



Montréal, le 23 février 2023

M. Éric Girard
Ministre
Ministère des Finances du Québec

Par courriel

Objet : Recommandations des membres de l'ATUQ dans le cadre de l'élaboration du budget 2023-2024 du gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Les membres de l'ATUQ profitent des consultations prébudgétaires pour vous faire part de leurs recommandations liées au transport en commun (TEC).

Avant la pandémie, exo et les sociétés de transport faisaient déjà face à un problème structurel de financement, particulièrement au niveau de l'exploitation et du maintien des actifs. La pandémie a aggravé la situation (perte de revenus et dépenses additionnelles). À cela s'ajoutent la hausse du coût des carburants, l'inflation et l'électrification.

Exploitation et maintien des actifs

Les sommes nécessaires pour l'exploitation du transport régulier et adapté (TA) excèdent les sommes disponibles. Le déficit de maintien d'actifs est important et a des impacts réels sur la fiabilité du service et l'expérience client. Cela se traduit notamment par un accroissement de pannes de services, des coûts d'exploitation plus élevés ainsi que des coûts de réfection encore plus importants. La Politique de mobilité durable (PMD) l'a d'ailleurs reconnu : le « maintien de la qualité des actifs est une condition essentielle pour assurer un service de transport en commun efficace » et qu'il fallait « faire du maintien des actifs une priorité ». Pourtant, les investissements en maintien d'actif en TEC au PQI ont reculé chaque année depuis 2018, une tendance extrêmement préoccupante. L'augmentation récente des taux de subvention dans les programmes de financement est une bonne nouvelle, mais en l'absence d'augmentation des crédits disponibles (balises), elle ne permet pas de réaliser davantage de projets de maintien d'actif.

Pour 2023, le manque à gagner des sociétés de transport du Québec s'élève à au moins 565 M\$ et nous estimons qu'il sera de 730 M\$, en 2024. Des manques à gagner d'une telle ampleur ne pourront être résorbés seulement par des moyens locaux. Sans soutien financier, les solutions s'offrant aux sociétés de transport pour équilibrer leur budget sont peu nombreuses : augmenter significativement les tarifs et couper les services. Alors que le Québec poursuit des objectifs ambitieux dans une ère de lutte aux changements climatiques, et dans un contexte où il est plutôt impératif de consolider la reprise de l'achalandage, ce ne sont pas des solutions qui sont collectivement responsables et envisageables. Globalement, la provenance du financement des sociétés de transport et d'exo, pour 2023 (moyenne du % du total des revenus), est la suivante : 30 % proviennent de la clientèle ; 40,8 % proviennent du municipal (dans certains cas dépassant

même les 50 %) et 28,8 % provient des gouvernements provincial et fédéral. Nous nous éloignons du modèle 1/3 – 1/3 – 1/3 qui fut en place durant plusieurs années.¹

Le TA, quant à lui, est sous haute pression, puisqu'il subit encore les effets de la pandémie ainsi que ceux de la mise en œuvre de la Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

L'ATUQ recommande :

L'octroi d'une aide financière d'urgence pour préserver et bonifier les niveaux de service.

Une augmentation significative des sommes disponibles pour le maintien des actifs.

De solliciter la participation financière du gouvernement fédéral pour les deux demandes ci-haut.

L'électrification des réseaux de transport

L'électrification des réseaux est un immense chantier, avec des objectifs ambitieux. Tous nos membres y sont engagés afin d'aider le gouvernement à atteindre ses objectifs. La volonté gouvernementale d'électrifier massivement et rapidement peut sembler bonne, mais elle met beaucoup de pression sur les ressources et les finances des sociétés, ainsi que sur celles des villes.

Selon notre compréhension, il y a une part non négligeable du financement de 5 G\$ qui ne sera pas assumée par les paliers provincial et fédéral, et qui devra donc l'être par les villes. La capacité des villes à assumer leurs investissements attendus demeure un enjeu significatif et représente un obstacle à l'avancement des projets.

