

Consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec – 2021-22

Le transport collectif essentiel pendant et après la crise sanitaire

1. Contexte

Covid-19 - L'année 2020 a été l'annus horribilis du transport collectif. Au plus fort de la crise sanitaire, la baisse d'achalandage a atteint de 80% à 90% par rapport à 2019 dans la région métropolitaine de Montréal¹, situation similaire à l'ensemble des sociétés de transport du Québec. La situation actuelle permet toutefois de démontrer **le caractère essentiel des services de transport collectif**. En effet, les transporteurs doivent maintenir un niveau de service élevé, afin d'assurer le transport des travailleurs essentiels et favoriser le respect des mesures de distanciation physique par les usagers. Par ailleurs, la crise met en lumière l'importance des services de transport collectif pour assurer le droit à la mobilité de l'ensemble des citoyennes et citoyens. En effet, on remarque une perte d'achalandage beaucoup moins importante sur les circuits locaux d'autobus, qui permettent aux gens d'avoir accès aux services essentiels.

Relance économique - 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 pandémie ; il faut maintenant les accélérer, notamment lors du déploiement du Plan pour une économie verte (PEV). Les paliers de gouvernement fédéral, provincial et municipal, qui font tous des transports collectifs une priorité, devraient collaborer en ce sens. Les nouveaux bailleurs de fonds comme la Banque d'Infrastructure du Canada pourraient également être mis à contribution.

Lutte aux changements climatiques - Alors que le gouvernement a dévoilé cette année son Plan pour une économie verte (PÉV), les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 retombent toujours en grande partie sur les épaules des transports, qui représentent actuellement 45 % des émissions. Entre 1990 et 2018, les émissions de GES du transport ont augmenté de 33 %.² Selon le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), « cette hausse s'explique notamment par l'accroissement continu du nombre et de la taille des véhicules sur les routes ».

Consensus social et politique - Un consensus social et politique se dégage à l'effet que le statu quo en transport n'est pas viable. Partout au Québec, les villes demandent un développement rapide des services de transport collectif. De plus, dans le récent Plan de mise en oeuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte, des cibles ont été évoquées pour « **équilibrer les investissements**

¹ Journal métro (2020). <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2437345/les-societes-de-transport-du-grand-montreal-perdront-plus-de-75-m-en-avril>

² MELCC (2019). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2017/Inventaire1990-2017.pdf>

entre le transport collectif et le réseau routier »³. Rappelons que le 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 de façon à ce que le « gouvernement investisse en transport collectif **dans une proportion moitié-moitié** par rapport au volet routier »⁴. Par ailleurs, les employeurs demandent en bloc des services de transports collectifs bonifiés en raison des coûts de la congestion qui sont estimés à 4,2 milliards \$ en 2018 pour le Grand Montréal⁵.

Diversification des revenus consacrés aux transports collectifs - Dans le cadre du **Chantier sur le financement de la mobilité**, l'appel à mémoire du ministère des Transports (MTQ) affirmait que « d'ici quelques années, les revenus sont susceptibles d'être insuffisants en regard des dépenses anticipées. En effet, en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc, les revenus de la taxe sur les carburants sont appelés à plafonner, voire à décroître, au cours des années à venir, fragilisant ainsi la principale source de revenus pour le financement de la plus grande part des interventions en transport du gouvernement du Québec ».⁶

2. Principes directeurs

- Poursuivre la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030, issue d'un large consensus des parties prenantes, incluant la cible de bonifier l'offre de services de transport en commun de 5% par année telle que fixées dans la Politique de mobilité durable⁷ ;
- Assurer la réalisation des projets de transport collectif, le respect des échéanciers ;
- Accélérer les investissements dans le maintien des actifs du réseau routier plutôt que dans le développement de la capacité routière⁸ ;
- Diversifier les revenus des réseaux de transport en se basant sur le principe de l'utilisateur-payeur afin d'internaliser les coûts reliés aux transports routiers et à l'étalement urbain, et pour financer davantage les transports collectifs ;
- Intégrer les questions d'abordabilité dans les politiques climatiques, notamment en matière d'habitation et d'accès aux services de mobilité durable ;
- Tenir compte plus systématiquement 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.

