

# Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

Face aux crises sociales et écologiques actuelles, le transport des personnes, source majeure de problèmes environnementaux, doit être repensé de fond en comble. Il s'agit de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'utilisation d'énergie et de matières premières, tout en promouvant un aménagement du territoire plus juste et durable permettant à tous de se déplacer. Tout un chantier!

## **Le transport collectif : une alternative à la culture nocive de la voiture.**

Les transports collectifs représentent bien plus qu'un simple moyen de déplacement : ils sont la pierre angulaire d'une transformation vers une société plus équitable et respectueuse de l'environnement. À l'heure où 44 % des émissions de GES au Québec proviennent du secteur des transports, dont la moitié est liée aux voitures individuelles, il est urgent de diminuer la présence de ces dernières sur nos routes<sup>1</sup>. Il ne suffit pas de compter sur l'électrification du parc automobile pour y parvenir, car cela n'élimine ni la congestion urbaine ni la consommation massive de ressources pour la fabrication des véhicules.

Le coût environnemental de la voiture dépasse largement ses seules émissions à l'utilisation. Il faut inclure l'extraction de pétrole, la fabrication des véhicules et des routes, ainsi que les impacts liés aux matériaux comme le béton des routes et les métaux présents dans les batteries. La transition vers une société décarbonée passe donc par une réduction drastique du nombre de voitures et un développement massif des transports collectifs comme alternative de mobilité attrayante.

## **L'électrification du statu quo : une impasse sociale et environnementale**

Certes, l'électrification des véhicules privés permettra de réduire les émissions de GES. Toutefois, cette solution reste imparfaite si elle ne s'accompagne pas d'une diminution de la dépendance à l'automobile. La fabrication des véhicules électriques, notamment des batteries, demande une grande quantité de matières premières et d'énergie. **Électrifier le statu quo serait un non-sens environnemental et social, de par les impacts des activités minières sur d'importants territoires au**

<sup>1</sup> Crédits photo à Jacques Lebleu

Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) du Québec. 2019. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 et leur évolution depuis 1990. Québec, Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission.

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>

Québec, particulièrement des territoires non-cédés, les sols, l'eau et la santé des populations riveraines<sup>2</sup>.

De plus, l'électrification ne résout pas les problèmes liés à l'encombrement des villes et à l'utilisation excessive d'espaces urbains pour la circulation et le stationnement des voitures. La vraie solution réside dans la réduction de la place de l'automobile au profit des transports publics, plus efficaces et durables. L'espace repris aux automobiles est aussi précieux pour construire des milieux de vie agréables, à échelle humaine et résilients.

### **Miser sur les transports collectifs : une stratégie pour des villes et des communautés résilientes.**

Investir dans les transports en commun, c'est opter pour des villes plus compactes, où chacun·e a accès à des services de proximité en toute sécurité sur des routes moins motorisées. Le développement d'infrastructures de transports collectifs électriques, accessibles à toutes et à tous, permettrait de réduire l'étalement urbain, de préserver les terres agricoles et de réorienter les fonds publics actuellement utilisés pour des projets routiers vers des initiatives réellement bénéfiques pour la communauté.

Enfin, un réseau de transport efficace doit être public, pour garantir qu'il serve l'intérêt général, et non pour enrichir des intérêts privés et accélérer la gentrification.

Le temps est venu de replacer les transports collectifs au cœur de nos villes et de nos politiques et de faire de la mobilité un véritable service public accessible à toutes et tous. Seule une démarche audacieuse et collective permettra d'enrayer les dérives actuelles et d'assurer un avenir souhaitable pour toutes et tous.

### **Dans cette optique, nous demandons :**

**1. Que tous les projets majeurs d'infrastructures de transport soient soumis à un test climat, lequel doit tenir compte de leurs incidences directes et indirectes, incluant les impacts tarifaires, notamment sur les usagers et usagères du transport collectif, et leur incidence en termes d'étalement ou de consolidation urbaine.**

**2. Que le gouvernement du Québec s'engage à accroître le financement dédié au développement des transports collectifs.**

- Que le gouvernement du Québec s'engage dès maintenant à investir dans le développement des transports collectifs publics au moins les mêmes sommes que celles prévues pour la construction et l'entretien d'infrastructures routières;

---

<sup>2</sup> Coalition Pour que le Québec ait meilleure mine ! 2019. De la mine aux véhicules électriques : 5 conditions pour que l'électrification des transports ait meilleure mine. <https://miningwatch.ca/fr/news/2019/11/19/une-coalition-pose-5-conditions-pour-que-l-electrification-des-transports-ait-meilleure-mine>

- Que le gouvernement du Québec laisse le choix des infrastructures aux autorités municipales concernées, lesquelles devront appliquer le principe du bon mode au bon endroit (en tenant compte de l'impact structurant en termes de contribution à la réduction des émissions de GES ainsi que du coût des options considérées, incluant les coûts d'implantation et d'opération);
- Que l'électrification des transports collectifs par fils soit favorisée, là où l'achalandage en autobus ainsi que le potentiel de développement d'écoquartiers denses, sous forme de développement axé sur les transports collectifs, le justifient, en appliquant le principe du bon mode au bon endroit (métro, tramway, train-tram, train)
- Que le gouvernement du Québec s'engage à octroyer un financement additionnel spécifique pour la création de voies de circulation dédiées uniquement aux transports collectifs, notamment pour la création de réseaux de tramway.

