BAR OUVERT?

Quand le développement autoroutier engloutit des milliards de dollars

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

AOÛT 2012

En bref - Les recommandations de TRANSIT

Depuis le début des années 2000, les budgets consacrés aux transports routiers ont explosé, passant de 500M$ à près de 4G$ aujourd'hui. La part du lion des sommes additionnelles a été accaparée par le développement du réseau routier (élargissements, prolongements et construction d'autoroutes, ponts, etc.). Alors que le Québec manque cruellement de fonds pour assurer la réfection du réseau routier et pour développer les transports collectifs, comment justifier l'explosion des dépenses sur de nouveaux projets autoroutiers ? En vertu de quels critères l'état détermine-t-il ses priorités en matière de transport ? Les projets de transports sont-ils cohérents avec les lois, les politiques et les orientations gouvernementales ? Le Québec n'a pas les moyens de poursuivre cette culture du bar ouvert et TRANSIT propose dans ce document un virage en profondeur pour un meilleur encadrement et une plus grande transparence des dépenses de l'état en matière de transport.

Recommandation 1 – Réallouer la majeure partie des sommes consacrées au développement routier vers la réfection du réseau routier existant et le développement des transports collectifs. TRANSIT estime que le gouvernement du Québec pourrait dégager quelque 3 milliards de dollars en cinq ans. Cette proposition est appuyée par la Fédération des Chambres de commerce du Québec et l'Association de santé publique du Québec.

> Explication : Au cours des 5 prochaines années, il est prévu de consacrer 5,8G$ au seul développement routier, alors que la réfection des infrastructures routières existantes, de même que la consolidation et le développement des transports collectifs continuent de souffrir de sous-financement chronique. Depuis le début des années 2000, les budgets consacrés aux transports routiers ont explosé, passant de 500M$ à près de 4G$ aujourd'hui. La part du lion des sommes additionnelles a été accaparée par le développement du réseau routier (élargissements, prolongements et construction d'autoroutes, ponts, etc.).

Recommandation 2 – Répondre aux besoins des réseaux de transports collectifs, estimés à quelque 30 milliards de dollars d'ici 2020, en réallouant notamment une grande partie des sommes prévues pour le développement du réseau routier. Cette mesure permettrait de faire passer de 18 % à 30 % les budgets du FORT consacrés aux immobilisations de transports collectifs, tandis que le financement des immobilisations du réseau routier passerait à 70 %.

> Explication : Les besoins en matière de consolidation et de développement des réseaux de transports collectifs à travers le Québec sont estimés à quelque 30G$, dont près des 2/3 au seul chapitre de la consolidation et du maintien des actifs (métros, autobus, trains de banlieue, infrastructures).

Recommandation 3 – Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en développant des critères rigoureux (par exemple, analyses coûts / bénéfices, disponibilité financière, mobilité durable, etc.) qui éclaireront les choix entre différentes solutions et modes de transport. Rendre publics ces critères, ainsi que les évaluations ayant conduit aux projets retenus.

Explication : Au Québec, la plus grande partie des projets de développement autoroutier laisse place à l'arbitraire par la multiplication d'ententes de gré à gré avec les municipalités, par des décisions ministérielles ou encore par la volonté de parachever sans retenue des routes et des autoroutes. Ces justifications échappent à l'encadrement prévu par le plan stratégique gouvernemental en matière de transports, celui-ci privilégiant plutôt les transports collectifs et la réfection des réseaux routiers existants. Finalement, on ne compare presque jamais la performance respective des modes de transports (transports collectifs et transport routier) dans la recherche de solutions de mobilité durable, en plus de questionner très rarement le bien-fondé d'un projet.

Recommandation 4 – Arrimer les choix budgétaires en matière de transport aux objectifs des grandes politiques de l'État.

Explication : Le développement effréné du réseau routier depuis une décennie, en dépit de finances publiques serrées, entraîne des effets contraires à ceux recherchés notamment par la Politique québécoise du transport collectif, le Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques ainsi que les planifications métropolitaines exigées en vertu de Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Recommandation 5 – Adopter, d'ici le printemps 2013, une politique québécoise de mobilité durable qui :

- Assure une meilleure répartition des budgets consacrés aux infrastructures de transport, soit 70 % pour le transport routier et 30 % pour les transports collectifs
- Augmente de façon très importante les sommes versées au Fonds Vert pour le développement de l'offre de transports collectifs.
- Assure une plus grande rigueur et une meilleure transparence dans la gestion des budgets et dans le choix des projets.

Explication : TRANSIT a fait part de ses constats en matière de transparence et de rigueur dans la gestion des budgets du secteur des transports et souhaite mettre fin à une certaine culture du « tout-au-développement routier » encore dominante au Québec. Elle considère qu'il n'est pas avisé de continuer de développer le réseau routier québécois déjà largement parvenu à maturité. L'organisation a également plaidé pour une meilleure répartition des sommes disponibles en faveur des transports collectifs et de la réfection des infrastructures routières existantes. TRANSIT souhaite que ces constats forment le cœur d'une politique de mobilité durable.

Recommandation 6 – Augmenter les ressources consacrées au financement des transports collectifs,

de manière à pouvoir répondre aux besoins des sociétés de transport, aux souhaits de la population et aux objectifs des grandes politiques de l'État. Pour ce faire, l'augmentation de la taxe sur l'essence, la vente des droits d'émissions dans le cadre du nouveau marché du carbone et l'introduction de péages routiers, à moyen terme, doivent être privilégiés et compléter un transfert des budgets de développement routiers vers les transports collectifs.

Explication : Les besoins de renouvellement des actifs (autobus, trains, métro, infrastructures) de transports collectifs, de même que les projets de développement prévus pour faire face à l'augmentation de la demande et pour répondre aux objectifs nationaux d'augmentation des parts modales sont estimés à quelque 30 milliards de dollars d'ici 2020. Des ressources supplémentaires sont nécessaires pour atteindre ce niveau d'investissement.

Table des matières

A. Quand l'explosion de dépenses pour de nouvelles routes se fait au détriment de la réfection des infrastructures existantes et le développement des transports collectifs 5

La priorité aux budgets d'expansion ? 6

Étirer l'élastique quant à l'entretien nécessaire 9

Des investissements inégalés, un endettement disproportionné 10

…alors que l'État doit se serrer la ceinture 11

B. Pour éviter l'arbitraire dans les choix de projets de transports 13

À la recherche d'une planification des dépenses dans le réseau routier 13

Des projets de développement routier à remettre en question ? 14

Des réseaux routiers à la recherche de transparence 15

C. Des projets de développement réalisés en vase clos ? 19

D. Vers des choix budgétaires transparents et performants 22

A. QUAND L'EXPLOSION DE DÉPENSES POUR DE NOUVELLES ROUTES SE FAIT AU DÉTRIMENT DE LA RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES ET LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le réseau routier forme une toile essentielle à la mobilité et à l'économie québécoise. Son entretien accapare une part importante du budget d'immobilisation de l'État. Depuis le début des années 2000, les sommes consacrées au réseau routier ont augmenté en flèche. De quelque 500 M$, ces dépenses ont été multipliées par huit pour atteindre aujourd'hui près de 4 G$ par année. La gestion de sommes d'une telle ampleur exige un contrôle rigoureux des dépenses et repose sur grande transparence dans le choix des projets financés. Comment expliquer l'explosion de ces dépenses, notamment en construction et en élargissement d'autoroutes et, surtout, quels sont les critères qui encadrent le choix des projets ?

