

# Financer durablement et suffisamment le transport en commun au pays : une nécessité pour la santé durable des Canadien.ne.s.

Avis déposé dans le cadre de la  
consultation d'Infrastructure Canada

14 octobre 2022

 **ASPQ**  
ASSOCIATION POUR LA SANTÉ  
PUBLIQUE DU QUÉBEC



## Auteur.es

**Laurence Sauvé-Lévesque**, Inf., coordonnatrice principale, Réseau d'action pour la santé durable du Québec

**Tristan Péloquin**, analyste-rechercheur, Coalition québécoise sur la problématique du poids

**Corinne Voyer**, directrice, Coalition québécoise sur la problématique du poids

## À propos de l'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)

L'ASPQ est une association autonome regroupant citoyens et partenaires pour faire de la santé durable une priorité. La santé durable s'appuie sur une vision à long terme qui, tout en fournissant des soins à tous, s'assure aussi de garder en santé par la prévention. L'ASPQ priorise l'inscription de la santé dans la notion du développement durable et soutient une approche collaborative à travers le Québec.

Depuis 2008, l'ASPQ chapeaute la **Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids)** qui a pour mandat de revendiquer des modifications législatives et réglementaires et des politiques publiques afin de favoriser la mise en place d'environnements facilitant les saines habitudes de vie, qui contribuent à prévenir les problèmes de poids et les maladies chroniques. La Coalition Poids réunit les appuis de plus de 700 partenaires issus de différents milieux tels que le monde municipal, de l'éducation, de la santé, de la recherche, de l'environnement, de la nutrition et de l'activité physique.

Depuis 2022, l'ASPQ chapeaute également le **Réseau d'action pour la santé durable du Québec (RASDQ)**, qui regroupe des facultés universitaires, des syndicats professionnels, des associations professionnelles et étudiantes et des organisations à but non lucratif. Représentant collectivement plus de 180 000 personnes œuvrant en santé et services sociaux au Québec, la mission du RASDQ est de veiller à la santé durable de la population québécoise par des projets interdisciplinaires, des comités d'échanges et des formations autour des trois volets d'action énoncés dans sa Charte pour la santé durable du Québec.

Notre organisation conseille, enquête, sensibilise, mobilise des acteurs et émet des recommandations basées sur les données probantes, des consensus d'experts, l'expérience internationale et l'acceptabilité sociale.



[info@aspq.org](mailto:info@aspq.org)  
[aspq.org](http://aspq.org)



[info@cqpp.qc.ca](mailto:info@cqpp.qc.ca)  
[cqpp.qc.ca](http://cqpp.qc.ca)



[info@reseausantedurable.org](mailto:info@reseausantedurable.org)  
[reseausantedurable.org](http://reseausantedurable.org)

5455, av. de Gaspé, bureau 200  
Montréal (Québec)  
H2T 3B3

*Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site web de l'Association pour la santé publique du Québec : [www.aspq.org](http://www.aspq.org)*

*Les informations contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.*

© Association pour la santé publique du Québec (2022).

## Sommaire

Dans le cadre de la consultation publique menée par Infrastructure Canada, le Réseau d'action pour la santé durable du Québec (RASDQ) et la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), deux initiatives chapeautées par l'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ), émettent leurs avis afin de favoriser la santé durable pour l'ensemble de la population canadienne.

L'occupation du sol, les systèmes de transport et le design urbain déterminent les modes de transport adoptés par les individus. Ils ont ainsi d'importantes répercussions sur l'environnement et la santé des populations, notamment en incitant ou en décourageant l'adoption des modes de déplacements sains et durables.

Investir dans le transport collectif, actif et électrifié est primordial pour soutenir les communautés dans la lutte aux changements climatiques et aux maladies chroniques. La collaboration des différents paliers décisionnels est essentielle pour que l'aménagement du territoire et l'offre de transport en commun réduisent véritablement la dépendance des Canadien.ne.s à la voiture au bénéfice de modes de déplacements durables.

Ainsi, le RASDQ et la Coalition Poids souhaitent partager leurs recommandations afin que les provinces soient soutenues adéquatement et suffisamment par le gouvernement du Canada. Ce financement dédié du transport en commun doit être prévisible, suffisant, pérenne, équitable et cohérent avec des projets de mobilité durable et les efforts de transition écologique.

## Introduction

Tout d'abord, soulignons la vision en matière de transport en commun dont le gouvernement du Canada s'est doté. En effet, les aspects énoncés dans celle-ci et pour lesquels les investissements en transport en commun et les transports actifs devront se trouver garants sont essentiels pour s'assurer de bâtir de communautés saines, vertes et équitables au Canada.

