



Montréal, le 27 janvier 2021

Monsieur Éric Girard  
Ministre des Finances  
12, rue Saint-Louis, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5L3

**Objet : Budget 2021 – Recommandations concernant les services de mobilité pour les citoyens**

Monsieur Girard,

En tant qu'association concernée par les politiques gouvernementales touchant la question de la mobilité durable, il nous fait plaisir de vous transmettre nos recommandations pour le budget 2021-2022 du gouvernement du Québec.

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise. L'association agit par des représentations, mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand.

**La pandémie, des opportunités à saisir pour la relance**

Dans les dernières années, les questions de mobilité durable ont pris un espace important dans la sphère publique. En effet, les objectifs de réduction de GES, les coûts du transport pour les ménages québécois et les problèmes de congestion appelaient à des engagements forts en faveur du transport collectif. Plusieurs projets d'infrastructures ont donc été annoncés, qu'on pense au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, du tramway de Québec, du REM ou des nombreuses voies réservées aux autobus sur les axes autoroutiers. Certes, la pandémie a eu des impacts majeurs sur les transports collectifs, l'achalandage ayant chuté drastiquement avec les mesures de confinement. Cette perte d'achalandage a mis une pression énorme sur les finances des sociétés de transport qui se doivent de maintenir un niveau de service élevé pour assurer le transport des travailleurs essentiels et favoriser le respect des mesures de distanciation physique.

Les impacts de la pandémie sont multiples; la situation sanitaire a complètement transformé les finances publiques du Québec, si on compare au budget 2020-2021. La situation financière actuelle ne doit toutefois pas justifier un ralentissement des investissements en transport collectif. En effet, les transports collectifs sont un élément du filet social québécois en plus de contribuer à la relance économique qui devra suivre la crise sanitaire. Les transports collectifs doivent être vus comme des services essentiels contribuant à la vitalité économique du Québec, aux efforts environnementaux et à la lutte contre les inégalités sociales.

### **Recommandations prébudgétaires**

Dans ce contexte, Trajectoire Québec vous formule des recommandations à trois égards soit: le financement de la mobilité, les mesures pour favoriser un retour de l'achalandage et la gouvernance.

#### ***Financement de la mobilité***

Concernant le financement de la mobilité, Trajectoire Québec préconise de suivre les recommandations de l'Alliance Transit<sup>1</sup>:

##### **1. Renouveler l'aide d'urgence au transport collectif pour assurer le maintien des niveaux de service de transport en commun**

- a. Éviter les coupures de service afin de favoriser le respect des mesures de distanciation physique à bord et assurer les déplacements essentiels des travailleurs et citoyens.
- b. Assurer minimalement les niveaux de service de 2019 afin de réduire au maximum le retard cumulé par rapport à la bonification de l'offre de service de 5% par année prévue dans la Politique de mobilité durable.
- c. Favoriser le retour rapide de l'achalandage au sortir de la crise sanitaire notamment par une campagne de promotion de la mobilité durable.

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

- a. Rééquilibrer les investissements en transports pour atteindre rapidement un taux de 50 % des investissements du PQI en transport terrestre pour les transports collectifs tel que prévu au Plan pour une économie verte.
- b. Conserver 100 % des sommes prévues en maintien de l'offre de service du réseau routier.

---

<sup>1</sup> Alliance Transit, 2021. « Le transport collectif essentiel pendant et après la crise sanitaire » En ligne. <https://bit.ly/3qZCXpW>.

- c. Assurer un taux de réalisation des projets de transports collectifs au-delà de 85 % pour que les dépenses réelles, et non seulement planifiées, correspondent à la proportion visée.

**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 la stagnation des revenus de taxe sur l'essence depuis sept ans.**

- a. À court terme, viser l'équilibre revenus-dépenses du FORT, en rehaussant annuellement la taxe sur l'essence ;
- b. 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 mesures qu'imputent les règles de financement des réseaux de transport en défaveur de la mobilité durable ;
- c. 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.) ;
- d. 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 ;
- e. Favoriser le déploiement d'un projet pilote afin d'évaluer l'opportunité de compenser les pertes de revenus de la taxe sur l'essence par une tarification routière d'ici 10 à 15 ans.

