

Consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec – 2022-23

Pour une mobilité durable, il faut permettre au transport collectif de traverser la crise sanitaire et de reprendre son élan

1. Contexte

Mesures sanitaires et perte d'achalandage des sociétés de transport collectif

Par rapport à l'automne 2019, l'achalandage des services [de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal](#) est passé de 15% en avril 2020 à 36% un an plus tard, puis à 58% en septembre 2021. Malgré cette légère amélioration, les sociétés de transport en commun continuent d'essuyer des pertes de revenus importantes associées à la baisse d'achalandage. Les enjeux d'achalandage risquent toutefois de s'aggraver cet hiver avec [l'arrivée du variant Omicron](#) et des mesures gouvernementales qui y sont associées. Malgré l'octroi d'une aide financière gouvernementale de 100 M\$ cet automne, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) continue de faire face à un manque à gagner. À titre d'exemple, la STM, qui n'a pas reçu d'aide gouvernementale, a [déposé un budget comportant un manque à gagner de 43 millions qui devra être comblé au cours de 2022](#). Le transport collectif demeure un service essentiel pour de nombreux travailleurs et de nombreuses travailleuses en plus d'être un maillon important du filet social, tant dans le Grand Montréal qu'ailleurs au Québec.

Lutte aux changements climatiques

Le développement des transports collectifs est incontournable pour réduire l'empreinte environnementale de l'économie québécoise. Alors que le secteur des transports est responsable de plus de [43% des émissions de gaz à effet de serre \(GES\)](#) émis au Québec, le transport en commun fait partie des alternatives à privilégier par rapport à l'utilisation quotidienne de l'automobile. Il permet aussi de freiner l'étalement urbain. Rappelons que la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD 2030) a pour cible [une réduction de 20%](#) de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale.

Consensus social et politique

D'une part, les entreprises sont fortement [favorables aux investissements en transport collectif](#) et sont de plus en plus nombreuses à [investir dans la recherche et l'innovation](#) visant à réduire l'empreinte carbone de la mobilité. D'autre part, les dernières élections fédérales et [municipales québécoises](#) ont démontré que la classe politique ainsi que les électeurs et électrices ont à cœur les enjeux environnementaux.

Une économie en transformation

Afin de concrétiser ce consensus, il faut profiter du contexte d'investissement massif en infrastructure en mettant les transports en commun au cœur de la politique économique du Québec. Selon [une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain](#), le transport en

commun génère « un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale ». Le Québec doit soutenir la mise en place de services en transport collectif, d'autant plus qu'il s'agit de l'un des [principaux objectifs du plan stratégique du ministère des Transports](#).

Une situation critique pour le financement des transports collectifs

Le ministre Bonnardel [s'est engagé](#) à soutenir le fonctionnement des transports collectifs afin d'éviter les coupures de services. Il faut également permettre une diversification des revenus. En effet, avec l'augmentation des [ventes de véhicules électriques](#), les revenus issus de la taxe sur les carburants s'éroderont forcément. De nouvelles sources de revenus doivent être envisagées pour solutionner le manque à gagner qui existait avant la pandémie. Ces constats sont clairement établis dans le rapport du [Chantier sur le financement de la mobilité](#).

2. Principes directeurs

- Profiter du consensus social et politique sur la préservation des services de transports collectifs en évitant toute coupure éventuelle ;
- Poursuivre la mise en œuvre de la PMD 2030, issue d'un large appui des parties prenantes, incluant la cible de bonifier l'offre de services de transport en commun de 5% par année¹ ;
- Assurer la réalisation des projets de transport collectif et le respect des échéanciers ;
- Accélérer les investissements dans le maintien des actifs du réseau routier et cesser le développement autoroutier à des fins de navettage quotidien ;
- Diversifier les revenus tout en internalisant les coûts liés aux transports routiers et à l'étalement urbain ;
- Intégrer les questions d'abordabilité et d'équité dans les politiques environnementales et climatiques, notamment en matière d'habitation et d'accès aux services de mobilité durable ;
- Tenir compte des co-bénéfices des investissements gouvernementaux (p. ex. : santé publique, coûts des infrastructures, compétitivité économique, adaptation aux changements climatiques, etc.) et de leurs effets structurants sur les collectivités de manière systématique.

