

Mise à jour budgétaire du gouvernement du Québec – 2020-21

Propulser la relance économique avec les transports collectifs

1. Contexte

Depuis le début de la pandémie, les déplacements se sont réduits drastiquement, en particulier ceux effectués en transports collectifs¹. Par conséquent, les sociétés de transport québécoises ont vu leurs revenus perçus aux usagers amputés de manière virulente². Or, le transport collectif demeure un service essentiel et, afin de faire respecter les mesures de distanciation, ce service doit être aussi efficace qu'avant la pandémie.

Dans un contexte où la relance économique prendra un virage vert et bénéficiera aux entreprises québécoises, les investissements massifs dans les transports collectifs et électriques devront être prioritaires et substantiels. Ces investissements étaient déjà annoncés avant la pandémie³ ; il faut maintenant les accélérer, notamment lors du déploiement du Plan pour une économie verte (PEV)⁴.

2. Principes directeurs

- Poursuivre la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030; issue d'un large consensus des parties prenantes ;
- Prioriser le maintien des actifs en transports routiers et collectifs ;
- Assurer la réalisation des projets de transport collectif et le respect des échéanciers.

¹ **ARTM.** (2020). *L'ARTM fait le point sur les conséquences financières de la pandémie.* COVID-19 et transport collectif. 18 août. <https://www.artm.quebec/lartm-fait-le-point-sur-les-consequences-financieres-de-la-pandemie/>

² **ARTM.** (2020). *Pandémie : les conséquences financières sur le transport collectif.* COVID-19 et transport collectif. 24 juillet. <https://www.artm.quebec/pandemie-les-consequences-financieres-sur-le-transport-collectif/>

³ Pensons notamment au prolongement de la Ligne bleue à Montréal et du tramway à Québec. **Gagnon,** Marc-André (2020) « Budget Girard: des «projets titanesques» à venir en transport collectif ». *Le Journal de Montréal.* 10 mars. <https://www.journaldequebec.com/2020/03/10/budget-girard-des-projets-titanesques-a-venir-en-transport-collectif>

⁴ Soit de -37,5 % sous le niveau de 1990. **Gouvernement du Québec** (2020) *Engagements du Québec. Nos cibles de réduction d'émissions de GES.* Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>

3. Recommandations

3.1 Assurer le succès des mesures d'aide d'urgence

Après avoir pris connaissance de la première version du Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif proposée en juin 2020⁵, TRANSIT de concert avec les autres membres du comité de suivi de la Politique de mobilité durable, a fait part de ses préoccupations quant à l'effet nocif sur l'offre de service qu'auraient les modalités du programme. Or, à la lecture du nouveau Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif présenté en octobre 2020⁶, il semble que ces préoccupations ont été prises en compte. L'effort du gouvernement à cet égard est salubre. Ainsi, l'Alliance recommande de :

- a. Effectuer les deuxième et troisième versements⁷ **avec célérité**;
- b. Demeurer à l'affût d'**éventuels besoins** des sociétés de transport durant toute la durée de la pandémie.

3.2 Placer le transport en commun au cœur de la relance

Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, « le transport en commun génère aussi 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 du Québec. ».⁸ Afin de placer le transport en commun au cœur de la relance, TRANSIT recommande de :

- a. Saisir l'opportunité que représente la relance pour accélérer l'atteinte de l'équilibre à 50/50 entre les investissements en transport collectif et le réseau routier (voir **Annexe I**) en lançant des projets de transports collectifs structurants dans plusieurs régions du Québec;
- b. Approuver dès maintenant le réseau structurant de transport en commun (tramway) dans la Capitale-Nationale et consacrer les ressources nécessaires à sa réalisation;

⁵ **Gouvernement du Québec** (2020) *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes. Modalité d'application 2020*. Juin 2020. Ministère des Transports. 9 pages. <https://cdn-contentu.quebec.ca/cdn-contentu/adm/min/transports/publications-adm/programme-aide-urgence-transport-collectif/modalites-programme-aide-urgence-tc.pdf?1595427443>

⁶ **Gouvernement du Québec** (2020) *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes. Modalité d'application 2020-2022*. Ministère des Transports. Octobre 2020. 11 pages.

⁷ Selon l'annonce du gouvernement du Québec en date du 25 septembre, un premier versement de 400 M\$ a été versé en juin 2020, le deuxième versement se fera d'ici la fin novembre 2020 et le troisième en janvier 2021. **Gouvernement du Québec** (2020) *Le gouvernement annonce une aide financière de 2,3 G\$ pour soutenir les municipalités du Québec à travers la crise*.

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/le-gouvernement-annonce-une-aide-financiere-de-23-g-pour-soutenir-les-municipalites-du-quebec-a-trav/>

⁸ **Chambre de commerce du Montréal métropolitain** (2020) « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal », en collaboration avec Secor, novembre 2010.