Au Québec, le développement du transport en commun a été principalement une responsabilité municipale, voire privée dans les dernières décennies. Alors que les réseaux de transports accaparent beaucoup de ressources financières, selon le Plan québécois des infrastructures, le ratio des investissements au Québec pour les 10 prochaines années (2022-2032) prévoit uniquement 30 % des sommes pour le transport collectif comparativement à 70 % pour le réseau routier<sup>1,2</sup>.

Malgré les investissements majeurs dans le développement des réseaux de transport collectif de la part des gouvernements provinciaux et fédéral, ceux-ci restent insuffisants pour l'atteinte des cibles, notamment en matière de part modale du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal<sup>3</sup>.

La pandémie a entraîné des répercussions majeures sur le transport collectif. Une chute drastique de l'utilisation du transport en commun s'est produite dès l'instauration des mesures d'urgence, entraînant une baisse importante de revenus. Malgré la reprise graduelle des activités, le retour à l'achalandage pré-pandémie se fait attendre dans plusieurs provinces, c'est le cas notamment à Montréal, où l'achalandage stagne autour de 70 % par rapport à avant la pandémie<sup>4</sup>.

Le transport collectif est un service essentiel ayant de nombreux avantages sur la santé, la société et l'environnement<sup>5</sup>. Ainsi, pour modifier les habitudes de déplacement, des investissements d'envergures sont nécessaires en transport en commun. La santé de la population et celle de l'environnement sont au cœur de ce virage nécessaire.

## L'impact des déplacements sur la santé durable

Dans un pays fortement motorisé, comme le Canada, les déplacements automobiles entraînent des impacts majeurs sur la santé : blessures, séquelles et décès dus aux accidents de la route ; maladies cardiovasculaires et pulmonaires provoquées par la pollution de l'air ; sédentarité, obésité et embonpoint dus aux longs navettages et à la congestion routière.

## Prévention des maladies chroniques

Les modes actifs et collectifs de transport concourent à atténuer de nombreux impacts néfastes de la voiture sur la santé. Que l'on parle d'activité physique, de prévention des maladies cardiovasculaires ou des cancers, l'utilisation de la marche et du vélo comme moyen de transport est toujours gagnante. Le recours au transport en commun, en raison de la mobilité active qu'il implique pour se rendre à un point d'embarquement, contribue significativement au maintien de la santé. Plus globalement, recourir aux différentes formes de transport en commun est un moyen non négligeable pour intégrer davantage d'activités physiques à son quotidien.

## Réduction des inégalités

Les inégalités socio-environnementales et de santé, quoiqu'évitables, sont liées aux conditions dans lesquelles les gens naissent, grandissent, vivent, travaillent, etc. En regard des problématiques spécifiques à la mobilité durable et la pollution atmosphérique liées au trafic routier, les populations désavantagées sur le plan social sont généralement les plus touchées. Ces groupes sont notamment plus à risque de vivre les effets néfastes sur leur santé de la sédentarité et de la pollution atmosphérique. Par conséquent, ces derniers ont davantage à gagner de la mobilité durable, incluant la marche, le vélo et le transport en commun.

En effet, les aînés, ceux vivant avec un handicap et autres communautés sont plus enclins à ne pas pouvoir conduire au quotidien, d'où la pertinence des transports en commun pour palier à ce manque<sup>6</sup>. Le transport en commun améliore l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux services essentiels et aux activités récréatives pour tous. De plus, les ménages peuvent économiser jusqu'à 10 000 dollars par année grâce à l'utilisation du transport en commun<sup>7</sup>. Pour les individus à faible revenu, il s'agit d'une économie non-négligeable qui peut être orientée vers des besoins plus importants pour leur santé et leur bien-être.

Ensuite, l'étalement urbain engendre une augmentation du nombre de voitures et d'autoroutes à proximité des résidences et exposent bon nombre d'individus à des risques pour la santé. En effet, près de deux Canadiens sur cinq habitent dans une zone associée à un risque plus élevé d'exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile<sup>8</sup>. Ces zones se trouvent à moins de 250 m d'une route à fort trafic, c'est-à-dire, les autoroutes, les artères et les routes principales. Encore, les personnes qui seraient les plus affectés par cette exposition seraient ceux et celles qui sont socioéconomiquement désavantagés. D'ailleurs, cette relation suivrait un gradient inverse, c'est-à-dire que les individus en bas de l'échelle sociale ont des effets plus importants sur leur santé<sup>9</sup>.

