



## **Solutions de financement pour le transport collectif**

**Mémoire présenté par  
la Fédération des employées et employés de services publics (FEESP)  
dans le cadre des consultations prébudgétaires 2025  
de la ville de Montréal**

**24 mai 2024**

Fédération des employées et employés  
de services publics inc. (CSN)  
1601, avenue De Lorimier  
Montréal (Québec) H2K 4M5  
Tél. : 514 598-2231  
Télec. : 514 598-2398  
[www.feesp.csn.qc.ca](http://www.feesp.csn.qc.ca)

## **Table des matières**

Avant-propos .....	5
Introduction.....	5
Vers des solutions pérennes de financement du transport collectif .....	7
Un financement public conséquent.....	8
Révision des politiques de stationnement urbain.....	9
Réguler la congestion urbaine .....	9
Adapter les politiques de financement du transport en commun .....	10
Améliorer l'accessibilité et l'offre de transport en commun.....	10
Conclusion .....	13
Références.....	14



## Avant-propos

La Fédération des employées et employés de services publics de la Confédération des syndicats nationaux (FEESP-CSN) regroupe fièrement 65 000 membres répartis dans plus de 425 syndicats œuvrant dans le domaine des services publics et parapublics. Depuis sa fondation en 1947, la Fédération s'est engagée à défendre les intérêts de ses membres et à contribuer aux débats sur l'avancement du Québec.

## Introduction

Le secteur des transports est le principal émetteur de carbone au Québec. En 2019, 43,3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenaient de cette industrie, surpassant largement les industries (30,5 %), les résidences, commerces et institutions (10,3 %), l'agriculture (9,8 %) et les déchets (5,8 %). Près de 80 % des émissions dans ce secteur sont attribuables au transport routier (IRIS, 2024).

Le transport collectif, dont les coûts externes sont 28 fois moins élevés que ceux des voitures individuelles (IRIS, 2023), représente la meilleure solution pour remédier à cette situation tout en permettant à la collectivité d'atteindre ses objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Dans un contexte où la voiture représente en moyenne 16 % des dépenses de consommation courante des ménages québécois, l'offre de transport en commun s'avère également être une solution efficace pour lutter contre la pauvreté. Malheureusement, son financement repose en majeure partie sur les municipalités qui ont de plus en plus de mal à supporter ce fardeau.

La pandémie de COVID 19 a précipité la crise du financement et a mis en exergue la fragilité du cadre financier du transport collectif métropolitain, créant ainsi un manque à gagner important et structurel. Le nombre de déplacements en transports collectifs dans la métropole a ainsi chuté, entraînant une baisse des recettes tarifaires de 500 millions entre 2020 et 2021 par rapport à 2019. Sans le soutien financier exceptionnel et temporaire du gouvernement fédéral et provincial, le transport en commun aurait été dans une impasse.

Même après la pandémie, la Société de transport de Montréal (STM) peine à retrouver les niveaux d'achalandage pré-pandémique, ce qui crée des déficits cumulatifs. L'estimation de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) prévoit des déficits annuels majeurs de plus de 560 M\$ en 2025 et près de 700 M\$ en 2028 si aucune mesure n'est prise.

Face à cette tendance, il est donc essentiel de se tourner vers de nouvelles structures de financement stables et pérennes pour le transport collectif. Il est crucial de développer un cadre financier robuste qui pourrait inclure une augmentation des subventions gouvernementales et une diversification des sources de revenus. Une telle approche garantirait non seulement la pérennité du transport en commun, mais aussi son rôle essentiel dans la réduction des émissions de GES, l'inclusion sociale et le développement économique.

Ce présent document est une réponse à la consultation prébudgétaire de la Ville de Montréal, visant à fournir des pistes de solution pour assurer un financement suffisant et stable du transport collectif métropolitain. Notre intervention est également motivée par le fait que le transport en commun soutient 22 700<sup>1</sup> emplois directs et indirects à travers le Québec, en plus de générer des revenus gouvernementaux.

De plus, les services offerts constituent un puissant outil d'inclusion sociale et de développement économique. La FEESP-CSN est donc heureuse de contribuer au débat. Nous croyons fermement qu'une révision et une stabilisation des structures de financement sont indispensables pour assurer la viabilité et l'efficacité de ce service qui s'avère capital.

