

L'ÉTAT DU TRANSPORT COLLECTIF AU QUÉBEC



AGENDA

Contexte general – portrait du transport collectif

Enjeux et financement

États des infrastructures et de l'offre

Le cas de Longueuil

Se préparer à la transition vers la mobilité durable

CONTEXTE GÉNÉRAL

- Une décennie marquée par l'expansion... puis le choc pandémique
- Le transport collectif au Québec est reconnu comme un levier essentiel pour la transition écologique, la réduction des GES et le développement économique.
- Que ce soit par choix ou par nécessité, plus de 85 % des déplacements dans nos régions se font en auto solo. Il s'agit néanmoins du moyen de transport le plus coûteux et énergivore, en plus de ne pas être la portée de tout le monde.
- Malgré son importance, il fait face à des défis majeurs : financement insuffisant, vieillissement des infrastructures, et baisse de l'achalandage post-pandémie.

Le transport collectif au Québec en 2025 est à la fois une solution incontournable pour la transition écologique et un secteur en crise financière, nécessitant des réformes urgentes

ENJEUX SYSTÉMIQUES

- **Financement:** un modèle qui repose sur la tarification et les contributions municipales
- **Fiabilité et attractivité:** Congestion, pénurie de main-d'œuvre, matériel roulant vieillissant : ça limite la qualité de service
- **Transition climatique:** Les sociétés doivent électrifier, réduire les GES, augmenter l'offre... tout en absorbant les coûts
- **Compétition modale:** L'auto demeure très attractive, surtout en périphérie.

FINANCEMENT ET DÉFIS BUDGÉTAIRES

- **Sous-financement chronique** : Le gouvernement du Québec a accordé 200 M\$ en 2025 pour combler les déficits, soit la moitié des besoins exprimés par les sociétés de transport.

Cette aide ponctuelle est perçue comme un pansement temporaire, sans vision à long terme pour stabiliser le financement.

- **Inégalités régionales** : Les régions réclament une bonification de l'offre, mais les investissements restent concentrés dans les grands centres.
- **Manque de vision à long terme** : L'absence d'un cadre financier pluriannuel stable freine les projets structurants.

FINANCEMENT ET DÉFIS BUDGÉTAIRES

Le financement repose sur trois piliers :

- **Gouvernement provincial** : finance les grands projets d'infrastructure (ex. : métro, tramway) et accorde des subventions d'exploitation.
- **Municipalités** : assument la majorité des coûts d'exploitation (salaires, entretien, services).
- **Usagers** : les revenus de tarification représentent une part importante, mais instable, du financement.

Cette structure crée une **dépendance aux revenus tarifaires** et une **pression sur les villes**, surtout en période de baisse d'achalandage

FINANCEMENT ET DÉFIS BUDGÉTAIRES

Défis majeurs :

- **Absence de cadre financier pluriannuel** : les sociétés de transport ne peuvent pas planifier à long terme.
- **Érosion du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)** : ce fonds, censé être autofinancé, est en déficit. Sa part dédiée au transport collectif a chuté de 50 % en 5 ans, passant de 4,8 G\$ à 2,4 G\$.
- **Inégalités régionales** : les régions hors des grands centres reçoivent peu de soutien pour développer leur offre

EXEMPLES RÉGIONNAUX



- **exo (Rive-Sud et banlieues) :** Travaille à améliorer l'accessibilité universelle et à valoriser des lignes comme Saint-Jérôme.
- **Longueuil :** Mise sur des projets de mobilité durable, mais dépend du soutien provincial pour les réaliser.
- **Régions éloignées :** Peu desservies, elles réclament des solutions adaptées (transport à la demande, navettes locales).

LE CAS DE LONGUEUIL

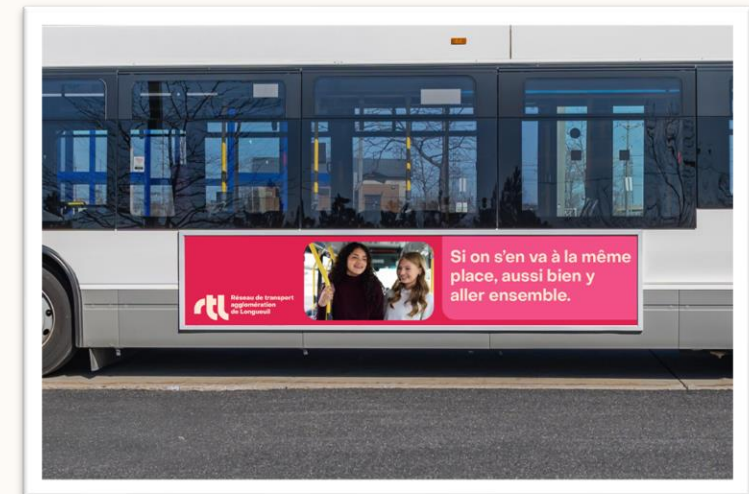
Le transport collectif à Longueuil en 2025 est en pleine transformation, avec une offre diversifiée, des projets structurants et des défis financiers. Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) joue un rôle central dans la mobilité de l'agglomération.

LE RTL: UN ACTEUR MAJEUR

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) est la troisième société de transport en importance au Québec. Il dessert l'ensemble de l'agglomération de Longueuil, soit :

- Longueuil (incluant Saint-Hubert et Greenfield Park)
- Brossard
- Boucherville
- Saint-Lambert
- Saint-Bruno-de-Montarville

Le réseau couvre 825 km sur un territoire de 309 km²



OFFRE DE SERVICE

- **Lignes régulières d'autobus** : cœur du réseau, avec des fréquences adaptées aux heures de pointe.
- **Transport adapté** : pour les personnes à mobilité réduite.
- **Taxis collectifs et transport à la demande** : pour desservir les secteurs moins denses ou en développement.
- **Intermodalité** : intégration avec le Réseau express métropolitain (REM), notamment à Brossard, favorisant les déplacements vers Montréal.

RÉVISION DU RÉSEAU



En 2023, le RTL a lancé la plus grande révision de son réseau depuis 1994, en lien avec l'arrivée du REM.

Objectifs :

- Mieux connecter les quartiers au REM.
- Réduire les temps de parcours.
- Adapter l'offre aux nouveaux besoins de mobilité.

Ateliers de sensibilisation : En 2025, le RTL a lancé un programme pour les nouveaux arrivants, afin de les familiariser avec les services de transport collectif.

SE PRÉPARER À LA TRANSITION VERS LA MOBILITÉ DURABLE

Une transition qui se heurte à la perception !

- Une participation à élargir et à diversifier
- Miser sur la pédagogie du “pourquoi”
- Rendre la transition visible et conviviale
- Accompagner les individus et les communautés
- Créer des gains rapides et visibles
- Parler des investissements... autrement

CONCLUSION

Le transport collectif au Québec est à un point de bascule : les besoins augmentent, les comportements changent, mais les modèles de financement et les réseaux doivent rattraper cette transformation.

La transition vers la mobilité durable n'est pas seulement une affaire d'infrastructures : c'est une transition sociale, et les municipalités ont un rôle clé pour préparer, accompagner et mobiliser la population.



MERCI !

Trajectoire Québec