¹ Gouvernement du Québec (2018) *Transporter le Québec vers la modernité*. Politique de mobilité durable - 2030. Cadre d'intervention en transport collectif urbain, p.19.

3. Recommandations

1. Renouveler de manière pluriannuelle l'aide dédiée au transport collectif afin d'éviter toute coupure de services de transport collectif, en cohérence avec [l'engagement du ministre des Transports pris à l'automne 2021](#)

- a. Solliciter le gouvernement fédéral afin d'obtenir un [engagement pluriannuel](#) pour le maintien des services jusqu'au retour de l'achalandage prépandémique ;
- b. Compenser les pertes de revenus provenant des subventions gouvernementales à l'exploitation pour le transport collectif régional ;
- c. Favoriser le retour rapide de l'achalandage au sortir de la crise sanitaire notamment par des campagnes de promotion de la mobilité durable ;
- d. Favoriser le repartage de l'espace de voirie au profit des transports collectifs par le financement de mesures préférentielles pour bus, nouvelles ou rehaussées, sur les réseaux locaux ou supérieurs.

2. Rééquilibrer à 50/50² les investissements entre transports collectifs et routiers et avoir des orientations claires à moyen terme

- a. Équilibrer les investissements en transport pour atteindre rapidement un taux de 50 % des investissements du Plan québécois des infrastructures (PQI) en transport terrestre pour les transports collectifs comme prévu dans le Plan pour une économie verte ;^{3 4}
- b. Conserver 100 % des sommes prévues pour le maintien de l'offre de service du réseau routier ;⁵
- c. Mettre à jour les documents de planification afin de garantir la bonification de l'offre de service de 5% par année prévue dans la PMD 2030 ;
- d. Mettre en place un programme de redevance-remise afin de stimuler plus efficacement l'électrification des véhicules légers et réallouer aux transports collectifs une partie des sommes dévolues aux rabais à l'achat de véhicules électriques financés par le marché du carbone.

² Voir graphique 1

³ Gouvernement du Québec (2020) *Gagnant pour le Québec. Gagnant pour la planète*. Plan pour une économie verte - 2030 (PEV). Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques, p. 28.

⁴ Dans son dernier budget, le taux était à 31% pour le transport collectif, une diminution de 3% par rapport au budget précédent.

⁵ L'épisode de la réfection d'urgence du pont de l'Île-aux-Tourtes nous rappelle que le réseau routier doit être entretenu en priorité.

3. Donner suite au Chantier sur le financement de la mobilité en revoyant les sources de revenus pour le financement des réseaux de transport dans le contexte de stagnation des revenus de la taxe sur l'essence⁶ depuis sept ans⁷

- a. Prendre en considération l'urgence des besoins en matière de financement du transport collectif, tel que mentionné dans le document synthèse du Chantier sur le financement de la mobilité ;
- b. À court terme, viser l'équilibre revenus-dépenses du Fonds des infrastructures routières et de transports collectifs (FORT)⁸, en rehaussant annuellement la taxe sur l'essence ;
- c. Bonifier les modalités des programmes de soutien gouvernemental aux transports collectifs, tant pour les opérations que pour les immobilisations, afin d'atténuer l'effet de deux poids deux mesures⁹ découlant des règles de financement des réseaux de transport en défaveur de la mobilité durable ;
- d. Diversifier les sources de revenus en ayant recours à des [mesures écofiscales](#) (p. ex. péage routier, redevance-remise pour autofinancer l'électrification des transports, politique de stationnement, etc.) en collaboration avec le milieu municipal ;
- e. Encourager et outiller les régions du Québec afin qu'elles utilisent le champ fiscal à leur disposition (contribution sur l'essence) pour mettre en place des services de transports collectifs ;
- f. Favoriser le déploiement d'un projet pilote afin d'évaluer l'opportunité de remplacer la taxe sur l'essence par une tarification kilométrique d'ici 5 à 10 ans.¹⁰