**4. 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 PL66) en évitant d'augmenter la capacité routière pour les véhicules individuels ;
- 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.

### ***Mesures incitatives pour favoriser le retour de l'achalandage dans les TC***

La pandémie a engendré des chutes drastiques de l'achalandage du transport collectif, atteignant 80% à 90% dans les divers réseaux du Québec au plus fort de la crise. Le manque de raison de se déplacer est certainement la principale raison de cette chute d'achalandage, mais il faut reconnaître qu'un sentiment de peur s'est installé chez les usagers. Il faudra donc s'attaquer à ce phénomène pour favoriser un retour rapide de l'achalandage après la crise sanitaire. Par ailleurs, la pandémie met en lumière l'importance des services de transport collectif comme élément du filet social. En effet, plusieurs travailleurs essentiels ainsi que les populations vulnérables dépendent du transport en commun pour leurs déplacements essentiels, comme en témoignent les niveaux d'achalandage dans les circuits d'autobus de quartier nettement supérieurs aux circuits destinés au centre-ville. De plus, il est essentiel de s'assurer de l'accessibilité financière de tous aux services de transport collectif. Rappelons que le transport représente le 2<sup>e</sup> poste de dépense des ménages québécois avec plus de 20% du budget y étant consacré. Pour les populations vulnérables, se procurer un titre de transport collectif est souvent synonyme de luxe.

- 1. Déployer une vaste campagne de promotion des transports collectifs afin de favoriser un retour rapide de l'achalandage**
  
- 2. Assurer l'accessibilité financière des citoyens aux services de transport collectif par l'instauration d'une tarification sociale basée sur le revenu.**
  - a. Instaurer une mesure d'accompagnement financier à l'établissement d'une tarification sociale. Cette mesure d'équité sociale est présente dans au moins dix agglomérations canadiennes alors qu'au Québec, il n'existe que le programme Écho de la Société de transport de l'Outaouais. En plus de l'accroissement de la mobilité pour les moins nantis, les bénéfices pour la société sont nombreux. En effet, la Ville de Calgary estime que « pour chaque dollar investi dans le programme de tarification sociale s'adressant aux ménages à faible revenu, la société récupère 12,25\$<sup>2</sup> ». Pour des raisons d'accroissement de la mobilité et d'économies pour le système public, le gouvernement du Québec devrait appuyer les municipalités et sociétés de transport qui veulent instaurer une tarification sociale basée sur le revenu.
  - b. Que le gouvernement du Québec, par l'entremise de Revenu Québec, collabore avec les Sociétés de transport ou municipalités instaurant un programme de tarification sociale basée sur le revenu afin que ce soit la responsabilité de Revenu Québec de déterminer l'éligibilité aux programmes.

---

<sup>2</sup> Direction de la santé publique de la Montérégie (2018). Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé.

## *Gouvernance*

1. **Assurer un développement cohérent et intégré des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal.**
  - a. Respecter le mandat exclusif de planification du transport collectif de l'ARTM comme prévu à l'article 15 de la loi 76.
  - b. Assurer une approche transparente dans la planification, la conception et la réalisation des projets de REM.
  - c. Accélérer l'implantation de voies réservées aux autobus afin d'assurer la fiabilité et l'attractivité des transports collectifs
  
2. **Appuyer les municipalités dans le développement du transport collectif.**
  - a. Revoir la gouvernance et le financement des transports collectifs interurbains et ruraux, en visant une meilleure intégration et des programmes de soutien pluriannuels, pour contrer la décroissance actuelle des services.
  - b. Revoir les règles de financement des réseaux de transport afin de favoriser le développement du transport collectif par les municipalités plutôt que le développement du réseau routier, et ainsi freiner l'étalement urbain<sup>3</sup>.

Trajectoire Québec est à votre disposition pour discuter et approfondir ces propositions. Veuillez recevoir, monsieur Girard, nos salutations distinguées.



Sarah V. Doyon  
Directrice générale

---

<sup>3</sup> Vivre en Ville (2013). Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.