Financer les transports collectifs dans le Grand Montréal

Consultation publique de la Commission des transports de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Mémoire déposé par

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

Avril 2012

Crédit photo de couverture :Stephen Rees (flickr.com)

Sommaire

Ce document présentela contribution de TRANSIT aux consultations publiques de la Commission des transports de la CMM portant sur l'identification de nouvelles sources de financement pour le transport en commun métropolitain. TRANSIT considère ces consultations importantes, d'autant plus que le succès du PMAD dépendra beaucoup de la capacité du Grand Montréal de se doter de sources de financement adéquates pour les transports collectifs.

TRANSIT souhaite, d'entrée de jeu, faire valoir les considérations suivantes:

+ Le financement des transports collectifs dans la région métropolitaine est une responsabilité partagée entre les instances municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. Il ne peut y avoir de solutions durables au financement des transports collectifs sans une contribution accrue et stable de la part de chacun.

+ Dans son PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal évalue à quelque 23 milliards de dollars d'ici 2020 les investissements nécessaires au seul chapitre du maintien et du développement des actifs de transports collectifs. Cette somme exclut les budgets nécessaires à l'exploitation des réseaux. TRANSIT considère ce montant amplement justifié, compte tenu du nécessaire rattrapage dans la réfection des infrastructures de transports collectifs, de la hausse de la population de la région, de la décongestion des principales artères de transport et du maintien de la compétitivité de la région comme métropole nord-américaine.

+ TRANSIT estime que les budgets actuellement consentis par les autorités municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral s'avèrent aujourd'hui insuffisants pour assurer le financement du PMAD. Tout comme la CMM, TRANSIT évalue à quelque 1,7 milliard de dollars le déficit annuel, à l'horizon 2020, des paliers municipaux et québécois au seul chapitre du service de dette correspondant aux investissements de 23 milliards de dollars identifiés au PMAD.

+ TRANSIT estime qu'il en va de la crédibilité politique de la région que de faire rapidement consensus sur les sources de financement à privilégier. Le rôle que jouera la Commission des transports de la CMM sera en ce sens déterminant. TRANSIT estime de même que la réceptivité du gouvernement du Québec à l'endroit des besoins financiers de la CMM répond de la crédibilité gouvernementale en matière de consolidation et de développement des transports collectifs et, plus généralement, en matière de soutien au développement de la Métropole et du sud du Québec.

Afin de combler les parts respectives des autorités municipales et du gouvernement du Québec TRANSIT recommande tout d'abord à la Commission:

- D'identifier des sources de financement au niveau régional, québécois et fédéral permettant la mise en œuvre du volet transports collectifs du PMAD.
- D'exercer les représentations nécessaires afin d'obtenir ces financements de la part des gouvernements du Québec et du Canada.

Financement du gouvernement du Québec

En raison des règles encadrant le financement des infrastructures de transports collectifs au Québec, TRANSIT considère que le gros de l'effort permettant la mise en œuvre du PMAD devra provenir du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec est lui-même conscient de l'insuffisance des ressources financières qu'il consacre aux transports collectifs. Afin de lui permettre de s'acquitter de ses obligations qui s'élèvent à 1,4 milliard de dollars par année à l'horizon 2020, et de pouvoir soutenir le développement de l'offre de service, TRANSIT propose que la CMM demande au gouvernement du Québec de mettre en œuvre rapidement une série de mesures :

- Un rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT, 30% devant dorénavant être consacrés aux transports collectifs.
- Une augmentation des contributions au FORT, notamment à travers l'augmentation de la taxe sur l'essence de 5 cents / litre.
- Une augmentation des revenus du Fonds Vert à partir d'une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures et, éventuellement, des revenus tirés du marché du carbone, ces revenus devant atteindre 1 milliard de dollars à l'horizon 2020.
- L'annonce dès cette année de la mise en place de péages sur le réseau routier supérieur en 2015

Financement régional

Bien que l'assiette fiscale municipale soit actuellement considérée, à juste titre, comme limitée, TRANSIT identifie un nombre intéressant de sources pouvant combler les besoins financiers du Grand Montréal de 299 millions de dollars par année au chapitre des immobilisations. TRANSIT a choisi de présenter deux scénarios distincts:

- Une augmentation des revenus tirés de sources existantes, notamment l'élargissement de la taxe sur les stationnements et les droits d'immatriculation à l'échelle du Grand Montréal

ou

- Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre, à laquelle devront s'ajouter des éléments de la première option.

Financement fédéral

TRANSIT estime qu'il est temps que le gouvernement fédéral s'implique davantage dans le financement des transports collectifs au Canada. Celui-ci contribue pour une très petite partie du financement des sociétés de transports de la région métropolitaine de Montréal. D'autre part, TRANSIT s'étonne de constater que ni le Grand Montréal, ni le gouvernement du Québec ne se sont prévalus des programmes fédéraux de soutien aux infrastructures municipales pour financer une partie de leurs projets de développement de transports collectifs. TRANSIT recommande à la CMM de proposer un plus grand soutien financier de la part du gouvernement fédéral:

- Demander au gouvernement fédéral la mise en place d'un cadre stratégique visant un financement stable, récurrent et prévisible au profit des transports collectifs.
- Demander au gouvernement fédéral le versement de la deuxième moitié de la taxe fédérale sur l'essence au profit des transports collectifs
- Utilisation, par le Grand Montréal et le gouvernement du Québec, du Fonds Chantiers Canada au profit des projets de transports collectifs.

Les tableaux suivant reprennent et chiffrent ces recommandations.

Tableau: Financement du déficit annuel du service de dette des immobilisations en transports collectifs (2020)

Manque à gagner	Gouvernement du Québec	Organismes de transport et villes
Recherché	**1 431,6**	**299,3**
Rééquilibrage FORT	> 200	
Taxe essence québécoise	600	
Péage	En complément	
Droits d'immatriculation et de stationnement régionaux		161
Taxe essence métropolitaine 5 cents		170
Fonds permanent fédéral de la taxe sur l'essence		110
Fonds Chantiers Canada	En complément	En complément

- source Forum URBA 2015 (UQAM) et calculs TRANSIT

Tableau: Financement du surcoût d'exploitation en transports collectifs (2020)

Fonds Vert (redevance sur les hydrocarbures et marché du carbone)	670

- source TRANSIT

TABLE DES MATIERES

Sommaire iii
Financement du gouvernement du Québec iv
Financement régional iv
Financement fédéral v
Table des matières 1
A. Le PMAD, un plan structurant pour tout le sud du Québec 2
Principes généraux de la présente contribution de TRANSIT 2
B. La mise en œuvre du PMAD – un impératif pressant 5
Les grandes métropoles nord-américaines en avance sur Montréal 6
C. Financer les transports collectifs: une implication de tous les paliers de gouvernement . 7
Un enjeu financier qui interpelle plusieurs paliers de gouvernement 8
Un manque à gagner de 1,7 milliard de dollars par année d'ici 2020 8
D. Sources de financement: propositions de TRANSIT 11
1 – Augmentation du soutien du gouvernement du Québec 11
1. A - Rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT 12
1. B – Augmentation de la taxe sur l'essence 14
1. C – Une augmentation des revenus du Fonds Vert pour soutenir l'offre de services de transports collectifs 15
1. D – Débuter les travaux pour l'introduction du péage sur le réseau routier supérieur 17
2 – Hausse des contributions en provenance du Grand Montréal: deux scénarios 17
2. A Une augmentation des revenus de sources existantes 18
2. B Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre 19
2. C – Poursuivre le travail sur la récupération de la plus-value foncière 20
3. Un plus grand effort du gouvernement fédéral 20
3. A – Verser l'ensemble de la taxe sur l'essence fédérale à des fins d'infrastructures 21
3. B – Se prévaloir du Fonds Chantiers Canada 22
Conclusion 23

