



## Présentation de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise. L'association agit par des représentations, mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand.

## Introduction

La crise actuelle du financement de la mobilité, et particulièrement du transport collectif, impose à l'ensemble des acteurs d'implanter des solutions à la hauteur des besoins. Si nous décrions fortement le désengagement des paliers de gouvernement supérieurs, nous appelons la Ville de Montréal à rehausser considérablement son soutien financier pour maintenir les actifs en bon état et relancer le développement de l'offre de service.

Rappelons que les bénéfices des transports collectifs ne sont plus à démontrer, pas plus que l'effet de levier de ceux-ci sur le développement économique et la vitalité du territoire. Les transports collectifs servent autant à attirer des entreprises qu'à attirer et retenir la main-d'œuvre. Ils diminuent les coûts en soins de santé et services sociaux. Ils augmentent la sécurité routière, agissent comme vecteur d'équité sociale, diminuent la pollution atmosphérique et réduisent nos émissions de gaz à effet de serre (GES).

Pour toutes ces raisons, il faut non seulement éviter que les services périclitent, mais surtout, nous nous devons de trouver les moyens de renouer avec le développement de l'offre de service.

Ainsi, nous appelons la Ville de Montréal à agir pour mieux profiter des investissements faits et optimiser l'offre actuelle de transport collectif. Nous croyons notamment qu'il faut utiliser tous les leviers financiers disponibles, augmenter les mesures prioritaires pour le transport collectif et favoriser l'accès de tous et toutes aux services.

## Comment financer le transport collectif? Utiliser tous les leviers disponibles

La Ville de Montréal, comme l'ensemble des municipalités du Québec, peut et doit en faire plus pour contribuer au financement du transport collectif. L'objectif minimal à atteindre devrait être d'assurer non seulement le maintien mais la croissance de l'offre de transport en commun.

Le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable - 2030 du Gouvernement du Québec prévoyait une croissance de l'offre de service de 5% par année. L'ensemble des Villes et des Sociétés de transport travaillaient à l'atteinte de cet objectif ambitieux. Certes, la pandémie n'a pas permis de maintenir cette croissance, mais cet objectif demeure toujours aussi important. D'ailleurs, afin de rattraper le retard accumulé durant les années pandémiques, de nombreuses voix ont appelé dans la dernière année à rehausser cette cible à 7% par an. Cette position a notamment été adoptée par [25 maires et mairesses de la Communauté métropolitaine de Montréal](#), le [Parti libéral du Québec](#), [Québec solidaire](#) et le [Parti Québécois](#) cet automne, ainsi que l'[Alliance TRANSIT](#), qui représente une cinquantaine d'organisations. Si la Ville de Montréal ne peut seule assurer les moyens financiers nécessaires à l'atteindre d'un tel niveau de croissance, nous l'appelons à affirmer haut et fort la nécessité de viser un tel niveau de service, et à tout faire pour s'en approcher.

L'attribution du pouvoir de taxation sur l'immatriculation par le gouvernement du Québec aux municipalités est un signal clair que ce moyen doit être utilisé comme nouvelle source de financement pour le transport en commun. La Ville de Montréal, qui possédait déjà ce pouvoir, se doit de réhausser le niveau de cette taxe, afin d'occuper pleinement cet espace fiscal, en concertation avec les autres municipalités de la CMM et les grandes villes du Québec.

**Recommandation 1: Utiliser pleinement la taxation sur l'immatriculation pour augmenter les revenus dédiés au transport collectif et permettre la croissance de l'offre.**

Rappelons qu'à l'origine l'utilisation de la taxe sur l'immatriculation avait été adoptée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) comme moyen de financer une croissance de l'offre de service. Or, le fait que cet outil soit actuellement considéré comme moyen de financement pour le maintien des actifs est un recul important causé par le désengagement du gouvernement provincial. Le refus du Gouvernement du Québec de hausser la taxe provinciale sur l'immatriculation force les municipalités à utiliser pleinement ce champ fiscal. Il est nécessaire de poursuivre les représentations auprès des paliers gouvernementaux supérieurs pour que ceux-ci assurent un financement adéquat au transport collectif, afin que l'utilisation de la taxe sur l'immatriculation par les municipalités puisse servir à hausser le niveau de service.