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 Coalition Avenir Québec (2018) *Plan de décongestion routière*, p. 9.

⁵ ADEC (2018). Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord https://promo.laval.ca/solution-reseau/docs/rapport_ADEC_couts-congestion-routiere.pdf

⁶ MTQ (2019). *Chantier sur le financement de la mobilité*.

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/appel-memoire-chantier-financement.pdf

⁷ Gouvernement du Québec (2018) *Transporter le Québec vers la modernité*. Politique de mobilité durable - 2030. Cadre d'intervention en transport collectif urbain, p.19.

⁸ Pour y parvenir, il apparaît nécessaire de cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage. Le PQI 2020-2030 prévoit 4,6 milliards \$ pour l'ajout de routes, alors que le PQI 2017-2027 prévoyait 2,3 milliards \$ sur 10 ans, soit le double.

3. Recommandations

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 50/50⁹ 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 verte¹⁰.
 - b. Conserver 100 % des sommes prévues en maintien de l'offre de service du réseau routier.
 - 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'essence¹¹ depuis sept ans¹².**
 - a. À court terme, viser l'équilibre revenus-dépenses du FORT¹³, 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 mesures¹⁴ 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.) ;

⁹ Voir graphique 1 et 2

¹⁰ 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.

¹¹ Voir graphique 3

¹² Notamment en raison de l'amélioration de l'efficacité des véhicules et éventuellement de l'électrification de la flotte (voir Graphique 3)

¹³ Voir graphique 4

¹⁴ Vivre en Ville (2013). Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.

- 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 remplacer la taxe sur l'essence par une tarification kilométrique d'ici 10 à 15 ans.

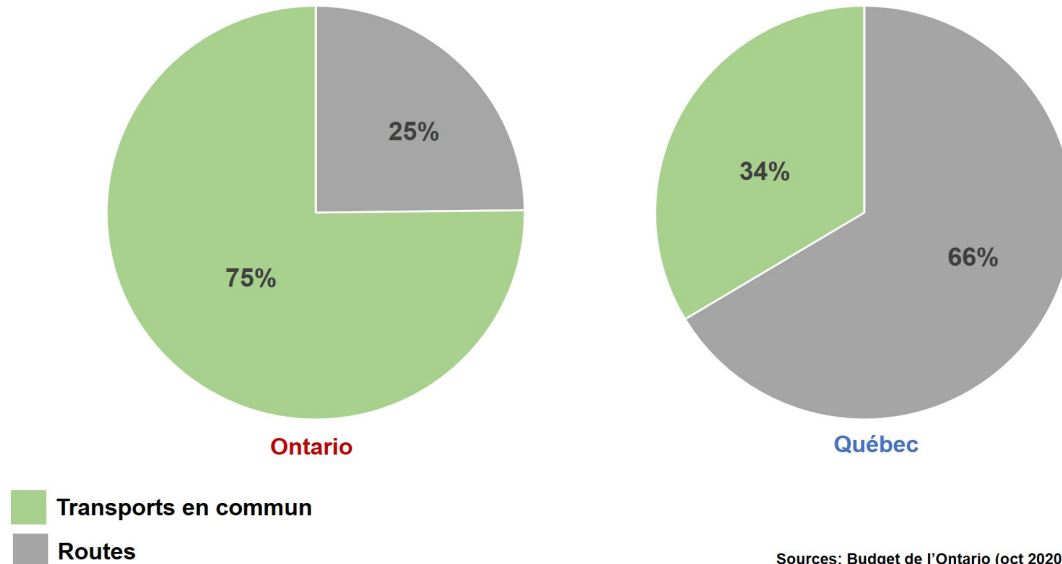
4. Soumettre les investissements à des critères de choix rigoureux et à un processus de planification urbaine maximisant l'utilisation des transports collectifs.

- 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.

