

Perspectives budgétaires 2025 : le financement du transport collectif

Mémoire déposé par l'Écologie Populaire

Présentation du collectif citoyen

Le collectif Écologie populaire est un groupe de citoyen.nes engagé.es pour la bonification et la gratuité du réseau de transport collectif. Nos activités s'inscrivent dans l'intérêt de promouvoir les idées de la décroissance afin d'améliorer les conditions sociales et environnementales au Québec. Nous misons sur la communication et l'action stratégique pour rassembler des personnes de tous les horizons et atteindre une société plus juste et verte.

Avantages d'un réseau de transport collectif efficace

Le transport collectif apporte plusieurs bienfaits à la société. Il permet d'améliorer la qualité des milieux de vie, de l'environnement et de la santé publique, car le transport en commun contribue à réduire la pollution atmosphérique et sonore, en plus de la congestion routière et d'accidents, de stress, de sédentarité et de dépenses imprévues. De plus, le transport collectif amène plus d'emplois, de temps pour soi, d'économies, de tranquillité d'esprit et de productivité.¹

Le transport collectif incite l'adoption d'un mode de vie plus actif en permettant d'intégrer l'exercice physique à son quotidien et de s'éloigner d'un mode de vie plus sédentaire. Plusieurs études démontrent que le transport collectif améliore la santé mentale et physique tout en diminuant le stress.²

Par ailleurs, le transport collectif constitue une mesure concrète pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Au Québec, on évalue que le secteur des transports est la plus importante source d'émissions de GES avec 44,8% des émissions totales.¹

Le transport collectif est ainsi une solution importante, d'autant plus qu'elle est efficace en énergie, consomme moins d'espace et de ressources et répond aux besoins de mobilité de la population.¹

Bien que l'on puisse penser que le développement des transports en commun ne soit que des dépenses sacrificables, selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, elles

¹ Gouvernement du Québec, « Transport collectif », Gouvernement du Québec, 23 février 2023, <https://www.quebec.ca/transports/transport-collectif>.

² OC Transpo, « Bienfaits pour la santé du transport en commun et du transport actif », octranspo, s. d., <https://www.octranspo.com/fr/a-propos/bienfaits-pour-la-sante-du-transport-en-commun-et-du-transport-actif>.

ont en réalité « des retombées sur l'économie québécoise près de trois fois supérieures à celles de l'automobile privée en matière d'emplois et d'argent ».³

Effectivement, il est intéressant de se pencher sur les économies attribuables à un réseau de transport collectif efficace. Par exemple, les infrastructures routières subissent moins d'usure si moins d'automobiles les empruntent, ce qui diminue les dépenses qui leur sont reliées. La réduction des GES et de l'artificialisation des sols contribue à la préservation de l'environnement et de ses nombreux services écosystémiques. Puis, le transport collectif permet des économies au niveau de la santé publique, car il mène à une réduction des hospitalisations liées à la pollution de l'air et aux accidents de la route et encourage la pratique d'un mode de vie plus actif, donc plus bénéfique pour la santé.⁴

Financement du transport collectif

Notre position sur le financement du transport collectif est, tout d'abord, que celui-ci doit devenir une véritable priorité pour les gouvernements. Le transport collectif ne devrait pas être perçu comme un projet économique qui se doit d'être rentable. Le projet du REM, qui a forcé la fermeture de lignes d'autobus qui faisaient concurrence au trajet du nouveau projet, est un exemple de cette vision marchande du transport qui nuit au développement du réseau. Nous soutenons qu'il doit être considéré comme un service, un véritable investissement, envers la population pour tous les bénéfices sociaux et environnementaux qu'il procure, au même titre que nous finançons collectivement et massivement nos systèmes de santé ou d'éducation. C'est pourquoi nous considérons que les gouvernements devraient offrir l'accès au transport en commun gratuit pour tous·tes.

Actuellement, les automobilistes bénéficient d'investissements majeurs de la part du gouvernement. Nous sommes d'avis qu'il est nécessaire d'inverser la tendance. De par leurs impôts, les usager·es du transport collectif financent les routes du Québec. Il serait logique que ces mêmes impôts financent davantage le transport collectif, notamment parce que les automobilistes profitent aussi des bienfaits du transport collectif.