4. Mettre en place les conditions nécessaires à la réalisation efficace des projets structurants de transports collectifs

- a. Réformer la Loi sur l'expropriation comme le réclament [l'Union des municipalités](#) et de [nombreuses organisations](#) de la société civile. Cela permettrait de réduire considérablement les coûts de construction d'infrastructures de transport collectif ;
- b. Assurer un taux de réalisation des projets de transports collectifs au-delà de 85 % pour que les dépenses réelles correspondent à la proportion visée ;
- c. Cesser les tergiversations coûteuses et financer adéquatement les projets de transports collectifs structurants comme le tramway de Québec et le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal afin d'en assurer la réalisation et la qualité des services offerts.

⁶ Voir graphique 3

⁷ Notamment en raison de l'amélioration de l'efficacité des véhicules et éventuellement de l'électrification de la flotte (voir Graphique 3)

⁸ Voir graphiques 4 et 5

⁹ Vivre en Ville (2013). Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.

¹⁰ Rappelons que la vente des véhicules à essence sera interdite en 2035.

5. Soumettre les investissements à des critères de choix rigoureux et à un processus de planification urbaine maximisant l'utilisation des transports collectifs.

- a. Adopter un moratoire sur le développement autoroutier à des fins de navettage au profit de la réfection des routes et des transports collectifs;
- b. Favoriser l'aménagement de voies réservées optimales (notamment celles prévues dans le projet de loi 66) en évitant d'augmenter la capacité routière pour les véhicules individuels, voire en la réduisant où il y a lieu, compte tenu de l'essor du télétravail et des objectifs de report modal inscrits à la PMD 2030 ;
- c. Assurer une approche transparente dans la planification, la conception et la réalisation des projets confiés à CDPQ-Infra, en rendant publics l'ensemble des coûts d'investissement et d'opération des projets de REM et leur impact sur le financement public des différents partenaires.
- d. Financer la création d'écoquartiers (incluant des logements sociaux et abordables) favorables à l'utilisation des transports collectifs partout au Québec en créant un Fonds en aménagement et urbanisme durable (FAUD)^{11 et 12} ;
- e. Adopter des critères de localisation écoresponsable des équipements collectifs et des services financés ou rendus par le gouvernement du Québec et ses sociétés afin de favoriser les déplacements en transports durables et contrôler les coûts liés à la desserte en transports collectifs des services et emplois étalés sur le territoire.

À propos de TRANSIT

La mission de TRANSIT est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Depuis sa création en août 2011, TRANSIT publie des rapports d'analyse et fait état de plusieurs recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020. L'Alliance TRANSIT regroupe une soixantaine d'organisations de divers domaines.

Source

Samuel Pagé-Plouffe
Cell : 514.714.6762
info@transitquebec.org

¹¹ Financé par le marché du carbone, le programme californien « [Affordable Housing and Sustainable Communities](#) » finance le développement d'habitations abordables dans des quartiers bien desservis en transport collectif.

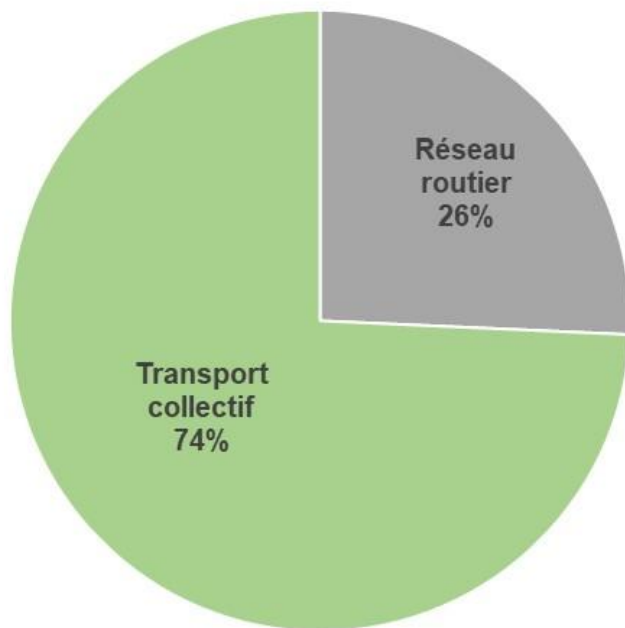
¹² Vivre en Ville (2018). [Un fonds en aménagement et urbanisme durable](#) (2018). Ce Fonds devrait faire partie du Plan d'action de la Politique d'architecture de d'aménagement du territoire qui sera adopté au printemps 2022.