### **3. Que le gouvernement du Québec s'engage à accroître le financement dédié au fonctionnement des transports collectifs :**

- Que le gouvernement du Québec s'engage à financer de manière permanente auprès de toutes les sociétés de transports collectifs québécoises l'accès à une tarification solidaire pour les personnes à faibles revenus;

### **4. Que le gouvernement du Québec s'engage à améliorer l'offre de transport collectif interurbain :**

- Que le gouvernement du Québec appuie auprès du gouvernement fédéral le programme d'amélioration du service de Via Rail pour les trajets à grande affluence, avec le projet de Trains à grande fréquence (TGF), en visant l'objectif de tendre vers un véritable Train à grande vitesse (TGV);
- Que le gouvernement du Québec s'engage à appuyer l'amélioration des services d'autocars et de trains interurbains en région et offre une aide supplémentaire pour les destinations éloignées;
- Que les subventions du gouvernement du Québec pour les déplacements aériens soient limitées aux communautés éloignées où le lien aérien est nécessaire.

### **5. Que le gouvernement du Québec s'engage à revoir la fiscalité afin de favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable tout en s'intégrant dans une perspective de justice sociale**

- Que les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif aient droit à une compensation financière pour leurs déplacements pour aller au travail qui soit comparable à la valeur des stationnements offerts par les employeurs à leurs employés (principe de l'allocation équitable de stationnement ou *Parking Cash Out*);
- Que le gouvernement s'engage à revoir la fiscalité afin de mettre en œuvre des incitatifs utilisant l'écofiscalité pour favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable tout en s'intégrant dans une perspective de justice sociale, notamment via une réforme écologique de la fiscalité.

# Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

Nous demandons à ce que tous les projets majeurs d'infrastructures de transport soient soumis à un test climat, lequel doit tenir compte de leurs incidences directes et indirectes, incluant les impacts tarifaires, notamment sur les usagers et usagères du transport collectif, et leur incidence en termes d'étalement ou de consolidation urbaine.

Pourquoi exiger un test climat ?

Il est minuit passé et nous ne pouvons plus nous permettre de faire des choix hasardeux en matière d'infrastructures. Chaque projet doit être pensé en fonction de ses répercussions globales au-delà des émissions de gaz à effet de serre. Le test climat permettra de juger avec rigueur l'ensemble des impacts pour éviter des erreurs coûteuses et des impasses comme le 3e lien, un projet qui va à l'encontre de nos objectifs de décarbonisation et des besoins réels en mobilité des résident-es.

Donnons-nous les moyens de nous assurer que les projets d'infrastructures de transports répondent réellement aux besoins de la transition socio-écologique, contribuent à la démotorisation du Québec et facilitent la mobilité de tous-tes tout en intégrant des gardes fous contre la gentrification.

Quelques critères à avoir en tête lors de l'élaboration de ce test :

**Impacts environnementaux :** Il faut évaluer non seulement les réductions directes d'émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi les dégâts écologiques provoqués par la bétonisation, l'artificialisation des sols et la perte de biodiversité, ainsi que la contamination des écosystèmes environnants.

**Impacts sociaux :** Qui subit la plupart des effets négatifs du projet ? Ce mode de transport est-il accessible ? Le projet risque-t-il de provoquer un déplacement induit par le transport collectif, ou *transit oriented displacement* ? **Il est crucial de considérer ces impacts afin d'intégrer des mesures de protection contre la gentrification dans les quartiers affectés par le développement des transports collectifs.** Sans s'assurer de limiter la gentrification, le fond du problème demeure : les résident-es les plus dépendant-es des transports collectifs pour se déplacer sont contraint-es d'habiter plus loin, dans des quartiers non desservis par les transports collectifs. En limitant l'accès à ces populations aux services de transports collectifs et sachant que celles mieux nanties ont

tendance à avoir plus recours à la voiture, rien ne garantit que l'on observerait un abandon de la voiture significatif. Il s'agit également de bien s'assurer que le projet répond adéquatement aux besoins de mobilité des résident.es et n'affecte pas inconsiderément des populations plus vulnérables.

Le *transit-oriented displacement* désigne un phénomène où des projets de transport collectif, tels que de nouvelles lignes de métro, entraînent une augmentation de la valeur immobilière autour des stations. Cela conduit souvent à l'expulsion progressive des résidents à faible revenu qui ne peuvent plus se permettre de vivre dans ces zones revitalisées et densifiées. Ainsi, des populations plus aisées remplacent les habitants d'origine, exacerbant les inégalités sociales et l'accès aux logements abordables.<sup>3</sup>

**Impacts économiques :** Combien coûte le projet, mais aussi quelles économies génère-t-il, quels revenus indirects peut-on anticiper ? Par exemple, en matière de santé publique avec la réduction de la pollution de l'air, ou encore sur les coûts liés à la congestion routière, les transports collectifs entraînent des économies importantes. En 2024, la congestion à Montréal coûtait 6,134 milliards de dollars en perte de productivité, en carburant et en usure des véhicules. Sans intervention, ces coûts pourraient grimper à 10 milliards d'ici 2030.<sup>4</sup> Réduire le nombre de voitures, c'est alléger cette facture colossale!