Annexes

Graphique 1

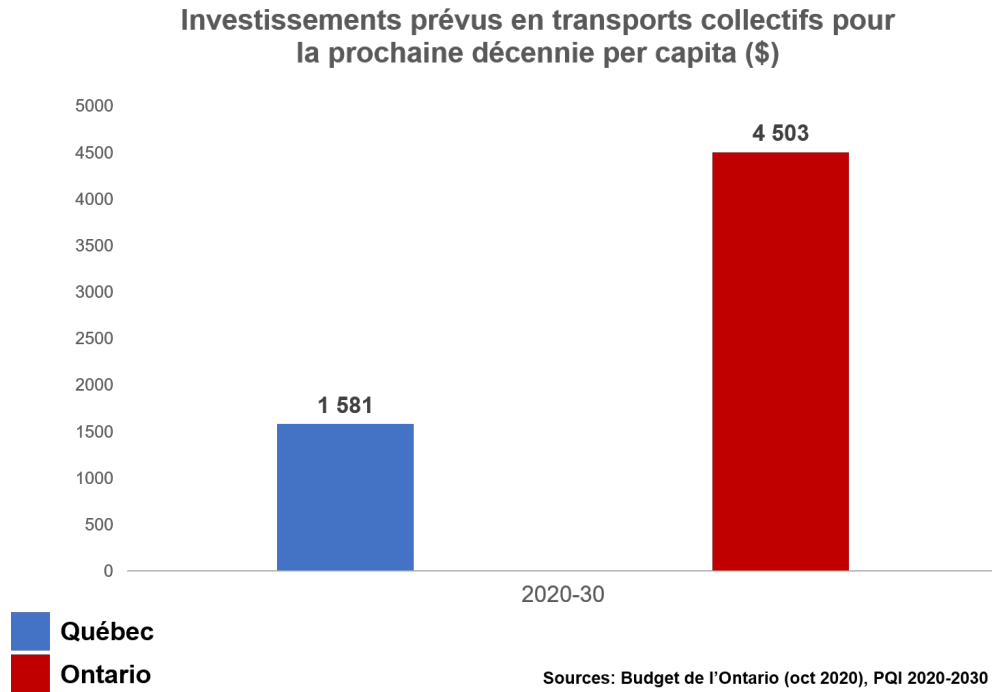
Ratios des investissements en transports pour la prochaine décennie



- Selon les derniers budgets provinciaux, l'Ontario prévoit, sur la prochaine décennie, consacrer 75 % de ses investissements transports aux transports collectifs, alors qu'au Québec il s'agit plutôt de 34%.
- 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 collectifs¹⁵.
- 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 ».

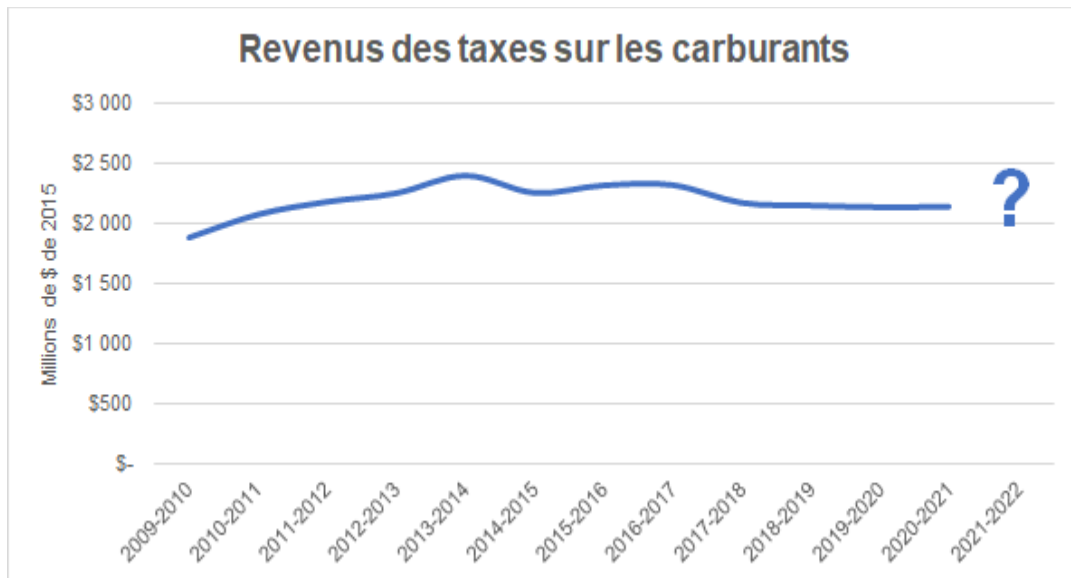
¹⁵ SOM, *Étude sur les préoccupations de mobilité sur le territoire de Laval*, p.9.