A. Le PMAD, un plan structurant pour tout le sud du Quebec

Le présent document présente la contribution de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, aux consultations publiques de la Commission des transports de la CMM portant sur l'identification de nouvelles sources de financement pour le transport en commun métropolitain. TRANSIT tient d'emblée à saluer cette initiative de la CMM, qui vise à soutenir et à développer le leadership et la vision de la grande région de Montréal à l'égard de son développement au cours des prochaines décennies. En ce sens, les présentes consultations publiques s'inscrivent résolument dans la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), récemment adopté par le gouvernement du Québec et faisant l'objet d'un vaste consensus régional. TRANSIT estime que la réalisation de ce plan peut contribuer à la restructuration de tout le sud du Québec, notamment en matière d'aménagement durable du territoire et de développement des grands réseaux de transports collectifs. Le développement du territoire autour de pôles TOD et le redéploiement des transports collectifs constituent ainsi la pierre d'assise du PMAD, largement salué par les acteurs de la région, autant publics que privés, de même que par la société civile.

En ce sens, le PMAD est de nature à améliorer la qualité de vie des citoyens, à réduire les pressions sur l'environnement et à stimuler l'économie de tout le Québec.

TRANSIT souhaite proposer des pistes concrètes de solutions à l'enjeu du financement des transports collectifs pour la grande région montréalaise.

Principes généraux de la présente contribution de TRANSIT

Un certain nombre de principes généraux structurent la présente intervention de TRANSIT:

- La consolidation et le développement des réseaux de transports collectifs sont au cœur du Plan métropolitain d'aménagement durable du Grand Montréal. Leur financement apparaît indispensable. **Le succès du PMAD dépendra beaucoup de la capacité du Grand Montréal de se doter de sources de financement adéquates pour les transports collectifs.**

- Le **financement des transports collectifs dans la région métropolitaine est une responsabilité partagée** entre les instances municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. Il ne peut y avoir de solutions durables au financement des transports collectifs sans une contribution accrue et stable de la part de chacun. En ce sens, les présentes propositions de TRANSIT interpellent chaque palier de gouvernement. **TRANSIT souhaite de**

même que la Commission adopte des recommandations s'adressant à la fois aux instances municipales, au gouvernement du Québec et au gouvernement fédéral.

+ Dans son PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal évalue à quelque 23 milliards de dollars d'ici 2020 les investissements nécessaires au seul chapitre du maintien et du développement des infrastructures et des actifs de transports collectifs. Cette somme exclut les budgets nécessaires à l'exploitation des réseaux. TRANSIT considère ce montant amplement justifié, dans la perspective

    (a) de l'inévitable rattrapage au chapitre de la réfection des infrastructures de transports collectifs (notamment des voitures de métro et de train de banlieue), qui souffrent de sous-investissement depuis les années 1990;

    (b) du maintien de la compétitivité de la région comme métropole nord-américaine;

    (c) de la décongestion des principales artères de transport, dont la saturation nuit de plus en plus à l'économie régionale et à celle du Québec dans son ensembleet ;

    (d) du développement nécessaire des réseaux de transports collectifs alors que croît la population de la région et que d'importants objectifs d'augmentation de la part modale des transports collectifs doivent être respectés aux horizons 2020 et 2030.

+ TRANSIT estime que les budgets actuellement consentis par les autorités municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral s'avèrent aujourd'hui insuffisants pour assurer le financement du PMAD. Tout comme la CMM, TRANSIT évalue à quelque 1,7 milliard de dollars le déficit annuel, à l'horizon 2020, des paliers municipaux et québécois au seul chapitre du service de dette correspondant aux investissements de 23 milliards de dollars identifiés au PMAD. Les présentes propositions de TRANSIT visent à identifier les sources de financement susceptibles de combler ce déficit annuel.

+ TRANSIT estime donc que la mise en œuvre du PMAD exige, dès la prochaine année financière, l'octroi de budgets supplémentaires au financement des infrastructures et à l'exploitation des transports collectifs. Il existe aujourd'hui un fort consensus régional à l'égard du développement des transports collectifs. TRANSIT estime qu'il en va de la crédibilité politique de la région que de faire rapidement, à nouveau, consensus sur les sources de financement à privilégier. Le rôle que jouera la Commission des transports de la CMM sera en ce sens déterminant. TRANSIT estime de même que la réceptivité du gouvernement du Québec à l'endroit des besoins financiers de la CMM répond de la crédibilité gouvernementale en matière de consolidation et de développement des transports collectifs et, plus généralement, en matière de soutien au développement de la Métropole et du sud du

Québec. Les prochains mois constituent ainsi des tests politiques importants à la fois pour les instances municipales de la région métropolitaine de Montréal et pour le gouvernement du Québec.

Les prochaines sections de ce mémoire traitent du contexte particulier de la grande région de Montréal en matière de transports collectifs (Section B), de la dynamique du financement des transports collectifs entre les différents paliers de gouvernement (Section C) ainsi que des sources de financement proposées par TRANSIT (Section D).

B. La mise en œuvre du PMAD – un impératif pressant

La grande région de Montréal devrait accueillir plus d'un demi-million de nouveaux résidents à l'horizon 2031. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement analyse les conséquences de cette importante croissance démographique sur l'aménagement du territoire et sur les réseaux de transports susceptibles d'assurer la mobilité et la qualité de vie de la population, de même que le dynamisme économique de la Métropole. De façon non équivoque, le PMAD révèle le fort consensus de la région en faveur d'un développement durable du territoire et du développement accéléré des réseaux et des services de transports collectifs.

Ce consensus intervient dans un quadruple contexte: celui de la saturation actuelle des réseaux de transports routiers et de transports collectifs, ces derniers jouissant d'une popularité sans précédent; celui du sous-investissement des réseaux routiers et de transports collectifs de la région, notamment de la part du gouvernement du Québec; celui des grands travaux de réfection du réseau routier supérieur de la région au cours des 10 prochaines années, de nature à paralyser la mobilité à l'intérieur de la région[1] et celui de la compétitivité de la région montréalaise par rapport aux autres grandes métropoles nord-américaines.