Annexes

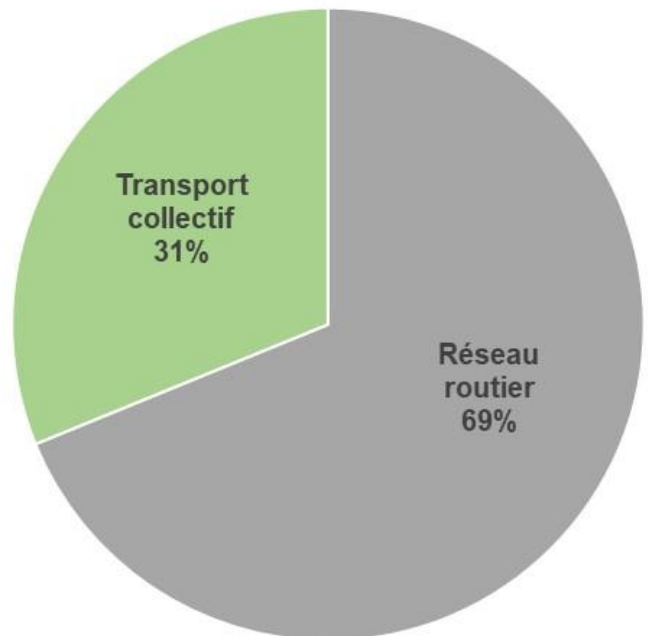
Graphique 1

Ratio des investissements dans les réseaux de transport terrestre

Ontario 2021-2031



Québec 2021-2031

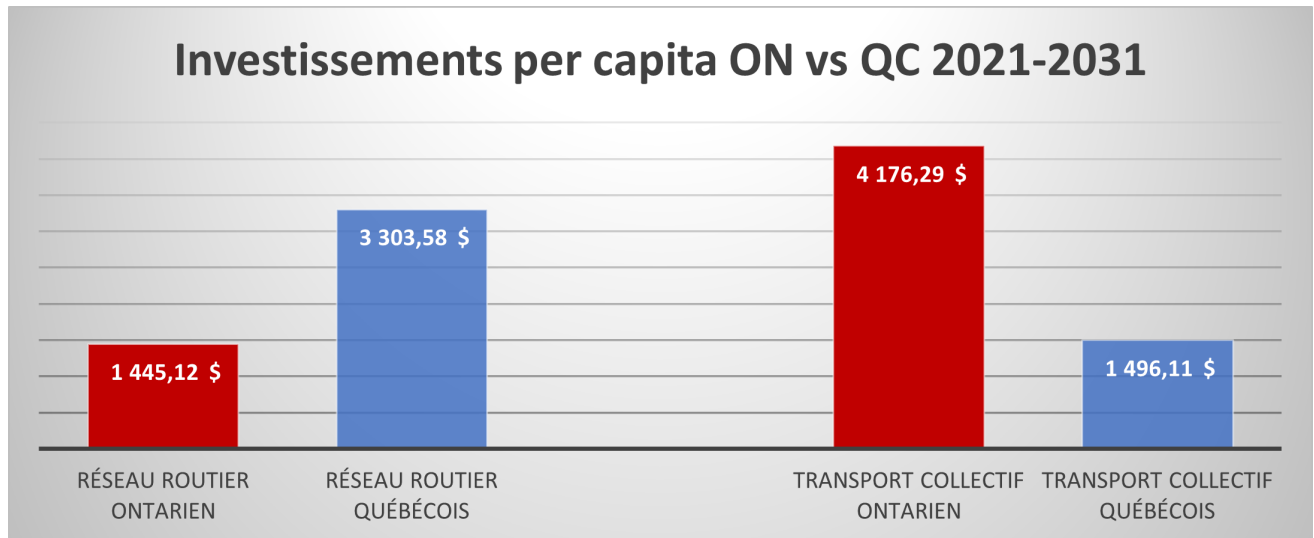


Sources : Budget Ontario 2021 ; PQI 2021-2031

- Selon les derniers budgets provinciaux, l'Ontario prévoit, sur la prochaine décennie, consacrer 74 % de ses investissements transports aux transports collectifs, alors qu'au Québec il s'agit plutôt de 31%.
- Sondés en 2017 par la maison SOM, les citoyens de la Rive-Nord ont dit souhaiter que la majorité (plus de 50 %) des