Alors que des montants gigantesques sont aujourd'hui investis annuellement en développements, prolongements, élargissements et extensions de routes, les infrastructures routières du Québec demeurent dans un état lamentable, leur entretien et leur réfection souffrant toujours de sous financement chronique. En 2011, seules 68% des structures routières québécoises[1] (viaducs, ponts et routes) étaient considérées en bon état par le ministère des Transports (MTQ : Bilan de l'État des structures, 2011). Les objectifs actuels sont de faire passer cette proportion à 80% que d'ici 2022. Quelque 6 ans après l'effondrement du viaduc de la Concorde, à Laval, et la décrépitude de plusieurs grandes structures à haut débit d'utilisation, la réfection nécessaire des réseaux routiers existants s'avère toujours insatisfaisante.

Également victimes de sous-financement de la part des gouvernements depuis de nombreuses années, les réseaux de transports collectifs cherchent toujours les sommes nécessaires à la rénovation du matériel et des équipements existants ainsi qu'au développement des services afin de répondre à la demande croissante de la population. Pourtant, dans les grands centres urbains, les transports collectifs s'avèrent parmi les mesures les plus performantes et les plus économiques pour assurer la mobilité des personnes et désengorger les réseaux routiers saturés. Alors que d'autres grands réseaux collectifs

[1] On réfère ici aux structures faisant partie du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports.

(hôpitaux, écoles, aqueducs) exigent des investissements urgents et nécessaires, il est indispensable d'assurer la transparence des dépenses d'investissement de l'État, au premier chef au ministère des Transports, qui accapare la part du lion des enveloppes.

Alors que s'ouvrent toutes grandes les vannes pour financer une expansion perpétuelle du réseau routier à coup de milliards de dollars, quel contrôle doit-on exercer sur nos dépenses dans le secteur des transports ?

La priorité aux budgets d'expansion ?

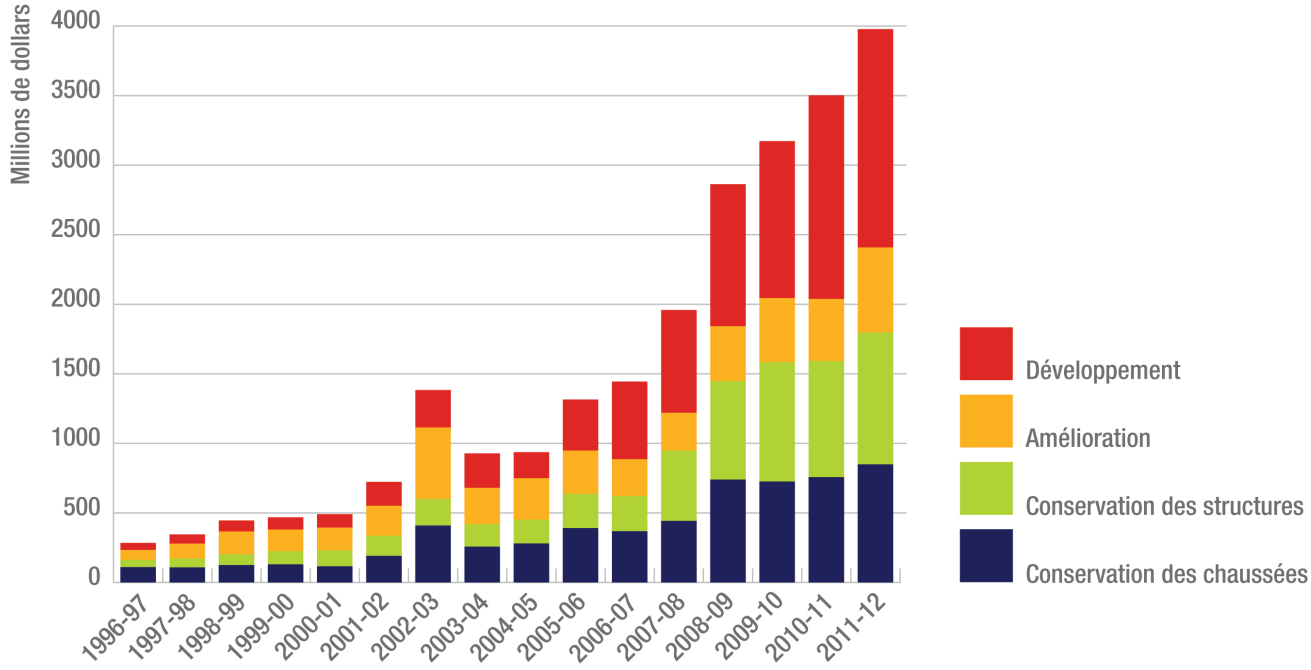
L'effondrement du viaduc de la Concorde, à Laval, en octobre 2006, a révélé l'état lamentable des grandes infrastructures routières construites au cours des dernières décennies. Le rapport de la Commission Johnson est d'ailleurs venu rappeler très clairement que leur remise à niveau apparaissait impérative afin d'assurer tant la sécurité physique des personnes que la qualité de vie des citoyens et le dynamisme économique du Québec. La commission note également l'importance des sommes nécessaires à cette mise à niveau, dans un contexte de finances publiques serrées, et souligne l'importance d'en assurer une saine gestion (Commission, 2007 : 17).

Si les budgets du ministère des Transports ont bel et bien augmenté depuis, le développement du réseau routier s'est accaparé la part du lion de l'effort financier collectif. Dans un contexte budgétaire serré, et alors que la réfection du réseau existant s'avère prioritaire, c'est plus de cinq milliards qui ont été consacrés au développement du réseau routier au cours des quatre dernières années. Le Tableau 1 illustre cette croissance des dépenses du ministère des Transports consacrées au réseau routier et les distingue par axe d'intervention.