Nous nous retrouvons aujourd'hui avec des réseaux de trains de banlieue à pleine capacité, des stationnements incitatifs bondés, des rames de métro inaccessibles en heures de pointe, des embouteillages de bus sur les voies réservées et aux terminus, alors que se multiplient les chantiers de réfection routiers et qu'augmente la congestion. TRANSIT estime que la situation des transports collectifs de la grande région de Montréal est aujourd'hui intenable, ce que reconnaît le PMAD en priorisant le développement des transports collectifs de la région.

Des décisions importantes doivent être prises rapidement et de nouvelles sources de financement doivent être identifiées par les instances régionales et par Québec. Elles impliquent nécessairement des contributions financières supplémentaires et également des choix d'allocation de ressources à l'intérieur d'enveloppes budgétaires existantes. Plusieurs de ces décisions pourraient s'avérer impopulaires à court terme, mais sont néanmoins nécessaires au développement actuel et futur de la région métropolitaine. Le leadership de la Commission des transports de la CMM sera en ce sens déterminant.

[1] TRANSIT a étudié cette situation et proposé un ensemble de solutions au cours de la dernière année, notamment à travers une série de documents d'analyse que l'on peut retrouver au www.transitquebec.org

Les grandes métropoles nord-américaines en avance sur Montréal

Dans le contexte international, les métropoles florissantes seront celles qui auront su offrir une grande qualité de vie aux travailleurs et aux citoyens qui y vivront. Plusieurs d'entre-elles ont d'ailleurs commencé à restructurer leur tissu urbain, et notamment leurs grands réseaux de transports collectifs. Dans son rapport publié en mars 2012, la revue britannique *The Economist* confère à New York, Londres, Singapour, Paris, Hong Kong, Tokyo et Zurich la palme des métropoles les plus concurrentielles au monde. Pour *The Economist*, la forte densité de ces métropoles, alliée entre autres à de grands réseaux de transports collectifs efficaces, constituent des facteurs essentiels qui rendent les villes plus performantes. Montréal, qui arrive en 22^{e} position de ce palmarès, est aujourd'hui devancée par des métropoles nord-américaines concurrentes telles New York (1ère position), Chicago (9^{e}), Boston (10^{e}), Toronto (12^{e}), San Francisco (13^{e}), Vancouver (18^{e}) et Los Angeles (19^{e}). Plusieurs de ces métropoles ont de plus commencé à investir massivement dans de grands programmes de renouveau des transports publics, ce qui les rendra encore plus attractives.

Malgré de récents débats sur le choix des modes de transports collectifs structurants, la grande région de Toronto s'apprête à mettre en œuvre le plan de Métrolinx « 5 in 10 » qui mise sur le développement de 5 projets majeurs de transports collectifs en dix ans. Ce plan compte sur un appui financier du gouvernement de l'Ontario de 8,4 milliards de dollars dans le cadre du plan « *The Big Move* » pour les régions de Toronto et de Hamilton.

À Chicago, la ville projette simultanément trois prolongements de lignes de transports collectifs sur rails, avec des travaux qui pourraient commencer dès 2013. En parallèle, en mars dernier, Chicago a annoncé un programme général d'infrastructures municipales touchant les transports collectifs, l'aéroport, un immense parc, des infrastructures d'égout, d'eau et scolaires, sans oublier un programme d'efficacité énergétique des bâtiments publics. Ces investissements coordonnés de 7,2 milliards de dollars en trois ans propulsent du coup une vision d'avenir métropolitaine et seront à même de créer 30 000 emplois. Les principaux investissements en transports permettront de rénover plus de 100 stations de métro (Montréal en possède 68) et de développer sur 25 kilomètres le premier de deux SRB planifiés.

Dans ce contexte, TRANSIT estime que le PMAD du Grand Montréal est un plan d'aménagement et de transports collectifs de calibre nord-américain, dont la mise en œuvre est susceptible de permettre à la région de tenir son rang comme métropole dynamique en ce début de XXIe siècle. Pour cela, la région montréalaise a besoin de nouveaux projets de transports collectifs d'envergure à l'instar de ses métropoles voisines, et donc d'un financement suffisant pour y parvenir.

C. Financer les transports collectifs: une implication de tous les paliers de gouvernement

La Communauté métropolitaine de Montréal évalue à 22,9 milliards de dollars les investissements nécessaires au chapitre du renouvellement des infrastructures existantes et du développement de nouvelles infrastructures de transports collectifs. De cette somme, près de la moitié (10,3 milliards de dollars) devra être consacrée d'ici 2020 au seul renouvellement des infrastructures existantes, arrivées à la fin de leur durée de vie. Il s'agit en particulier du remplacement des voitures de métro, de train de banlieue et d'autobus, de même que de la nécessaire réfection des stations de métro. Ces investissements, indispensables, ne feront – pratiquement - que maintenir le niveau actuel de services de transports collectifs dans la grande région de Montréal, alors qu'augmente la population à desservir. Afin de désengorger les artères de transport, d'augmenter l'achalandage des transports collectifs et de mettre en œuvre les objectifs du PMAD, des investissements supplémentaires estimés à 12,6 milliards seront requis pour la même période. De ce dernier montant, la valeur des projets en cours et l'ajout des récentes mesures de mitigation s'élèvent à elles seules à quelque 4 milliards de dollars.

Tableau1 : Ventilation des dépenses d'immobilisations d'ici 2020

Projets visés au PMAD (22.9 milliards $)

Renouvellement des actifs (métros, bus, trains et stations)	**Projets en cours et poursuite des mesures de mitigation**	**Développement de l'offre de services**
10,6 milliards $	4,0 milliards $	8,6 milliards $

- source PMAD et calculs TRANSIT

Dans le contexte actuel, TRANSIT est d'avis que ce niveau d'investissement constitue un niveau minimal adéquat pour consolider les réseaux existants et les développer à la hauteur des besoins et des attentes de la population, tels que dégagés de façon fortement consensuelle à travers le PMAD. Tout comme la CMM, TRANSIT estime par ailleurs que les montants dégagés à travers différentes sources de financement au niveau local, régional, national et fédéral s'avèrent aujourd'hui insuffisants pour permettre le financement des besoins d'infrastructures de transports collectifs identifiés au PMAD. De nouvelles sources de financement devront être rapidement identifiées.

Un enjeu financier qui interpelle plusieurs paliers de gouvernement

Au Québec, le financement des infrastructures de transports collectifs est assuré par un partage des coûts entre le palier municipal et régional, d'une part, et le gouvernement du Québec, d'autre part, avec un apport modeste du gouvernement fédéral. Selon le programme et le type d'immobilisation considéré (matériel roulant, infrastructures fixes, etc.), le gouvernement du Québec assume ainsi entre 50% et 100% du coût des immobilisations de transports collectifs. C'est donc dire qu'une partie importante du financement des infrastructures de transports collectifs visées au PMAD devra provenir d'une contribution accrue des gouvernements supérieurs. En ce sens, TRANSIT estime que la Commission des transports de la CMM ne doit pas se limiter à l'identification de sources de financement régionales, mais doit interpeller directement les gouvernements supérieurs afin qu'ils contribuent à la solution en haussant leurs contributions respectives.