**Recommandation 2: Poursuivre les démarches auprès des paliers supérieurs de gouvernement pour l'obtention d'un financement de l'exploitation et du maintien des infrastructures.**

Afin d'éviter que la situation actuelle du financement de la mobilité ne se reproduise, en raison d'une diminution des revenus causée par la non-indexation des sources, il est primordial de mettre en place dès maintenant un mécanisme d'indexation de la taxe sur l'immatriculation. Cette mesure offrira de la prévisibilité aux sociétés de transport ainsi qu'aux personnes propriétaires d'une voiture immatriculée. Rappelons d'ailleurs que les tarifs des titres de transport collectif sont ajustés annuellement pour s'ajuster à l'inflation. Par souci d'équité entre les usagers des différents modes de transport, la taxe sur l'immatriculation doit être indexée annuellement, au même titre que le sont les tarifs de transport collectif.

**Recommandation 3: Prévoir un mécanisme d'indexation de l'ensemble des sources de revenus du transport collectif, et non pas seulement les tarifs payés par les usagers.**

La taxe sur l'immatriculation ne peut pas être le seul outil fiscal utilisé pour financer les transports collectifs de la métropole. La Ville de Montréal doit donc étudier l'ensemble des possibilités qui s'offrent à elle et mettre en place toutes les mesures pertinentes pour assurer un financement pérenne et suffisant des transports collectifs et de la mobilité durable.

Par exemple, un outil à évaluer est un système de péage à l'entrée du réseau routier montréalais. Tous les automobilistes qui circulent à Montréal bénéficient du système de transport en commun, puisque celui-ci contribue à réduire significativement la congestion routière. De plus, dans une perspective d'équité entre les usagers des différents modes de transport, soulignons que les usagers du transport en commun ont un signal de prix quand ils utilisent une infrastructure qui traverse une zone. L'absence d'un équivalent lors d'un déplacement en voiture est inéquitable.

D'autres options sont aussi à considérer notamment, la tarification du stationnement, la taxation kilométrique, la tarification de la congestion. Un objectif à viser devrait être que le coût marginal perçu, pour un trajet réalisé en voiture, soit plus élevé que le coût d'un aller-retour similaire en transport en commun.

Aucune mesure ne pourra à elle seule garantir un financement suffisant et pérenne pour la mobilité durable. Un éventail de solutions devra être mis en place. Si certaines mesures peuvent sembler difficiles à implanter en raison de leur impopularité, elles ont toutes le mérite d'être non seulement des outils financiers mais aussi, et surtout, des outils de changement de comportement.

**Recommandation 4: Étudier toutes les sources de revenus possibles et mettre en place toutes les mesures pertinentes pour assurer un financement suffisant et pérenne.**

## **Améliorer la performance du réseau : déployer plus de mesures prioritaires pour le transport collectif**

Augmenter les revenus du transport en commun est hautement nécessaire, mais cela n'est pas suffisant pour bonifier le service.

En tout temps, mais encore plus dans un contexte de restriction budgétaire, s'assurer que chaque dollar est judicieusement dépensé devrait être une priorité. Dans le cas du transport en commun, cela signifie que tout devrait être mis en place pour que les autobus ne soient plus quotidiennement coincés dans des bouchons de circulation. Des mesures prioritaires pour autobus augmentent la fiabilité du réseau et la vitesse commerciale, permettant à chaque dollar investi d'aller plus loin.

Différentes mesures prioritaires existent pour favoriser la fiabilité et la rapidité des autobus. On peut penser aux voies réservées, mais aussi aux feux prioritaires et aux feux intelligents. Si la Ville de Montréal possède un réseau de voies réservées plutôt enviable, trop souvent, elles s'arrêtent là où elles sont les plus nécessaires, c'est-à-dire aux intersections. Sinon, elles sont en fonction uniquement aux heures de pointe, ce qui réduit grandement leur efficacité. Par ailleurs, les feux intelligents évitent aux autobus d'être constamment arrêtés aux feux rouges. Le déploiement massif de ce type de feux devrait être priorisé.