**Impacts sur l'étalement urbain :** Le projet va-t-il favoriser l'étalement urbain, qui est peu compatible avec des systèmes de transport collectif efficaces et la mobilité active ou, au contraire, contribuera-t-il à densifier le quartier? Est-ce que le mode de transport choisi se combine facilement avec des transports actifs comme le vélo ? Il s'agit de penser les projets comme des composantes d'un plan d'aménagement urbain plus complet.

---

<sup>3</sup> Elizabeth C. Delmelle, « Chapter Six – Transit-induced gentrification and displacement: The state of the debate », dans *Advances in Transport Policy and Planning*, vol. 8, 2021, p. 173-190.

<sup>4</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, *Congestion routière : une facture annuelle de 6 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal*, communiqué, 24 septembre 2024, <https://cmm.gc.ca/communiqués/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal-2/>.





# Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio- environnementale

**Que le gouvernement du Québec s'engage à accroître le financement dédié au développement des transports collectifs.**

- Que le gouvernement du Québec s'engage dès maintenant à investir dans le développement des transports collectifs publics au moins les mêmes sommes que celles prévues pour la construction et l'entretien d'infrastructures routières;
- Que le gouvernement du Québec laisse le choix des infrastructures aux autorités municipales concernées, lesquelles devront appliquer le principe du bon mode au bon endroit (en tenant compte de l'impact structurant en termes de contribution à la réduction des émissions de GES ainsi que du coût des options considérées, incluant les coûts d'implantation et d'opération);
- Que l'électrification des transports collectifs par fils soit favorisée, là où l'achalandage en autobus ainsi que le potentiel de développement d'écoquartiers denses, sous forme de développement axé sur les transports collectifs, le justifient, en appliquant le principe du bon mode au bon endroit (métro, tramway, train-tram, train)
- Que le gouvernement du Québec s'engage à octroyer un financement additionnel spécifique pour la création de voies de circulation dédiées uniquement aux transports collectifs, notamment pour la création de réseaux de tramway.

**Les transports collectifs sont sous financés**

**Bien que l'écrasante majorité des études et organisations s'accordent à dire qu'augmenter l'offre de transports collectifs est une stratégie gagnante pour favoriser une transition vers la carboneutralité empreinte de justice sociale, les ressources financières consacrées à cet objectif restent limitées.** Alors que le Plan québécois des infrastructures 2022-2032 (PQI) prévoit plus de 10 milliards de dollars pour l'entretien routier<sup>5</sup>, le Plan pour une économie verte (PEV) n'alloue que 4 milliards sur cinq ans pour la décarbonisation des transports, sans les associer

<sup>5</sup> Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Plan stratégique*, consulté le 12 novembre 2024, <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/transports/publications/plan-strategique>

concrètement à des objectifs chiffrés reliés au développement des transports collectifs<sup>6</sup>. Parmi ces 4 milliards, seule la moitié est destinée à non seulement maintenir, mais aussi à développer l'offre de transport collectif et à soutenir son électrification ainsi que le transport actif. Cela représente seulement 400 millions de dollars par an pour l'ensemble de cet agenda pour le moins ambitieux. Pour comparaison, l'ARTM, dans son rapport de 2023, signale déjà un déficit de 520 millions de dollars<sup>7</sup>. Il est donc évident que les moyens disponibles ne sont pas à la hauteur des ambitions affichées, ou que ces dernières ne répondent pas à l'ampleur des défis de la transition socio-environnementale. Pire encore, le gouvernement propose de faire des économies via, entre autres, de la sous-traitance, dans l'espoir de régler une crise structurelle. Plutôt que d'investir dans la mobilité durable, le gouvernement fait fausse route en pensant que couper de 350 millions de dollars régler le problème chronique des déficits.<sup>8</sup>

Offrons-nous des transports collectifs à la hauteur des besoins en mobilité et investissons massivement dans ces solutions. Le gouvernement doit prendre ses responsabilités dans le financement des transports en appliquant le principe du bon mode au bon endroit. Car plus les transports en commun seront attractifs, présents, fréquents et abordables, plus ceux-ci seront utilisés et donc plus cela sera facile de les faire fonctionner.