Cependant, sachant que le ménage québécois moyen dépense plus d'argent annuellement pour sa voiture que pour son alimentation, nous sommes conscients que certains pourraient être réticents à augmenter les factures des utilisateurs de l'automobile qui peinent à joindre les deux bouts. Nous croyons que la solution réside dans l'expansion du réseau de transport collectif ainsi que l'amélioration de sa fiabilité et de sa rapidité. Avec un réseau de transport qui répondrait aux besoins de la population, qui permettrait à la grande majorité de se rendre au travail, à la garderie, à l'épicerie, etc. dans un temps raisonnable, avoir une voiture ne serait plus une nécessité.

Nous proposons trois pistes de solutions pour financer la bonification et la maintenance du réseau de transport collectif dans la région métropolitaine.

³ Anne-Hélène Mai, « Mobilité en déroute : comment sortir de l'impasse du financement ? », À bâbord ! Revue sociale et politique, no 96 (2023): 36-37. <https://id.erudit.org/iderudit/103297ac>.

⁴ Nathalie Collard, « L'édito vous répond: Tout à l'avantage du transport collectif », La Presse, 22 janvier 2023, <https://www.lapresse.ca/contexte/2023-01-22/l-edito-vous-repond/tout-a-l-avantage-du-transport-collectif.php>.

Première proposition : Taxer l'immatriculation et l'achat des véhicules, particulièrement les mini-fourgonnette, véhicules utilitaire sport (VUS), pick-ups, quatre roues motrices (4x4), de luxe et sport

Cette proposition amène deux taxes sur l'immatriculation et l'achat de véhicules, en taxant à un taux plus élevé ceux de type mini-fourgonnette, véhicule utilitaire sport (VUS), pick-up, quatre roues motrices (4x4), luxe et sport.

Cette première taxe est un peu différente de la taxe sur l'immatriculation actuelle, entrée en vigueur le 1er janvier 2024, puisque celle-ci vise particulièrement les véhicules passant tout juste sous la catégorie de « camions légers ». Ces types de véhicules échappent aux règlements de standards d'économie d'énergie et de sécurité et, souvent, ne sont pas essentiels lorsque l'achat de ces véhicules est motivé par leur apparence plutôt que par leur utilité. D'ailleurs, ces véhicules provoquent des dommages pour l'environnement urbain et pour la sécurité beaucoup plus grands que les plus petits véhicules de type berline ou de type coupé.⁵

Ainsi, une taxe sur l'immatriculation ciblant surtout ces véhicules générerait un revenu annuel régulier qui pourrait contribuer au financement du transport collectif. Une taxe sur l'achat de ces véhicules s'ajouterait aussi aux fonds amassés pour le financement du transport collectif.

Ces deux taxes constituent aussi un moyen d'inciter la population à utiliser le transport collectif ou du moins à acquérir un véhicule plus petit, moins énergivore et plus sécuritaire.

Deuxième proposition : Augmenter et étendre la taxe sur les parcs de stationnement

Cette taxe sur les espaces de stationnement existe déjà à Montréal. Elle concerne les stationnements intérieurs et extérieurs des immeubles non résidentiels du centre-ville et les stationnements extérieurs de plus de 10 000 m² situés dans le reste de la ville.⁶ Le règlement qui définit cette taxe ne prescrit pas d'usage pour les fonds ainsi amassés et ces fonds sont donc ajoutés au budget de la Ville avec le reste des sources de financement dont elle dispose.

Notre proposition se décline donc en deux volets. Premièrement, nous suggérons d'augmenter substantiellement le montant de cette taxe et de restreindre l'utilisation des revenus issus de son augmentation au financement du transport collectif. Deuxièmement, nous aimerions voir cette taxe s'appliquer également à tous les espaces de stationnement intérieurs non résidentiels situés à l'extérieur du centre-ville et dont la superficie dépasse 10 000 m². Nous ne voyons pas de raison d'exclure ce type de stationnements de ceux

⁵ Amélie Bernier-Girard et Olivier Lessard, « Est-ce que votre véhicule est assez gros? », Le Val-Ouest, 19 janvier 2024, <https://val-ouest.com/est-ce-que-votre-vehicule-est-assez-gros/>.