> *De 2006 à 2012, le budget alloué au développement, aux élargissements et aux prolongements du réseau routier est le premier poste de dépenses dans le réseau routier, avant la conservation des chaussées et des structures, avant l'amélioration de la sécurité.*

Le réseau routier québécois est pourtant bien développé. La grande région de Québec, par exemple, avec ses 20 km d'autoroutes par tranche de 100 000 habitants, possède d'ailleurs la plus grande proportion d'autoroutes par habitant au Canada et le double de la moyenne nord-américaine (CMQ 2009, 6 ; MDDEP 2005, 11). Pourtant, le ministère des Transports y poursuit toujours de nombreux projets de développement autoroutier (autoroutes 20, 40 et Henri-IV, etc.).

Tableau 1 – Montants dépensés par axes d'interventions sur le réseau routier



Source : Ministère des Transports du Québec, Rapports annuels de gestion,1996-2011

Comme le démontre le Tableau 2, le budget d'investissements dans le développement du réseau routier et autoroutier a occupé une place relativement faible jusqu'au milieu des années 2000, pour augmenter fortement et atteindre plus de 40% des dépenses totales.

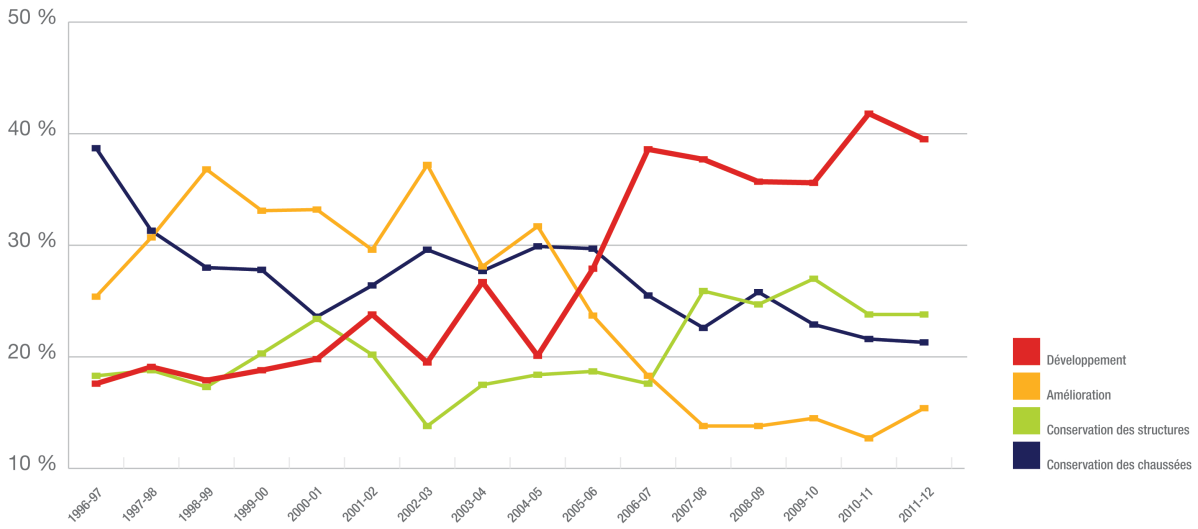
Au début 2000, un peu moins de 50% des budgets du ministère des Transports étaient consacrés à la réfection des chaussées et des structures. Cette proportion peine à se maintenir aujourd'hui, et a même légèrement diminué. Le développement du réseau routier, qui représentait un peu moins de 20% du budget total au tournant des années 2000, a quant à lui littéralement explosé à partir de l'exercice 2007-2008 pour accaparer aujourd'hui, selon les chiffres officiels, plus de 40% des dépenses routières de l'État. Selon TRANSIT, cette proportion devrait s'avérer plus élevée alors qu'une partie des dépenses comptabilisées au titre « d'amélioration » sert également, au moins en partie, à augmenter la capacité du réseau routier existant, notamment par l'ajout de nouvelles voies.

Depuis 2007-2008 seulement, plus de 5,9 G$ ont été engloutis dans la construction de nouvelles infrastructures routières, malgré l'état lamentable des infrastructures existantes et malgré les besoins pressants au niveau de la consolidation et du développement des réseaux de transports collectifs. Ces investissements en développement autoroutier se sont faits alors que de grands chantiers de réfection

(échangeur Turcot, autoroute métropolitaine, tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine, autouroute Bonaventure) devront être lancés sous peu, eux aussi à coup de milliards de dollars.

On assiste ici à une tendance lourde d'un sous financement chronique dans la réfection du réseau routier et dans le développement des transports collectifs, pendant que semble s'être installée une véritable culture du « tout-au-développement routier ».

Tableau 2 – Répartition budgétaire des axes d'interventions sur le réseau routier (%)



Source : Ministère des Transports du Québec, Rapports annuels de gestion,1996-2011

Cette propension de l'Etat à ne pas prioriser l'entretien n'est pas nouvelle, grands constructeurs et gens d'affaires[2], coalisés en faveur de l'entretien des routes, exprimaient déjà il y a quelques années qu'il « faut cependant reconnaître qu'on a traditionnellement priorisé la construction de nouvelles autoroutes et le maintien en bon état de [...] seulement 6 000 kilomètres de routes sur 30 000. » (Coalition 2007, 3).

[2] Parmi les membres de la défunte Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, on retrouvait: Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), Association des ingénieurs-conseils du Québec (AICQ), CAA-Québec, Conseil du patronat du Québec (CPQ), Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ) et d'autres.

Au cours des dernières années, plusieurs incidents avaient pourtant montré clairement les déficiences des infrastructures actuelles, en particulier les effondrements de viaduc de la Concorde, à Laval, et des paralumes dans le tunnel Viger. Des professionnels avaient pourtant sonné l'alarme en 2005 en affirmant qu'« une partie importante des structures québécoises se retrouvent dans un état lamentable, dangereux, intolérable. » (Coalition 2005, 5). Malgré cela, les choix budgétaires ont plutôt pris un parti très net en faveur du développement du réseau et l'augmentation de la capacité routière.

Étirer l'élastique quant à l'entretien nécessaire

Le gouvernement doit entretenir quelque 30 000 km de routes sous la responsabilité de Transports Québec et plus de 5 000 structures comme les ponts et viaducs (Transports Québec 2011b). De manière générale, le réseau routier et autoroutier relie adéquatement les grands pôles économiques régionaux et urbains du Québec. On peut dire qu'il répond adéquatement aux besoins de transport interurbain et est, depuis quelques années déjà, à maturité. Or, l'état d'usure avancé des structures construites pour la plupart dans les années 1960 et 1970 (Transports Québec 2011a, 10) témoigne des besoins colossaux et urgents de financement pour assurer le maintien des actifs

Le réseau routier supérieur se trouve donc à la croisée des chemins. Son entretien et le maintien en état de ses infrastructures impliquent des coûts toujours plus élevés. Les conséquences d'un défaut d'entretien sont de plus en plus visibles. Il apparaît crucial de consacrer la marge de manœuvre financière disponible à la réfection des infrastructures majeures et à leur nécessaire adaptation aux enjeux économiques, environnementaux et urbains du XXIe siècle, ce qui implique de penser à la mobilité durable.

