Comment financer l’entretien du système de transport, tout en respectant le concept du développement durable?

Réseaux ferroviaires et viaducs meurtriers, wagons de métro désuets et routes cahoteuses destructrices ont fait la manchette, durant la dernière décennie. Comment en sommes-nous arriver à ce point? Quels en sont les impacts et enjeux collatéraux? À qui passer la facture? Quelles stratégies adopter, pour se rattraper? Pourtant, le transport de marchandises et d’usagers, veille au bien être de l’économie : plusieurs gouvernements, à travers le monde, ont négligé cet aspect.

Selon le rapport d’étude d’André Légaré &Associés Inc., pour le compte de la coalition pour l’entretien et la réfection du réseau routier du Québec en 2005. Le programme d’entretien préventif de l’Ontario, coute: 1000$ /km route de 12 ans et moins, par rapport à 80 000$/km route de 12-15 ans pour une réfection et 250 000$/km route de 15 ans et+ pour une reconstruction. Un réseau routier mal entretenu engendre une augmentation de la consommation d’essence de 35%. Au Québec, les automobilistes contribuent directement à son financement au niveau provincial via : la SAAQ, taxes perçues sur contribution d’assurances, taxes sur carburants et TVQ. Au niveau fédéral : taxes d’accises sur l’essence, TPS sur véhicule neufs et l’essence. Trois paliers de gouvernements, s’occupent de l’entretien des routes (fédéral 0,25%, provincial 46,62% et municipal 53,13%). Le réseau routier s’entend sur 200 000 km pour une population de 7.5 millions d’habitants, par rapport à 19 millions de contribuables New Yorkais, pour une taille de réseau routier semblable à la nôtre.

De plus, il a été question d’introduction de ponts payants, à l’entrée de la ville de Montréal. Cette situation aura un effet dissuasif pour le tourisme des banlieusards à Montréal. Les couts élevés des propriétés et locations de logements ont favorisés l’exode en banlieues. Montréal peut-elle se permettre une baisse de son économie? Prenons pour exemple la ville de Laval. Dans cette conjoncture, ce phénomène migratoire vers la banlieue, a favorisé son développement. La population désireuse de recevoir des services semblables à ceux des villes centrales, sans se déplacer de leur région. Au cours des 10 dernières années, la ville de Laval, a connu un essor phénoménal : installations de compagnies, constructions massives de résidences, réfections et constructions de ponts, amélioration de l’environnement urbain, puis s’est munie de trois stations de métro et d’une ligne de trains de banlieues. De plus, sur le plan démographique : augmentation de la population, qui est devenue hétérogène. Surpopulation des écoles primaires, nouvelles écoles en constructions. Stationnements incitatifs insuffisants, afin de faciliter l’accès au transport collectifs. L’aménagement, l’entretien de ces services et l’investissement dans le transport durable, génèrent des dépenses.

La Contribution directe des contribuables, via paiements par usage, représente une somme négligeable pour l’entretien d’un réseau de transport. Cette situation amène une planification erronée du budget gouvernemental, pour le transport. Les gouvernements de différents pays, considèrent les dépenses en entretiens comme étant secondaires, cependant les répercussions sont d’importances primordiales pour la population et l’économie. La participation d’une source financière supplémentaire, permet un rendement efficace à long terme, sur le plan économique. Tel que rapporté dans une étude par le CEMT (Coopération européenne des ministres du transport) en 2007.

Dans un premier temps, l’OCDE, propose l’avenir du système de transport, basé sur le concept du développement durable, i.e. : une expansion fondée, sur l’analyse économique, sociale et environnementale, tout en diminuant l’impact sur la santé des êtres humains. Ce paradigme implique le maintien du système de transport, sans répercussions négatives sur le plan économique et environnemental. En second lieu, il recommande l’élaboration d’un cadre législatif dans un but de régulation des paramètres entourant les différents types de transports et finalement un investissement financier dans un objectif d’entretien préventif du système, en respect de la législation pour optimiser le rendement économique et la longévité du réseau.

Je propose des réformes législatives  sur 3 axes, incluant les trois paliers gouvernementaux : municipal, provincial et fédéral, pour l’ensemble du réseau de transport (routier, ferroviaire, trains de banlieues, métro etc.)1) Plan économique : Élaboration de différents algorithmes de plans stratégiques, avec des objectifs d’efficience et d’optimisation des budgets des infrastructures, basée sur l’importance de l’entretien préventif du réseau. Promouvoir des échanges et partenariats entre les institutions financières privées et publiques, afin de supporter l’entretien préventif. Prévoir un cadre spécifique avec des balises, pour encadrer la pratique des alliances entre les établissements publiques et privés. 2) Plan social : Définir les besoins de la population cible, en fonction des caractéristiques démographiques et enjeux spécifiques de la région. 3) Plan environnemental : Éduquer les différents paliers gouvernementaux et la population sur le principe et l’importance de la vision du développement durable, dans le but de promouvoir sa pratique dans les milieux. Développer des outils d’évaluation et de mesure de la qualité du réseau.

Conclusion:

Assistons-nous, à la naissance d’une mégapole, similaire à Toronto?  Le fantôme de la défusion surplombe-t-elle notre gouvernement? Les municipalités sont-elles en mesure de supporter les frais de l’un ou de l’autre? Ou tout simplement, nous sommes en présence d’une tendance…

Bibliographie

André Légare &Associés (2005).COALITION POUR L’ENTRETIEN ET LA RÉFECTION DU RÉSEAU ROUTIER DU QUÉBEC. Étude sur l’entretien du réseau routier du Québec l’exigence de solutions durables. 114 pages.

OCDE, CEMT(2007).Tarification des infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité de l’autofinancement de l’entretien de la construction des routes. 157 pages.

OCDE, CEMT(2002).Transports urbains durables la mise en œuvre des politiques. Rapport final. 83 pages