Aussi, malgré les 5 G\$ annoncés en novembre 2021, le financement confirmé pour les projets d'électrification demeure toujours insuffisant. En ce moment, la facture estimée des coûts additionnels des projets liés à l'électrification, d'ici à 2024, (spécifiquement des réseaux d'autobus) est passée de 4,1 G\$ estimé en 2021 à 5,9 G\$ en date du jour. Ceci comprend les installations, les équipements et la différence entre le coût d'un autobus hybride versus 100 % électrique pour renouveler entièrement le parc québécois.

Aux enjeux du financement et des processus s'ajoutent plusieurs autres considérations qui impactent les projets. Aussi, il est important de noter que l'électrification ne doit pas se faire au détriment du financement de l'exploitation et du maintien des actifs.

L'ATUQ recommande :

Un financement pluriannuel suffisant et disponible via les balises annuelles pour permettre la réalisation de tous les projets d'électrification inscrits au PQI.

L'accélération de l'autorisation des projets d'électrification des centres de transport, incluant les différentes étapes administratives afférentes (telles que les approbations des conventions d'aides financières et entente avec le fédéral).

¹ Prévisions préliminaires des revenus et dépenses 2023-2027 - Portrait consolidé des sociétés de transport du Québec - TOTAL. En date du 31 janv 2023. Ci-annexés.

Relancer le TEC et trouver des solutions pérennes au financement

Depuis le début de la pandémie, les gouvernements provincial et fédéral ont soutenu financièrement exo et les sociétés de transport pour pallier la décroissance de l'achalandage et ce fut bien apprécié. De leur côté, grâce aussi à la contribution des villes, nos membres ont toujours maintenu leurs services et cela a notamment permis à des travailleurs essentiels de se rendre au travail.

Toutefois, nous ne nous attendons pas à ce que le gouvernement continue de compenser avec des aides d'urgence. Les usagers, qui voient leur tarif augmenter chaque année, paient déjà leur juste part. C'est dans cette optique que nous affirmons qu'il faut un cadre financier permettant d'avoir du financement suffisant, pérenne et prévisible. Ceci est possible ; ce fut fait dans le passé, avec la première Politique québécoise du transport collectif 2006 – 2011. En effet, à l'issue de cette Politique, l'achalandage avait augmenté de 11 %. La cible de 8 % avait été largement dépassée. Nos membres avaient aussi dépassé les objectifs gouvernementaux quant à l'augmentation de l'offre de service, lesquels étaient de 16 %. Ils avaient offert 19 % de plus d'heures de service sur les réseaux de transport par autobus et le nombre de kilomètres parcourus en autobus et en métro avait augmenté de 23 %. Conclusion : quand on investit, les gens embarquent ! C'est de cette façon que nous allons réduire les GES émis par les déplacements des personnes.

Toutefois, aucun véritable cadre financier n'a été mis en place depuis. Cela ne veut pas dire que le gouvernement n'a pas investi, tout comme les villes et les usagers ont aussi fait leur part, mais le financement disponible depuis 2012 n'a pas permis de hausser significativement les niveaux de service comme souhaité dans le plan 2018-2023 de la PMD qui visait une augmentation annuelle de 5 % afin de réduire les GES.

Dès 2019, nous avons misé sur le chantier sur le financement, une des mesures phares de la PMD. Aussi, en 2022, le ministre des Transports de l'époque avait « annoncé qu'il travaillera conjointement avec les partenaires en transport collectif afin d'établir un cadre financier qui couvrira une période de cinq ans, soit de 2023 à 2028. En agissant ainsi, le gouvernement répond à une demande du milieu municipal en offrant davantage de prévisibilité, surtout dans le contexte où la pandémie a profondément bouleversé ce secteur et où il est important de ramener les usagers dans le transport collectif. ». À ce jour, aucune décision n'a encore été prise. Nous misons donc sur la récente annonce de la ministre des Transports et de la Mobilité durable qui a affirmé « qu'elle entamera, dès le mois de mars, une tournée de consultation afin de trouver une solution pérenne et réfléchi aux enjeux entourant le financement structurel du transport collectif. ». Nous avons d'ailleurs salué cette annonce et nous souhaitons participer à l'exercice de manière constructive. Nous partageons la détermination de la ministre à mettre en place des solutions durables. L'évolution à long terme du financement du TEC démontre toutefois que de nouvelles sources de financements seront nécessaires.