---

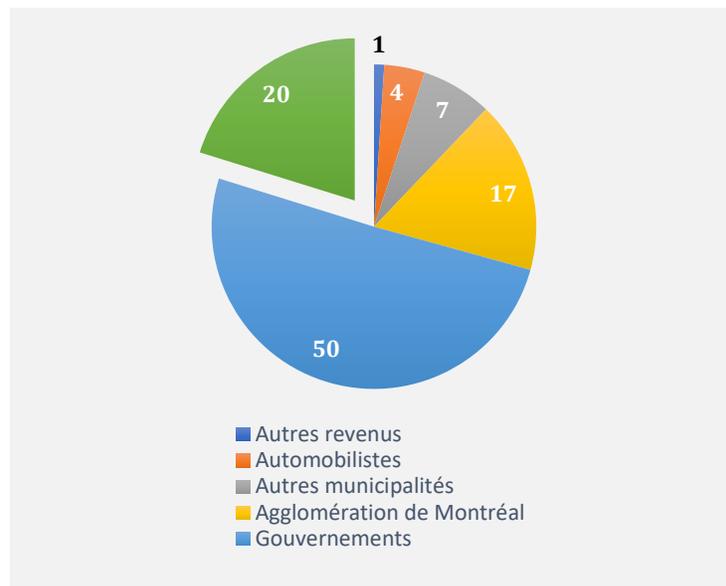
<sup>1</sup> ATUQ. Étude sur les impacts économiques, 2023

## Vers des solutions pérennes de financement du transport collectif

Au Québec, le financement du transport collectif provient des usagères et usagers, des municipalités, des subventions gouvernementales et des contributions des automobilistes. Une ventilation par source révèle que la part de contribution des usagères et usagers au financement est non négligeable (figure 1). Cependant, après la pandémie, cette part semble stagner autour de 20 %, comparativement à environ 31 % en 2019, sans doute en raison de la baisse de la fréquentation.

Accroître la fréquentation des transports en commun, tout en augmentant la part financière des automobilistes — qui est actuellement de seulement 4 % —, pourrait assurer un financement durable et adéquat pour les investissements et l'exploitation du réseau de transport métropolitain. En effet, une augmentation de la fréquentation renforcerait non seulement la viabilité financière du système, mais contribuerait également à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Vouloir augmenter l'achalandage est certes un objectif louable, mais sa mise en œuvre concrète représente un défi.

Figure 1 : Évolution de la part relative en pourcentage des contributeurs au financement du transport collectif métropolitain, 2023



Source : ARTM

L'étude de Boisjoly et al. (2018) nous permet de mieux comprendre les déterminants de l'achalandage et, par conséquent, de proposer des pistes de solution efficaces. La possession d'une voiture est l'un des prédicteurs importants de l'achalandage, car elle offre une alternative qui est souvent perçue comme plus flexible que le transport en commun.

Au Québec, le nombre de voitures et de camions légers a augmenté de 44,9 %, entre 2000 et 2021, alors que la population a augmenté d'à peine 16,9 % (IRIS, 2024). Inverser, cette tendance entraînerait une augmentation de l'utilisation des transports en commun. Cela générerait des revenus supplémentaires, permettant ainsi d'améliorer et d'élargir les services offerts, tout en augmentant l'effectif des employés du réseau de transport.

L'usage de l'automobile en milieu urbain génère des « effets externes » ou « externalités »<sup>2</sup> qui ne sont pas assumés entièrement par les automobilistes. Les externalités font en sorte que le coût réel d'un déplacement en automobile est beaucoup plus élevé que celui reflété simplement par le prix de l'essence.

Il en résulte que les automobilistes ne paient pas la totalité des coûts liés à l'utilisation de l'automobile. Les coûts non assumés représenteraient environ 35 % du coût total réel d'utilisation d'un véhicule (Laviolette, 2020). Ces coûts sont supportés par la collectivité. Cela signifie que l'utilisation massive de l'automobile engendre des dépenses supplémentaires pour la société — dépenses en santé, coût environnemental, etc.

L'internalisation des externalités<sup>3</sup> rendrait le coût du déplacement en automobile plus élevé, ce qui générerait des ressources supplémentaires pour financer le transport collectif. Des coûts de déplacement en automobile plus élevés conduiraient à leur tour à un changement de mode de transport, incitant davantage de personnes à utiliser les transports collectifs. Ce transfert modal augmenterait l'achalandage ainsi que les revenus issus des usagers, renforçant ainsi le financement du transport collectif.

De nombreuses mesures sont envisageables pour internaliser ces externalités. Même si la mise en œuvre de la plupart d'entre elles ne relève pas de la juridiction locale, certaines ne nécessitent pas le rapatriement de pouvoirs particuliers des autres paliers de gouvernement. Nous suggérons notamment les mesures suivantes pour assurer le financement du transport collectif métropolitain :

### ***Un financement public conséquent***

Au Canada, les collectivités locales ne perçoivent que 10 % de l'ensemble des recettes fiscales, mais sont responsables de 60 % des infrastructures. Les municipalités paient déjà 75 % des coûts d'exploitation des transports en commun (Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024).

