



Gilles Thériault

Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal

Financement et mobilité durable en 2020,

2ème édition,

Édition Terres et Eaux

Cet essai a été écrit par un citoyen afin de pouvoir contribuer à deux consultations publiques. La 1re, celle sur la consultation pré-budgétaire du Québec pour l'année d'imposition 2020-2021. La deuxième qui porte sur *le Chantier sur le financement de la mobilité* qui a été tenue en 2019.

Pour ces deux consultations, les besoins en financement de la mobilité durable constituent un enjeu incontournable. Un deuxième enjeu, le contrôle de la dette est indissociable à tous les projets de notre société.

Nous vous proposons de faire la lecture de cet essai qui a d'abord été publié comme un mémoire. Il porte sur les défis du financement du transport en commun dans l'agglomération de Montréal. Il soulève quelques problématiques et propose des solutions réalistes formulées sous forme de recommandations.

La démocratie participative quelle belle aventure surtout avec la «consultation pré-budgétaire du Québec et le Chantier sur le financement de la mobilité.»

Merci aux responsables de ces deux dossiers et aux élus et élues de nous avoir offert l'occasion d'y collaborer.

Original signé à Montréal ; Gilles Thériault _____ résident de Montréal, le 25 mai 2020

ISBN : 978-2-9818199-9-4 (ePub), 978-2-9819049-0-4 (imprimé sur demande) et 978-2-9819049-1-1 (PDF).

Publication à Montréal, le 25 mai 2020 sous le titre : **Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal, 2ème édition.**

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 25 mai 2020

Cette version est disponible en ePub dans l'Apple Store, PDF ou en format imprimé à l'adresse courriel : gilles.theriault51@gmail.com

Illustrations : Mia Ratel

Table des matières

Résumé	4
Abstract	6
Préambule - La mobilité durable, c'est quoi ?	8
1-Les transports en commun, quoi de neuf ?	11
2-États des lieux au sujet de la mobilité durable	14
3-Les enjeux	24
4-Les problématiques	34
5-Les défis – la cohérence entre le développement urbain du territoire et celui du transport collectif	55
6-Solutions – la boîte à outils pour relever les défis du financement	69
7-Le résumé des recommandations	92
8-Conclusion, poursuivre la modernisation du transport en commun	96
Annexes	99
Webographie	136
Lettre aux représentants gouvernementaux du Québec et de la CMM	140
À propos de l'auteur	142

RÉSUMÉ

À cause des changements climatiques, nous sommes désormais entrés dans la civilisation qualifiée de neutre en carbone. Chacun d'entre nous sera confronté à des choix de mode et de milieu de vie, de consommation, de vivre en ville, en banlieue, en région et d'au moins, un moyen de transport.

Le défi du financement du transport collectif est au cœur de ce document. La province du Québec possède une politique québécoise du transport collectif, elle a été mise en place en 2006.

Dans la présentation à l'intention des membres de la Commission sur les finances et l'administration de Montréal du 27 novembre 2019, nous avons retenu que l'évolution de la dette « de la ville de Montréal » consolidée brute et nette pour la période de 2002 à 2022 est passée de 193 millions \$ à un montant évalué à 1,797 million \$. Devant un tel défi financier, il y a donc urgence d'agir. Regardons cela ensemble.

Il n'y a pas si longtemps, un ami m'a demandé; « Qui paie la redevance du Réseau Express Métropolitain (REM)? » Combien ça coûte et à qui ça profite? L'idée derrière cette demande : est-ce que ça vaut la peine de demander une redevance, par exemple, aux promoteurs qui construisent des tours d'habitation près de la place des festivals ou pour le prolongement des lignes bleue ou orange du métro.

Cette question comprend plusieurs volets sur les besoins en transport des grandes régions urbaines et sur le développement durable. Ayant lui-même un objectif de conciliation à six facettes ; l'écologie, l'économie, la vivabilité, viabilité, équitabilité et avec une durabilité qui s'étendra sur plusieurs générations. Plusieurs projets de transport collectif sont en préparation, dont celui du REM, lequel a donné naissance à la première mesure d'écofiscalité dans la grande région métropolitaine : la redevance pour la mise en place du REM.

C'est complexe les redevances, mais des solutions existent pour financer les autres grands projets en transport collectif à venir. Ce sont ces solutions qui vous seront présentées dans ce document. Avant de parler de solutions, il faut bien comprendre les problèmes financiers, de fiscalité, de démographie et aussi tenir compte de la compétitivité de la grande région montréalaise par rapport aux autres grandes régions du Canada. Il ne faut surtout pas oublier l'environnement. Nous vous invitons à en prendre connaissance dans les prochains chapitres.

Bonne lecture - G.T.

« Ne vous demandez pas ce que votre pays peut faire pour vous, demandez-vous ce que vous pouvez faire pour votre pays ? »

J.F. Kennedy (1917 – 1963)



ABSTRACT

Because of climate change, we have now entered civilization described as carbon neutral. Each of us will be faced with choices of way of life and lifestyle, of consumption, of living in the city, in the suburbs, in the regions and at least, a means of transport.

