



Montréal, le 17 février 2023

Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances
12, rue Saint-Louis, 1^{er} étage
Québec (Québec) G1R 5L3

Objet : Budget 2023 - Recommandations concernant les services de transport collectif et la mobilité durable des personnes

Monsieur Girard,

L'Association Trajectoire Québec, dont la mission est de faire la promotion des droits et des intérêts des citoyennes et citoyens en matière de transports collectifs partout au Québec, est heureuse de vous transmettre, encore cette année, nos recommandations pour le budget 2023-2024 du gouvernement du Québec.

Alors que les enjeux liés à la mobilité durable, particulièrement en matière de financement, sont plus criants que jamais, ce qui se reflète dans l'espace prépondérant que ce sujet prend dans les médias et l'espace public, nous tenons à vous formuler des recommandations afin de s'assurer de soutenir ce secteur essentiel autant au niveau du développement économique et social du Québec qu'à sa transition énergétique. Ainsi, nous proposons des mesures relatives au financement des transports collectifs, à l'accroissement de leur utilisation et finalement à la gouvernance.

Éviter le cercle vicieux de la décroissance

Alors que près de trois ans se sont écoulés depuis le début de la pandémie, transformant considérablement plusieurs facettes de notre vie, dont nos habitudes de mobilité, force est de constater que certaines des conséquences de la pandémie méritent encore une attention gouvernementale significative. Si l'impact du télétravail sur la vitalité des centres-ville est évident, la perte d'achalandage dans les transports en commun en est une conséquence directe. Or, la pandémie n'aura pas ralenti ni la crise climatique ni les inégalités sociales. Dans cette optique, autant pour atteindre nos objectifs environnementaux que sociaux, nous devons nous assurer de continuer d'offrir à la population des services de transport collectif de qualité et attrayants! Malheureusement, en raison d'un modèle de financement désuet, plusieurs sociétés de transport ont dû se résigner à couper dans les services vu le manque à gagner significatif. Récemment, l'exemple de l'abandon de la promesse d'un service au 10 minutes max par la STM est une

conséquence directe du déficit de 78 M\$¹ dans son budget de fonctionnement. L'Association du transport urbain du Québec estime que le manque à gagner d'ici 2027 s'élèvera à près de 900M\$ si rien n'est fait².

Québec doit agir afin d'éviter toute coupure de service supplémentaire. En effet, les transports collectifs sont un élément du filet social québécois en plus de générer d'importantes retombées économiques. 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

Financement de la mobilité

Concernant le financement de la mobilité, Trajectoire Québec préconise de suivre les recommandations de l'Alliance Transit³ :

- 1. Accorder une aide financière prévisible dédiée aux services de transport collectif afin d'éviter toute coupure de services supplémentaires de transport collectif**
 - a. Donner suite à l'engagement pris à l'automne 2021 de l'ancien ministre des Transports de convenir d'une entente de cinq ans avec le milieu municipal
 - b. Solliciter le gouvernement fédéral afin d'obtenir un [engagement pluriannuel](#) pour le maintien des services jusqu'au retour de l'achalandage prépandémique ;
 - c. Corriger les règles de financement des réseaux de transports qui accordent systématiquement un avantage au réseau routier⁴ ;
 - d. [Augmenter la part des revenus](#) du marché du carbone dédiée aux transports et plus particulièrement au transport collectif et à la mobilité durable. La part minimale, anciennement fixée à 66%, est passée à 25% lors d'un [décret du gouvernement du Québec](#) en avril.

¹<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-11-28/budget-de-la-stm/un-trou-de-78-millions-le-niveau-de-service-menace-pour-2023.php>

²<https://www.lapresse.ca/actualites/2022-12-07/transport-collectif-au-quebec/un-trou-budgetaire-de-900-millions-apprehende-d-ici-2027.php>

³ <https://www.transitquebec.org/enjeu/etudes/>

⁴ Vivre en Ville (2013). *Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.*

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

- a. Équilibrer les investissements (confirmés plutôt que projetés)⁵ 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*.⁶
- b. Conserver 100 % des sommes prévues pour l'entretien du réseau routier ;
- 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. Ramener la distinction des dépenses entre transport collectif et transport routier dans le rapport annuel de gestion du MTQ, comme c'était le cas jusqu'en 2020-2021 afin de permettre de suivre réellement la distribution des sommes.

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

- a. Procéder rapidement à l'engagement de réformer la Loi sur l'expropriation comme le réclament [l'Union des municipalités](#) (UMQ) 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.