Rappelons que les salaires des chauffeurs se calculent à l'heure, et non pas au kilomètre-heure. Ainsi, toutes les mesures de priorisation des autobus pour en accélérer la vitesse commerciale et améliorer la fiabilité doivent être implantées, y compris lorsque cela implique une réduction de la capacité routière.

**Recommandation 5: Accélérer le déploiement massif de diverses mesures prioritaires pour autobus.**

**Recommandation 6: Régler de manière ciblée des points de congestion réguliers, notamment sur le réseau des lignes fréquentes et les autres lignes d'autobus les plus utilisées.**

Les lignes express offrent un avantage important pour les usagers qui souhaitent se déplacer rapidement, et pour qui la distance à parcourir à la marche pour atteindre l'arrêt n'est pas un frein. Ces lignes express permettent des vitesses commerciales plus rapides, offrant aux usagers et usagères des temps de parcours plus intéressants. Toute mesure rendant le réseau plus attractif devrait d'ailleurs être favorisée. Ainsi, la Ville de Montréal devrait augmenter la proportion de lignes express, tout en conservant, sur les mêmes lignes, des autobus s'arrêtant à tous les arrêts, afin de maintenir l'accessibilité pour tous.

Le métro de Montréal doit lui aussi être mis à contribution pour bonifier l'offre de transport de la métropole. En effet, il est dommage de voir une infrastructure aussi performante être sous-utilisée. La fréquence des métros devrait être augmentée afin de bénéficier au maximum du potentiel de cette infrastructure. Il s'agit là d'une bonification de l'offre de service qui peut se faire à moindre coût.

### **Recommandation 7: Augmenter le nombre de lignes d'autobus express et la fréquence des métros.**

Afin de positionner la mobilité durable comme véritable alternative à la voiture, il est essentiel d'offrir à la population une offre intermodale complète et cohérente. En effet, pour que les Montréalais et Montréalaises puissent délaisser la voiture, il faut leur donner les moyens de faire la totalité de leur chaîne de déplacement en modes durables. La Ville de Montréal a donc un rôle à jouer pour favoriser l'intermodalité en multipliant l'offre en mode durable et en s'assurant que ces modes soient déployés de manière cohérente sur le territoire et entre eux.

### **Recommandation 8: Prioriser l'intermodalité à proximité des infrastructures de transport en commun, notamment en dédiant en priorité l'espace disponible au transport actif et à l'auto partage.**

Attendre des investissements des paliers de gouvernement supérieurs dans des infrastructures structurantes ou dans l'exploitation des réseaux ne devrait pas être la seule stratégie pour bonifier l'offre de service. La Ville de Montréal peut et doit s'assurer de maximiser les retombées de ses investissements en améliorant la performance de son réseau de transport collectif. Ces mesures, qui représentent des investissements somme toute modestes, peuvent faire une différence significative pour les Montréalais et Montréalaises.

### **L'accessibilité des services pour tous et toutes, une question d'équité!**

Le transport en commun n'est pas juste un sujet à aborder avec l'angle de l'efficacité économique, de la réduction des GES ou de la réduction des bouchons de circulation. C'est aussi, et grandement, un enjeu d'équité et d'égalité des chances. C'est un service essentiel qui est une partie intégrante de notre filet social, et c'est pourquoi il doit être accessible à tous et toutes.

Certes, la gratuité du transport collectif offerte aux aînés montréalais est une mesure intéressante pour certains aspects, notamment pour briser l'isolement des aînés et contribuer à leur mobilité.