> **RECOMMANDATION 1**
>
> *TRANSIT souhaite que la Commission des transports de la CMM identifie des sources de financement au niveau régional, national et fédéral permettant la réalisation du plan d'investissement en transports collectifs visé au PMAD. TRANSIT souhaite vivement, par la suite, que la CMM exerce les représentations nécessaires afin d'obtenir ces financements de la part des gouvernements du Québec et du Canada.*

Un manque à gagner de 1,7 milliard de dollars par année d'ici 2020

Sur la base des investissements de 23 milliards de dollars visés au PMAD, TRANSIT évalue un important manque à gagner de quelque 1,7 milliard de dollars par année à l'horizon 2020, au seul chapitre du service de la dette, paliers régional et national confondus. Cette évaluation est tirée des conclusions du colloque organisé par le Forum Urba 2015 (UQAM) sur le financement des transports collectifs dans la grande région de Montréal tenu en février 2011, conclusions corroborées par la

Communauté métropolitaine de Montréal dans le document d'accompagnement de la présente consultation[2]. Cet important manque à gagner exclut l'augmentation des coûts d'exploitation correspondant au développement des infrastructures de transports collectifs.

Tableau: Déficit annuel du service de dette des immobilisations en transports collectifs (2020)

Service de dette	Gouvernement du Québec	Organismes de transport et villes
Maintien des actifs	582,5	223,0
Projets en vigueur et poursuite des mesures de mitigation	269,5	52,0
Développement de l'offre	579,5	24,3
Total	1 431,6	299,3

- source Forum URBA 2015 (UQAM) et calculs TRANSIT

En vertu des formules de répartition des coûts entre le gouvernement du Québec et les municipalités, TRANSIT estime ainsi que le gouvernement du Québec devra dégager une somme supplémentaire de plus de 1,4 milliard de dollars par année d'ici 2020 pour défrayer sa part des dépenses d'immobilisation prévues au PMAD au chapitre du transport collectif. De même, les autorités municipales et régionales devront dégager des ressources supplémentaires de près de 300 millions de dollars par année d'ici 2020, ce qui représente leur part du financement requis, en plus des contributions déjà consenties.

Les propositions de TRANSIT à la Commission des transports de la CMM visent dont très spécifiquement à identifier les sources de financement permettant aux autorités locales et régionales, de même qu'au gouvernement du Québec, d'acquitter leur part respective des investissements supplémentaires requis pour la mise en oeuvre du volet transports collectifs du PMAD.

Pour ce faire, TRANSIT privilégie simultanément trois avenues:

- La réallocation de sommes disponibles à même les budgets actuels du gouvernement du Québecet du gouvernement fédéral ;
- Une augmentation de contributions provenant de sources de financement existantes, à divers paliers gouvernementaux;

[2] Communauté métropolitaine de Montréal, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*. Document de consultation, 2012, p.11,

+ Un recours à de nouvelles sources de financement au niveau régional et québécois.

La section suivante présente les sources de financement privilégiées par TRANSIT pour chacun des paliers de gouvernement.

D. Sources de financement: propositions de TRANSIT

Afin de consolider et de développer les réseaux de transports collectifs du Grand Montréal, selon les objectifs 2020 du PMAD, TRANSIT estime que trois paliers de gouvernement doivent être mis à contribution: le palier québécois, le palier régional, et le palier fédéral.

Par ailleurs, TRANSIT note que les usagers des transports collectifs de la grande région de Montréal ont vu le niveau de leur contribution augmenter de plus de 100% depuis 1990. Dans certains secteurs, dont l'Île de Montréal, cette part atteint aujourd'hui 46% des recettes de la Société de transport de Montréal[3]. TRANSIT considère ainsi que les usagers ont déjà réalisé leur juste part au cours des 30 dernières années, et que d'autres paliers de gouvernance doivent maintenant procéder à un certain rattrapage.

Pour TRANSIT, l'objectif devant être poursuivi par la Commission est d'identifier les sources de revenus permettant de combler deux manques à gagner à l'horizon 2020: un déficit annuel du service de dette des sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal de l'ordre de 299 millions de dollars; et un déficit, au même chapitre, de 1,4 milliard de dollars pour le gouvernement du Québec. De plus, la Commission doit également réfléchir aux sources permettant d'augmenter le financement de l'exploitation des services de transports collectifs découlant du développement des infrastructures prévues à l'horizon 2020.

TRANSIT propose ici des pistes de solutions portant à la fois sur le financement des infrastructures de transports collectifs et le financement de leur exploitation.

1 – Augmentation du soutien du gouvernement du Québec

En raison des règles encadrant le financement des infrastructures de transports collectifs au Québec, TRANSIT considère que le gros de l'effort permettant la mise en œuvre du PMAD devra provenir du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec est lui-même conscient de l'insuffisance des ressources financières qu'il consacre aux transports collectifs[4]. Afin de lui permettre de s'acquitter de

[3] Société de transport de Montréal, *Budget 2012*, p.50

[4] «Dans le cadre du présent budget [2012-2013], le gouvernement pose un premier jalon pour assurer le financement de ses ambitions futures concernant le maintien et le développement des infrastructures et des services de transport collectif. […]Or, compte tenu de l'ampleur des besoins, il est clair que même avec les revenus du marché du carbone [qui ne s'ajouteront qu'aux montants actuellement accordés à partir de 2015-16, n.d.l.r.], de nouvelles sources de revenus devront être identifiées afin d'assurer le financement des besoins à la fois du gouvernement et des municipalités en matière de transport collectif.» Gouvernement du Québec, *Budget 2012-13. Le Québec, ses municipalités, ses régions. Pour un partenariat dans le développement*. p. 65.

ses obligations qui s'élèvent à 1,4 milliard de dollars par année à l'horizon 2020, TRANSIT propose que la CMM demande au gouvernement du Québec de mettre en œuvre rapidement une série de mesures :

- Un rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT
- Une augmentation des contributions au FORT, notamment à travers l'augmentation de la taxe sur l'essence
- Une augmentation des revenus du Fonds Vert à partir d'une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures et, éventuellement, des revenus tirés du marché du carbone
- L'annonce dès cette année de la mise en place de péages sur le réseau routier supérieur pour 2015

1. A - Rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), le principal véhicule du gouvernement du Québec servant au financement des infrastructures et des immobilisations dans le secteur des transports (routiers et collectifs), sera déficitaire à partir de l'exercice 2015-2016[5]. Le gouvernement du Québec ne pourra plus, d'ici trois ans, honorer ses engagements au service de la dette de projets d'immobilisation en cours ou réalisés depuis plusieurs années. Il doit trouver rapidement des ressources additionnelles pour honorer ses engagements actuels.

