

Coûts et avantages

Le transport en commun gratuit pour Montréal

Bertrand Schepper
chercheur à l'IRIS

Depuis quelques années l'idée de rendre le transport en commun gratuit fait son apparition dans diverses municipalités, au Québec comme ailleurs. Cette pratique se veut une manière de revitaliser une municipalité tout en participant à diminuer les gaz à effet de serre (GES) en rendant plus fluide la circulation. Alors que la Ville de Montréal se lance comme défi de réduire de 80 % les émissions GES de la collectivité d'ici 2050¹, les enjeux du transport en commun et du transport actif deviennent prioritaires. Cette fiche socio-économique se veut une analyse succincte des conséquences de rendre le transport en commun gratuit pour en faciliter l'accès.

- 01 Au Québec, certaines municipalités, par exemple les villes de Beauharnois, Candiac et Sainte-Julie, ont choisi la gratuité du transport en commun dans les dernières années. Ce choix a permis d'attirer de nouveaux résidents, d'améliorer l'achat local et de diminuer les émissions de GES².
- 02 Ailleurs dans le monde, on trouve des exemples qui se rapprochent plus de la situation montréalaise. Prenons Tallin, capitale de l'Estonie. Cette ville de 400 000 habitants a fait le choix de rendre le transport en commun gratuit en 2013. La municipalité a financé le projet à même les fonds municipaux. À la suite de cette décision, la Ville a connu une hausse de ses revenus fonciers, puisque le nombre d'habitants et la valeur des propriétés ont connu des hausses importantes. Un autre exemple est celui de Chengdu en Chine qui, à la suite de problèmes constants de congestion automobile, a rendu gratuit l'accès à 44 lignes de son réseau d'autobus en 2015³. Il s'agissait d'une décision basée, entre autres, sur le coût de la pollution, évalué à 2,2 G\$ pour cette ville de 14 millions d'habitants en 2013⁴. Bien qu'il soit trop tôt pour en faire un bilan, les

Faits saillants

- Plusieurs villes appliquent une forme de gratuité du transport en commun au Québec et à l'international. Ces efforts ont des effets positifs. PAR. 02
- À Montréal la gratuité complète sur le réseau de la STM aurait un coût d'environ 620 M\$. PAR. 08
- La gratuité pour les étudiant-e-s et aîné-e-s en 2016 aurait coûté 104 M\$. Limité aux résidents de l'île de Montréal, la gratuité représenterait des coûts de 507,2 M\$. PAR. 13
- En moyenne les coûts sociaux sont 6,13 fois plus élevés pour les automobilistes que pour les utilisateurs du transport en commun. PAR. 14

1 COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE, *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre*, Ville de Montréal, 2016, p. 9.

2 Thibault, Michel, « Beauharnois reçoit un prix pour son autobus gratuit », *Le Soleil de Chateauguay*, 13 juillet 2017, www.cybersoleil.com/actualites/2017/7/13/beauharnois-recoit-un-prix-pour-son-autobus-gratuit.html, GERBET, Thomas, « Le transport en commun gratuit prend de l'ampleur », *Radio-Canada.ca*, 12 août 2014, beta.radio-canada.ca/nouvelle/679851/transport-gratuit-mode.

3 MARHOLD, Karsten, « The odd couple : Free transit from Tallinn to Chengdu », *Thinking cities*, mai 2015, p. 12 à 15, www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/thinking-cities---spring-2015---web.pdf.

4 SONG, Su et Talia RUBNITZ, « China's Clean Air Challenge : \$3 Billion Air Pollution from Transport in Chengdu », *World Resources Institute*, 31 mai 2017, www.wri.org/

propositions de la ville de Chengdu suscitent un intérêt international⁵. D'autre part, la ville française de Dunkerque, après avoir expérimenté la gratuité des transports en commun les fins de semaine en 2015, a annoncé leur gratuité totale pour le 1^{er} septembre 2018⁶.