- c. Accélérer les projets tout en les soumettant à des processus de planification rigoureux.⁹

3.3 Revoir les sources de revenus pour le financement des réseaux de transport dans le contexte de l'érosion des revenus de taxe sur l'essence en donnant suite au Chantier sur le financement de la mobilité

- a. avec transparence, déposer dès cet automne le rapport du Chantier sur le financement de la mobilité;
- b. Bonifier les modalités des programmes de soutien gouvernemental aux transports collectifs, tant pour les opérations que pour les immobilisations¹⁰, afin d'atténuer l'effet des « deux poids, deux mesures » qu'imputent les règles de financement des réseaux de transport en défaveur de la mobilité durable;
- c. À court terme, viser l'équilibre revenus-dépenses du FORT (voir **Annexe II**), en rehaussant annuellement la taxe sur l'essence en raison de l'érosion des revenus;
- d. Annoncer de nouvelles sources de financement du transport collectif dans le prochain budget;
- e. Renforcer le principe d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur¹¹ dans le financement des réseaux, notamment afin d'éviter le gaspillage et un meilleur entretien des infrastructures et favoriser les choix de mobilité durable au sein de la population.¹²

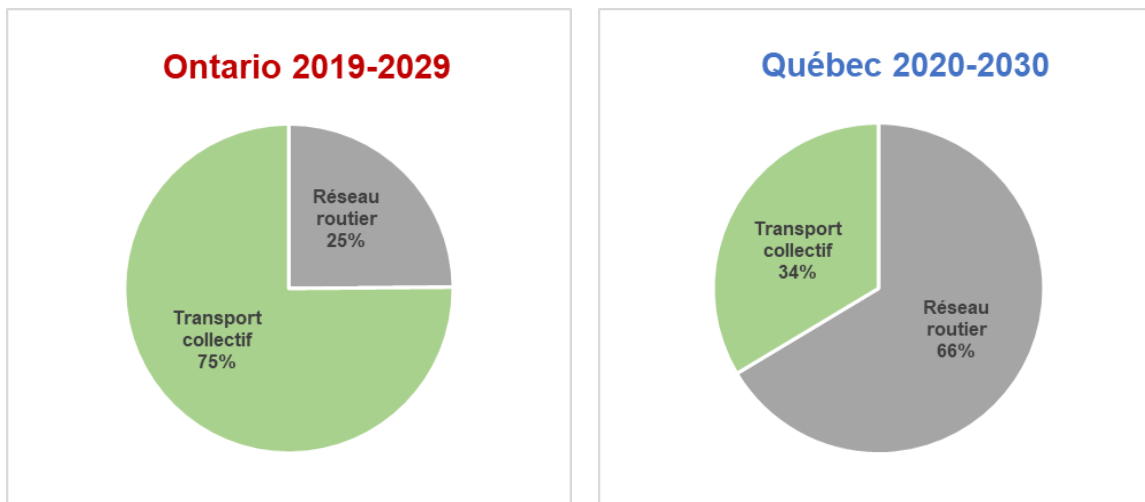
⁹ À titre d'exemple, les projets inscrits dans la proposition d'actions à prioriser selon l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) découlent d'un processus de planification rigoureux: https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/ARTM_Proposition-dactions_priorise%CC%81es_R01_2020-05-21-1.pdf. Partout sur le territoire, il est possible d'accélérer des projets de transport collectif tout en respectant un processus de planification rigoureux.

¹⁰ **Vivre en Ville** (2013). *Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*.

¹¹ Dans sa plus récente publication, l'Alliance SWITCH fait des recommandations en ce sens. **SWITCH** (2020). Proposition d'instruments économiques pour une relance verte, durable et innovante au Québec. https://allianceswitch.ca/wp-content/uploads/2020/11/switch_instruments-conomiques_finalrev.pdf

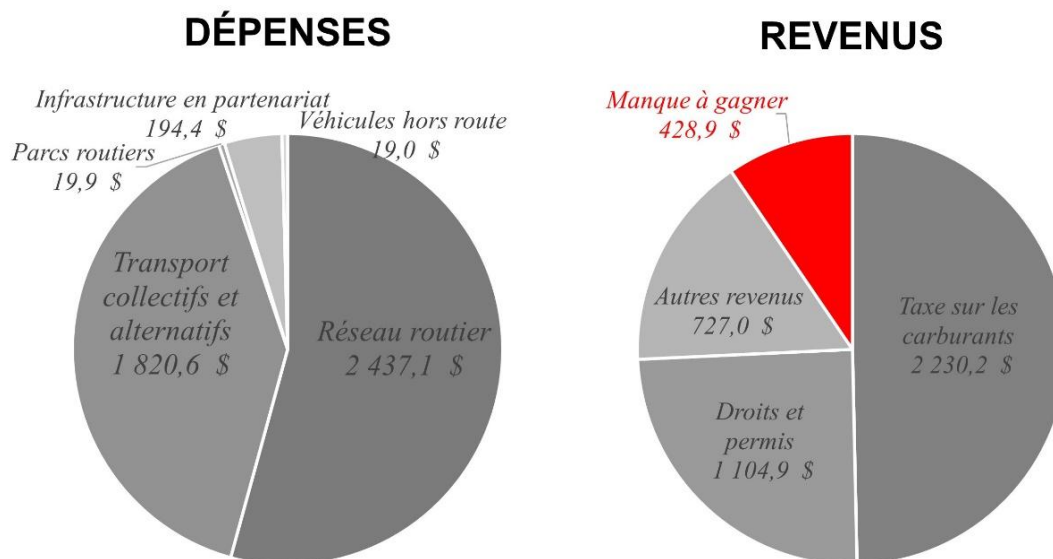
¹² Tout en évitant de heurter disproportionnellement certains ménages défavorisés ou d'affecter indûment la compétitivité des entreprises québécoises.

Annexe I : Ratio des investissements en transport pour la prochaine décennie



(Sources : PQI 2019-2029, Budget de l'Ontario 2019)

Annexe II : Dépenses et revenus du FORT en 2018-2019 (en millions de dollars)



(Sources : Rapport annuel 2018-2019 du ministère des Transports, Budget de dépenses 2020-2021. Vol. 4. Budget des fonds spéciaux pour l'année financière se terminant le 31 mars 2021 du gouvernement du Québec)