



Juillet 2024

Recherche et rédaction
Noémie Lefrançois, Agente à la recherche – Université de Sherbrooke

Direction
Annie Chaloux, Professeure et Philippe Simard, Chargé de cours – École de politique appliquée, Université de Sherbrooke

FINANCEMENT PUBLIC DU TRANSPORT COLLECTIF : UN LEVIER POUR AMÉLIORER NOTRE QUALITÉ DE VIE ET NOTRE PORTE-FEUILLE

CONSTATS

- Plus de 50 indicateurs du bien-être du G15+ sont affectés positivement par une amélioration de l'accès au transport collectif (TC).
 - 27 indicateurs *société*
 - 14 indicateurs *environnement*
 - 10 indicateurs *économie*
- Les impacts positifs du transport collectif améliorent la qualité de vie et la santé des collectivités, en même temps de contribuer à la création d'un environnement de qualité.
- Une amélioration de l'accès au transport collectif réduit les inégalités territoriales, en bénéficiant à des groupes de personnes pénalisés sur les plans personnel et professionnel par le déficit de mobilité.

POUR LA QUALITÉ DE VIE

- Les transports en commun ont un taux de mortalité par passager-kilomètre inférieur à celui des déplacements en voiture, rendant les déplacements **plus sécuritaires** dans une ville où il y a présence de réseaux de transport collectif structurants^{1,2}.
- L'utilisation des transports collectifs a des effets positifs sur **l'activité physique** quotidienne d'un individu^{1,3,4}.
- Faciliter l'accès aux transports collectifs apporte des cobénéfices en faveur de la **santé mentale** et des **liens sociaux** chez les personnes âgées et les jeunes.
- Le TC permet d'accroître la mobilité des individus, considérant qu'environ 20 % à 40 % des personnes d'une collectivité ne conduisent pas de véhicule¹, et font donc face à un **déficit de mobilité**².

- La **société** profite d'un accès facilité au TC pour accéder à plus d'activités culturelles et sportives et briser l'isolement.



- ✓ PIB de la culture et du sport
 - ✓ Accès et fréquentation des bibliothèques
 - ✓ Santé mentale pour les 12 ans et plus
 - ✓ Engagement communautaire et implication bénévole
- 
- ✓ Jeunes de 15 à 29 ans qui ne sont ni aux études, ni à l'emploi et ni en formation



Plusieurs exemples au Canada comme à l'international démontrent qu'un meilleur accès au transport collectif, par l'ajustement des tarifs pour certaines clientèles et/ou par une amélioration de l'offre, contribue à offrir une meilleure qualité de vie aux personnes qui ne conduisent pas de véhicule.

C'est le cas de la [Ville de Lisbonne, au Portugal](#), où **la gratuité des transports en commun offerte aux jeunes et aux personnes âgées de plus de 65 ans** a contribué à rompre leur solitude et à faciliter leurs déplacements vers des activités à caractère social⁵. De façon similaire, une étude a démontré que **l'offre d'une carte d'autobus aux élèves du secondaire** à [Kingston, en Ontario](#), avait eu des bienfaits sur leur autonomie, en leur permettant d'effectuer des déplacements vers des activités à l'extérieur de l'école⁶.

POUR LE PORTEFEUILLE

- Améliorer l'offre en TC bénéficie tout particulièrement aux groupes de personnes qui comptent davantage sur les transports en commun pour effectuer leurs **déplacements quotidiens**.
- **Les femmes utilisent davantage les TC que les hommes**, et bénéficieraient d'autant plus d'une offre améliorée, par exemple dans certains arrondissements de Montréal où l'offre est déficitaire⁷. Cela aurait un impact positif sur leur accès à un plus grand bassin d'emplois et de formations⁷.
- De nombreux exemples ont démontré la corrélation positive entre la qualité et la connectivité d'un réseau de TC, et les **bénéfices socioéconomiques** pour les femmes et les personnes immigrantes⁸.
- **Les nouveaux arrivants qui immigreront en région seraient avantagés** par une amélioration de l'offre en TC, étant limités quant aux options de mobilité⁹.
- En offrant plus d'options de transport, dont en TC, on réduit la nécessité de posséder un véhicule et le fardeau financier rattaché, qui s'élève au Canada à des **dépenses annuelles moyennes** de 10 476\$¹⁰.