investissements du gouvernement du Québec aillent aux services de transports collectifs¹³.
- Le nouveau gouvernement a été élu en affirmant dans son Plan de décongestion qu'« une part croissante de l'enveloppe budgétaire pour les infrastructures en transport devrait être réservée au transport collectif », et s'est engagé à agir afin que le « gouvernement investisse en transport collectif dans une proportion moitié-moitié par rapport au volet routier ».

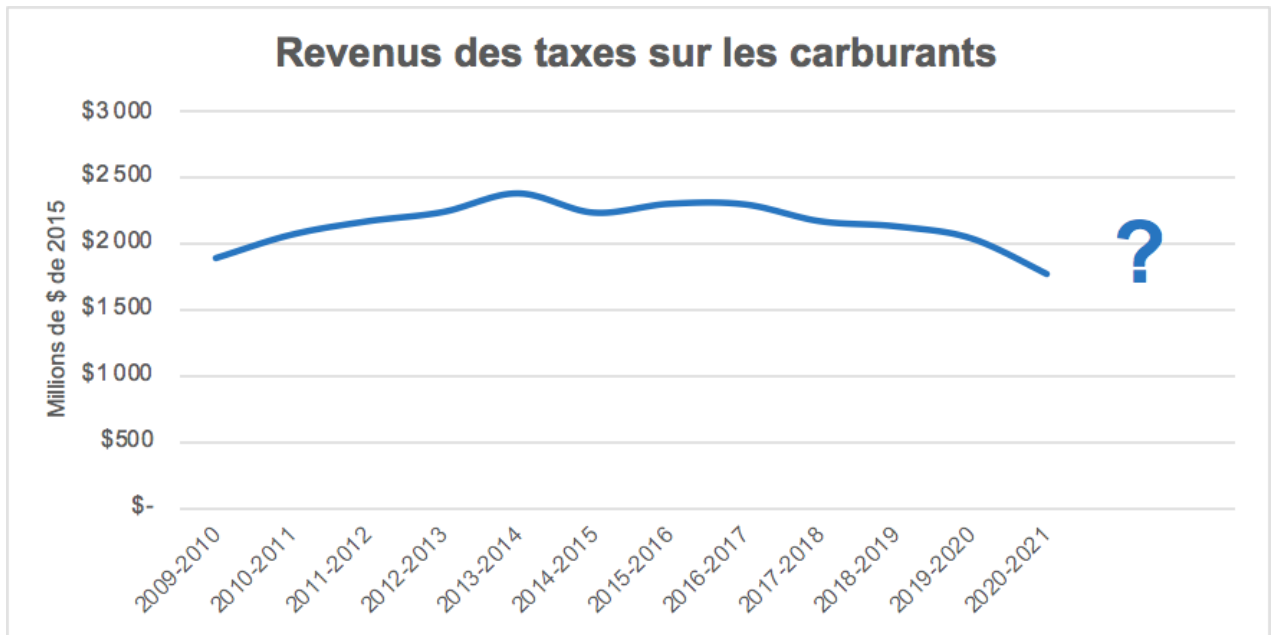
¹³ SOM, [Étude sur les préoccupations de mobilité sur le territoire de Laval](#), p.9.