- 03 Est-elle possible à Montréal ? Évidemment, c'est avant tout une question de politique et de choix collectifs. Voici quelques points à considérer.
- 04 **BAISSE DE LA CIRCULATION** Entre mai 2016 et juillet 2017, le nombre de chantiers a doublé à Montréal, ce qui a eu des effets indéniables sur la circulation. Alors que plusieurs grands chantiers comme l'échangeur Turcot ou la mise en place du REM seront encore très présents dans les années à venir, la gratuité du transport en commun ou de navettes spécifiques permettrait certainement une meilleure fluidité de la circulation. Une étude commandée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) estime que la congestion routière du grand Montréal coûte collectivement environ 1,85 G\$ annuellement⁷. Considérant que chaque autobus peut remplacer 40 automobiles (ou même plus)⁸ et qu'un wagon de métro Azur peut contenir jusqu'à 172 personnes⁹, il est avantageux en termes de baisse de la congestion de diminuer le nombre de voitures en favorisant le transport en commun. Une baisse du nombre de voitures dans la ville représente aussi un effet à la baisse sur les frais de réparation des routes.
- 05 **AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE** À travers la mobilité, on améliore l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la culture et aux soins de santé de milliers de personnes, tout en facilitant la lutte à l'exclusion sociale¹⁰.
- 06 **AMÉLIORATION DU POUVOIR D'ACHAT** En diminuant les coûts du transport en commun, on augmente le pouvoir d'achat des résidents puisque, conséquemment, ils et elles disposent de plus d'argent pour d'autres dépenses.
- 07 **BAISSE DES GES** Si l'on calcule la pollution moyenne des automobiles les plus vendues au Québec, il appert que chaque automobiliste émet en général 35,21 % de plus de GES que les utilisateurs d'autobus¹¹. Ajoutons à cela que le métro de Montréal est électrique et a donc une production marginale de GES. Rappelons que les GES émis par le transport routier sur l'île de Montréal représentaient 3 567 milliers de tonnes de CO₂ (Kt éq CO₂) en 2013, soit une hausse de 16 % par rapport à 1990 et l'équivalent de 42 % de l'ensemble des émissions de GES sur le territoire¹². En ce sens, le transfert d'automobilistes vers le transport en commun

blog/2017/05/chinas-clean-air-challenge-3-billion-air-pollution-transport-chengdu.

- 5 TINGTING, Tong, *The Development of Public Transit System of Chengdu and Its Inspiration to Changsha*, ICMTMA, janvier 2017.
- 6 SULMONT, Rémi, « Dunkerque : les bus deviendront entièrement gratuits à partir du 1^{er} septembre 2018 », RTL, 22 juin 2016, www.rtl.fr/actu/societe-faits-divers/dunkerque-les-bus-deviendront-entierement-gratuits-a-partir-du-1er-septembre-2018-7789062123.
- 7 ADEC, *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008 pour le ministère des Transports du Québec*, 28 janvier 2014, p. 29.
- 8 RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Le Guide du Bon Sens au volant*, 2002, p. 35.
- 9 BOILEAU et al., *Évaluation de l'exposition aux vibrations globales du corps des opérateurs du métro de Montréal et étude du comportement dynamique des motrices et de leur système de suspension*, IRSST, 2005, p. 5; STM, *Azur : performant, moderne, durable*, p.1, calcul de l'auteur.
- 10 SOCIAL EXCLUSION UNIT, *Making Connections : Final Report on Transport and Social Exclusion*, Office of the Prime Minister of England, février 2003.
- 11 SCHEPPER, Bertrand, *Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec*, IRIS, janvier 2016, p. 9.
- 12 COLLECTIVITÉ DE MONTRÉAL, *op. cit.*, p. 8.

lié à la gratuité aurait un effet majeur sur l'objectif environnemental de Montréal, tout en diminuant la pollution sonore.

Combien ça coûte ?

- 08 Présentement les coûts d'opération de la STM sont de 1,35 G\$ et les revenus provenant de la clientèle sont de l'ordre de 620 M\$¹³. À supposer que la gratuité mènerait à une hausse d'achalandage (c'est quand même l'objectif de la mesure), on peut imaginer que les coûts d'exploitation seraient encore plus élevés. Comment aller chercher les revenus qui manqueront pour maintenir et améliorer le service? Il y a plusieurs manières de financer un projet de gratuité de transport en commun. Regardons-en quelques-unes.
- 09 **FONDS VERT** Outre l'augmentation des dépenses directes des gouvernements, l'on pourrait hausser les contributions du Fonds vert du Québec, ou simplement l'utiliser pour financer plus agressivement le transport en commun. En 2015, il avait accumulé près de 1 G\$ et a dépensé moins de 490 M\$. Dans les dernières années, l'excédent cumulé du Fonds vert était de près de 1,2 G\$¹⁴. Pour le moment, la STM reçoit environ 56 M\$¹⁵ de manière directe ou indirecte de ce Fonds. L'implication financière de ce dernier pourrait cependant être plus importante considérant que ses revenus proviennent à plus de 85 % du marché du carbone, principalement financé par les automobilistes¹⁶.
- 10 **CRÉDIT D'HYDRO-QUÉBEC** La STM paie présentement environ 27 M\$ pour son alimentation électrique¹⁷. Ce montant connaîtra des hausses d'ici 2030 en raison de l'augmentation des tarifs et de sa consommation. Hydro-Québec pourrait offrir des tarifs préférentiels, voire la gratuité, à la STM pour promouvoir le transport en commun, l'électrification des autobus et pour faciliter les objectifs environnementaux des trois paliers de gouvernement.
- 11 **FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL** Alors que les différents paliers de gouvernement assurent la totalité des paiements liés au maintien des actifs de l'infrastructure routière, ils n'assurent que 75 % de ce maintien pour la STM. Donc, si l'on considère les routes et le transport en commun comme des infrastructures comparables de transport, le gouvernement devrait augmenter le financement de l'entretien des véhicules de la STM à hauteur d'environ 25 M\$ annuellement. Cela devrait aussi permettre un maintien plus intéressant des actifs de la STM sur une plus grande période en favorisant l'entretien¹⁸.