Le fardeau d'entretien de l'État pèse déjà lourdement sur les finances publiques. L'explosion actuelle des dépenses de développement autoroutier alourdit grandement ce fardeau tout en endettant davantage les prochaines générations.

> *La volonté de l'État de poursuivre le développement du réseau et l'augmentation de la capacité routière est manifeste, alors que nul n'a encore osé évaluer les coûts de maintien des actifs que nous imposons ainsi aux générations futures.*

ENCADRÉ 1 – Reporter l'inévitable

> *La question de la remise à niveau d'un réseau routier vieillissant et de moins en moins sécuritaire n'est pas nouvelle. Au Plan stratégique 2001-04 du ministère des Transports apparaît l'objectif d'« améliorer la qualité et le niveau de service du réseau stratégique québécois » en s'approchant de la moyenne du Nord-Est américain. Malgré cet objectif louable, le réseau se dégrade, l'état des chaussées et structures passant de 66 à 62% pour les chaussées et de 60 à 57% pour les structures (Transports Québec 2004). Malgré ce constat d'échec, le plan stratégique 2005-08 visait des cibles correctrices anémiques de 2% d'amélioration des chaussées et la stabilité pour les structures.*

Le plus récent Plan stratégique 2008-12 s'est doté, enfin, de cibles plus élevées, visant un objectif de 80% de chaussées et de structures en bon état. Mais seulement d'ici 2022, faute de moyens d'aller plus rapidement, laisse-t-on comprendre. Pendant ce temps, des milliards de dollars sont consacrés au développement d'autoroutes et à leur élargissement.

Des investissements inégalés, un endettement disproportionné…

De grands chantiers sont en cours au Québec, c'est visible, et c'est aussi prévisible. Le plus récent Plan québécois des infrastructures (PQI) prévoit consacrer, au cours des cinq prochaines années, un montant de 16,9 milliards de dollars pour le seul réseau routier. De ce montant, 10,7 milliards de dollars sont prévus en « maintien d'actifs » et 5,8 milliards de dollars en « amélioration et remplacement et parachèvement », soit principalement du développement.

Tableau 3 : Répartition des investissements prévus dans le réseau routier selon le type d'investissement, 2011-2016 (contribution du gouvernement du Québec; en millions)

Type d'investissement		Budget 2011-2016
Maintien d'actifs	Budget régulier	9 620
	Résorption du déficit d'entretien	1 087,7
Amélioration et remplacement		**3 945,5**
Parachèvement		**1 872,9**
Total		16 526,1

Source : Gouvernement du Québec, 2012. Budget de dépenses. Annexe 5.3.

Autrement dit, malgré l'état alarmant des infrastructures actuelles, le gouvernement juge qu'il y a encore place à une ponction budgétaire de 5,8 milliards de dollars pour développer un réseau routier supérieur déjà à maturité. Ces dépenses supplémentaires sont effectuées alors même que le principal fonds finançant les grands investissements dans les infrastructures de transport sera déficitaire à partir de 2015.

Ce Fonds, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT), qui recueille les taxes sur l'essence et les droits sur les permis et sur les immatriculations, sert en majeure partie à financer le coût de l'amortissement et l'entretien des infrastructures routières de même que le service de la dette qui leur est rattaché. Il sert sensiblement aux mêmes fins pour les transports collectifs. D'ici trois ans, l'État québécois n'aura plus les moyens de défrayer la totalité des coûts de réfection et de

développement des infrastructures routières et de transports collectifs. Pourtant, le gouvernement du Québec continue d'annoncer de nouveaux projets de développement autoroutiers que le FORT sera bientôt incapable de soutenir financièrement. Il faudra alors trouver de nouvelles sources de revenus pour assurer l'entretien de ces nouvelles infrastructures.

…alors que l'État doit se serrer la ceinture

Les besoins d'infrastructures de l'État québécois sont immenses; il n'y a pas que les routes à rénover. Le réseau routier accapare plus du tiers des budgets d'infrastructures de l'État– dont près de 50% en développement. Pendant ce temps, d'autres missions de l'État souffrent de sous-investissement, notamment dans les secteurs de la santé et de l'éducation, de même que dans le domaine des transports collectifs. Le Tableau 4 illustre la part relative des dépenses d'investissements selon les missions de l'État.

Tableau 4 – Part des budgets d'infrastructure – PQI (2011-2016)

	2011-2016		
Réseau routier	**16 526,1**	**36,3%**	
Transport en commun	**2 976,2**	**6,5%**	**44%**
Infrastructures maritimes	**551,7**	**1,2%**	
Santé et services sociaux	10 943,2	24,0%	
Éducation	6 677,9	14,7%	
Culture	1 153,2	2,5%	
Infrastructures municipales	3853	8,5%	
Logements sociaux	1 152,4	2,5%	
Recherche	555	1,2%	
Justice et sécurité publique	934,2	2,1%	
Agriculture, barrages publics et chemins forestiers	207,6	0,5%	
	45 530,5	**100,0%**	

Source : Gouvernement du Québec, 2012. Plan budgétaire, annexe 5.3, p.72

Malgré les sommes très importantes allouées au réseau routier, on ne connait pas à quoi sont réellement voués les budgets d'amélioration, on ne connait pas les critères permettant de prioriser les projets de développement au détriment des dépenses d'entretien nécessaires et urgentes. Beaucoup de questions demeurent sans réponses, au point où il faut aujourd'hui exiger davantage de transparence et de rigueur dans la gestion des sommes consacrées au secteur des transports au Québec.

Recommandation 1 – Réallouer la majeure partie des sommes consacrées au développement routier vers la réfection du réseau routier existant et le développement des transports collectifs. TRANSIT estime que le gouvernement du Québec pourrait dégager quelque 3 milliards de dollars en 5 ans. Cette proposition est appuyée par la Fédération des Chambres de commerce du Québec et l'Association de santé publique du Québec.

Explication : Au cours des 5 prochaines années, il est prévu de consacrer 5,8G$ au seul développement routier, alors que la réfection des infrastructures routières existantes, de même que la consolidation et le développement des transports collectifs continuent de souffrir de sous-financement chronique. Depuis le début des années 2000, les budgets consacrés aux transports routiers ont explosé, passant de 500M$ à près de 4G$ aujourd'hui. La part du lion des sommes additionnelles a été accaparée par le développement du réseau routier (élargissements, prolongements et construction d'autoroutes, ponts, etc.).

Recommandation 2 – Répondre aux besoins des réseaux de transports collectifs, estimés à quelque 30 milliards de dollars d'ici 2020, en réallouant notamment une grande partie des sommes prévues pour le développement du réseau routier. Cette mesure permettrait de faire passer de 18% à 30% les budgets du FORT consacrés aux immobilisations de transports collectifs, tandis que le financement des immobilisations du réseau routier passerait à 70%.