Graphique 2



- Au cours de la prochaine décennie, l'Ontario prévoit investir plus de 4 000 \$ par habitant en transports collectifs, contre moins de 1 500 \$ au Québec, la somme prévue en Ontario est donc près de trois fois plus élevée que celle du Québec.

Graphique 3



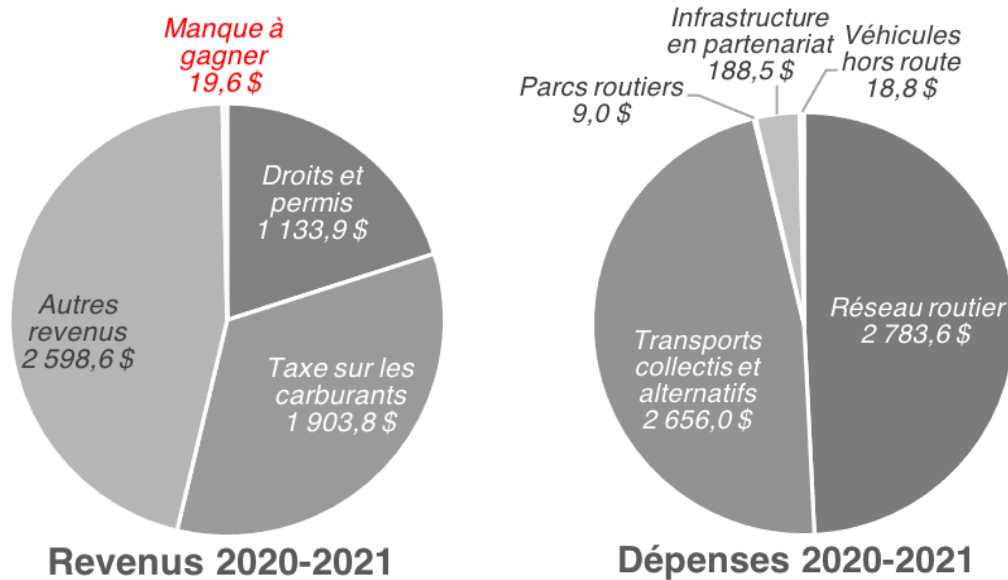
- Après une augmentation entre 2009-10 et 2013-14, les revenus des taxes sur les carburants ont stagné puis tendent à diminuer depuis 2018-19;
- Pour l'année 2021-2022, les revenus du graphique ci-dessus ont été estimés par le ministère des Transports. Ces chiffres seront vraisemblablement à la baisse en fonction des diminutions de déplacements lors des confinements du printemps et de l'hiver 2020-2021. À titre d'exemple, la circulation (et les revenus des péages) sur l'autoroute 30 a diminué durant la pandémie¹⁴ ;
- La popularité des voitures électriques, encouragée par le gouvernement du Québec, fera inévitablement diminuer les revenus des taxes sur les carburants au cours de la présente décennie. D'ailleurs, l'achat de véhicules neufs à essence sera interdit en 2035¹⁵.

¹⁴ Thibault, Michel (2021) « Moins de trafic et de revenus pour l'autoroute 30 » *Le Reflet*. 13 janvier. <https://www.lereflet.qc.ca/moins-de-traffic-et-de-revenus-pour-lautoroute-30/>

¹⁵ Gouvernement du Québec (2020) *Gagnant pour le Québec. Gagnant pour la planète*. Plan pour une économie verte - 2030 (PEV). Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques, p. 28.