4. 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'essence

- a. À court terme (en 2023)
 1. Garantir un financement prévisible aux sociétés de transport collectif afin d'assurer la qualité de leurs services ;
 2. Ne pas entraver le travail des municipalités qui souhaitent mettre en place des mesures favorables au financement des transports

⁵ Dans son rapport *Analyse budgétaire du financement des réseaux de transports au Québec depuis 2013*, l'Alliance TRANSIT soulignait que les montants des investissements en transport collectif reposaient « [...] en bonne partie sur des projets d'investissements non confirmés, dont des investissements de PQI ultérieurs et hors PQI (p. ex. les projets sous la responsabilité de CDPQ Infra » (page 11)

⁶ Gouvernement du Québec (2022) *Plan pour une économie verte 2030 : Plan de mise en œuvre 2022-2027* (p. 48).

- (p. ex. une taxe sur l'immatriculation ou sur le stationnement non résidentiel) ;
3. Ajuster la taxe sur les carburants déjà en vigueur (à 1 ¢/L de plus par année) ;
 4. 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.
 5. Corriger les règles de financement des réseaux de transports qui accordent systématiquement un avantage au réseau routier⁷ ;
- b. À moyen terme (d'ici 2026)
1. Introduire un système de tarification kilométrique en remplacement de l'actuelle taxe sur les carburants, notamment en mettant en place un projet pilote cette année ;
 2. Accroître les transferts aux municipalités en leur attribuant un (1) point de pourcentage de la TVQ – ce qui permettrait de procurer des fonds pour le transport en commun des municipalités du Québec.

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. Se conformer à la *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire* (PNAAT) qui vise notamment à « [...] réaliser des projets d'infrastructure durable [...] de façon à favoriser les formes d'aménagement qui limitent les émissions de GES, ainsi que les distances parcourues et qui permettent un accès simplifié aux services par une diversité de modes de déplacement, comme la marche, le vélo, le transport collectif, le transport partagé [...]. »⁸
- c. Favoriser l'aménagement de voies réservées optimales en évitant d'augmenter la capacité routière pour les véhicules individuels, voire en la réduisant où il y a lieu, compte tenu des objectifs de report modal inscrits à la PMD 2030 ;
- d. Financer la création d'écoquartiers (incluant des logements sociaux et abordables) favorables à l'utilisation des transports collectifs partout au

⁷ Vivre en Ville (2013). *Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.*

⁸ Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et ministère de la Culture et des Communications (MCC) (2022). *Mieux habiter et bâtir notre territoire : Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire – Vision stratégique* (page 8).

Québec en créant un Fonds en aménagement et urbanisme durable (FAUD)⁹ et ¹⁰ ;

- 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 reliés à la desserte en transports collectifs des services et emplois étalés sur le territoire.

Mesures relatives à l'accroissement de l'utilisation des modes collectifs

Afin d'atteindre les objectifs que nous nous sommes collectivement fixés dans la Politique de mobilité durable 2030, il est nécessaire de tout faire pour favoriser l'utilisation des modes actifs et collectifs par le plus grand nombre. D'autant plus que le transport représente le deuxième poste de dépense des ménages québécois avec plus de 20% du budget y étant consacré. En cette période d'inflation importante ou plusieurs ménages peinent à payer les factures, les transports actifs et collectifs constituent une solution comparativement à la voiture individuelle. En effet, selon CAA Québec, en 2020, le budget moyen alloué à une automobile était de 11 000\$ annuellement¹¹! L'utilisation du cocktail transport, de son côté, permet des économies de 50 à 75% pour les gens vivant dans un centre urbain¹². Ainsi, avec Piétons Québec, Vélo Québec et Vivre en Ville, nous avons proposé une variété de mesures à mettre en place afin de permettre aux ménages québécois de se libérer du fardeau financier d'une deuxième voiture¹³. Trajectoire Québec se permet donc de vous recommander les suivantes dans le cadre de l'exercice budgétaire 2023-2024.

- 1. Mettre en place des mesures permettant aux ménages québécois de se libérer du fardeau financier de la possession d'une deuxième voiture**
 - a. Doubler l'offre de service en transport collectif d'ici 2035 et assurer le service dans les régions rurales.
 - b. Déployer un service d'autopartage dans toutes les régions du Québec et soutenir les initiatives de covoiturage locales
 - c. Assurer la pérennisation des services de taxis dans les régions du Québec
 - d. Viser à ce que les deux tiers des investissements confirmés en transport terrestre soient dédiés aux transports collectifs d'ici 2026

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ <https://www.protegez-vous.ca/nouvelles/automobile/cout-utilisation-auto-connaître>

¹² <https://www.equiterre.org/fr/ressources/fiche-cocktail-transport>

¹³ <https://trajectoire.quebec/nouvelle/elections-quebecoises-2022-lancement-dun-cahier-propositions-pour-permettre-quebecoises>

- e. Appuyer financièrement des projets d'aménagement urbain durables partout au Québec à la hauteur d'au moins 100 M\$ par année afin de créer des quartiers complets favorables aux déplacements actifs et collectifs;

La pandémie a mis 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. Ainsi, il est essentiel de s'assurer de l'accessibilité financière de tous aux services de transport collectif. Pour les populations vulnérables, se procurer un titre de transport collectif est souvent synonyme de luxe.