TABLEAU A.16

Plan de financement du Fonds des réseaux de transport terrestre(1)
(en millions de dollars)

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
Revenus totaux	**2 909**	**3 147**	**3 501**	**3 681**	**3 868**	**3 950**
Dépenses						
Réseau routier	1 968	2 214	2 552	2 812	3 097	3 395
Transport en commun	432	536	672	796	880	954
Dépenses totales	**2 400**	**2 750**	**3 224**	**3 608**	**3 977**	**4 349**
Surplus (déficit)	509	397	277	73	–109	–399

Par ailleurs, quelque 82% des sommes alloués aujourd'hui au FORT sont consacrées à l'entretien et au développement du réseau routier supérieur. Seulement 18% sont consacrées au maintien des actifs de transports collectifs. Étant donné l'impasse financière du FORT et les objectifs de la société québécoise en faveur d'un réinvestissement important dans les transports collectifs, cette répartition

[5] Gouvernement du Québec, *Plan budgétaire 2012-2013*, Tableau A.16

s'avère complètement déséquilibrée, d'autant plus qu'un investissement en transport collectif génère davantage d'emplois et de retombées économiques au Québec qu'un même investissement dans le réseau routier[6].

Ainsi, et malgré la crise actuelle des réseaux de transports et le sous-investissement chronique depuis plusieurs années en matière de réfection d'infrastructures routières, le gouvernement du Québec a inscrit pour les cinq prochaines années, au *Plan québécois des infrastructures* (PQI), des investissements de près de 16,5 G$ de dollars, dont près de 6 milliards au seul chapitre du développement du réseau routier supérieur (voir Tableau 2). Malgré l'état alarmant des infrastructures actuelles, le gouvernement juge qu'il y a encore place à une ponction budgétaire de 5,8 milliards de dollars pour développer le réseau routier supérieur, alors même qu'il ne sera plus à même d'honorer ses engagements actuels à partir de 2015.

TRANSIT ne comprend pas, de même, que le gouvernement du Québec puisse annoncer des engagements de 6 milliards de dollars dans le développement du réseau routier - alors qu'il n'en a pas les moyens - et qu'il annonce du même souffle qu'il n'a pas les ressources nécessaires pour investir dans le développement des transports collectifs[7]. TRANSIT estime que cette position est injustifiable pour le gouvernement du Québec.

TRANSIT considère en effet totalement injuste la part allouée aux transports collectifs dans le FORT et propose donc de dégager une marge de manœuvre à même les budgets actuels du FORT en le rééquilibrant en partie au profit des transports collectifs. Ce rééquilibrage serait rendu possible notamment par l'application d'un moratoire sur le développement autoroutier au profit de la réfection des infrastructures routières existantes et de la consolidation et du développement des réseaux de transport collectif. Cette idée est d'ailleurs appuyée par la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et l'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)[8].

[6] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*, 2010, p.23.
[7] «Pas de financement pour les tramways, dit Bachand», 24 mars 2012. http://www.cyberpresse.ca/actualites/201203/24/01-4508963-pas-de-financement-pour-les-tramways-dit-bachand.php
[8] Crise des infrastructures de transport: «*Un moratoire sur le développement autoroutier au profit de la réfection des routes et transports collectifs*», *réclament écologistes, urbanistes, universitaires, milieux d'affaires et de santé*, Communiqué de presse de TRANSIT, la FCCQ et l'ASPQ, 17 octobre 2011.

Tableau2 : Répartition des investissements prévus dans le réseau routier selon le type d'investissement, 2011-2016 (contribution du gouvernement du Québec; en millions)

Type d'investissement		Budget 2011-2016
Maintien d'actifs	Budget régulier	9 620,0
	Résorption du déficit d'entretien	1 087,7
Amélioration et remplacement	Continuité	**3 945,5**
	Nouvelles initiatives	
Parachèvement		**1 872,9**
Total		16526,1

Source: Gouvernement du Québec, 2012. Budget de dépenses 2012-2013: Annexe 5.3

RECOMMANDATION 2

TRANSIT propose à la CMM d'exiger du gouvernement du Québec un rééquilibrage des budgets du FORT selon une nouvelle formule de répartition de 70% pour l'entretien du réseau routier et de 30% pour le maintien et le développement des actifs de transports collectifs. Cette réallocation serait en partie rendue possible par un moratoire sur le développement du réseau routier supérieur et permettrait de dégager, au minimum, quelque 200 millions de dollars par année d'ici 2020, en service de dette, au profit des objectifs gouvernementaux de transports collectifs.

1. B – Augmentation de la taxe sur l'essence

Malgré la précédente proposition de rééquilibrage, indispensable par ailleurs, le FORT sera déficitaire dès 2015. Les besoins de renouvellement des actifs de transports, tant routiers que collectifs, sont présentement à leurs sommets historiques étant donné le cycle de vie des infrastructures en place. Afin d'éviter ce déficit appréhendé, le gouvernement doit également accroître les ressources dédiées à la réfection des infrastructures routières, au maintien des actifs et au développement des transports collectifs, notamment à travers une poursuite de l'augmentation de la taxe sur l'essence.

À plusieurs égards, la taxe sur l'essence, une des deux sources de revenus du FORT avec les droits d'immatriculations et de permis, constitue une juste source de financement, notamment en regard du

critère de pollueur-payeur. Il faut également retenir que les frais de gestion sont parmi les plus faibles parmi les différentes sources possibles de financement, qu'elle envoie le bon message pour la réduction des émissions polluantes et des kilomètres parcourus.

TRANSIT estime que, simple d'application, la hausse de la taxe sur l'essence offre une solution à court et moyen terme au sous-financement des transports collectifs. Une hausse de la taxe sur l'essence de 5 cents / litre permettrait des revenus annuels additionnels de quelque 600 millions. Ces sommes, versées au FORT, seraient consacrées au maintien et au développement des actifs de transports collectifs et combleraient une bonne partie de la part du gouvernement du Québec dans le financement des infrastructures du volet transports collectifs du PMAD.

> **RECOMMANDATION 3**
>
> *TRANSIT recommande à la CMM de proposer au gouvernement du Québec une augmentation de la taxe québécoise sur l'essence de 5 cents le litre en faveur des transports collectifs, ce qui rapporterait quelque 600M$ par année.*

1. C – Une augmentation des revenus du Fonds Vert pour soutenir l'offre de services de transports collectifs

Le développement des transports collectifs nécessitera non seulement le financement de projets d'infrastructures et d'immobilisation, mais également une augmentation des budgets consacrés à l'exploitation des réseaux. TRANSIT propose que le gouvernement du Québec hausse le niveau de son soutien aux sociétés de transports et aux CIT au développement des services de transports collectifs.

En appui à la Politique québécoise du transport collectif (2006-2012), le gouvernement a mis en oeuvre une série de programmes et d'initiatives d'un montant de 130M$ par année, tiré à même les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles versées au Fonds vert. Le principal instrument financier de ce volet de la Politique, le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC), finance 50% de l'augmentation des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service de la part des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). N'ayant pas indexé ses contributions depuis le début du programme, celui-ci arrive à échéance le 31 décembre 2012.