Explication : Les besoins en matière de consolidation et de développement des réseaux de transports collectifs à travers le Québec sont estimés à quelque 30G$, dont près des 2/3 au seul chapitre de la consolidation et du maintien des actifs (métros, autobus, trains de banlieue, infrastructures).

B. POUR ÉVITER L'ARBITRAIRE DANS LES CHOIX DE PROJETS DE TRANSPORTS

En compilant les différents plans d'investissements, dont plusieurs se chevauchent[3], on obtient une impressionnante liste de projets de prolongements et développements autoroutiers : plus de cinquante projets, des dizaines de milliards de dollars (seulement pour ceux dont les coûts sont annoncés), et une coordination globale en apparence peu rigoureuse. Aussi, connaître les critères utilisés dans la sélection des projets (et également les critères permettant de comparer diverses solutions, en particulier entre les projets de transports collectifs dans les centres urbains et les projets d'élargissement d'autoroutes) permettrait aux citoyens de juger, de manière transparente, du bien-fondé des dépenses engagées.

Après analyse, TRANSIT constate que ces projets ne semblent répondre bien souvent à aucun critère particulier. La question se pose : comment se décide l'allocation des sommes colossales engagées dans le réseau routier québécois ? Au cas par cas ? Selon les pressions exercées par les municipalités? Sur la simple base de la poursuite d'une culture du « tout-au-développement » et les décisions discrétionnaires des pouvoirs politiques?

À la recherche d'une planification des dépenses dans le réseau routier

Selon les documents du ministère des Transports, les dépenses dans l'un ou l'autre des quatre axes d'intervention (conservation des chaussées, des structures, amélioration et développement) doivent être justifiées à l'intérieur d'une cadre comportant 6 catégories, soit :

- Objectifs du plan stratégique
- Objectifs de résorption de déficit d'entretien prescrit par la loi
- Parachèvements
- Ententes signées avec les municipalités
- Engagements ministériels
- Bilans sur l'état des structures et des chaussées[4]

[3] Il faut compiler les projets prévus aux Grands projets de Transports Québec, au Plan métropolitain d'aménagement et de développement du grand Montréal, au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Québec, à Montréal 2025, au Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal datant de 2000, en plus des projets annoncés dans les médias, dont l'élargissement de l'autoroute Laurentienne, à Québec, et l'élargissement de l'A-25 à Terrebonne. La planification des routes sera sans doute mise à jour par les plans territoriaux de mobilité durable, qui démontre, dans la région métropolitaine de Montréal, les limites de la planification des transports, alors qu'on y retrouvera cinq plans régionaux.

[4] Transports Québec 2012, 24

TRANSIT observe que les catégories répondant à des critères objectifs (objectifs du plan stratégique, résorption du déficit et bilans de l'état des structures et des chaussées) privilégient systématiquement la réfection, l'entretien et la mise à niveau des infrastructures. Les deux premiers axes d'intervention du Plan stratégique 2006-2012 du ministère des Transports favorisent ainsi l'amélioration de la qualité des infrastructures et le revouvellement des équipements de transport collectif. Le développement autoroutier ne correspond à aucun axe d'intervention du Plan.

C'est donc dire que plus de 40% des dépenses d'infrastructures – correspondant principalement à la construction d'autoroutes et à leur élargissement – ne peut se justifier que par les catégories « parachèvements », « ententes avec les municipalités » et « engagements ministériels », des catégories discrétionnaires qui échappent à l'encadrement que procure le plan stratégique du ministère. Pour ces projets la question des disponibilités financières ne semble pas constituer un enjeu, alors que la remise à niveau des infrastructures doit s'étirer sur de nombreuses années et que les projets de transports collectifs se voient rejeter, prétextant un manque de ressources financières. Comment justifier ce qui ressemble à un jeu de deux poids deux mesures, nettement en faveur du développement autoroutier ?

Des projets de développement routier à remettre en question ?

Échappant aux axes prioritaires d'intervention du plan stratégique du ministère des Transports, plusieurs projets de développement, de prolongement ou d'élargissement sont aujourd'hui connus et annoncés : autoroutes 5, 10, 13, 19, 20, 25, 30, 440, 540, 640 à Montréal, 20, 40, Henri-IV à Québec, 410 en Estrie, ainsi que des échangeurs et ponts qu'on souhaite élargir comme Turcot.

Tableau 6 : Projets de développement de la capacité routière au Québec

Projets de développement, de prolongement ou d'élargissement - Québec
Montréal : A-10, A-13, A-19, A-20, A-25, A-30, A-440, A-540, A-640, Turcot
Québec : Henri-IV, A-40, A-20
Estrie : A-410
Outaouais : A-5

En fait, on peut questionner la visée d'ensemble de ces projets de développement, qui répondent à des besoins ponctuels de décongestion sur des axes qui servent principalement au navettage aux heures de pointe. Pourtant, on connaît bien l'inefficacité de l'augmentation de la capacité routière pour réduire la congestion à long terme : chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (Noland et Lem, 2000; Hansen et Huang, 1997). L'espace croissant occupé par les véhicules privés constitue de plus une nuisance pour le

transport des marchandises qui utilisent les mêmes réseaux. Il n'y a pas d'élargissement routier urbain ou périurbain qui ait réussi à réduire durablement la congestion automobile au Québec (ni dans les autres métropoles occidentales d'ailleurs).

A-t-on, collectivement, les moyens de continuer à développer un réseau routier à coups de milliards de dollars, alors même que nous sommes incapables d'assurer la réfection des infrastructures existantes, y compris dans les transports collectifs ?

Encadré 2 – A19 - Un exemple de choix douteux

> *Le projet de prolongement de l'autoroute 19 à Laval et Bois-des-Fillions, annoncé en 2010 au coût prévu de 320 millions, vise un prolongement de 7 km vers le nord de cet axe routier (en autoroute à six voies). Il cherche à concrétiser le rêve inachevé des années 60 et 70 de construire une 3e autoroute urbaine nord-sud à travers Laval. Officiellement, ses promoteurs le justifient en pointant du doigt les problèmes de congestion. C'est oublier que le dernier prolongement de cette même autoroute, en 1990, avait pour but de régler un problème de congestion similaire mais n'aura réussi qu'a déplacer le problème plus au nord. L'actuel projet de prolongement ne pourra, au mieux, que soulager temporairement la congestion routière, mais à des coûts très élevés pour le gouvernement du Québec, qui défraye seul la facture.*
>
> *Dans ce projet autoroutier comme dans bien d'autres du même type, on n'explique d'aucune façon comment ce prolongement peut régler de façon durable les difficultés de déplacements vécus par les citoyens, notamment sans déplacer le problème ou créer une spirale inflationniste en demande de transport automobile. Par ailleurs, aucune analyse coûts/bénéfices quant à la priorisation de ce projet ne semble avoir été rendue publique, et encore moins quant aux options alternatives qui auraient pu être envisagées, notamment en transports collectifs. Aucune justification n'est fournie quant à la place d'un tel projet dans le cadre de la planification métropolitaine de la mobilité durable. Finalement, plusieurs soulèvent notamment des inquiétudes quant aux impacts du projet à l'extrémité sud de l'autoroute, dans le quartier montréalais d'Ahuntsic.*

Des réseaux routiers à la recherche de transparence

En l'absence de critères explicites valables pour tous les projets, il apparaît impossible de juger du bien-fondé des choix budgétaires en matière de transports au Québec.