## Impact environnemental

Les déplacements ont non seulement un impact sur la santé des collectivités, mais ont également un impact environnemental non négligeable. Dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES), la pollution de l'air et le bruit, promouvoir l'utilisation du transport actif et du transport en commun aux dépens de mode de transport comme la voiture s'avère nécessaire.

Le secteur des transports est la deuxième plus importante source de GES au pays, représentant 24% des émissions totales au Canada en 2020<sup>10</sup>. Considérant que ce secteur est responsable du quart des émissions au pays, il est urgent d'intensifier les efforts pour réduire le nombre total de véhicules-kilomètres parcourus et les émissions de gaz à effet de serre qui en découlent dans les collectivités du pays.

## État des infrastructures au Québec

À court terme, le Québec a de grands besoins en matière d'infrastructures de transport, notamment en ce qui a trait aux solutions de transports collectifs. Selon CAA-Québec, uniquement pour remettre en bon état les infrastructures routières au Québec, le gouvernement devrait investir 16,4 milliards<sup>11</sup>. Ainsi, les besoins sont grands, et ce, autant pour les infrastructures routières que le transport collectif. Afin de réduire le recours à l'auto solo et la congestion routière, davantage d'investissements sont vitaux pour le maintien, l'amélioration et le développement du transport collectif. Les travaux de réfection et d'entretien du réseau de transport routier représentent des opportunités pour intégrer et développer l'offre de transport en commun. Le territoire du Québec est très vaste et la réalité diffère grandement d'une région à l'autre. Toutefois, l'ensemble du territoire devrait être desservi par une offre de transport collectif fiable. **Afin de répondre à ce besoin et réduire les écarts entre les régions et même les provinces, la réalité propre à tout un chacun doit être considérée dans la répartition du financement.**

## Les changements climatiques : une menace qui plane sur nos déplacements

Les constats du rapport de l'Institut climatique du Canada sur les coûts des changements climatiques pour l'infrastructure au Canada publié en septembre 2021 sont alarmants. Il est urgent d'accroître la résilience des infrastructures canadiennes face aux changements climatiques et cela vaut aussi pour le transport en commun et les transports actifs<sup>12</sup>.

En effet, les changements climatiques et les événements météorologiques extrêmes qui s'en suivent mettent déjà à rude épreuve les infrastructures actuelles. Au Québec par exemple, dans la région du Grand Montréal, les fortes précipitations au début du mois de septembre 2022 ont causé des inondations et la fermeture de certaines stations de métro<sup>13</sup>. Investir dans l'adaptation, en amont des éventuels phénomènes météorologiques, a le potentiel d'éviter des coûts importants ainsi que des bris de services essentiels, tel qu'est le transport en commun.

Les provinces et les municipalités ont besoin du soutien financier du gouvernement fédéral pour moderniser les infrastructures. L'investissement proactif dans l'adaptation des infrastructures constitue le moyen le plus efficace de protéger les services dont dépendent les gens, les entreprises et l'économie.

## Recommandations

Il est temps que le transport en commun soit reconnu comme un service essentiel et que les sommes allouées y permettent un accès fiable, et ce, pour l'ensemble de la population canadienne. Pour ce faire, le financement doit être suffisant, pérenne, prévisible et investi de manière intelligente.

Dans le respect des compétences provinciales, le gouvernement fédéral a le devoir de soutenir et de financer des projets de transports structurants pour l'ensemble des provinces canadiennes.

**À cet effet, le RASDQ et la Coalition Poids recommandent au gouvernement fédéral de :**

- Encourager une planification intégrée, à toutes les échelles, de l'aménagement du territoire et du système de transport ;
- Réduire le volume de circulation automobile en soutenant le développement de l'offre de transport en commun et en cessant l'accroissement de la capacité routière dans les régions urbaines (incluant les projets de prolongement, d'élargissement, de parachèvement, de raccordement, etc., des routes existantes) ;
- Intégrer systématiquement, lors de travaux de réfection, des voies réservées au transport collectif et des zones de verdissement ;
- Accroître la capacité des provinces et municipalités à renforcer la résilience des infrastructures de transport en commun face aux changements climatiques ;
- Assurer la sécurité des déplacements actifs, notamment par des mesures d'apaisement de la circulation et par l'aménagement de trames vertes, conviviales et actives ;
- Assurer une cohérence dans les critères d'analyse pour le financement des projets de transport en commun, qui tiennent compte des objectifs de transition écologique, de la santé des populations et des inégalités sociales.