Il n'en demeure pas moins que pour l'année en cours, le financement est insuffisant et les programmes en place ne permettent tout simplement pas de hausser les services à la hauteur souhaitée. Il ne faut absolument pas profiter d'une baisse d'achalandage temporaire dans certaines villes pour réduire le financement, ce qui entraînera des réductions de service. Certaines sociétés ont retrouvé entre 80 % et 100 % de leur achalandage. Aussi, des observateurs notent un accroissement de la part modale de l'automobile, ce qui est inquiétant et tout à fait contraire aux objectifs de la PMD et aux principes de la mobilité durable. Il importe de renverser rapidement cette tendance en relançant le TEC. Autrement, les gens ne reviendront pas dans les réseaux et ne feront pas le fameux transfert modal au profit du TEC. Ils risquent de continuer à opter pour l'auto, avec toutes les conséquences que l'on connaît sur les émissions de GES et la congestion routière, par exemple.

Pour qu'un transfert modal ait lieu, pour inciter encore plus de gens à opter pour l'autobus, le train ou le métro, il faut que ce soit un choix et une option réellement attrayante et cela se traduit principalement par plus de fréquence, plus de confort, un service rapide et sécuritaire, de même

qu'un coût intéressant. Et comme mentionné plus haut, l'expérience nous démontre sans équivoque qu'une bonification de l'offre de service a un effet favorable et significatif sur la demande et sur l'achalandage, mais cela nécessite des investissements additionnels. Il faut relancer le TEC.

Aussi, n'oublions pas que le secteur des transports est la principale source d'émission de GES avec 43 %. Les cibles du Québec sont d'ailleurs parmi les plus ambitieuses au monde. La province s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 37,5 % par rapport au niveau de 1990 d'ici à 2030. Elle vise une réduction de 40 % de la consommation de produits pétroliers d'ici à 2030 et vise la carboneutralité à l'horizon 2050. À noter aussi que le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 à 45 p. 100 sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Afin d'atteindre ces objectifs, il est impératif que le gouvernement du Québec protège et encourage l'utilisation du TEC en investissant dans l'exploitation.

L'ATUQ recommande :

D'établir, dès l'automne 2023, un cadre financier quinquennal (2024-2028) afin de mettre en place un financement suffisant, dédié, indexé et récurrent.

La disponibilité du financement aux sociétés à travers des programmes et un processus qui permettent une planification à long terme et une certaine flexibilité dans son application.

Pour conclure, nous réitérons que peu de secteurs contribuent autant au développement durable que le transport collectif urbain. Il s'agit d'un levier indéniable permettant au gouvernement du Québec d'atteindre ses cibles ambitieuses. Les membres de l'ATUQ tiennent à souligner les choix et actions concrètes du gouvernement et leur appui dans leur réalisation, mais tiennent surtout à vous sensibiliser à l'effet que tout retard ou sous-financement aura des conséquences sur les cibles gouvernementales.

Les recommandations susmentionnées sont faites dans un esprit de collaboration afin d'aider le gouvernement à identifier des enjeux qui peuvent être des freins à l'atteinte des objectifs. Certaines autres préoccupations sont présentement discutées avec le MTMD, notamment les processus et les programmes. Nous demeurons des collaborateurs prêts et motivés pour mettre en œuvre les stratégies gouvernementales en matière d'environnement, de relance économique et de développement social des Québécois.

Nous travaillons déjà avec certains ministères à la recherche de solutions et nous vous offrons, Monsieur le Ministre, notre entière collaboration pour la mise en œuvre de celles-ci.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Le président de l'ATUQ et président de la Société de transport de Sherbrooke,



Marc Denault

Copie conforme

Ministre des Transports et de la Mobilité durable
Présidentes et présidents d'exo et des sociétés de transport
Directrices générales et directeurs généraux d'exo et des sociétés de transport
M. Marc-André Varin, directeur général, ATUQ

Annexes

Prévisions préliminaires des revenus et dépenses 2023-2027
Portrait consolidé des sociétés de transport du Québec - TOTAL
En date du 31 janv 2023