Un exemple frappant est le traitement inégal que propose le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de Montréal aux grands projets d'infrastructures de transport de la région. Le PMAD présente ainsi une liste de projets de transports collectifs qu'il appartient à la communauté métropolitaine de mettre en œuvre au cours des prochaines années. Fournis par les sociétés de transport de la région, ces projets sont justifiés, détaillés et chiffrés. Le PMAD présente également une liste de projets de prolongements routiers et autoroutiers proposés par le ministère des Transports. Or, cette

liste ne contient aucune justification ni aucune indication des sommes en jeu. Pourquoi le même traitement n'est-il pas appliqué au secteur routier ? Comment évaluer le bien-fondé des projets routiers ?

Ce manque de rigueur et de vue d'ensemble dans les interventions dans la grande région de Montréal a d'ailleurs fait l'objet, en 2009, d'une section importante du rapport du Vérificateur général du Québec. Dans ce rapport, il note que le ministère « n'est pas en mesure de démontrer que les interventions envisagées lors de l'élaboration du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal (PGDM) s'avèrent globalement la meilleure solution. En effet, il n'a pas mené d'évaluation à ce moment pour apprécier les incidences globales de l'ensemble des interventions et il n'a pas non plus procédé à une analyse comparée et documentée des différents scénarios possibles. » (VG 2008-09, 3-4).

Le Vérificateur général soulignait également que plusieurs projets n'avaient fait l'objet « d'aucune analyse coût-avantage [...] le choix des priorités d'investissement quant aux projets routiers financés par le MTQ n'est pas fait selon le même processus décisionnel que celui utilisé pour le transport en commun. Ainsi, il est possible que certains projets routiers soient choisis au détriment de projets de transport en commun offrant plus d'avantages, et vice-versa. Pareille situation entraîne le risque que le choix des projets ne soit pas optimal à long terme. » (VG 2008-09, p.3-31)

Tableau 6 et 7 : Reproduction des listes des projets de transports collectifs et de développement du réseau routier prévus au PMAD (CMM 2011)

TABLEAU 26 — Réseau de transport collectif
Liste des projets des AOT du Grand Montréal

Immobilisations envisagées pour la période 2010-2020	
PROJETS MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: remplacement des MR-63 et MR-73 + programmes Réno	6,5 G$
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	1,0 G$
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	2,3 G$
AUTRES PROJETS Ex.: projets administratifs et service clientèle tous réseaux	0,5 G$
TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS	10,3 G$
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: prolongements du métro et matériel roulant additionnel	6,5 G$
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: train de l'Est + planification de l'AMT	2,1 G$
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR Ex.: réseau initial tramway Montréal et SLR A-10	2,5 G$
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: voies réservées Pie-IX et mesures préférentielles + acquisition autobus	1,5 G$
TOTAL DÉVELOPPEMENT	**12,6 G$**
TOTAL — ENSEMBLE DES PROJETS	**22,9 G$**

Note: La navette aéroportuaire est un projet prioritaire pour la région, mais n'est pas comprise dans cette liste, car elle bénéficie d'un financement hors cadre financier.
Source: Compilation réalisée par la CMM[72].

TABLEAU 27 — Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain (en cours ou planifiés)

Infrastructure	Intitulé du projet/Description	Référence
A-10	Ajout d'une 3e voie entre le boulevard Taschereau et l'A-30 Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	1 3
A-40	Optimisation de l'A-40, entre Anjou et Côte-de-Liesse	1
A-13	Prolongement de l'A-13 jusqu'à l'aéroport international de Mirabel	4,5,6
A-15	Amélioration de l'A-15 à Laval (voies de service, viaduc, échangeur A-15/Rte-117 et accès à l'A-15)	1
A-19	Prolongement de l'A-19 entre Laval et Bois-des-Filion Prolongement à 4 voies + 2 voies TC sur 7.5 km, création de 4 échangeurs, réaménagement de l'échangeur avec l'A-640	2,6
A-20	Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île-Perrot Raccordement des deux tronçons existants de l'autoroute 20 par la création d'une autoroute à 4 voies, sur 7 km	1,2
A-30	Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion Raccordement de l'A-30 à l'A-20 et à l'A-540 par la création d'un tronçon à 4 voies sur 35 km. Inclut le réaménagement de l'échangeur A-20/A-540/A-30 Élargissement de l'A-30 entre l'A-20 et l'A-10	1,2
A-640	Ajout d'une 3e voie sur l'A-640 entre l'A-13 et l'A-15 direction est	6
Rue Notre-Dame	Modernisation de la rue Notre-Dame	1,2,3
PONTS	Réfection/remplacement du pont Champlain Réfection du pont Mercier (R138)	1,2
ÉCHANGEURS	Réaménagement du Complexe Turcot (échangeurs A-15/A-20/A-720) Réaménagement de l'échangeur A-15 et A-640 – Boisbriand Réaménagement de l'échangeur des Laurentides (A-40/A-15) Réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie (Décarie/A-40) Réaménagement de l'échangeur Dorval (A-20/A-520) Réaménagement de l'échangeur A-20/Des Sources Réaménagement de l'échangeur A-20 et A-25 et route 132 (+ reconstruction d'un tronçon de l'A-20) Réfection de l'échangeur Saint-Pierre	2,3 1,2 1,2 1,2 1,2,3 1 1,2 2

Références
1. MTQ (2000) Plan de gestion des déplacements - Région de Montréal;
2. Site internet du MTQ;
3. Ville de Montréal (2008), Plan de transport;
4. Schéma de la MRC de Deux-Montagnes;
5. Schéma de la MRC de Mirabel;
6. Schéma de la MRC de Thérèse-De Blainville.
7. Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI).
Source : AECOM (2011). Traitement : CMM, 2011.

TRANSIT estime que la situation dénoncée par le Vérificateur général semble perdurer. Le manque de transparence et d'imputabilité quant aux coûts réels des prolongements et élargissements autoroutiers empêche les citoyens, et les observateurs attentifs, d'analyser la rentabilité des projets mis de l'avant. Pour ce faire, cela exigerait que l'État divulgue ses critères de choix dans la sélection des grands projets, d'autant plus qu'ils font partie des plus importants postes de dépenses de l'État.