The challenge of funding public transit is at the heart of this document. The province of Quebec has a Quebec public transportation policy, it was implemented in 2006.

In the presentation to the members of the Commission on finance and administration of Montreal of November 27, 2019, we noted that the evolution of the debt of the "city of Montreal" consolidated gross and net for the period from 2002 to 2022 increased from \$ 193 million to an amount estimated at \$ 1 797 million. Faced with such a financial challenge, it is therefore urgent to act. Let's look at this together.

Not long ago, a friend asked me; "Who pays the Metropolitan Express Network (REM) fee?" How much does it cost and who benefits? The idea behind this request: is it worth asking for a fee, for example, from developers who build residential towers near the Place des Festivals or for the extension of the blue or orange metro lines of Montreal?

This question has several components on the transportation needs of large urban regions and on sustainable development. Having itself a six-faceted goal of conciliation; ecology, economy, livability, viability, fairness and with a sustainability that will span several generations. Several public transit projects are in preparation, including that of the REM, which gave birth to the first eco-tax measure in the greater metropolitan area: the fee for the establishment of the REM.

Charges are complex, but solutions exist to finance other major public transit projects to come. These solutions will be presented to you in this document. Before talking about solutions, it is important to understand the financial, tax, demographic problems and also to take into account the competitiveness of the greater Montreal region compared to other major regions of Canada. We must not forget the environment.

We invite you to read it in the next chapters.

Good reading - G.T.

"Don't ask yourself what your country can do for you, ask yourself what you can do for your country? "

J.F. Kennedy (1917 - 1963)



PRÉAMBULE - LA MOBILITÉ DURABLE, C'EST QUOI ?

La mobilité durable se réfère à « la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports. »

La mobilité¹ et le transport sont deux concepts différents. Actuellement, le projet du REM relève plus de la mobilité par les choix qui sont effectués comme la réduction de l'usage de l'automobile, des gaz à effets de serre et le déplacement des personnes. La mobilité durable constitue une valeur ajoutée, inclusive à tous les modes de transports et comprend une vision plus intégrée de la ville, de l'urbanisme, des changements culturels, des coûts indirects de la pollution, de la congestion, de la santé, etc. C'est aussi la réponse à une importante question environnementale.

Pour la grande région de Montréal, il faudra décider, si le prolongement de la « ligne bleue ou de la ligne orange » du métro sera un projet de transport ou de mobilité durable. Ces décisions sont associées en partie au mode de financement ; mode qui s'appuie sur le concept d'écofiscalité².

Est-ce que la redevance actuelle du REM convient aux autres projets de transport collectif ? Non, il faut quelques

¹ <http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>

² <https://ecofiscal.ca/fr/quest-ce-que-lecofiscalite/>

ajustements que l'on verra ensemble dans les prochains chapitres.

Dans ce document, nous allons parler de politique globale et de mobilité durable ce qui implique un changement de paradigme du transport où l'accessibilité des personnes l'emporte sur la fluidité des déplacements automobiles.

Donc, si possible, ajouter des mesures d'aménagements du territoire qui permettent de réduire la dépendance à l'automobile, des mesures qui seront considérées comme innovantes du point de vue environnemental et économique.

« Le virage vers la mobilité durable implique une diminution de l'usage de l'auto-solo. Cette cible repose sur l'accès à une offre de transport diversifiée, combinant transport collectif, transports actifs, autopartage, co-voiturage, etc., dans un cocktail multimodal qui réponde à l'essentiel des besoins de transport.³ »

Le gouvernement du Québec a mis en place en avril 2018, la politique de mobilité durable 2030. « Pour être durable⁴, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes.

³ <http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>

⁴ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès. Elle favorise le dynamisme économique, elle est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. »

Comment la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a-t-elle intégrée cette politique dans ses projets ?



1-LES TRANSPORTS EN COMMUN⁵, QUOI DE NEUF ?

Nos gouvernements ont conclu une entente en janvier 2015 afin de mieux financer les infrastructures de transport en commun dans la grande région de Montréal.

Ils avaient plusieurs partenaires, dont la communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Récemment en 2017, le gouvernement du Québec a créé l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM⁶). Cette autorité est responsable de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir les services de transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal.

Pourquoi parler du financement du transport en commun ? La société évolue constamment et les besoins en transport aussi. Dans les centres urbains, la congestion automobile entraîne des pertes de temps et de productivité pour l'ensemble des citoyens et des entreprises qui sont chiffrés en milliards de dollars. La congestion dans le métro aux heures de pointe n'arrange rien non plus, ça prend 3 ou 4 rames de métro pour embarquer en période de pointe le matin.

En tout, la CMM a proposé quinze projets qui requièrent un financement. D'autres projets devraient aussi être proposés par le gouvernement actuel.