Graphique 2



- Au cours de la prochaine décennie, l'Ontario prévoit investir plus de 4 500 \$ par habitant en transports collectifs, contre 1 581\$ au Québec, la somme prévue en Ontario est donc près trois fois plus élevée que celle du Québec.

Graphique 3



16

- Après une augmentation entre 2009-10 et 2013-14, les revenus des taxes sur les carburants ont stagné;
- Pour l'année 2020-2021, les revenus du graphique ci-dessus ont été estimés par le ministère des Transports. Ces chiffres seront vraisemblablement dus à la baisse en fonction des diminutions de déplacements lors des confinements du printemps et de l'hiver. À titre d'exemple, la circulation (et les revenus des péages) sur l'autoroute 30 a diminué durant la pandémie¹⁷ ;
- 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 2035¹⁸.

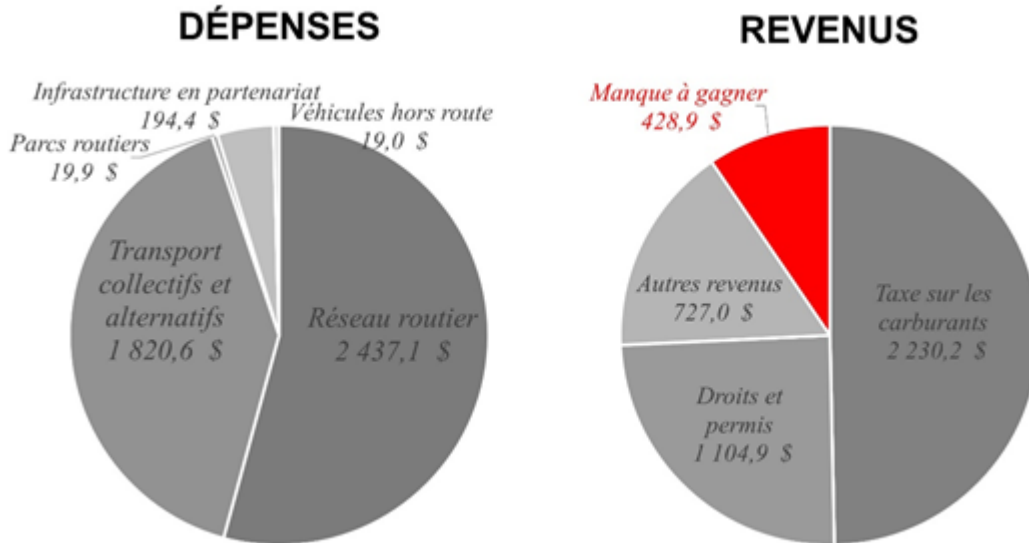
¹⁶ Québec (2020). Statistiques budgétaires. À télécharger : http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget-en-chiffres/assets/doc/Statistiques-budgetaires-du-Qu%C3%A9bec_Mars-2020.xlsx

¹⁷ 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/>

¹⁸ 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

**Dépenses et revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)
(2018-2019), en millions de dollars**



19

- Le manque à gagner va possiblement s'accroître au cours des prochaines années puisque les dépenses tendent à augmenter et les revenus associés à la taxe sur les carburants devraient diminuer.

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

¹⁹ Ministère des Transports du Québec. (2019). *Rapport annuel 2018-2019* (page 85).