE RÔLE MAJEUR DE L'ÉTAT

dans le développement du transport en commun :

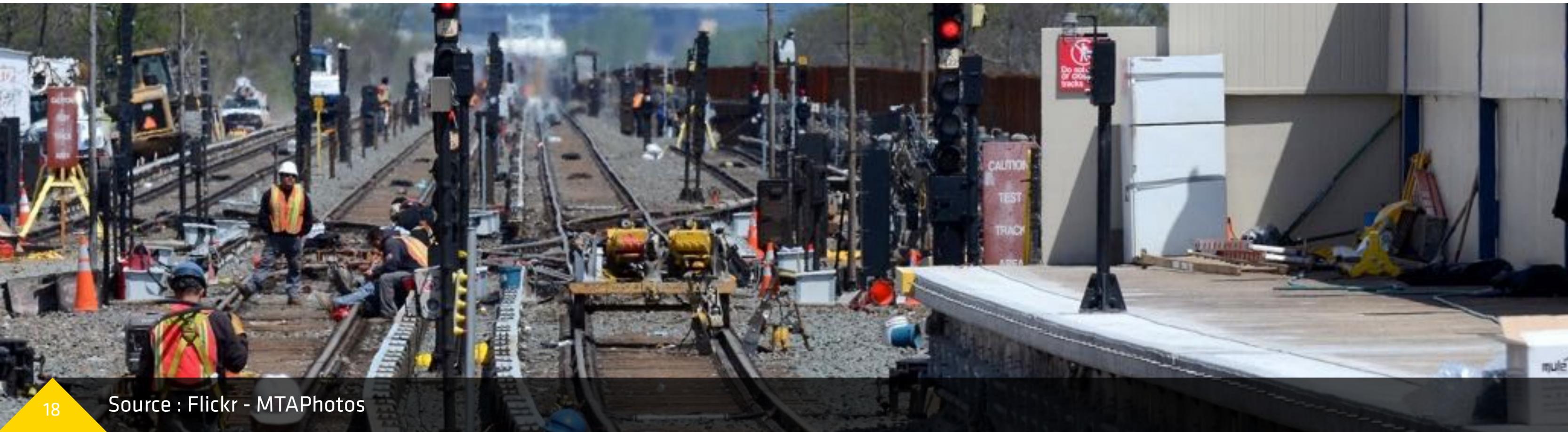
- arrimer les choix budgétaires en transport aux objectifs des grandes politiques de l'État ;
- réviser les programmes de soutien et les pratiques gouvernementales ;
- réviser le partenariat fiscal État-municipalités.



AUGMENTER SUBSTANTIELLEMENT LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN,

afin de corriger le déficit historique :

- rééquilibrer les investissements dans les immobilisations, via le FORT ;
- augmenter le soutien à l'exploitation, via le Fonds Vert ;
- augmenter les ressources consacrées au financement des transports collectifs.



CESSER L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE

aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes :

- mettre en place un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière ;
- réallouer la majeure partie des sommes consacrées au développement routier vers la réfection du réseau routier existant et le développement des transports collectifs ;
- mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.



Saint-Rédempteur: un viaduc finalement assumé par la Ville



projet de 1000 nouveaux ménages

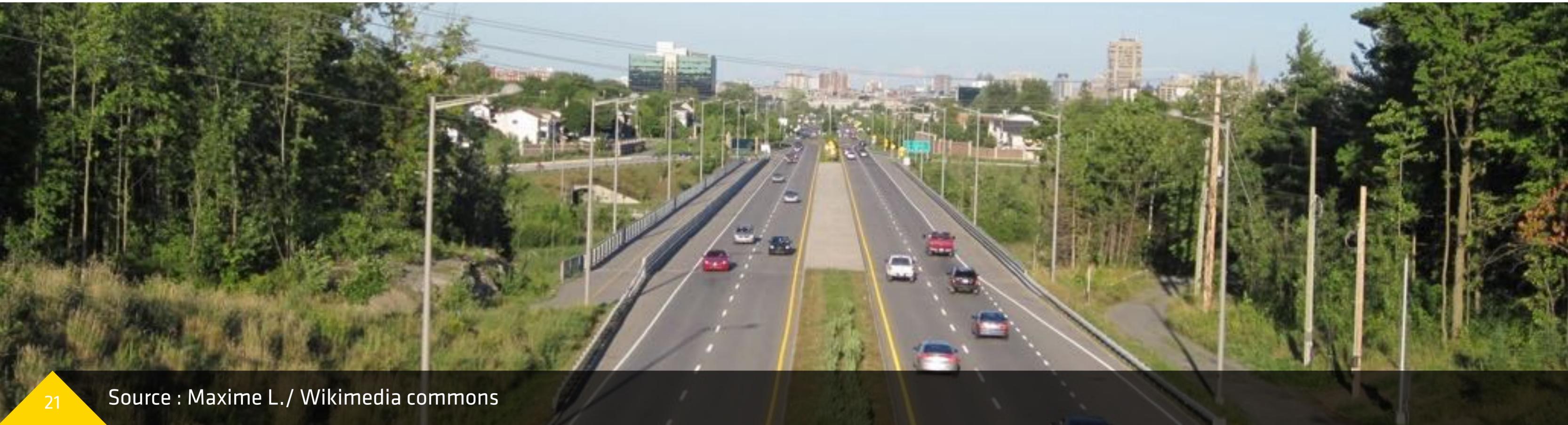
Partage demandé (21 millions \$)			
	Muni.	MTQ	Féd.
Immobilisation	33 %	33 %	33 %

Projet en cours (17 millions \$)			
	Muni.	MTQ	Féd.
Immobilisation	100 %	0 %	0 %

FREINER LE RESQUILLAGE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR,

notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit :

- imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au Fonds des réseaux de transport terrestre ;
- mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur ;
- ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.



Un partage des coûts à arrimer aux priorités gouvernementales

		Autoroutes et routes	Transport en commun
Environnement	Réduction des émissions de GES	~	✓
	Transition énergétique	~	✓
Santé et équité	Amélioration de la sécurité routière	x	✓
	Augmentation de l'activité physique	x	✓
	Amélioration de la qualité de l'air	~	✓
	Accessibilité universelle	x	~
Économie	Baisse des coûts d'infrastructures	x	✓
	Réduction de la congestion	x	~
	Baisse des coûts pour les ménages	x	✓
	Protection du territoire agricole	x	~

Pour aller plus loin

DEUX POIDS, DEUX MESURES

COMMENT
LES RÈGLES DES
FINANCEMENT DES
RÉSEAUX
DE TRANSPORT
STIMULENT
L'ÉTALEMENT
URBAIN

L'INDEX

Disponible en ligne :

<https://vivreenville.org/2poids2mesures>

Deux poids, deux mesures

Responsabilités et coûts des réseaux de transport



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables



Merci !

vivreenville.org

twitter.com/vivreenville

facebook.com/vivreenville

Jeanne Robin, directrice principale

Colloque **La viabilité économique de nos collectivités par l'aménagement durable du territoire** – Ordre des urbanistes du Québec et Vivre en Ville
Montréal, Grande Bibliothèque – 30 novembre 2017