Intégration économique des immigrants



Taux d'emploi des autochtones de 15 à 64 ans



Proportion de la population de 25 ans et plus ayant au moins un diplôme d'études secondaires



Écart du taux d'emploi entre les hommes et les femmes de 25 à 64 ans



Enfant de 0 à 12 ans dont la mère a un emploi



Endettement des ménages en proportion du revenu disponible



Coefficient de Gini



L'accès au transport collectif contribue à l'équité territoriale et à l'offre d'un cocktail transport qui soulage le budget des ménages québécois. Une personne qui a l'option de combiner transport collectif, transport actif, taxi, autopartage et transport interurbain voit ses dépenses annuelles en transport chuter de 50 % à 75 %¹⁴.

Des **solutions de transport collectif alternatives**, mieux adaptées à la réalité des communautés rurales, ont fait leurs preuves dans [certaines régions du Québec](#) et ailleurs au Canada. C'est le cas de [l'initiative Cochrane On-demand Local Transit \(COLT\) en Alberta](#), le premier service de TC entièrement à la demande, d'arrêt à arrêt, au Canada¹¹. De telles solutions bénéficient, entre autres, à des personnes qui peuvent généralement dépendre d'autres personnes pour se déplacer (jeunes, personnes âgées, personnes qui n'ont pas les moyens de posséder un véhicule) et qui ont tendance à être plus isolées par **manque d'options de mobilité**.

POUR L'ENVIRONNEMENT ET NOTRE SANTÉ

- La **diminution du nombre de véhicules en circulation**, possible grâce aux réseaux de TC structurants, affectent directement les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la qualité de l'air.
- Le développement du TC joue un rôle important sur le plan de la réduction des GES, considérant que près de **43% des émissions de GES au Québec** proviennent du transport, dont la moitié des véhicules légers.
- En réduisant le nombre de véhicules en circulation dans une ville, les TC participent à réduire des **pollutions** (sonore, de l'air, surfaces bétonnées) nocives pour la santé et ainsi améliorer la **santé environnementale et humaine**.
- Accroître l'offre en TC rend l'utilisation de la voiture individuelle moins intéressante et permet la requalification des **milieux de vie**¹².

- Chaque **tonne de CO₂ émise par la Société de transport de Montréal (STM)** permet d'en éviter 20 à Montréal, en raison d'une utilisation moindre de l'automobile, de l'**allègement de la congestion** et de la **densification urbaine**¹³.





Améliorer l'accès aux transports en commun permet un report modal vers ces moyens de transport, ce qui contribue directement à la réduction des émissions de GES. Les milieux urbains s'en trouvent embellis et améliorés par l'espace accordé au verdissement, aux activités de quartier et à la mobilité alternative.

Plusieurs villes européennes ont connu une renaissance du tramway (Allemagne, France, Suisse, Espagne). De plus en plus, ces collectivités reconnaissent la relation négative entre la mobilité individuelle (auto solo) et la qualité de vie, entre autres d'un point de vue de santé environnementale.¹²

QUELQUES PISTES DE REFLEXION

Le G15+ s'est entendu sur une feuille de route pour le Québec qui a pour objectif de tracer la voie vers une société solidaire, prospère et verte. Parmi les propositions, on retrouve celles qui visent à accélérer le virage vers la mobilité durable pour les personnes et les marchandises. En ce sens, le G15+ émet les recommandations suivantes en lien avec le transport collectif :

Augmenter l'accès à des services de transports durables, compétitifs, fréquents et confortables pour les personnes

Éviter l'ajout ou la rénovation à l'identique d'infrastructures de transport qui ne répondent pas aux impératifs de mobilité durable ou à l'approche Réduire/Transférer/Améliorer de la Politique de mobilité durable du Gouvernement du Québec, sauf pour motif de sécurité routière ou de désenclavement des communautés.

Accélérer les investissements dans la maintenance des infrastructures routières existantes plutôt que dans le développement de nouvelles capacités routières.