La crise écologique actuelle exige que les gouvernements provincial et fédéral assument leurs responsabilités et assure un financement conséquent, prévisible et stable des réseaux de transport en commun, dont les coûts externes sont beaucoup moins importants que ceux de l'automobile. Les avantages économiques, sociaux et environnementaux d'un réseau de transport en commun efficace sont si importants qu'ils justifient des investissements publics.

---

<sup>2</sup> Ces « externalités » sont entre autres, le bruit, la pollution, la congestion, etc.

<sup>3</sup> C'est-à-dire intégrer les coûts indirects, comme la pollution et la congestion, dans le prix payé par les utilisateurs de voitures.

Les municipalités doivent donc revendiquer auprès des gouvernements des sources de financement pérennes, prévisibles et suffisantes pour le transport en commun. Contrairement à l'opinion de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault sur le rôle du gouvernement québécois, les divers ordres de gouvernement impliqués dans le financement doivent identifier des mécanismes permettant de financer de façon pérenne à la fois les immobilisations et les opérations. Une approche coordonnée et un engagement financier renforcé sont indispensables pour garantir la durabilité et l'efficacité des systèmes de transport en commun, répondant ainsi aux défis écologiques et socio-économiques actuels.

**Recommandation n°1**

Revendiquer auprès des gouvernements des sources de financement pérenne, prévisible et suffisant pour le transport collectif

***Révision des politiques de stationnement urbain***

Le stationnement est un élément complémentaire à l'utilisation de l'automobile. Près de 30 % de la congestion urbaine est généralement causée par des automobilistes qui cherchent du stationnement (Ommeren et al., 2009). Revoir et ajuster les politiques de stationnement peut jouer un rôle crucial dans la gestion de cette congestion.

À Montréal, il existe déjà des taxes sur les aires de stationnement non résidentiel. Une évaluation plus large de ces politiques pourrait être envisagée pour soutenir le financement des transports collectifs. Une approche équilibrée permettrait d'adapter les politiques aux besoins actuels.

**Recommandation n°2**

Revoir et ajuster les politiques de stationnement urbain pour soutenir le financement des transports collectifs.

***Réguler la congestion urbaine***

La congestion représente le principal coût externe de l'utilisation de l'automobile en milieu urbain (Drzymala, 2012). Pour gérer ce problème, il est crucial d'introduire des mesures visant à réguler l'utilisation des réseaux routiers. Ces mesures, lorsqu'elles sont bien adaptées, peuvent influencer les comportements des automobilistes en les incitant à opter pour des alternatives au transport individuel. Cela favoriserait un passage vers les transports collectifs, diminuant ainsi la congestion et promouvant une mobilité plus durable en milieu urbain. De telles stratégies sont déjà mises en œuvre dans certaines villes, comme Londres et Oslo, où elles ont démontré leur efficacité dans l'allocation des ressources pour le transport en commun.

**Recommandation n°3**

Introduire des mesures pour réguler l'utilisation des réseaux routiers afin de soutenir le financement des transports collectifs.

### ***Adapter les politiques de financement du transport en commun***

Les coûts directs liés à l'utilisation du véhicule personnel ont un impact direct sur l'utilisation des transports en commun. Ajuster ces coûts en fonction de l'inflation peut garantir une source de financement stable pour les infrastructures de transport collectif.

Aussi, avec l'amélioration continue de l'efficacité énergétique des véhicules, il devient pertinent d'envisager des systèmes de financement alternatifs. Ces systèmes devraient être flexibles et capables de s'adapter aux évolutions technologiques et aux changements des habitudes de mobilité. Une approche adaptée permettrait de maintenir les recettes stables. Cela soutiendrait le développement et l'entretien des infrastructures de transport collectif. De plus, elle inciterait à des comportements de mobilité plus durables.

#### **Recommandation n°4**

Adapter les politiques de financement du transport pour garantir des recettes stables et soutenir les comportements de mobilité plus durables.

### ***Améliorer l'accessibilité et l'offre de transport en commun***

Pour que les automobilistes adoptent des alternatives au véhicule personnel, il est crucial de leur offrir des options de transport en commun viables et accessibles. L'accessibilité financière du transport en commun joue un rôle déterminant dans l'augmentation de son utilisation (Boisjoly et al., 2018). Une comparaison des tarifs individuels des titres de transport en commun des grands centres canadiens révèle que Montréal est l'un des centres urbains où le billet unitaire est le plus cher (tableau 1).