La hausse d'achalandage de 11% en cinq ans[9] permet de conclure au dépassement des objectifs fixés par la Politique, à savoir une augmentation de 8% de l'achalandage des transports collectifs. Et ce,

[9] Association du transport urbain du Québec, *Hausse de l'achalandage de 11 % en 5 ans - Première Politique québécoise du transport collectif : les sociétés de transport dépassent les objectifs*, Communiqué, 19 avril 2012.

plus rapidement que prévu. Victimes de leurs succès, les grands réseaux de trains, d'autobus et de métros sont aujourd'hui complètement saturés, notamment aux heures de pointe, alors même que l'on compte sur eux pour désengorger le réseau routier et pour opérer des changements majeurs aux pratiques de déplacement. De plus, sans investissements supplémentaires dans l'offre de service, les réseaux de transports collectifs ne pourront contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) que s'est fixés le gouvernement du Québec, ni des nouveaux objectifs gouvernementaux d'augmentation d'achalandage, aux horizons 2020-2030.

Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible et stable afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle. TRANSIT estime donc que le PAGASTC doit être maintenu et reconduit après le 31 décembre 2012.

RECOMMANDATION 4

TRANSIT recommande à la CMM de demander au gouvernement du Québec la reconduction du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) après le 31 décembre 2012.

Dans son budget 2012-2013, le gouvernement prévoit également le remplacement graduel de l'actuelle redevance sur les hydrocarbures par les revenus tirés de la mise en place d'un marché du carbone. S'il voit d'un bon œil cette modification, TRANSIT estime que ces revenus demeurent, à court terme, clairement insuffisants. Dans le contexte d'une croissance accélérée des besoins en transports collectifs, des efforts supplémentaires doivent être fournis à court terme. À partir des données rendues publiques dans le budget 2012-2013 du gouvernement du Québec, TRANSIT estime qu'à peine plus de 200 millions de dollars par an seront affectés d'ici 2020 au développement de l'offre de transports collectifs et actifs. Cette somme ne permettra pas de désengorger les réseaux de transports collectifs et pallier l'avènement de nouveaux utilisateurs qui délaisseront leurs véhicules dans le cadre des grands travaux de réfection routière.

TRANSIT recommande par conséquent que la contribution du gouvernement du Québec au développement de l'offre de service de transports collectifs soit quintuplée à l'horizon 2015, par une combinaison d'une redevance bonifiée[10] sur les hydrocarbures (qui s'élève aujourd'hui à quelque 200 millions de dollars par année) et par les revenus tirés du marché du carbone.

RECOMMANDATION 5

TRANSIT recommande à la CMM de proposer au gouvernement du Québec une augmentation graduelle, à partir de l'exercice financier 2013-2014, de la redevance sur les hydrocarbures qui

[10] La hausse de ces revenus est également appuyée par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et la Société de transport de Montréal (STM).

alimente le Fonds Vert. À l'horizon 2020, la combinaison de cette redevance et des revenus tirés du marché du carbone devrait s'élever à 1 milliard de dollars par année, et les deux tiers de cette somme devraient être consacrés au développement des services et projets de transports collectifs.

1. D – Débuter les travaux pour l'introduction du péage sur le réseau routier supérieur

TRANSIT estime de plus que l'imposition éventuelle du péage sur le réseau routier supérieur s'avère une façon équitable et socialement acceptable d'intégrer le principe d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur dans le financement des infrastructures de transports collectifs et la réfection du réseau routier. Étant donné les délais inhérents à la mise en place des équipements de perception et la mise en place d'une offre accrue des transports collectifs préalable, il importe d'envoyer dès maintenant un signal clair à cet égard et les études nécessaires soient réalisées pour déterminer la formule la plus juste et profitable pour l'ensemble de la population québécoise.

RECOMMANDATION 6

TRANSIT recommande à la CMM de proposer au gouvernement du Québec que celui-ci mette en place, à partir de 2015, un mécanisme de péages sur le réseau routier supérieur, dont les revenus auraient pour effet de dégager plus de fonds pour les transports collectifs et l'entretien du réseau routier. Le gouvernement du Québec serait ainsi invité à commencer à planifier la mise en œuvre de cette nouvelle source de revenus dès cette année.

Une modulation des revenus de péages pourrait éventuellement compenser une diminution des revenus tirés des taxes sur l'essence – en raison d'une éventuelle diminution de la consommation.

TRANSIT recommande également à la CMM de se pencher rapidement sur la question de l'imposition du péage, de manière à développer une vision régionale sur cette question. TRANSIT serait très heureux de contribuer à cette réflexion.

2 – Hausse des contributions en provenance du Grand Montréal: deux scénarios

Bien que l'assiette fiscale municipale soit actuellement considérée, à juste titre, comme limitée, TRANSIT identifie un nombre intéressant de sources pouvant combler les besoins financiers du Grand Montréal de 299 millions de dollars par année au chapitre des immobilisations. TRANSIT a choisi de présenter deux scénarios distincts:

- Une augmentation des revenus tirés de sources existantes (2.A)

ou

+ Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre, à laquelle devront s'ajouter des éléments de la première option (2.B).

2. A Une augmentation des revenus de sources existantes

Pour combler le manque à gagner de la part municipale de financement des immobilisations du Grand Montréal, évaluée à 299 millions de dollars par année à l'horizon 2020, un premier scénario consiste à rehausser les contributions de deux sources existantes: les droits d'immatriculations et la taxe sur le stationnement, en plus d'augmenter l'effort du gouvernement fédéral auprès des municipalités (section 3).

i. Une immatriculation régionale à 75$

Dans les villes desservies par le transport collectif, une contribution sur l'immatriculation de 30$ par véhicule a été établie en 1992. Cette contribution n'a jamais été indexée. Seule l'agglomération de Montréal a augmenté sur son territoire, depuis juillet 2011, les revenus d'immatriculation régionale à 75$. TRANSIT estime qu'un principe d'équité justifierait qu'un tel niveau de contribution soit également appliqué au niveau régional. À l'échelle de la CMM, une telle contribution rapporterait à l'horizon2020 quelque 50 millions de dollars, en sus des 32 millions de dollars déjà recueillis aujourd'hui sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

RECOMMANDATION 7

TRANSIT recommande d'appliquer à l'échelle de la CMM une contribution aux transports collectifs de 75$ par véhicule immatriculé, soit le taux en vigueur sur le territoire de l'agglomération de Montréal, rapportant quelques 50 millions de dollars supplémentaires.

ii. Un droit foncier régional sur les cases de stationnement commercial

La Ville de Montréal a mis en place en 2010 une taxe foncière sur les parcs de stationnement pour financer les transports collectifs, qui rapporte annuellement environ 20 millions de dollars. La taxe s'applique aux parcs de stationnement non résidentiels avec des taux fixés par m^2 pour les stationnements intérieurs et extérieurs du centre-ville. Une application régionale de ce droit permettrait de générer quelque 111 millions de dollars de plus pouvant être consacrés au financement des transports collectifs.

