

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Principe de l'utilisateur-payeur en transport

Chronique du 13 avril 2023

Le principe « **utilisateur-payeur** » est le propre de tout ce qui concerne le marché : on paie le prix de marché pour tout produit que l'on achète ou tout service que l'on reçoit, achat d'un nouveau téléviseur pour ce qui concerne le produit, abonnement au câble et à Netflix pour ce qui concerne les services.

Depuis plusieurs années, la tendance est d'appliquer ce principe aux services publics. Cela fut notamment le cas en 2010 lors de la création du **Fonds des réseaux de transport terrestre** (FORT) par le gouvernement Charest. Le FORT est alimenté par les taxes sur les carburants, les droits sur les permis de conduire et ceux sur l'immatriculation.

Le FORT assume autant les contributions gouvernementales au transport collectif qu'au transport routier. Un second principe retenu lors de sa création était de tendre vers une répartition 50-50 des contributions de Québec à ces deux secteurs.

Les premières années, le FORT fut excédentaire, générant des revenus supérieurs aux dépenses. Présentement il est à l'équilibre. À partir de l'an prochain, on se dirige vers un déficit croissant, qui pourrait rapidement s'élever à des milliards de dollars.

Fonds des réseaux de transport terrestre

En milliards de dollars

	2022- 2023	2023- 2024	2024- 2025	2025- 2026	2026- 2027	2027- 2028	Hausse annuelle
Revenus	6,68	5,48	5,97	6,33	6,7	7,14	1,3 %
Dépenses	6,66	5,66	6,24	7,19	7,7	8,86	5,9 %
Déficit		176 millions	267 millions	855 millions	995 millions	1,7 milliard	

Source : ministère des Finances



Tous ceux qui à ce jour ont formulé une opinion sur le sujet ont dénoncé deux choses :

- La répartition 50-50 entre le transport routier et le transport collectif n'a jusqu'ici été qu'un vœu pieux ;
- Le problème serait que les automobilistes ne paient pas le plein prix des services qu'ils reçoivent, ce qui contredit le principe de l'utilisateur-payeur.

Je propose d'y regarder de plus près en n'appliquant pas le principe de l'utilisateur-payeur qu'aux automobilistes mais également aux usagers des transports collectifs. Je retiendrai 2019 comme année de référence, avant donc la pandémie qui a tout chamboulé du côté des transports collectifs.

Tout au plus 10 % des déplacements

Ai-je besoin de préciser que j'ai toute ma vie été un ardent promoteur du transport collectif, et même, à une certaine époque, un non moins ardent pourfendeur de l'automobile. Ce qui ne m'empêche toutefois pas de critiquer ce qui, à mes yeux, doit l'être du côté du transport collectif, comme je l'ai fait récemment à la faveur de deux chroniques portant sur ce que j'appelle les **fondamentaux** du transport collectif¹.

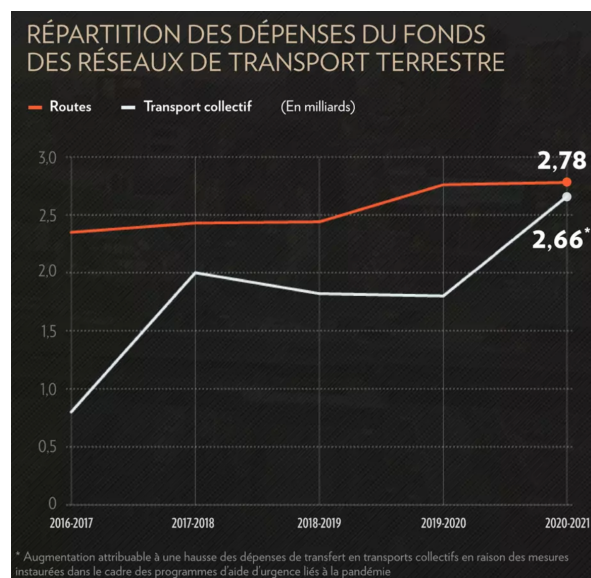
Penchons-nous d'abord ici sur la question du partage entre l'automobile et le transport collectif de la mobilité au Québec :