Tableau 1 : Tarifs du transport en commun dans différentes villes canadiennes

<b>Ville</b>	<b>Billet unitaire, au 1er juillet 2023</b>
<b>Montréal (zone A)</b>	3,75 \$
<b>Vancouver (zone 1)</b>	3,15 \$
<b>Toronto</b>	3,35 \$
<b>Calgary</b>	3,60 \$
<b>Edmonton</b>	3,50 \$
<b>Ottawa</b>	3,75 \$
<b>Winnipeg</b>	3,15 \$
<b>Victoria*</b>	2,50 \$
<b>Regina</b>	3,25 \$

Note : \*n'inclus pas de transfert. Source : IRIS, 2023.

Le prix du titre de transport en commun à Montréal est 19 % plus élevé qu'à Vancouver. Si l'on ajoute les hausses annuelles, le prix du transport en commun dans la métropole ne fait que croître. Pourtant, les personnes à faible revenu sont les plus susceptibles d'utiliser les transports en commun (Statistique Canada, 2022).

Un tarif abordable du transport en commun favoriserait une augmentation de l'achalandage et permettrait en retour de gagner en volume. En effet, une fréquentation accrue du transport en commun peut non seulement compenser les éventuelles pertes de recettes, mais aussi générer des revenus supplémentaires grâce aux économies d'échelle. Par ailleurs, cette stratégie favorise l'inclusion sociale en rendant la mobilité accessible à tous les segments de la population.

Il est également important de renforcer l'attractivité du transport en commun en la valorisant et en augmentant l'offre de services, particulièrement dans les zones mal desservies. Investir régulièrement dans l'expansion et l'amélioration des services de transport en commun permettrait de répondre à la demande et de réduire la dépendance aux véhicules personnels. Cependant, les contraintes budgétaires peuvent pousser les opérateurs à réduire les services, ce qui pourrait entraîner une baisse de la fréquentation et un cercle vicieux de diminution des trajets et des services (Freemark et Rennert, 2023).

**Recommandation n°5**

Promouvoir le transport en commun, améliorer l'accessibilité financière et augmenter l'offre de service pour stimuler l'achalandage.
--



## **Conclusion**

Le présent document a exploré les sources de financement du transport en commun métropolitain. Vu l'ampleur des déséquilibres actuels, des solutions doivent être mises en place rapidement pour éviter des bris de service.

Pour garantir un financement stable et durable, il est essentiel d'adopter des mesures combinées visant à créer un système de transport en commun plus durable et équitable. Ces mesures incluent, entre autres, la révision des politiques existantes, l'adaptation des politiques de financement, la régulation de la congestion urbaine, l'amélioration de l'accessibilité financière et de l'offre de transport en commun, ainsi que le financement public. L'objectif principal étant de créer un environnement où les ressources sont optimisées pour soutenir un système de transport collectif efficace et durable.

Nous croyons également qu'une solution efficace du financement nécessite une approche holistique. Par exemple, la pénurie de logements abordables dans les centres urbains oblige les gens à résider loin de leur lieu de travail, ce qui, combiné à l'insuffisance des services de transport en commun, rend la possession d'une voiture indispensable, entraînant ainsi d'importants coûts sociaux. Par conséquent, une solution viable doit également inclure une meilleure planification de l'urbaine, une densification de l'habitat, entre autres mesures.

## Références

Boisjoly, G., Grisé, E., Maguire, M., Veillette, M. — P., Deboosere, R., Berrebi, E., & El-Geneidy, A. (2018). Invest in the ride: A 14-year longitudinal analysis of the determinants of public transport ridership in 25 North American cities. *Transportation Research Part A*, 116, 434-445. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.07.005>

Conseil d'action sur l'abordabilité. (2024). Repenser la mobilité urbaine : offrir des options de transport plus abordables et plus équitables. Institut de recherche en politiques publiques.

Drzymala, L., Revéret, J., & Gendron, C. (2012). Recensement des sources de financement alternatives et innovantes du transport collectif en milieu urbain en rapport avec les préceptes de la théorie de l'économie de l'environnement : prospérité durable (Université d'Ottawa).

Freemark, Y., & Rennert, L. (2023). Surmounting the fiscal cliff: Identifying stable funding solutions for public transportation systems. Urban Institute.

IRIS. (2023). Montréal : le billet de transport en commun le plus cher au Canada. <https://iris-recherche.qc.ca/blogue/environnement-ressources-et-energie/transport-en-commun-tarifs-montreal/>

IRIS. (2024). Le transport collectif, pilier de la transition écologique. Fiche n°1 — L'enjeu budgétaire.

Laviolette, J. (2020). L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences. Fondation David Suzuki.

Litman, T. (2011). *Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications*. Victoria Transport Policy Institute.

Ommeren, J. Van, Wentink, D., & Dekkers, J. (2009). The real price of parking policy. Tinbergen Institute Discussion Papers, Faculty of Economics and Business Administration, VU University Amsterdam, 29 p.

Statistique Canada. (2022). La croissance et l'étalement des grands centres urbains du Canada se poursuivent.