Pour TRANSIT, un renforcement de la transparence en matière de gestion des budgets du ministère des Transports s'avère incontournable.

Recommandation 3 – Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en développant des critères rigoureux (par exemple, analyses coûts / bénéfices, disponibilité financière, mobilité durable, etc.) qui éclaireront les choix entre différentes solutions et modes de transport. Rendre publics ces critères, ainsi que les évaluations ayant conduit aux projets retenus.

Explication : Au Québec, la plus grande partie des projets de développement autoroutier laisse place à l'arbitraire par la multiplication d'ententes de gré à gré avec les municipalités, par des décisions ministérielles ou encore par la volonté de parachever sans retenue des routes et des autoroutes. Ces justifications échappent à l'encadrement prévu par le plan stratégique gouvernemental en matière de transports, celui-ci privilégiant plutôt les transports collectifs et la réfection des réseaux routiers existants. Finalement, on ne compare presque jamais la performance respective des modes de transports (transports collectifs et transport routier) dans la recherche de solutions de mobilité durable, en plus de très rarement questionner le bien-fondé d'un projet.

C. DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT RÉALISÉS EN VASE CLOS ?

La culture du tout-au-développement qui perdure en matière de transport routier contraste avec les objectifs de contrôle des finances mis de l'avant par le Gouvernement du Québec. En effet, il est annoncé dans les documents budgétaires 2012-2013 que les dépenses ciblées au Plan québécois des infrastructures (PQI) sont appelées à décroître au cours des prochaines années, notamment pour atteindre les objectifs de réduction de la dette. La section concernée dans le Budget de dépenses 2012-2013 est d'ailleurs intitulée « Plan québécois des infrastructures : priorité donnée au maintien des actifs en bon état » (chapitre 5, p. 68).

Lors de la création du PQI en 2007, le gouvernement visait qu'une part importante des investissements soient effectués pour assurer le maintien des actifs et pour résorber le déficit d'entretien de nos infrastructures. Le document de présentation du plan mentionne également qu'un ratio de 80 % du plan quinquennal sera consacré au maintien des actifs et à la résorption du déficit d'entretien (Des fondations pour réussir, Plan québécois des infrastructures, p. 7).

La priorité accordée au maintien des infrastructures est d'ailleurs enchâssée dans la **Loi favorisant le maintien et le revouvellement des infrastructures publiques** entrée en vigueur en 2008. Il apparaît alors incongru, malgré ces priorités gouvernementales, que les budgets alloués au développement du réseau routier augmentent si rapidement alors qu'elles se stabilisent en matière de conservation du réseau.

En plus des incidences budgétaires, la construction de nouvelles infrastructures de transport a des impacts multiples sur la population et l'environnement. La société québécoise est en droit de s'attendre à ce que les projets priorisés s'arriment aux orientations gouvernementales et locales. Plusieurs lois, politiques, plans québécois ou régionaux balisent l'évolution de la mobilité en fonction des attentes de la société et d'objectifs fixés par le gouvernement :

- Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques

> *« Au Québec, il existe un important potentiel de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en milieu urbain. […] Ainsi, le gouvernement favorisera le développement et l'utilisation du transport collectif en finançant, notamment, l'aménagement de voies réservées et l'adoption de mesures préférentielles pour le transport collectif. » (p.24)*

- Stratégie énergétique du Québec 2006-2015

> *L'amélioration de l'efficacité énergétique du transport des personnes passe bien évidemment par un soutien au transport en commun, afin de le rendre plus attractif et d'attirer ainsi une clientèle nouvelle.*

> *Le gouvernement engagera ainsi toute une série d'initiatives qui devraient avoir pour effet de favoriser le recours au transport en commun ou à des transports alternatifs aux véhicules automobiles. (p. 52)*

- Politique québécoise du transport collectif de 2006

> *« La volonté gouvernementale d'appuyer et de soutenir le développement du transport collectif est une des voies privilégiées de développement durable au Québec. La priorité accordée au transport collectif vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elle correspond à l'engagement de prendre en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de transport. » (p. 4)*

- Les Plans métropolitains d'aménagement et de développement (exigés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme)

> **Cibles métropolitaines en matière de transports en commun et actif**
>
> *Les parts modales du transport en commun devront doubler d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté pour atteindre 20 % à l'heure de pointe du matin et 14 % sur une base quotidienne. (Bâtir 2031, structurer, attirer, durer; Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, p. 32)*

- Plan d'action gouvernemental en matière de saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids

> **Action recommandée au MTQ :**
>
> *En collaboration avec les municipalités, déterminer les moyens à mettre en œuvre pour inciter les citoyens à utiliser davantage les transports en commun. (Investir pour l'avenir, p. 28)*

Pourtant, les projets routiers ne concordent souvent pas avec les politiques et orientations en question. Voici ce que disait le Vérificateur général en 2009 à propos de la planification du MTQ dans la région métropolitaine de Montréal :

> Dans les faits, les interventions envisagées dans le PGDM ne permettent pas d'inverser la tendance à l'augmentation des déplacements en automobile ni de réduire son utilisation. Cela n'est pas de nature à faciliter le virage vers une organisation de la mobilité adaptée aux grands enjeux environnementaux et énergétiques actuels. Mentionnons par exemple les enjeux associés

aux changements climatiques, à l'approvisionnement en produits pétroliers et à la santé publique. (VG 2008-09, 3-29)

Les projets de développement routier seraient-ils planifiés en vase clos, sans réellement tenir compte des orientations qui devraient l'encadrer ? Malheureusement, la nouvelle politique de mobilité durable, qui devrait aujourd'hui orienter les actions du MTQ et s'assurer que la réponse à cette question, se fait toujours attendre. Il y a donc urgence de l'adopter.

Recommandation 4 – Arrimer les choix budgétaires en matière de transport aux objectifs des grandes politiques de l'État

Explication : Le développement effréné du réseau routier depuis une décennie, en dépit de finances publiques serrées, entraîne des effets contraires à ceux recherchés notamment par la Politique québécoise du transport collectif, le Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques ainsi que les planifications métropolitaines exigées en vertu de Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

D. VERS DES CHOIX BUDGÉTAIRES TRANSPARENTS ET PERFORMANTS

TRANSIT note que l'amélioration de la transparence en matière d'investissements dans les infrastructures de transport passe par l'adoption des axes suivants :

- Que soient rendus publics les critères de choix utilisés pour la sélection des projets de développement des transports et les coûts prévisionnels, en lien avec les principes de mobilité durable;
- Que soient présentée publiquement, lors de la planification des projets, son analyse en fonction des critères de choix.