Gratuité partielle : un point de départ ?

- 12 Plusieurs villes expérimentent présentement une gratuité partielle du transport en commun, par exemple en le rendant gratuit les fins de semaine, pour les étudiants ou pour les personnes âgées. D'autres

13 STM, *Rapport annuel 2016, 2017*, p. 40.

14 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Fonds Vert : États financiers non audités de l'exercice financier se terminant le 31 mars 2016*, p. 2.

15 STM, *op. cit.*, p. 40.

16 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, *Comptes du Fonds Vert 2015-2016, 2017*, p. 8.

17 STM, *Mémoire de la STM présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires 2015-2016 du ministère des Finances du Québec*, février 2015, p. 11.

18 *Ibid.*, p. 5.

municipalités offrent la gratuité uniquement pour les résidents et facturent leur passage aux touristes. On pourrait aussi déterminer que le métro ou certaines lignes d'autobus sont gratuits. En ce sens, la gratuité se définit de plusieurs façons qui peuvent avoir des impacts différents. Considérant que la plupart des municipalités qui ont adopté la gratuité complète ont commencé par expérimenter la gratuité partielle, il peut être intéressant de considérer la gratuité dans les zones hautement affectées par la construction et durant les soirs et les fins de semaine. Ce type de proposition se ferait à une fraction du coût de la gratuité complète.

13 Par exemple, une demande d'accès à l'information nous apprend qu'en 2016, 104 M\$ des revenus des titres de la STM (excluant les revenus des titres régionaux) sont provenus de la clientèle à tarif réduit (6 à 17 ans, 18 à 25 ans et 65 ans et plus)¹⁹. Bien que cette clientèle soit moins encline à utiliser la voiture, la gratuité permettrait d'encourager dès le plus jeune âge de saines habitudes de transport et le maintien de la mobilité des populations plus âgées. D'autre part, si la gratuité était accordée uniquement aux résidents de Montréal, cette mesure aurait un coût que l'on pourrait estimer à 507,2 M\$ annuellement²⁰.

14 Malgré ses nombreux avantages, la gratuité du transport en commun a un coût qui paraît élevé. C'est généralement parce que nous évitons de calculer les coûts sociaux de l'utilisation individuelle de la voiture comme principale source de déplacements. Cela génère des coûts de réparation de routes, auxquels il faut ajouter ce que coûtent la pollution et ses effets grandissants sur le système de santé. En effet, pour chaque déplacement, un individu dépense une partie du coût total tandis que la société paye le reste. Par exemple, si on utilisait le principe de l'utilisateur payeur pour les conducteurs et conductrices de voiture, on remarquerait que l'État et la société paient davantage pour les automobilistes que pour les piétons, les cyclistes ou les utilisateurs du transport en commun. Selon le chercheur Georges Poulos de la Colombie-Britannique, les coûts sociaux selon les types de transport sont 6,13 fois plus élevés pour un automobiliste que pour un utilisateur de transport en commun à Vancouver²¹. Le tableau 1 illustre la répartition de ces coûts.

La gratuité du transport en commun et ses différentes modalités sont un choix politique, mais également social et économique. Devant les défis environnementaux auxquels font face le Québec et le monde, la remise en question de nos modes de transport est inévitable. Pour augmenter son accessibilité, la gratuité du transport en commun semble une initiative porteuse qui mérite qu'on s'y attarde.

Tableau 1

Coûts sociaux moyens pour chaque dollar investi individuellement selon les moyens de transport à Vancouver

	Coût individuel	Coût social
Marche	1 \$	0,01 \$
Vélo	1 \$	0,08 \$
Transport en commun	1 \$	1,50 \$
Voiture solo	1 \$	9,20 \$

SOURCE : Données compilées par Georges Poulos dans la région métropolitaine de Vancouver.

19 STM, Demande accès à des renseignements administratifs N/réf 0308.2017.165. Calcul de l'auteur.

20 Idem, calcul de l'auteur.

21 MARTIN, Stéphanie, « Privilégier l'automobile coûte très cher à la société », *Journal de Québec*, 1^{er} mai 2017, <http://www.journaldequebec.com/2017/05/01/privilegier-lautomobile-coute-tres-cher-a-la-societe>.

PHOTO D. Robert Wolcheck, Navigating Major Metro North Changes-68.jpg, 20 juillet 2013, Flickr.com. 