⁶ Ville de Montréal, Règlement 14-008.

ciblés par cette taxe et pensons que leur taxation peut contribuer au financement de nos transports collectifs.

Troisième proposition : Appliquer le principe de l'utilisateur-payeur pour tous les véhicules

Bien qu'encore à l'étude, une taxe kilométrique constituerait une source de financement importante pour le transport en commun. En effet, ce type de système sur la base du concept « d'utilisateur-payeur » serait possible en installant dans chaque véhicule un système permettant de suivre ses déplacements. Il serait donc même possible de moduler les prix au kilomètre selon le moment de la journée et le trajet emprunté pour influencer les comportements des automobilistes.

De plus, cette taxe, contrairement à la présente taxe sur l'essence, permettrait de prendre en compte l'impact des véhicules électriques au même titre que celui des automobiles à moteur à combustion interne. Il est cependant important que ce type de système soit implanté de manière à obtenir une bonne acceptabilité sociale. Il sera aussi nécessaire de mettre en place des mesures pour ne pas pénaliser injustement les populations défavorisées ainsi que celles vivant dans des lieux où le transport en commun est encore peu accessible.^{7 8}

Étant donné que cette taxe prendra plusieurs années avant de pouvoir être implantée, nous croyons qu'il est primordial de conserver et d'augmenter la taxe sur l'essence, mais également d'implanter une taxe sur la recharge des véhicules électriques d'ici à l'établissement de la taxe kilométrique. Celle-ci permettrait de combler le manque de la taxe sur l'essence depuis l'augmentation du nombre de véhicules électriques au Québec et s'assurerait que chaque automobiliste paie sa juste part.

En conclusion

Bien que ces trois recommandations soient un pas dans la direction d'un financement suffisant du transport collectif, nous croyons surtout qu'il est absolument nécessaire que chaque palier de gouvernement s'investisse réellement dans le développement, l'amélioration et l'entretien de nos réseaux de transports. Ces mesures doivent absolument s'accompagner d'une politique beaucoup plus large de bonification des transports collectifs. Autrement, ces mesures pourraient ne pas avoir l'effet escompté. Elles doivent aussi s'accompagner de l'abandon de la vision marchande qui entache nos réflexions sur le transport collectif, car le transport collectif ne sera jamais « rentable », de la même manière

⁷ Détecteur de rumeurs, « Réaliste, la taxe au kilomètre ? 3 choses à savoir », Scientifique en chef du Québec, 26 septembre 2022, <https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impact-recherche/realiste-la-taxe-au-kilometre-3-choses-a-savoir/>.

⁸ Jérôme Laviolette, « Mobilité durable : démystifier la tarification kilométrique », Un point cinq, 29 novembre 2021, <https://unpointcinq.ca/article-blogue/mobilite-durable-demystifier-la-taxe-kilometrique/>.

que les routes ne le sont pas, exactement comme les systèmes d'éducation et de santé. Il faut commencer à voir le transport collectif tel qu'il est : un service à la population.

L'Écologie populaire tient à souligner les bienfaits et l'importance du transport collectif au Québec. Leur nécessité et leur manque de financement nous poussent à prendre position politiquement pour améliorer notre réseau de transport et amorcer un véritable changement de mobilité. Nous suggérons trois pistes de solution afin de financer le développement, l'entretien et l'amélioration de nos transports collectifs:

- 1. Taxer l'immatriculation et l'achat des véhicules, particulièrement les mini-fourgonnette, véhicules utilitaire sport (VUS), pick-ups, quatre roues motrices (4x4), de luxe et sport;**
- 2. Augmenter et étendre la taxe sur les parcs de stationnement;**
- 3. Appliquer le principe d'utilisateur-payeur pour tous les véhicules.**

Nous aimerions également insister sur l'importance de développer un plan solide qui va au-delà des trois mesures aujourd'hui proposées. C'est uniquement en ayant une approche systémique que nous serons en mesure d'éviter la fameuse « spirale de la mort » des transports collectifs et que nous assurerons l'avenir de la mobilité à Montréal et dans tout le Québec.