Doubler sur une décennie l'offre de services en transport collectif dans l'ensemble des régions du Québec pour réduire l'écart d'investissement avec l'Ontario, et se donner des cibles ambitieuses de développement des alternatives durables de transport (covoiturage, autopartage, vélo, etc.)
--

Financer la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Québec, Montréal et Toronto.
--

Traiter immédiatement la crise de financement du transport collectif et public en pérennisant le financement des opérations des sociétés de transport.
--



Encourager les choix de transport durables pour les citoyens

Créer une plateforme centralisée regroupant tous les moyens de transport durables disponibles sur un territoire donné, y compris le train, le bus, le métro, le tramway, l'autopartage, le vélopartage et le covoiturage.



RÉFÉRENCES

1. Association canadienne de santé publique. (2021). Le transport en commun - fiche d'information. <https://www.cpha.ca/fr/le-transport-en-commun-fiche-dinformation>
2. Direction de santé publique, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. (2022). *Évaluation d'impact sur la santé : projet de desserte en transport collectif de la MRC de La Côte-de-Beaupré*. <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/eis/EIS-Cote-de-Beaupre.pdf>
3. Morency, C. dir. (2019). *Nul ne sert de courir, il faut partir en bus!* Chaire Mobilité Polytechnique Montréal. https://aqtr.com/system/files/file_manager/16h30_judith_mageau-beland.pdf
4. Ravensbergen, L., Wasfi, R. et al. (2023). *Associations between Light Rail Transit and physical activity: a systematic review*. *Transport Reviews*, 43(2), 234–263. DOI <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2099999>
5. Moedas, C. dans Huijgen, Annelot, « Gratuité des transports urbains: dans le reste de l'Europe, des bienfaits avant tout sociaux », *Le Figaro*, 28 novembre 2023. <https://www.lefigaro.fr/international/gratuite-des-transports-urbains-dans-le-reste-de-l-europe-des-bienfaits-avant-tout-sociaux-20231128>
6. Fédération canadienne des municipalités. (2018). Étude de cas : Kingston amène plus de jeunes à prendre le transport collectif. <https://fondsmunicipalvert.ca/etudes-de-cas/etude-de-cas-kingston-amene-plus-de-jeunes-prendre-le-transport-collectif>
7. Conseil des Montréalaises. (2022). *Pour une transition écologique juste et féministe à Montréal*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/cons_montrealaises_fr/media/documents/avis_du_conseil_des_montrealaises_transition_ecologique.pdf
8. Oh, S. et X. Wang. (2018). *Urban Rail Transit Provides the Necessary Access to a Metropolitan Area: A Case Study of Portland, Oregon, USA*. *Urban Rail Transit* 4, 234–248. DOI <https://doi.org/10.1007/s40864-018-0095-3>
9. Chicha, M.-T., Asselin, V. & Racine, É. (2022). *La régionalisation de l'immigration : Enjeux, portée et limites des politiques et des programmes*, Rapport de recherche, Comité Consultatif Personnes Immigrantes. https://ccpi-quebec.ca/wp-content/uploads/2022/11/octobre-2022-regionalisation_fmp_final.pdf
10. Équiterre. (2021). *Comprendre la hausse des camions légers au Canada afin de renverser la tendance*. https://www.equiterre.org/fr/ressources/rapportsynthese_camionslegers



11. Fédération canadienne des municipalités. (2020). Étude de cas : Un système novateur de transport collectif à la demande permet aux résidents de Cochrane, en Alberta, de se rendre partout. <https://fondsmunicipalvert.ca/etudes-de-cas/etude-de-cas-un-systeme-novateur-de-transport-collectif-la-demande-permet-aux>

12. Lois Gonzalez, R., Pazos Oton, M. et Jean-Pierre Wolff. (2013). *Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse*, Annales de géographie, 6(694), p. 619-643. DOI : 10.3917/ag.694.0619.

13. Société de transport de Montréal. (2016). Étude sur les GES évités par le transport collectif. <https://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/developpement-durable/etude-sur-les-ges-evites-par#:~:text=L'étude%20de-montre%20que%20chaque,et%20à%20la%20santé%20publique>.

14. Équiterre. (2009). Fiche Cocktail transport. <https://www.equiterre.org/fr/ressources/fiche-cocktail-transport>