(en \$)	2023 (Prévisionnel)	2024 (Prévisionnel)	2025 (Prévisionnel)	2026 (Prévisionnel)	2027 (Prévisionnel)
Revenus					
Revenus tarifaires de la clientèle	917 294 980 \$	968 049 555 \$	1 030 084 121 \$	1 074 016 244 \$	1 117 302 024 \$
Contributions municipales	1 216 684 100 \$	1 292 208 310 \$	1 418 059 899 \$	1 469 742 165 \$	1 524 658 783 \$
Revenus en provenance des gouvernements Québec et Canada et autres	847 166 961 \$	912 724 211 \$	1 131 057 870 \$	1 096 108 726 \$	1 112 368 453 \$
TOTAL	2 981 146 041 \$	3 172 982 075 \$	3 579 201 890 \$	3 639 867 135 \$	3 754 329 260 \$
Dépenses					
Exploitation *	3 161 497 492 \$	3 366 687 352 \$	3 855 985 115 \$	3 917 858 171 \$	4 023 205 582 \$
Immobilisations	384 157 704 \$	535 537 163 \$	524 309 006 \$	546 997 679 \$	580 916 022 \$
TOTAL	3 545 655 196 \$	3 902 224 515 \$	4 380 294 121 \$	4 464 855 850 \$	4 604 121 604 \$
Déficit d'exploitation total - 10 OPTC + ARTM	(564 509 155) \$	(729 242 440) \$	(801 092 231) \$	(824 988 715) \$	(849 792 344) \$

* Incluant les dépenses additionnelles - OPTC région de Montréal
(non considérées dans rémunération OPTC et déficit de l'ARTM)
(hypothèse : dépenses 2023 + inflation de 3% par année de 2024 à 2027)

Hypothèses et informations importantes à considérer :

Pour la région de Montréal :

Informations financières obtenues à partir d'un document de l'ARTM datant du mois de nov 2022
Les montants des contributions municipales sont des estimations effectuées par l'ARTM et n'ont pas nécessairement fait l'objet de confirmations par les villes

Pour les sociétés de transport à l'extérieur de la région de Montréal :

Informations financières obtenues de chaque société de transport en fonction d'hypothèses spécifiques à chacune
Les montants des contributions municipales sont des estimations effectuées par les sociétés et n'ont pas nécessairement fait l'objet de confirmations par les villes

Prévisions préliminaires des revenus 2023-2027
Portrait consolidé des sociétés de transport du Québec - TOTAL
En date du 31 janv 2023

(en \$)	2023 (Prévisionnel)	2024 (Prévisionnel)	2025 (Prévisionnel)	2026 (Prévisionnel)	2027 (Prévisionnel)
Revenus tarifaires de la clientèle	917 294 980 \$	968 049 555 \$	1 030 084 121 \$	1 074 016 244 \$	1 117 302 024 \$
Contributions municipales	1 216 684 100 \$	1 292 208 310 \$	1 418 059 899 \$	1 469 742 165 \$	1 524 658 783 \$
Revenus en provenance des gouvernements Québec et Canada et autres	847 166 961 \$	912 724 211 \$	1 131 057 870 \$	1 096 108 726 \$	1 112 368 453 \$
TOTAL	2 981 146 041 \$	3 172 982 075 \$	3 579 201 890 \$	3 639 867 135 \$	3 754 329 260 \$

Provenance du financement (en % du total des revenus)	2023 (Prévisionnel)	2024 (Prévisionnel)	2025 (Prévisionnel)	2026 (Prévisionnel)	2027 (Prévisionnel)
Revenus tarifaires de la clientèle	30,8%	30,5%	28,8%	29,5%	29,8%
Contributions municipales	40,8%	40,7%	39,6%	40,4%	40,6%
Revenus en provenance des gouvernements Québec et Canada et autres	28,4%	28,8%	31,6%	30,1%	29,6%

Hypothèses et informations importantes à considérer :

Pour la région de Montréal :

Informations financières obtenues à partir d'un document de l'ARTM datant du mois de novembre 2022
Les montants des contributions municipales sont des estimations effectuées par l'ARTM et n'ont pas nécessairement fait l'objet de confirmations par les villes

Pour les sociétés de transport à l'extérieur de la région de Montréal :

Informations financières obtenues de chaque société de transport en fonction d'hypothèses spécifiques à chacune
Les montants des contributions municipales sont des estimations effectuées par les sociétés et n'ont pas nécessairement fait l'objet de confirmations par les villes