### **Pourtant, des solutions de financement à court, moyen et long terme existent !**

L'alliance Transit a publié, dans son mémoire déposé aux consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec 2024-2025, des solutions que l'on pourrait mettre en place dès maintenant pour financer les transports collectifs à la hauteur des besoins. Parmi ces solutions, on retrouve l'indexation des taxes sur le carburant, la mise en place d'une taxe kilométrique, l'utilisation des revenus des marchés de carbone, ou encore le rééquilibrage des investissements entre l'entretien des routes et celui des transports collectifs.<sup>9</sup>

**Développer et financer un réseau structurant : le principe du bon mode au bon endroit.** Ce principe signifie qu'il faut proposer, à chaque endroit, le mode de transport ayant une capacité adaptée à l'achalandage qui s'y trouve. Par exemple, tandis que le métro est adapté aux quartiers denses où l'achalandage est élevé, dans les quartiers urbains de moyenne densité, le tramway est

---

<sup>6</sup> Gouvernement du Québec, Ministère de l'Environnement, Plan de mise en œuvre 2024-2029 – Plan pour une économie verte, consulté le 12 novembre 2024, <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2024-2029.pdf>

<sup>7</sup> Praxis, Document collaboratif sur la plateforme encommun.io, consulté le 12 novembre 2024, <https://praxis.encommun.io/n/03LZbJr0CHhITbZIRta96xF-BIO/>

<sup>8</sup> IRIS. Lorsqu'une firme comptable s'improvise experte en transport en commun. <https://iris-recherche.qc.ca/blogue/environnement-ressources-et-energie/sous-traitance-transport-com-mun/>

<sup>9</sup> Transit. Le transport collectif, solution incontournable dans un contexte de crises [https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2024/02/Recommandations\\_Transit\\_2024-2025.pdf](https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2024/02/Recommandations_Transit_2024-2025.pdf)

le mode le plus approprié. Dans tous les cas, un réseau d'autobus électriques permet de compléter les trajets et de desservir les secteurs à faible achalandage.<sup>10</sup>

### Investir dans les transports collectifs, c'est investir dans une réelle solution de transition

Les véhicules individuels représentent une source majeure de pollution atmosphérique, notamment en ce qui concerne les gaz à effet de serre et les polluants nocifs. En augmentant l'usage des transports en commun, nous pouvons réduire le nombre de voitures sur les routes, ce qui contribuera à diminuer les émissions polluantes et à améliorer la qualité de l'air. De plus, même les voitures électriques génèrent des particules toxiques dans l'air, notamment celles liées à l'usure des pneus et des freins<sup>11</sup>. En bref, investir dans les transports collectifs, c'est essentiel pour un environnement plus sain, tant à l'échelle locale, dans nos villes et nos quartiers qu'à celle de la planète !

### Investir dans les transports collectifs, c'est investir dans une société plus égalitaire

Les populations défavorisées sont souvent les plus touchées par les effets négatifs de la dépendance à l'automobile, notamment puisque posséder une voiture coûte bien plus cher que de se déplacer en transports collectifs !<sup>12</sup> Le transport représente d'ailleurs le deuxième poste de dépense des ménages, souvent pour entretenir une voiture qui sert seulement 5% du temps, majoritairement pour des trajets de moins de 5 km<sup>13</sup>. En renforçant les infrastructures de transport en commun, et en offrant ainsi une solution de mobilité plus abordable et accessible que la voiture, nous contribuons à la fois à faciliter les déplacements et à alléger les dépenses des ménages. Se déplacer librement est un droit fondamental ; chacun doit pouvoir se rendre à l'épicerie, accéder aux services médicaux, voir ses proches, aller au travail, à l'école ou à l'université. Cela représente également un enjeu d'indépendance pour les jeunes et les femmes. **La voiture n'est pas synonyme de liberté, mais la mobilité oui.** Donnons-nous les moyens d'offrir à tous et toutes la possibilité de se déplacer librement sans dépendre des contraintes de la voiture comme la capacité de conduire ou même la possibilité de posséder sa propre voiture. On ne le répètera jamais assez, la mobilité est un droit fondamental.

### Investir dans les transports collectifs, c'est le choix d'une économie et d'une société en santé

---

<sup>10</sup> Front commun pour la transition énergétique. 2020. Feuille de Route pour la transition vers la carboneutralité version 2.0.

<https://praxis.encommun.io/def/bon-mode-au-bon-endroit-feuille-de-route-pour-la-transit/>

<sup>11</sup> Bénéfices pour la santé du transport en commun. Présentation faite par Dre Johanne Elsener MV MSc C.Q. Association québécoise des médecins pour l'environnement, à l'occasion du forum sur le financement des transports collectifs de la FTQ le 20 juin 2024.

<https://praxis.encommun.io/n/ah0UGJNBxoWNXCd-gEZuy5Z7GnU/>

<sup>12</sup> Jalon. Savez-vous vraiment ce que coûte votre auto ?

[https://jalonmtl.org/wp-content/uploads/2020/12/auto-solo\\_infographie\\_FINALE02.pdf](https://jalonmtl.org/wp-content/uploads/2020/12/auto-solo_infographie_FINALE02.pdf)

<sup>13</sup> idem



Comme mentionné, le recours au transport en commun peut générer des économies significatives pour les ménages. Ces économies peuvent alors être réinjectées dans l'économie locale.

De plus, le transport collectif est bénéfique pour la santé publique : il encourage la marche et l'exercice, tout en favorisant des rues plus sécuritaires et en diminuant le nombre d'accidents. Ainsi, développer les transports collectifs représente des économies énormes pour le secteur de la santé! Pour un exemple concret, la ville de Toronto, en réalisant un transfert de seulement 7,6% des trajets de l'automobile vers le vélo, la marche et le transport collectif pourrait réduire les coûts de santé de plus de 2 milliards de dollars par année!<sup>14</sup> C'est tout autant d'argent public qui pourrait être redirigé vers l'amélioration des services essentiels comme ceux de la santé, de l'éducation ou du transport.