Ces recommandations recoupent plusieurs de celles formulées par le Vérificateur général à l'intention du ministère des Transports dans son rapport de 2008-2009 sur la planification du transport dans la région métropolitaine de Montréal[5]. Loin de se limiter à la métropole, la planification sur l'ensemble du territoire québécois gagnerait à s'accorder à ces bonnes pratiques.

Les constats posés sur le développement actuel du réseau routier invitent à réfléchir à des actions qui pourraient permettre aux Québécois de bénéficier d'une mobilité plus durable, plus efficace et répondant aux orientations gouvernementales, mettant à l'avant-plan la pérennité des réseaux.

Cela suppose une approche intégrée de la mobilité où tous les modes sont envisagés selon leurs avantages respectifs. Depuis sa fondation, TRANSIT formule des recommandations qui permettraient d'éviter l'impasse en matière de transport. Dans un contexte de finances publiques tendues et en dépit de toute logique, alors qu'existent des besoins criants pour le maintien et le développement des transports collectifs, un changement de cap s'impose. Il est nécessaire :

- D'arrêter le développement de nouvelles infrastructures routières dans les grands centres urbains du Québec au profit de la réfection des infrastructures routières existantes et de la consolidation et du développement des réseaux de transports collectifs ;
- De répartir les fonds dédiés aux infrastructures de transport (provenant du FORT) de manière plus équitable et transparente en adoptant le ratio de 70 % pour les routes et 30 % pour les transports collectifs ;
- D'affirmer le rôle du Fonds vert comme moyen de soutenir l'amélioration de l'offre de service en matière de transports collectifs ;
- D'adopter rapidement d'une politique intégrée de mobilité durable prenant en compte tous les modes de

[5] On note dans les recommandations du Vérificateur général les préoccupations quant à la cohérence des interventions (p. 3-29), mais également quant à l'évaluation des impacts des projets au moment de la planification (p. 3-29, 3-31-32)

transport et permettant de déterminer les priorités à long terme sur l'ensemble du territoire québécois selon des critères transparents d'efficacité et de rapport coûts/bénéfices.

Améliorer l'efficacité de nos réseaux de transport dans une perspective de mobilité durable de la population québécoise passe donc par l'entretien adéquat de toutes les infrastructures en place pour les prochaines générations, un véritable contrôle du développement du réseau routier justifié et justifiable et une part plus grande accordée au développement des transports collectifs. Un changement de culture est nécessaire et nous avons tous les outils nécessaires pour y parvenir.

Recommandation 5 – Adopter, d'ici le printemps 2013, une politique québécoise de mobilité durable qui :

- Assure une meilleure répartition des budgets consacrés aux infrastructures de transport, soit 70% pour le transport routier et 30% pour les transports collectifs
- Augmente de façon très importante les sommes versées au Fonds Vert pour le développement de l'offre de transports collectifs.
- Assure une plus grande rigueur et une meilleure transparence dans la gestion des budgets et dans le choix des projets.

Explication : TRANSIT a fait part de ses constats en matière de transparence et de rigueur dans la gestion des budgets du secteur des transports et souhaite mettre fin à une certaine culture du « tout-au-développement routier » encore dominante au Québec. Elle considère qu'il n'est pas avisé de continuer de développer le réseau routier québécois déjà largement parvenu à maturité. L'organisation a également plaidé pour une meilleure répartition des sommes disponibles en faveur des transports collectifs et de la réfection des infrastructures routières existantes. TRANSIT souhaite que ces constats forment le cœur d'une politique de mobilité durable.

Recommandation 6 – Augmenter les ressources consacrées au financement des transports collectifs, de manière à pouvoir répondre aux besoins des sociétés de transport, aux souhaits de la population et aux objectifs des grandes politiques de l'État. Pour ce faire, l'augmentation de la taxe sur l'essence, la vente des droits d'émissions dans le cadre du nouveau marché du carbone et l'introduction de péages routiers, à moyen terme, doivent être privilégiés et compléter un transfert des budgets de développement routiers vers les transports collectifs.

Explication : Les besoins de renouvellement des actifs (autobus, trains, métro, infrastructures) de transports collectifs, de même que les projets de développement prévus pour faire face à l'augmentation de la demande et pour répondre aux objectifs nationaux d'augmentation des parts modales sont estimés à quelque 30 milliards de dollars d'ici 2020. Des ressources supplémentaires sont nécessaires pour atteindre ce niveau d'investissement.

Bibliographie

Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, 2005, « L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables », Étude réalisée par André Légaré & Associés, novembre.

Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, 2007, « Mémoire présenté à la commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde », juin.

Communauté métropolitaine de Montréal, 2011, « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable; Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal », 217 pages.

Communauté métropolitaine de Québec, 2011, « Bâtir 2031, structurer, attirer, durer; Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec ».

Communauté métropolitaine de Québec, 2009, « Tendances », Vol. 2, no. 1, mars, 8 pages.

Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde 2007, « Rapport d'enquête sur l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde », 201 pages.

Gouvernement du Québec, Conseil du trésor, 2012, « Budget de dépenses 2012-2013. Annexe 5.3 ».

Gouvernement du Québec, Conseil du trésor, 2007, « Des fondations pour réussir, Plan québécois des infrastructures », 15 pages.

Hansen, Mark et Yuanlin Huang, 1997, « Road supply and traffic in California urban areas », Transportation Research Part A, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

MDDEP. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2008, « Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques », 52 pages.

MDDEP. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2005, « Projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec », Rapport d'analyse environnementale, dossier 3211-05-390, 21 mars.

MRNF. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2006, « L'énergie pour construire le Québec de demain. Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 », 119 pages.

MSSS. Ministère de la Santé et des Services sociaux, 2006, « Investir pour l'avenir, Plan d'action gouvernemental en matière de saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids », 50 pages.

MTQ. Ministère des Transports du Québec, 2006, « La politique québécoise du transport collectif », 58 pages.

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem, 2000, « Induced travel : A review of recent litterature and the implications for transportation and environmental Policy », European Transport Conference 2000, www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf.

Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009 Tome II Chapitre 3 Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Transports Québec 2011d, « Bilan de l'état des structures du réseau routier supérieur québécois »,

Transports Québec, 2012, « Investissements routiers 2012-2013. Un réseau routier au service des citoyens », communiqué, 24 février.

Transports Québec 2012, « Planification et programmation des travaux routiers au ministère des Transports », juin.

Transports Québec 2011c, « Programmation 2012-2013. Stratégie d'intervention concernant les projets réguliers de l'axe Conservation des structures », 8 août.

Transports Québec 2011a, « Le réseau routier québécois. Contexte, bilan et perspectives », Présentation au Conseil du Patronat du Québec, 15 septembre.

Transports Québec 2011b, « Rapport annuel de gestion 2010-2011 ».

Transports Québec, « Rapport annuel de gestion » pour les années 1996-2010.

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

www.transitquebec.org
info@transitquebec.org