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\$¹⁴». 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.

Gouvernance

Plusieurs enjeux qui relèvent de la gouvernance créent un contexte défavorable pour l'amélioration des services de transport collectif et, incidemment, leur utilisation. Ainsi les recommandations suivantes s'attaquent à ce phénomène, toujours dans l'objectif de favoriser le développement de transports collectifs et leur utilisation, en cohérence avec les objectifs fixés dans la Politique de mobilité durable, dans le Plan pour une économie verte et même dans la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire.

¹⁴ Direction de la santé publique de la Montérégie (2018). Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé.

1. Appuyer les municipalités dans le développement et le maintien des services de 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 urbain¹⁵.

Si l'utilisation des services de transport collectif interurbain doit aussi être favorisée, force est de constater que le modèle actuel d'interfinancement des lignes ne remplit plus sa promesse d'assurer des services de qualité partout sur le territoire. En effet, la pandémie est venue accélérer un déclin dans l'offre de service en transport interurbain, entamé depuis déjà quelques années. Afin d'offrir aux Québécoises et Québécois des services attrayants qu'ils auront envie d'utiliser, il est essentiel de trouver un modèle d'organisation de l'industrie qui permet d'assurer une couverture du territoire optimale à des prix abordables.

2. Revoir le modèle de gouvernance du transport collectif interurbain afin d'assurer une couverture optimale du territoire québécois.

- a. Lancer une réflexion avec l'ensemble des acteurs du milieu afin de déterminer un modèle optimal
- b. Déterminer un plan d'action pour réformer le secteur du transport collectif interurbain d'ici 2024.

Face à la hausse préoccupante des décès et blessures graves chez les personnes qui se déplacent à pied ces dernières années, il devient impératif de se doter d'une Stratégie gouvernementale de sécurité routière. Cette demande que nous appuyons a été formulée par CAA-Québec, Vélo Québec, Piétons Québec et plusieurs autres représentants de la société civile¹⁶. Elle fait ainsi consensus parmi des groupes représentant tous les usagers de la route. L'idée semble aussi avoir trouvé écho au gouvernement comme la ministre des Transports et de la Mobilité durable a confirmé l'élaboration d'un plan d'action en sécurité routière le 6 février dernier.

3. Financer la mise en oeuvre une Stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur la vision zéro collision grave et mortelle

Cette Stratégie doit notamment reposer sur les principes suivants :

- a. Coordination: une instance permettant de concerter les différents acteurs au cœur de la prévention en sécurité routière (notamment le ministère des Transports et de

¹⁵ Vivre en Ville (2013). Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.

¹⁶<https://www.pietons.quebec/communique-presse/2023/pour-eviter-dautres-morts-une-strategie-gouvernementale-securite-routiere>

la Mobilité durable, le ministère des Affaires municipales, la Société de l'assurance automobile du Québec, les services de police, les municipalités) dans la mise en œuvre d'actions visant à assurer des vitesses sécuritaires, des rues sécuritaires, des comportements sécuritaires et des véhicules sécuritaires.

- b. Aménagements: une révision des normes d'aménagement du réseau routier pour que celles-ci soient mieux adaptées aux milieux urbanisés, qu'elles favorisent des comportements et des vitesses compatibles avec une cohabitation sécuritaire des usagers de la route, ainsi que des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux.
- c. Culture: un changement de culture permettant de prioriser la sécurité de tous les usagers, notamment celle des usagers vulnérables.
- d. Financement: des investissements permettant de sécuriser le réseau du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'intérieur des périmètres urbains et de soutenir les municipalités dans le déploiement d'infrastructures visant à apaiser la circulation et à sécuriser les déplacements actifs.
- e. Encadrement: une révision du Code de la sécurité routière (CSR) et une application du CSR par les corps de police pour favoriser des comportements sécuritaires, ciblant particulièrement les infractions les plus dangereuses pour les usagers vulnérables, par exemple : les excès de vitesse dans les milieux de vie ou le non-respect de la priorité piétonne, en accord avec le principe de prudence enchâssé à même le Code de la sécurité routière lors de sa dernière mise à jour.

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



Sarah V. Doyon
Directrice générale