De plus, en investissant dans les transports collectifs, nous réduisons également les coûts de transport pour la société. En effet, le coût du réseau routier pour les Québécois-es est estimé entre 43 et 51 milliards de dollars par an, coût auquel il faut encore ajouter encore plus de 7 milliards avec les coûts externes liés à la santé publique et la sécurité routière.<sup>15</sup> C'est plus de 6000\$ par an et par personne! Par exemple, alors qu'un trajet effectué en bus coûte 1,50 \$ à la société, le même trajet en voiture coûte 9,50\$ à la société.<sup>16</sup> Une transition vers des systèmes de transport collectif plus robustes est non seulement souhaitable, mais nécessaire pour assurer une économie en santé.

**Alors, qu'attendent les autorités publiques pour investir massivement dans les transports collectifs ?**

---

<sup>14</sup> City of Toronto, The Health Impacts of Traffic-Related Air Pollution in Toronto: Technical Report, 2014, disponible en ligne : <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2014/hl/bgrd/backgroundfile-69323.pdf>

<sup>15</sup> Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki. 2017. Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec, Montréal, Canada. 39 pages.[https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/E%CC%81tude\\_Cou%CC%82tsTransportAutomobile\\_version%20Avril2018.pdf](https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/E%CC%81tude_Cou%CC%82tsTransportAutomobile_version%20Avril2018.pdf)

<sup>16</sup> Jalon. Savez-vous vraiment ce que coûte votre auto ?

[https://jalomtl.org/wp-content/uploads/2020/12/auto-solo\\_infographie\\_FINALE02.pdf](https://jalomtl.org/wp-content/uploads/2020/12/auto-solo_infographie_FINALE02.pdf)



# Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

## Que le gouvernement du Québec s'engage à accroître le financement dédié au fonctionnement des transports collectifs :

Que le gouvernement du Québec s'engage à financer de manière permanente auprès de toutes les sociétés de transports collectifs québécoises l'accès à une tarification solidaire pour les personnes à faibles revenus;

## Financer le fonctionnement des transports collectifs : un incontournable pour éviter les coupures de service et les hausses tarifaires

Lorsque l'on parle de financer le fonctionnement des transports collectifs, on parle de financer les dépenses d'exploitation. Celles-ci couvrent, entre autres, les salaires, l'entretien, l'énergie requise, et les frais administratifs des sociétés de transport. Elles représentent une part importante du budget des sociétés de transport, et sont pourtant souvent négligées. Résultats ? Coupures de services, fermeture de lignes comme les lignes Exo, menace de fermeture du métro de Montréal après 23h, moins de fréquence de passage des bus, hausses tarifaires. **La mobilité est un droit, il est temps qu'on se donne les moyens de l'assurer correctement pour tous-tes, notamment en finançant une tarification sociale.**

Aujourd'hui, les fonds publics alloués aux frais d'exploitations sont largement insuffisants. Par exemple, même si le Plan d'électrification et de lutte contre les changements climatiques (PEV 2023-2028) prévoit 990 M\$ pour l'opération du transport collectif (PADTC), cela est loin de combler le déficit qui se creuse de plus en plus chaque année<sup>17</sup>. En effet, ce budget couvre trop d'objectifs, comme l'électrification du transport scolaire, les frais de fonctionnement, le développement des pistes cyclables et tant d'autres. Rien que le maintien des offres actuelles et le renouvellement des infrastructures vieillissantes dépassent largement cette maigre estimation. Rien que pour le grand Montréal, l'ARTM déclare qu'en 2025, il manquera 561,3 millions de dollars simplement pour

<sup>17</sup> Transit. Le transport collectif, solution incontournable dans un contexte de crises  
[https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2024/02/Recommandations\\_Transit\\_2024-2025.pdf](https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2024/02/Recommandations_Transit_2024-2025.pdf)

maintenir les services actuels<sup>18</sup>. **C'est une situation insoutenable.** Si les fonds ne suivent pas, nous verrons inévitablement des coupures de service comme la fermeture anticipée de lignes de métro, des réductions de fréquence et des hausses tarifaires qui frapperont de plein fouet celles et ceux qui dépendent du transport en commun pour accéder à leur emploi, à des services publics, aux aides communautaires ou à leurs études.

Le déficit se creuse et le gouvernement provincial refile la responsabilité aux municipalités pour l'assumer, alors qu'il est pourtant de son devoir d'assurer des droits comme le droit à la mobilité à ses citoyens et citoyennes. Les municipalités, qui contribuent déjà à près d'un milliard de dollars annuellement pour financer ces opérations, sont incapables de payer une telle facture<sup>19</sup>.