Graphique 4

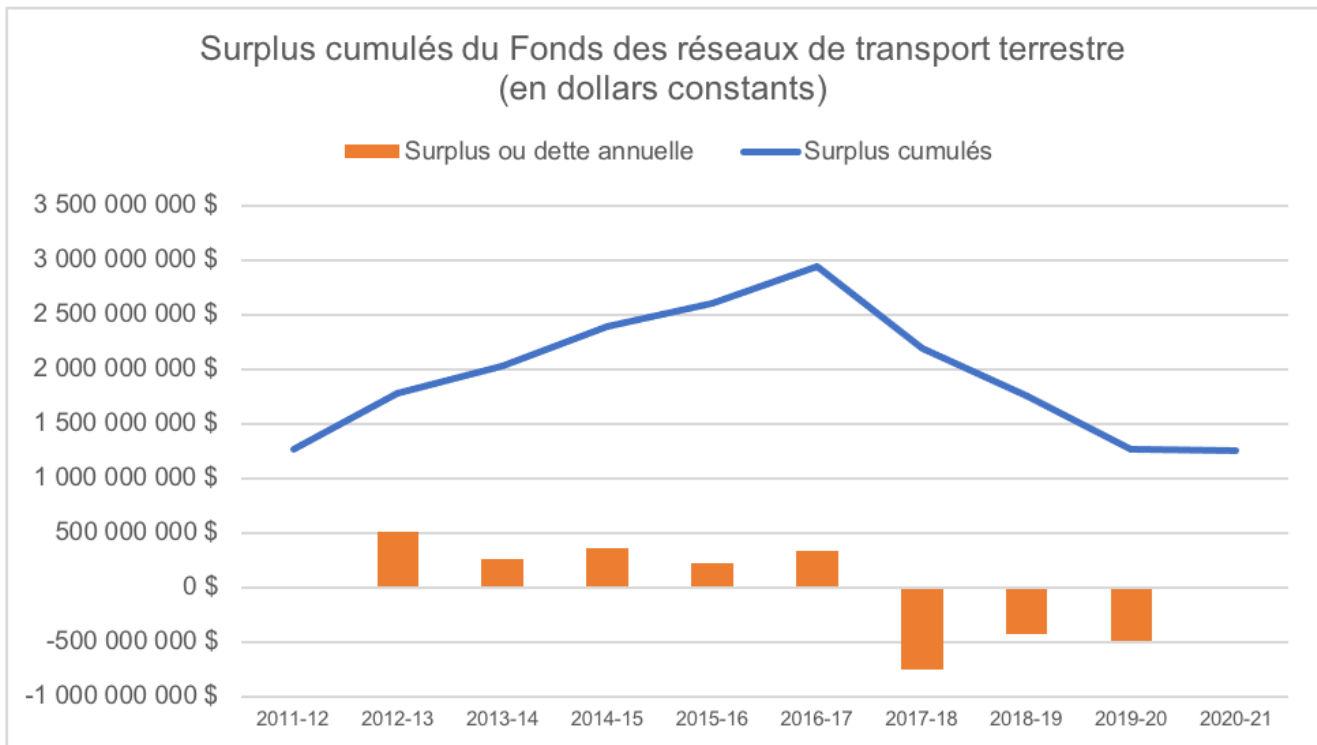
Revenus et dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)



- Le manque à gagner va possiblement s'accroître au cours des prochaines années puisque les dépenses tendent à augmenter, alors que les revenus associés à la taxe sur les carburants devraient diminuer.
- Les fortes dépenses liées aux transports collectifs et alternatifs ont été possibles notamment grâce au total de 1,3 G\$ en aide d'urgence pour le maintien des services¹⁶.

¹⁶ Ministère des Transports du Québec. (2021). *Rapport annuel 2020-2021* (page 48)

Graphique 5



17

- La stabilisation du surplus pour l'année 2020-21 a été possible grâce au total de 1,3 G\$ en aide d'urgence pour le maintien des services de transports collectifs¹⁸.

¹⁷ Ministère des Transports du Québec. (2021). *Rapport annuel 2020-2021*

¹⁸ *ibid* page 48