Néanmoins, cette mesure laisse derrière bon nombre de personnes vulnérables. Plusieurs personnes qui ne sont pas aînés peinent ou ne réussissent tout simplement pas à se payer un titre de transport en commun, faute de moyens financiers. Il est essentiel, par souci d'équité et d'inclusion, de mettre en place une tarification sociale basée sur le revenu.

La majorité des autres sociétés de transport du Québec ont maintenant une tarification sociale, et le retard de la région métropolitaine à cet égard est incompréhensible et inacceptable. Par conséquent, nous souhaitons la mise en place dès cette année d'un programme de tarification sociale basée sur le revenu. Montréal doit donc user de son influence pour que l'ARTM déploie un programme de tarification sociale rapidement. Néanmoins, il nous semble justifié de demander aux gouvernements supérieurs de

contribuer à la fois à son financement et à sa mise en œuvre en facilitant la vérification de l'admissibilité à la mesure par l'entremise de Revenu Québec.

**Recommandation 9: Mettre en place une tarification sociale basée sur le revenu afin de garantir l'accessibilité financière des services de transport collectif au plus grand nombre d'usagers.**

**Recommandation 10: Demander aux gouvernements supérieurs un financement de la tarification sociale et de contribuer au mécanisme de mise en œuvre.**

Par ailleurs, le récent désengagement du gouvernement provincial dans le programme d'accessibilité universelle est un autre coup dur pour les usagers et usagères à mobilité réduite. En plus de réclamer un réengagement du gouvernement, la Ville de Montréal devrait explorer des moyens de poursuivre les travaux d'accessibilité universelle du réseau de métro. Mentionnons que ce ne sont pas seulement les personnes à mobilité réduite qui bénéficient des ascenseurs mais aussi les parents de jeunes enfants en poussette ou les personnes transportant des paquets.

**Recommandation 11: Poursuivre les efforts d'amélioration de l'accessibilité universelle dans le transport en commun malgré le désengagement du gouvernement provincial.**

De plus, la sécurité et la qualité des parcours piétons à proximité des arrêts d'autobus et des stations de métro est à bonifier. Des récents travaux réalisés par Trajectoire Québec en partenariat avec l'INRS ont démontré que de nombreuses mesures importantes pour la sécurité et le confort des usagers plus vulnérables lors de leurs parcours piétons jusqu'à l'arrêt d'autobus sont négligées. Pensons notamment au déneigement des arrêts d'autobus l'hiver, à l'élargissement des corridors de marche pour éloigner les piétons des voitures, à l'installation de mobilier urbain aux arrêts ou à la hauteur et à la lisibilité des pancartes d'arrêts.

**Recommandation 12: Aménager les arrêts et les parcours piétons vers l'arrêt en gardant en tête le confort et la sécurité de tous les usagers.**

Toujours dans une perspective d'équité, Montréal devrait faciliter la création de logements sociaux et sans but lucratif à proximité des infrastructures de transport en commun. En effet, il est essentiel de garantir, à ceux et celles qui dépendent le plus des transports collectifs pour se déplacer, un endroit abordable pour se loger à proximité des services.

Finalement, les transports en commun sont sécuritaires. Néanmoins, la perception de sécurité s'est dégradée ces dernières années. Nous saluons les mesures récemment annoncées pour maintenir la sécurité et invitons la Ville et la STM à poursuivre leurs efforts. De plus, nous invitons la Ville à lancer une campagne de promotion des transports en commun pour assurer que la perception de sécurité soit aussi renforcée et contribuer au retour de l'achalandage.

## **Conclusion**

Bien que le contexte actuel du financement des transports en commun comporte de nombreux défis, notamment en raison du désengagement des paliers de gouvernement supérieurs, de nombreux outils peuvent être utilisés par la Ville pour améliorer les services de transport collectif. En somme, il est nécessaire que la Ville de Montréal prenne action et utilise les leviers à sa disposition pour assurer non seulement le maintien des services de transport collectif mais viser aussi le développement de l'offre de 7% par année. Cette cible correspond à l'ampleur des défis auxquels nous devons faire face, tant en mobilité, en environnement et en matière de réduction des inégalités.