**Il est donc impératif de repenser la répartition des coûts, ainsi que le modèle de financement à long terme, incluant les paliers gouvernementaux supérieurs, pour garantir non seulement la survie, mais aussi le développement de services de transport collectif accessibles à tous·tes.**

### **Aider les sociétés de transport à financer leurs opérations : une question de défense des droits**

Alors que le gouvernement propose une gestion "optimisée" des budgets des sociétés de transport, une approche qui menace directement les conditions de travail et les salaires des employé·es – constituant la principale dépense de ces sociétés –, nous nous joignons à plusieurs organismes de la société civile pour affirmer que la solution est tout autre : il doit assumer ses responsabilités et financer adéquatement les opérations<sup>20</sup>. **Ce financement est essentiel pour garantir l'accès universel aux transports, notamment pour les personnes les plus démunies.**

En effet, augmenter le financement des opérations est crucial pour réduire la dépendance des sociétés de transport à la vente de titres, ce qui permettrait d'introduire des tarifs plus abordables, notamment par une tarification sociale. La mobilité est un droit fondamental, et son inaccessibilité a de graves répercussions : elle entraîne l'isolement de certaines populations et prive des personnes d'un accès aux services essentiels, comme les banques alimentaires, ainsi qu'à l'éducation, l'emploi et la santé.

---

<sup>18</sup> ATUQ. Budget provincial 2024-2025: L'impasse du financement du transport collectif demeure <https://www.artm.quebec/budget-provincial-2024-2025-limpasse-du-financement-du-transport-collectif-demeure/>

<sup>19</sup> CMM. Financement du transport collectif : la CMM presse le gouvernement de présenter une deuxième offre à la hauteur des besoins. <https://cmm.qc.ca/communiqués/financement-transport-collectif-la-cmm-presse-le-gouvernement-de-présenter-une-deuxieme-offre-a-la-hauteur-des-besoins/>

<sup>20</sup> IRIS. Lorsqu'une firme comptable s'improvise experte en transport en commun. <https://iris-recherche.qc.ca/blogue/environnement-ressources-et-energie/sous-traitance-transport-com-mun/>

Le droit à la mobilité :

- La mobilité est ce qu'on appelle un *droit générique*, c'est-à-dire un droit qui conditionne le respect et la mise en œuvre d'autres droits, dont les droits au travail et à la santé.<sup>21</sup>
- En 2005, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) parlait déjà de la mobilité comme un droit : *"Il convient d'abord de souligner que la mobilité est de plus en plus traitée comme un droit. Ne pas pouvoir se déplacer pour accéder au travail, à l'éducation, au logement, aux établissements de santé ou aux activités culturelles et de loisirs a des incidences certaines sur la qualité de la société qu'on a choisi de se donner. Le droit à la mobilité devient ainsi la porte d'accès à l'exercice de droits démocratiques élémentaires"*<sup>22</sup>

L'inaccessibilité financière actuelle des services de transports - quand ceux-ci existent! - entrave indéniablement ce droit pour tous-tes et par la même occasion empêche les sociétés de transports de réaliser pleinement leurs mission « d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire »<sup>23</sup>

**Financer le droit à la mobilité via la tarification sociale et les mesures d'accès universel : un passage obligé pour une transition qui ne laisse personne derrière.**

C'est déjà clair, financer le fonctionnement des transports est également une question de justice sociale. À chaque coupure de service, ce sont les personnes en situation de précarité qui en souffrent le plus. La tarification sociale doit donc être au cœur de cette réflexion. En instaurant un système de tarification basé sur les revenus, nous pourrions réduire les inégalités et permettre aux plus démunis de se déplacer sans sacrifier d'autres besoins essentiels<sup>24</sup>. Des villes comme Calgary ont montré que cela fonctionne. En offrant des réductions tarifaires importantes aux personnes à faible revenu, cette ville a non seulement permis à des milliers de personnes de se rendre au travail, mais elle a aussi amélioré leur qualité de vie, avec 97 % des bénéficiaires affirmant que cela avait un impact direct sur leur bien-être. De plus, 49% des bénéficiaires de la tarification affirment que celle-ci leur a permis de trouver un emploi ou un meilleur emploi<sup>25</sup>. Cependant, un rapport de recherche de l'ATUQ est limpide : la tarification sociale ne pourra être mise en place sans aide financière de la part des différents paliers gouvernementaux.<sup>26</sup>

Il en va de même pour le financement des mesures d'accessibilité universelle dans les systèmes de transport. À ce jour, seulement 27 des 68 stations du métro de Montréal sont équipées

<sup>21</sup> Charte canadienne des droits et libertés, Loi constitutionnelle de 1982, art.6

<sup>22</sup> Transport collectif et urgence d'agir, Mémoire de la FTQ, mars 2005.

<sup>23</sup> Loi sur les Société de transport en commun (S-30.01)

<sup>24</sup> MTPA, tarification sociale 101.

<https://transportabordable.org/wp-content/uploads/2019/06/tarif-social-101-brochure-mtpa.pdf>

<sup>25</sup> Idem

<sup>26</sup> ATUQ. Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun.