Le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal s'élevait à quelque 1,8 million de véhicules en 2008[11]. On compte en moyenne de 3 à 5 cases de stationnement par véhicule

[11] Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine-Destination 2008*, 2010.

immatriculé en Amérique du Nord[12]. La région métropolitaine de Montréal pourrait ainsi compter entre 5,4 et 9 millions de cases de stationnement. Une bonne partie de ses cases de stationnement, soit les stationnements sur rue, sont sous la responsabilité des villes et des arrondissements. Par ailleurs, le Victoria Transport Policy Institute estime les coûts annualisés d'acquisition, de construction et d'entretien d'une case de stationnement entre 500 $ en banlieue sur rue, à 1400 $ en ville sur rue et à 3000 $ au centre-ville sur rue[13]. Une minorité de ses stationnements sont tarifés par des parcomètres ou des vignettes dans la région métropolitaine de Montréal, seulement 15 % dans l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal, et la tarification est en dessous de la juste valeur marchande de ces stationnements. En réalité, les villes et les arrondissements de la Communauté métropolitaine de Montréal subventionnent ainsi la grande majorité des coûts associés à l'utilisation de stationnements.

RECOMMANDATION 8

TRANSIT recommande d'appliquer, à l'échelle de la CMM, un droit foncier par case de stationnement non résidentiel, au taux en vigueur au centre-ville de Montréal.

2. B Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre

TRANSIT présente également un deuxième scénario visant à assurer la part locale et régionale du volet transports collectifs du PMAD, soit celui d'une hausse de 5 cents le litre de l'actuelle taxe régionale sur l'essence. Simple d'application et sans frais de gestion supplémentaires, équitable géographiquement, une taxe régionale de cinq cents le litre d'essence rapporterait à terme 170 millions de dollars annuellement à la région. TRANSIT estime que cette proposition mérite une attention particulière, d'autant plus qu'elle fait déjà l'objet de demandes répétées et de plus en plus consensuelles de la part des élus de la CMM[14]. La taxe sur l'essence s'avérerait également un excellent moyen de répondre aux besoins pressants, à très court terme, de financement des municipalités.

Quoiqu'importante et structurante, cette mesure à elle seule (170 M$/ an) s'avérerait insuffisante pour combler la part des municipalités (299M$ / an) et devrait donc être complétée par d'autres mesures, dont celles présentées précédemment, soit les droits d'immatriculation à l'échelle régionale et une taxe régionale sur les stationnements commerciaux.

RECOMMANDATION 9 (alternative)

[12] Shoup, Donald, *The High Cost of Free Parking*, 2010.
[13] Victoria Transport Policy Institute et Todd Litman, *Parking Costs, Pricing and Revenue Calculator*, 2007.
[14] Communauté métropolitaine de Montréal, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*. Document de consultation, 2012, p.4.

TRANSIT recommande de hausser de cinq cents / litre la surtaxe régionale sur l'essence et de compléter la part municipale par une hausse des droits d'immatriculation et/ou l'application d'une taxe sur les stationnements commerciaux sur le territoire de la CMM.

La recherche de sources locales de financement dans le cadre financier élaboré par TRANSIT débouche donc sur ces deux scénarios. TRANSIT privilégie le premier scénario, basé sur la hausse des droits d'immatriculation et l'application d'une taxe sur les stationnements commerciaux. Cependant, TRANSIT est prête à appuyer un consensus régional en faveur du deuxième scénario, qui mise sur une hausse de la taxe régionale sur l'essence.

2. C – Poursuivre le travail sur la récupération de la plus-value foncière

TRANSIT observe attentivement et avec intérêt les travaux du comité présidé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain portant sur la recherche de modes de financement innovant pour le développement du tramway. TRANSIT considère que les différents mécanismes dits de « récupération de la plus-value foncière », basés sur le principe « la croissance finance la croissance » (*growth pays for growth*)[15] valent la peine d'être explorés en tant que source potentielle, à moyen terme, de financement de grands équipement structurants de transports collectifs.

3. Un plus grand effort du gouvernement fédéral

TRANSIT estime qu'il est temps que le gouvernement fédéral s'implique davantage dans le financement des transports collectifs au Canada. Celui-ci contribue pour une très petite partie du financement des sociétés de transports de la région métropolitaine de Montréal. Le gouvernement fédéral n'a jamais mis en place un cadre stratégique visant un financement stable, récurrent et prévisible au profit des transports collectifs.

RECOMMANDATION 10

TRANSIT recommande que la Commission des transports de la CMM invite le gouvernement fédéral à adopter un cadre stratégique de financement des transports collectifs au Canada.

D'autre part, TRANSIT s'étonne de constater que ni le Grand Montréal, ni le gouvernement du Québec ne se sont prévalus des programmes fédéraux de soutien aux infrastructures municipales pour financer une partie de leurs projets de développement de transports collectifs. TRANSIT propose ici une série de recommandations qui visent un plus grand soutien financier de la part du gouvernement fédéral. Ces recommandations portent sur:

[15] Kemp, Jordan; Tomalty, Ray, *A Brief on Development Charges: Principles & Practices*. Briefi ng Note BN11-04E. 2011, Montréal: CURA Making Megaprojects Work for Communities - Mégaprojets au service des communautés.

- Le versement de la deuxième moitié de la taxe fédérale sur l'essence au profit des transports collectifs
- L'utilisation du Fonds Chantiers Canada au profit des transports collectifs par le Grand Montréal et le gouvernement du Québec.

3. A – Verser l'ensemble de la taxe sur l'essence fédérale à des fins d'infrastructures

En 2005, une entente est intervenue avec le gouvernement du Canada pour que la moitié de la taxe fédérale d'accise sur l'essence, au taux en vigueur depuis 1995, soit canalisée dans le Fonds de la taxe sur l'essence[16]. Ce Fonds fédéral est redistribué aux municipalités québécoises par l'intermédiaire de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL). Actuellement, le Fonds de la taxe sur l'essence soutient les municipalités dans les projets concernant l'eau potable, le traitement des eaux usées, le transport en commun, les systèmes communautaires de production d'énergie, la gestion des déchets solides et les routes locales.

Il a été prévu, au Québec, que 25% de ces sommes soient dédiés aux infrastructures de transport collectif. L'entente 2010-2014 rend ainsi disponibles 700 M$ en cinq ans pour le transport collectif au Québec. TRANSIT estime que le gouvernement fédéral peut aider le Grand Montréal à réaliser son plan d'investissement en transports collectifs, tel que proposé au PMAD, en pérennisant ce fonds après 2014 et en doublant son niveau actuel de contribution.

> **RECOMMANDATION 11**
> *TRANSIT recommande la pérennisation du financement fédéral, après 2014, des infrastructures locales à travers la SOFIL, et recommande qu'au moins 25% de ce fonds soit accordé aux projets de transports collectifs*

Par ailleurs, TRANSIT estime que la contribution du gouvernement fédéral aux budgets des sociétés de transport du Grand Montréal (d'environ 110 millions pour l'année 2010) devrait être plus importante. Déjà, la Ville de Montréal et la Fédération canadienne des municipalités ont demandé une hausse de l'argent disponible pour les villes dans le Fonds permanent de la taxe sur l'essence[17].

