

**Par courriel seulement**

Montréal, 11 février 2021

**Monsieur Éric Girard**  
**Ministère des Finances du Québec**  
390, boulevard Charest Est  
Québec (Québec) G1K 3H4  
[ministre@finances.gouv.qc.ca](mailto:ministre@finances.gouv.qc.ca)

**Objet : Propositions de la STM en vue du Budget 2021-2022 du gouvernement du Québec**

---

Monsieur le Ministre,

La Société de transport de Montréal (STM) reconnaît que la situation actuelle frappe durement l'économie québécoise et salue les multiples efforts de votre gouvernement pour minimiser les impacts tout en prenant les décisions qui s'imposent pour sortir de cette crise sanitaire. Depuis le début de cette crise, la STM a répondu présent et continu de transporter des centaines de milliers de travailleurs essentiels chaque jour et ce, de façon sécuritaire en respectant à la lettre les consignes de la Santé publique. Le dévouement de ses employés et sa capacité d'adaptation ont permis à la STM de réaliser ce tour de force, tout en dégagant des économies importantes pour l'exercice financier 2020. L'entreprise est tout à fait consciente de l'importance d'une gestion rigoureuse et responsable des ressources disponibles en cette période trouble.

Les transports collectifs sont durement frappés par les effets de la pandémie alors que l'achalandage et les revenus se sont écroulés. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs reconnu cet état de fait en allouant une aide d'urgence au secteur que nous tenons à souligner. L'enjeu est toutefois plus profond alors que la pandémie mondiale a, dans les faits, accéléré une crise financière prévisible pour notre secteur d'activité.

En effet, les sources de revenus dédiées au transport collectif n'ont pratiquement pas évolué depuis les années 1990, alors que l'industrie a fait des pas de géant en matière d'offre de service et qu'elle doit investir massivement pour entretenir un réseau qui a atteint sa durée de vie utile. Pour la STM, par exemple, l'offre de service métro a augmenté de 50% depuis 2006 tandis que les investissements sont passés de 200M\$ à 1,8G\$ par année. Ces développements et cette croissance se sont faits en collaboration et à la demande des partenaires municipaux et gouvernementaux de la STM et ont eu pour effet de faire croître sans cesse la facture du transport collectif.

Du côté des revenus, la taxe régionale sur l'essence n'a connu qu'un seul ajustement (2011) après sa création en 1996. Quant à la *contribution des automobilistes au transport en commun*, un droit d'immatriculation de 30\$, elle n'a jamais été ajustée depuis sa mise en place en 1993. Le résultat en est que les revenus réels générés se sont érodés dans le temps. Le gouvernement a certes augmenté sa contribution durant cette période, mais toujours dans des programmes à coûts partagés avec le niveau municipal. Or, si Québec s'est doté de sources de revenus additionnelles (ex : marché du carbone) ou qu'il a indexé ses propres droits d'immatriculation, les municipalités n'ont pas de tels leviers.

Chaque nouvel investissement de Québec a donc pour effet de demander un investissement du secteur municipal qui dépasse sa capacité de payer. Cet écart croissant entre les revenus et les dépenses constituait déjà un défi considérable avant la crise, alors que de nombreux projets majeurs de développement sont en chantier (SRB Pie-IX, ligne Bleue, REM) ou en planification, et que le gouvernement vise une croissance de l'offre de service de 60% avec sa Politique de mobilité durable.

Bref, les manques à gagner anticipés du transport collectif pour les années à venir sont considérables et ils vont bien au-delà des impacts immédiats de la pandémie. Il est impossible de penser pouvoir régler une crise financière de cette ampleur en comprimant les budgets d'exploitation des opérateurs sans impacter la qualité ou le niveau de service à la population. Une telle avenue constituerait une erreur stratégique qui minerait la relance au moment même où les forces vives de Montréal se mobilisent pour revitaliser la métropole. Rappelons que 74 % des déplacements à destination du centre-ville sont effectués en transport collectif. La relance passe donc inévitablement par un réseau de transport collectif fort.

Un constat s'impose : les sources de revenus actuelles ne sont tout simplement plus en adéquation avec la réalité et les ambitions gouvernementales pour les transports collectifs notamment en matière d'électrification <sup>1</sup> ou du financement des activités du REM <sup>2</sup>.

La STM lance donc un appel à l'innovation en matière de financement des transports collectifs. L'entreprise a d'ailleurs pris part au Chantier sur le financement de la mobilité lancé par le gouvernement du Québec en 2019. Nous attendons impatiemment les conclusions qui découleront de cet exercice et nous sommes disposés à en faciliter le déploiement.

Vous trouverez ci-joint nos recommandations en bref en vue du budget 2021-2022 du gouvernement du Québec. Ces recommandations visent d'une part à apporter rapidement un soutien à court terme et, d'autre part, à mettre en place des solutions durables pour assurer la pérennité du transport collectif et donner au Québec les moyens de ses ambitions.

Avant que la pandémie mondiale ne frappe le Québec, les dernières années avaient été marquées par des hausses importantes de l'achalandage et par un léger recul de l'utilisation de l'automobile. Il est crucial d'agir avec force pour revenir à cette tendance, car au-delà de la crise sanitaire, la crise environnementale perdure. Je suis convaincu qu'ensemble, nous serons en mesure de protéger les acquis, d'éviter un déclin du transport collectif et de préparer l'avenir.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.



Philippe Schnobb  
Président du CA  
Société de transport de Montréal  
[philippe.schnobb@stm.info](mailto:philippe.schnobb@stm.info)



Luc Tremblay, FCPA  
Directeur général  
Société de transport de Montréal  
[luc.tremblay@stm.info](mailto:luc.tremblay@stm.info)

<sup>1</sup> L'électrification nécessite des investissements de plus 2G\$ seulement à la STM, pour convertir les installations.

<sup>2</sup> La mise en service du REM se traduira par de nouvelles sommes à la charge des municipalités et viendra ainsi ajouter une pression supplémentaire sur les finances municipales qui peinent à soutenir les réseaux existants.

### **Recommandations en bref pour le gouvernement du Québec**

- Indexer les sources dédiées au transport collectif afin de contribuer rapidement à l'amélioration de la situation.
- Bonifier les sommes disponibles dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes afin de considérer l'impact du second confinement.
- Déposer les conclusions du Chantier sur le financement de la mobilité et s'engager à innover en matière de financement des transports collectifs.
- Augmenter les taux de subvention des programmes d'aide gouvernementale au transport collectif afin de réduire la pression sur les finances des municipalités.