[https://atug.com/wp-content/uploads/2021/03/Rapport\\_tarification\\_sociale\\_ATUQ\\_VF.pdf](https://atug.com/wp-content/uploads/2021/03/Rapport_tarification_sociale_ATUQ_VF.pdf)

d'ascenseurs<sup>27</sup>. Pourtant, ces infrastructures ne bénéficient pas uniquement aux personnes à mobilité réduite. Elles facilitent également l'accès aux transports pour les parents avec des poussettes, les voyageurs avec des sacs volumineux, ou encore les cyclistes, encourageant ainsi une approche plus pratique et multimodale des déplacements. Financer ces mesures est donc crucial pour améliorer l'inclusion et la flexibilité des réseaux de transport.

En conclusion, en **finançant correctement le transport collectif, nous offrons non seulement une alternative à la voiture, mais nous créons une société plus juste, plus équitable et plus résiliente face aux défis climatiques**. Refuser ce financement, c'est prendre le risque de voir le fossé se creuser encore davantage entre ceux qui peuvent se déplacer librement et ceux qui restent enfermés, faute d'autobus accessibles. De plus, c'est bien possible d'aller chercher les fonds pour le faire!

---

#### **Aller plus loin : des groupes qui se mobilisent pour des transports pour tous-tes**

- Mouvement pour un transport public abordable : consultez leurs publications sur la tarification sociale et le droit à la mobilité  
<https://transportabordable.org/wp-content/uploads/2019/08/tarif-social-101-brochure-mt-pa.pdf>
  - [Justice climatique Montréal](#)
  - [L'ACEF du Nord](#)
  - [Écologie populaire](#)
- 

---

<sup>27</sup>STM. Accès au métro par ascenseur.

<https://www.stm.info/fr/infos/accessibilite-universelle/acces-au-metro-par-ascenseur>



# Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

## Que le gouvernement du Québec s'engage à améliorer l'offre de transport collectif interurbain :

1. Que le gouvernement du Québec appuie auprès du gouvernement fédéral le programme d'amélioration du service de Via Rail pour les trajets à grande affluence, avec le projet de Trains à grande fréquence (TGF), en visant l'objectif de tendre vers un véritable Train à grande vitesse (TGV);
2. Que le gouvernement du Québec s'engage à appuyer l'amélioration des services d'autocars et de trains interurbains en région, et offre une aide supplémentaire pour les destinations éloignées;
3. Que les subventions du gouvernement du Québec pour les déplacements aériens soient limitées aux communautés éloignées où le lien aérien est nécessaire.

Le transport collectif interurbain est largement négligé par le gouvernement du Québec. Aujourd'hui, ce service crucial repose principalement sur des compagnies d'autobus privées et sur Via Rail comme alternative publique qui demeure coûteuse. Bien que les besoins en déplacement entre les villes n'aient cessé de croître depuis le XX<sup>e</sup> siècle, le nombre de départs d'autobus a chuté drastiquement – il est aujourd'hui sept fois moins élevé qu'il y a 40 ans.<sup>28</sup>

## Un modèle d'affaires privé qui limite l'accès aux déplacements essentiels

Cette régression s'explique en partie par la domination de la voiture, qui est favorisée par un aménagement du territoire axé sur le réseau routier, mais aussi par les impératifs de rentabilité du modèle d'affaires privé, basé sur un autofinancement par les prix des billets. La situation du transport interurbain révèle les limites du modèle privé appliqué à un service essentiel. Le manque de diversité des sources de financement (et notamment le manque de sources publiques) entraînent des tarifs exorbitants, comme un aller simple Montréal-Rimouski à près de 150 \$,

<sup>28</sup> Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain>

inaccessibles pour de nombreux citoyens, d'autant plus dans un contexte d'inflation et de baisse de pouvoir d'achat. Résultats? Un abandon du transport collectif interurbain au profit de la voiture. Face à cette impasse, nous pensons qu'il est primordial que le gouvernement cesse d'abandonner entièrement ce secteur au marché privé et assume enfin sa responsabilité d'investir dans les infrastructures et le fonctionnement des transports interurbains, en autobus et en train.

Une piste de solution, selon la chercheuse Florence Paulhiac, serait la nationalisation du transport interurbain, qui permettrait d'assurer un minimum de services à l'échelle du territoire.<sup>29</sup>

### Un levier pour l'environnement : moins de voitures, moins d'émissions

Sans alternative accessible, de nombreux Québécois-es se voient contraints de privilégier la voiture pour leurs déplacements. En effet, le territoire s'est développé autour du réseau routier, ce qui nous rend dépendant de la voiture dans bien des cas.<sup>30</sup> En finançant les transports interurbains, le gouvernement pourrait significativement réduire les émissions du secteur des transports en offrant une option collective aux déplacements individuels motorisés.

### Un accès pour tous : briser les barrières sociales et géographiques

Aujourd'hui, l'accès aux services de transport collectif demeure insuffisant, même en milieu urbain où seulement 63 % de la population se trouve à moins de 500 mètres d'un point de service<sup>31</sup>. Ce chiffre, qui révèle déjà les lacunes dans les zones les plus denses, est encore plus alarmant en milieu rural : dans ces régions, à peine 8 à 10 % des résidents peuvent bénéficier de services de transport collectif, souvent limités à des options sur demande et avec des fréquences irrégulières<sup>32</sup>.