- Le chiffre le plus usuel en matière de fréquentation du transport collectif est la part qu'il occupe dans la mobilité montréalaise en pointe du matin (PAM). Elle s'élevait à 21,2 % en 2018, année de la plus récente enquête origine-destination (OD);
- Déjà sur l'ensemble d'une journée (24 H), cette part diminue à 17,6%;
- Ça, c'est pour un jour de semaine. En prenant en compte les jours fériés et les périodes de vacances annuelles des travailleurs et des étudiants, je ne vois pas comment la part des transports collectifs pourrait être supérieure à 13 %;
- Enfin, je n'ai toujours parlé que du Grand Montréal. Partout ailleurs au Québec, les parts modales sont significativement plus faibles là où le transport collectif est offert, par définition nulles là où aucun service n'existe. C'est pourquoi je ne cours aucun risque à avancer que le transport collectif pèse tout au plus 10 % de la mobilité motorisée des Québécois et Québécoises, contre 90 % pour l'automobile.

Nous avons vu plus tôt que ce sont exclusivement les automobilistes qui alimentent le FORT.

La figure ci-contre montre qu'en 2019, 1,8 G\$, soit 40 % des dépenses du FORT, ont été dirigées vers le transport collectif (La Presse, 25-11-2022).

Ce qui signifie qu'en moyenne, les 5,2 millions d'automobilistes du Québec ont chacun payé 350 \$ de plus que ce qu'aurait exigé le strict principe de l'utilisateur-payeur, et ce, afin de financer le transport collectif.



¹ Chroniques *Financement des transports collectifs 1 et 2*, des 7 et 9 mars 2023.

Attention ! Je ne dis pas que ces 350 \$ furent injustifiés, compte-tenu des bénéfices, en termes de fluidité de la circulation notamment, que les automobilistes du Grand Montréal retirent du transport collectif. Je ne dis pas non plus que les automobilistes paient présentement en entier tous les coûts de leur mobilité, que ce soit sous l'angle de la pollution, des émissions de GES, de la santé publique, des désagréments pour autrui, etc..

N'empêche que de considérer le principe de l'utilisateur-payeur du point de vue de l'usager du transport collectif n'est pas dénué de pertinence, comme on le verra.

Utilisateur-payeur et transport collectif

Le tableau qui suit présente la situation comparée d'une famille de deux adultes et deux enfants suivant que cette famille réside sur l'île de Montréal ou en banlieue éloignée. Dans les deux cas, l'un des adultes se déplace en automobile, l'autre en transport collectif. Celui qui utilise le transport collectif travaille au centre-ville. Quant aux enfants, ils bénéficient du transport scolaire universel et gratuit en banlieue éloignée, alors que ceux vivant sur l'île doivent assumer le tarif réduit offert par la STM.

Contribution publique annuelle (2019) au budget transport d'une famille de 4 personnes selon qu'elle habite sur l'île de Montréal ou en banlieue éloignée

	Mode de transport	Île de Montréal (service STM)	Banlieue éloignée (service EXO)
Adulte 1	Automobile	(350) \$	(350) \$
Adulte 2	Transport collectif (TC)	516 \$	3 515 \$
Enfant 1	TC ou Transport scolaire	(678) \$	350 \$
Enfant 2	TC ou Transport scolaire	(678) \$	350 \$
Total		(1 190) \$	3 865 \$

Sources : 1) **Transport collectif**, chronique du 9 mars 2023 et 2) **Transport scolaire**, chronique du 6 septembre 2022.

Note : Pour le transport collectif, je considère 35 déplacements mensuels, ou 420 par année, aux tarifs mensuels actuels.

Ce tableau démontre que pour des profils de mobilité identiques, il y a plus de 5 000 \$ d'écart en termes de coûts versus contribution publique en faveur de la famille vivant en banlieue éloignée, par rapport à celle vivant sur l'île de Montréal.

Conclusion

J'ai plusieurs fois dit à cette antenne que le transport collectif a ses exigences, la première étant un minimum de densité urbaine. En l'état actuel, on peut conclure que les usagers habitant l'île de Montréal contribuent à un degré raisonnable au service de transport collectif qui leur est offert. Le problème, ce sont ceux qui vivent en banlieue éloignée : ils sont tellement éloignés du principe de l'**utilisateur-payeur** que pour eux, il faudrait inventer la nouvelle terminologie **profiteur-payeur** !