Pour TRANSIT, une marge de manœuvre est disponible au gouvernement fédéral, qui a affecté au fonds consolidé la deuxième moitié de sa taxe d'accise sur l'essence. Ainsi, sans alourdir le fardeau fiscal, quelque 5 cents le litre d'essence, théoriquement disponible, pourraient également

[16] Taxe de 10 cents le litre, excluant la taxe fédérale sur le diesel, de 4 cents le litre depuis 1987.
[17] Fédération canadienne des municipalités, *Continuer sur notre lancée. Mémoire prébudgétaire 2012*. Automne 2011, p.8 et Ville de Montréal, *Prochain budget du gouvernement fédéral – Le maire Gérald Tremblay s'attend à ce que le gouvernement Harper maintienne le financement des municipalités*, 27 mars 2012.

contribuer au financement des infrastructures locales. Cette deuxième portion de la taxe fédérale sur l'essence correspond à un montant supplémentaire de 2 milliards de dollars par an qui bénéficierait à l'ensemble des projets d'infrastructures des municipalités. TRANSIT souhaite l'affectation de cette somme aux projets d'infrastructures municipales, dont les transports collectifs.

> **RECOMMANDATION 12**
> *TRANSIT recommande de transférer progressivement les cinq cents résiduels de la taxe fédérale d'accise sur l'essence au Fonds permanent de la taxe sur l'essence, et d'augmenter ainsi le financement des infrastructures municipales dont les transports collectifs.*

3. B – Se prévaloir du Fonds Chantiers Canada

Dans les dernières années, le gouvernement du Québec, contrairement aux autres provinces, n'a fait financer aucun projet de transports collectifs au Fonds Chantiers Canada, qui soutient pourtant les grandes infrastructures municipales. Alors que les gouvernements de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont profité de ce fonds pour obtenir, depuis 2007, un milliard de dollars du gouvernement fédéral pour développer leurs systèmes de transports collectifs, le gouvernement du Québec a, dans le cadre de cette enveloppe de financement, misé exclusivement sur les projets autoroutiers.

Des projets dans les villes de Toronto, Calgary et Calgary ont pourtant grandement bénéficié de ce Fonds fédéral au cours des dernières années, dont des projets de prolongement de lignes de métro. TRANSIT estime légitime qu'une partie conséquente du financement du volet transports collectifs du PMAD provienne du gouvernement fédéral à travers son principal fonds d'infrastructures. Encore faut-il que le gouvernement du Québec et le Grand Montréal en fassent la demande.

> **RECOMMANDATION 13**
> *TRANSIT recommande que les autorités du Grand Montréal et le gouvernement du Québec fassent financer une partie importante du volet transports collectifs du PMAD à même le Fonds Chantiers Canada.*

Conclusion

L'objectif de TRANSIT est de proposer à la Commission des transports de la CMM des pistes de solutions concrètes en vue du financement du volet transports collectifs du PMAD. TRANSIT a ainsi identifié une série de ces pistes, contenue dans une douzaine de recommandations.

Les pistes identifiées par TRANSIT sont de nature à combler les parts respectives du gouvernement du Québec et des autorités régionales dans le financement du PMAD, en plus de proposer un soutien financier accru du gouvernement fédéral. TRANSIT croit la mise en œuvre de ces recommandations réalistes et nécessaires, si l'on veut donner un sens à la démarche amorcée par le PMAD et maintenir la compétitivité de la grande région de Montréal comme métropole nord-américaine.

Les pistes retenues sont présentées au tableau suivant:

Tableau: Financement du déficit annuel du service de dette des immobilisations en transports collectifs (2020)

Manque à gagner	Gouvernement du Québec	Organismes de transport et villes
Recherché	**1 431,6**	**299,3**
Rééquilibrage FORT	> 200	
Taxe essence québécoise	600	
Péage	En complément	
Droits d'immatriculation et de stationnement régionaux[18]		161
Taxe essence métropolitaine 5 cents		170
Fonds permanent fédéral de la taxe sur l'essence		110
Fonds Chantiers Canada	En complément	En complément

- source Forum URBA 2015 (UQAM) et calculs TRANSIT

Tableau: Financement du surcoût d'exploitation en transports collectifs (2020)

Fonds Vert (redevance sur les hydrocarbures et marché du carbone	670

- source TRANSIT

[18] Section 2. A, recommandations 7 et 8 (50 et 111 millions respectivement).

À PROPOS DE TRANSIT

Créée en août 2011 dans la foulée de la crise des infrastructures de transport qui secoue le Québec, TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, a pour mission de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Plus d'une quarantaine d'organisations réparties sur tout le territoire du Québec sont membres de TRANSIT, qui compte également sur le soutien d'un comité d'experts en matière de transports et d'urbanisme.

TRANSIT cherche à assurer le financement nécessaire des transports collectifs pour développer les services afin d'atteindre les objectifs d'accroissement d'achalandage de 40% d'ici 2020 et de 100% d'ici 2030 à travers la mise en place d'un cadre financier qui inclut la participation de tous les paliers de gouvernements – municipal, québécois et fédéral.

Depuis sa création, TRANSIT a émis une série de recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transport à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020, dont l'ajout d'une série de mesures de mitigation supplémentaires pour la région montréalaise, un moratoire sur le développement des infrastructures routières dans les régions urbaines au profit de la réfection des routes et des transports collectifs, le prolongement et l'augmentation du financement de la politique québécoise sur le transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs au Québec.

www.transitquebec.org

Membres de TRANSIT – Avril 2012

Accès transports viables
Association canadienne des médecins pour l'environnement
Association des étudiants de l'ENAP
Association des usagers du transport adapté de Longueuil
Association pour la santé publique du Québec
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
Centre alternatif de déplacement urbain de Saguenay
Centre d'écologie urbaine de Montréal
Coalition québécoise sur la problématique du poids
Coalition transports Laval-Lanaudière
Comité vigilance transport - Longueuil
Communauto
Conseil central du Montréal métropolitain – CSN
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain
Conseil québécois sur le poids et la santé
Conseil régional de l'environnement Capitale nationale
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie
Conseil régional de l'environnement des Laurentides
Conseil régional de l'environnement de Laval
Conseil régional de l'environnement de Montréal
Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais
Convercité
Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières
ENvironnement JEUnesse
Équiterre
Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal
Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke
Forum Jeunesse de l'île de Montréal
Fondation David Suzuki
Fondation Monique-Fitz-Back
Forum URBA 2015, UQAM
Greenpeace
Initiative 1,2,3 GO! Longueuil
Mobiligo
Mobili.T
Mouvement Au Courant
Mouvement Train de l'Ouest
Nature Québec
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec
Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
Tabledeconcertationdesgroupesdefemmesde laMontérégie
Transport 2000 Québec
Vélo Québec
Vivre en Ville
Ville en vert
Voyagez Futé

Comité d'experts

Louis Drouin, Direction de la santé publique de Montréal
Jean Goulet, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
David B. Hanna, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
Florence Junca-Adenot, Départementd'étudesurbainesettouristiques, UQAM
Paul Lewis, Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal
Paul Villeneuve, École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, Université Laval

TRANSIT

Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

www.transitquebec.org
info@transitquebec.org
514-394-1125 poste 202