Cette inaccessibilité crée une fracture importante entre les centres urbains et les périphéries, excluant de fait les personnes sans voiture, que ce soit les jeunes sans permis, les personnes âgées ou les familles aux revenus modestes. Ces populations se retrouvent ainsi isolées, avec des difficultés accrues pour accéder aux soins de santé, à l'éducation, aux services essentiels ou même aux opportunités d'emploi.

Pour garantir l'égalité des chances et la cohésion entre les régions, il est impératif de financer et de développer un réseau de transport interurbain inclusif et abordable. Ce réseau doit répondre aux besoins variés des citoyens à travers le Québec, non seulement pour réduire les inégalités sociales et géographiques, mais aussi pour assurer à chacun une mobilité réelle et durable.

---

<sup>29</sup> Réduire de moitié le nombre de véhicules, est-ce possible?

<https://actualites.uqam.ca/2024/reduire-vehicules-coeur-sciences/>

<sup>30</sup> Réduire de moitié le nombre de véhicules, est-ce possible?

<https://actualites.uqam.ca/2024/reduire-vehicules-coeur-sciences/>

<sup>31</sup> Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages - Mobilité et accès au transport en commun dans les zones urbaines au Canada.

<sup>32</sup> Institut de la statistique du Québec. *Données sociodémographiques en bref*.

# Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

**Que le gouvernement du Québec s'engage à revoir la fiscalité afin de favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable tout en s'intégrant dans une perspective de justice sociale**

- 1 Que les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif aient droit à une compensation financière pour leurs déplacements pour aller au travail qui soit comparable à la valeur des stationnements offerts par les employeurs à leurs employés (principe de l'allocation équitable de stationnement ou Parking Cash Out);
- 2 Que le gouvernement s'engage à revoir la fiscalité afin de mettre en œuvre des incitatifs utilisant l'écofiscalité pour favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable tout en s'intégrant dans une perspective de justice sociale, notamment via une réforme écologique de la fiscalité.

## **L'écofiscalité, c'est quoi ?**

Selon le GRAME, on peut considérer l'écofiscalité comme un sous-groupe bien particulier dans la grande famille des outils fiscaux. L'écofiscalité ("écologique" + "fiscalité") serait ainsi l'application de divers outils fiscaux à des fins de préservation de l'environnement.<sup>33</sup>

La dépendance au transport individuel motorisé est l'une des principales sources de pollution au Québec, contribuant de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre (GES). En ajustant la fiscalité, l'État peut encourager des pratiques de mobilité qui réduisent cet impact, en créant des incitatifs pour l'utilisation des transports collectifs, du vélo et de la marche, tout en décourageant l'usage de la voiture personnelle. **Combinée à un financement massif des alternatives à la voiture et à des mesures plus contraignantes, l'écofiscalité pensée dans une perspective de justice sociale peut être un outil important pour la mobilité durable.** Par exemple, une réforme de l'écofiscalité – intégrant des frais de stationnement pour les véhicules ou des crédits pour l'usage de transports verts – permettrait de rendre visibles les coûts environnementaux réels de l'utilisation d'un véhicule personnel. Ces mesures soutiendraient directement les objectifs de la Politique de mobilité durable, en favorisant une transition vers des options de transport moins polluantes et plus adaptées aux enjeux climatiques actuels.

<sup>33</sup> GRAME. Qu'est-ce que l'écofiscalité? <https://grame.org/bloge/quest-ce-que-lecofiscalite/>

## Pour une réforme de la fiscalité fondée sur les principes de justice sociale

**Il faudra faire preuve de vigilance afin de ne pas pénaliser et marginaliser davantage les personnes n'ayant pas d'autres options à la voiture ou pour lesquelles prendre la voiture représente la seule alternative réellement viable et pratique.** L'écofiscalité, bien qu'importante, doit être complétée par la mise en place de réseaux de transports collectifs et actifs attrayants, accessibles et abordables. De plus, l'écofiscalité est un outil fiscal de nature incitative, et celle-ci est bien plus efficace combinée à des réformes politiques plus contraignantes comme avec des taxes.<sup>34</sup>

Ainsi, pour être efficace et légitime, cette réforme fiscale doit se faire en intégrant des principes de justice sociale. Le concept de « Parking Cash Out » (ou allocation équitable de stationnement) répond à cette exigence : alors que de nombreux employeurs offrent des stationnements gratuits aux automobilistes, les piétons, cyclistes, et usagers du transport en commun n'ont souvent aucun avantage équivalent. Ce programme propose une allocation financière à ceux qui choisissent des modes de transport actifs ou collectifs, reconnaissant leur contribution à la réduction des impacts environnementaux.

En outre, une réforme de la fiscalité qui impose davantage les pollueurs et soutient financièrement ceux qui font des choix durables serait juste. En responsabilisant les acteurs polluants, notamment les entreprises qui produisent de grandes émissions de GES et les individus les plus riches, cela permet de diriger les fonds vers le financement du fonctionnement, de l'abordabilité et de l'accessibilité des infrastructures, comme les transports collectifs, favorisant ainsi une meilleure équité dans l'accès aux moyens de déplacement.

---

<sup>34</sup> GRAME. Qu'est-ce que l'écofiscalité? <https://grame.org/blogue/quest-ce-que-lecofiscalite/>