## Conclusion

En somme, il est maintenant bien établi que le transport en commun comprend plusieurs avantages pour la santé, la société et l'environnement. Les transports collectifs et actifs émettent considérablement moins de GES que l'automobile et contribuent à progresser vers l'atteinte de l'objectif net 0 que s'est fixé le Canada. Ils offrent des bénéfices sur la santé, via la pratique d'activité physique qui en découle et la réduction de l'exposition aux particules fines et très fines, aux composés organiques volatils ou au monoxyde de carbone<sup>14</sup>. Ils apportent également une formidable contribution à l'économie de nombreuses manières : réduction de la congestion routière, amélioration de la balance commerciale, retombées économiques des dépenses en transport, coûts évités en infrastructures et en santé.

Il est grand temps de mettre en premier plan le transport en commun comme moyen de déplacement. Le gouvernement fédéral a la responsabilité et le devoir d'agir en tant que leader en établissant un financement suffisant et récurrent pour soutenir les provinces et municipalités en matière de mobilité durable. Il s'agit d'un service public et essentiel pour tous !

## Références

---

- <sup>1</sup> Alliance TRANSIT. (2022). Analyse budgétaire du financement des réseaux de transports au Québec depuis 2013. Repéré à <https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2022/09/Alliance-TRANSIT-2022-Analyse-budg%C3%A9taire-du-financement-des-r%C3%A9seaux-de-transport-au-Quebec-depuis-2013.pdf>
- <sup>2</sup> Gouvernement du Québec. (2022). Plan québécois des infrastructures 2022-2032. Repéré à [Plan québécois des infrastructures 2022-2032 \(gouv.qc.ca\)](#)
- <sup>3</sup> Ville de Montréal. (2022). Projet de ville : Vers un plan d'urbanisme et de mobilité. Repéré à [vdm\\_projet\\_de\\_ville.pdf \(montreal.ca\)](#)
- <sup>4</sup> Journal de Montréal. (8 octobre 2022). Du transport en commun impopulaire. Repéré à [Du transport en commun impopulaire | Le Journal de Montréal \(journaldemontreal.com\)](#)
- <sup>5</sup> Association canadienne de santé publique [ACSP]. (2021, février). Transport en commun – Investir dans le transport en commun. Repéré à <https://www.cpha.ca/sites/default/files/uploads/resources/climateaction/hgjr-public-transit-factsheet-f.pdf>
- <sup>6</sup> Association canadienne de santé publique [ACSP]. (2021, février). Transport en commun – Investir dans le transport en commun. Repéré à <https://www.cpha.ca/sites/default/files/uploads/resources/climateaction/hgjr-public-transit-factsheet-f.pdf>
- <sup>7</sup> Association canadienne de santé publique [ACSP]. (2021, février). Transport en commun – Investir dans le transport en commun. Repéré à <https://www.cpha.ca/sites/default/files/uploads/resources/climateaction/hgjr-public-transit-factsheet-f.pdf>
- <sup>8</sup> Santé Canada. (2022, mars). *Exposition à la pollution atmosphérique liée au trafic routier au Canada : une évaluation de la proximité de la population par rapport aux routes*. Repéré à [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf)
- <sup>9</sup> Santé Canada. (2022, mars). *Exposition à la pollution atmosphérique liée au trafic routier au Canada : une évaluation de la proximité de la population par rapport aux routes*. Repéré à [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf)
- <sup>10</sup> Environnement et Changement climatique Canada. (2022). Émissions de gaz à effet de serre : indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement. Repéré à <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/ghg-emissions/2022/emissions-gaz-effe-serre-fr.pdf>
- <sup>11</sup> CAA Québec. (s.d.). Chantier sur le financement de la mobilité. Mémoire présenté par CAA-Québec en réponse à l'appel général de mémoire tenu dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité. Repéré à <https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/interets-publics/defense-des-interets/chantier-sur-le-financement-de-la-mobilite/>
- <sup>12</sup> Institut canadien pour les choix climatiques. (2021). SUBMERGÉS : Les coûts des changements climatiques sur l'infrastructure au Canada. Repéré en ligne à : [Infrastructure-FRENCH-report-Sept-28.pdf \(choixclimatiques.ca\)](#)
- <sup>13</sup> Journal Metro. (2022). Pluies torrentielles: pannes électriques et station de métro fermée. Repéré à <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2904561/pluies-torrentielles-pannes-electriques-station-de-metro-fermee/>
- <sup>14</sup> Boogaard, H., Borgman, F., Kamminga, J., & Hoek, G. (2009). Exposure to ultrafine and fine particles and noise during cycling and driving in 11 Dutch cities. *Atmospheric Environment*, 43(27), 4234-4242.