⁵ Site Web de l'ARTM <https://www.artm.quebec>

⁶ Site Web du REM <https://rem.info/fr>

Tableau 1 : Liste des projets en transport collectif ARTM

No	Nom du projet	Coûts G\$
1	Le REM	6,5
2	Le prolongement de la ligne bleue	4,5
3	Le SRB sur le boulevard Pie-IX	0,5
4	La ligne rose (bureau de projet en place	5,9
5	Le tramway pour la rue Notre-Dame	1,8
6	Le transport en commun à Laval	0,720
7	Le SRB du corridor de la rue Sauvé \côte Vertu	0,027
8	Le déficit d'entretien des infrastructures de la STM	3,5
	Total des financements annoncés = +- 23,5 G\$	23,5
9	Le tramway à Montréal, étude de faisabilité 1ère ligne	?
10	Le projet structurant de la ville de Longueuil, étude d'opportunité du projet Léo, février 2020 (2 à 3G\$)	0,060
11	Le projet du boulevard Taschereau sur la rive sud, étude d'opportunité anciennement Le projet de la RTL et le prolongement de la ligne jaune	2,5
12	La croissance des autobus à Montréal, sur la rive sud, de 20% pour une période 5 à 10 ans	1
13	Le prolongement de la ligne orange à l'ouest (2G\$) ou de celui du REM à Laval (2-3 G\$)	2,0
14	Besoin d'un projet (?) d'achat des infrastructures de transport par train à Montréal	0,240
15	Besoin d'un projet pour aménager les axes routiers près des réseaux structurants et les 4 autres SRB	1
	Total des besoins de financement à venir = 19,5G\$	

La deuxième partie de ce premier tableau comprend des hypothèses quant aux besoins de financement (19,5 G\$). Il est assez facile d'imaginer pour le tramway un projet de 1 ou 2 milliards \$, pour le projet Léo, 2 à 3 milliards, la croissance du parc d'autobus et de rames de métro additionnelles (en 2019-2020, 153 voitures de métro pour 447 millions⁷ ou de 963 autobus pour 1,4 G\$⁸). « Les projets structurants [de l'ARTM] sont soumis à la *directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique qui émane du Secrétariat au Conseil du trésor* », donc du gouvernement du Québec.

Bravo, c'est une feuille de route impressionnante, 23,5G\$ de projets confirmés et 19,5 G\$ de projets potentiels pour un total de 43G\$ qui peuvent contenir une marge d'erreur dans l'évaluation de la valeur des projets de 15 à 20%.

Voir les références des lignes 5, 9 et 12⁹ et lignes 11 et 15¹⁰.



⁷ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1135353/bombardier-alstom-voitures-metro-azur-montreal>

⁸ <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1452916/13g-debloques-pour-lachat-de-nouveaux-autobus-a-montreal/>

⁹ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1132154/tramway-est-montreal-caq-deux-etapes> , journal Métro 15 janvier 2019, Mathias Marchal
<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2049482/la-caq-veut-lancer-une-rue-vers-lest-en-tramway-a-montreal/> et <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201906/12/01-5229962-rem-ca-va-etre-une-petite-revolution.php>

¹⁰ https://plus.lapresse.ca/screens/35e28bc5-2431-41c2-a549-e179ee9fef99_7C__O.html?utm_medium=email&utm_campaign=internal+share&utm_content=screen

2-ÉTATS DES LIEUX AU SUJET DE LA MOBILITÉ DURABLE

L'état des lieux permet de décrire une situation à un temps précis. Nous allons examiner ensemble sept facettes concernant la mobilité dans les transports.

2.1 : les sources de financement actuelles de la CMM \ ARTM pour le transport collectif.¹¹

La CMM a publié en février 2019 un rapport sur les sources de financement du transport collectif dans le grand Montréal.

Les travaux de la commission du transport sur la recherche de nouvelles sources de financement ont débuté en 2011. Un premier rapport a été publié en 2012, il contenait une série de recommandations. Déjà à cette époque, les sources de financement étaient insuffisantes. Le rapport de 2019 est le résultat de la mise à jour des travaux effectués en 2012.

L'objectif est d'orienter de 60% de la future croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant. Il sera réalisé avec trois objectifs : la réduction des gaz à effet de serre (GES), l'aménagement du territoire et en transport collectif.

¹¹ Voir la référence à la [webographie no 8](#).

Actuellement, il y a une difficulté de mise en place de la mobilité durable, la part modale du transport en commun stagne à 25 % en pointe du matin. Le grand Montréal se retrouve au 11e rang des régions métropolitaines nord-américaines pour la perte de temps en période de pointe.

« La mise en place d'une mobilité durable passe nécessairement par une augmentation significative du financement dédié au transport collectif. »

L'ARTM s'est vu confier la mise en place du plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC) en 2017. Les initiatives découlant de ce plan touchent : la fiabilité du service, études sur préparation à la mise en service du REM, études sur l'aménagement urbain et le réseau cyclable, le réseau d'autobus structurant, étude sur l'amélioration des dessertes par autobus du réseau routier, le développement du réseau structurant régional.

Du point de vue du financement, la mise en place de l'ARTM facilite l'analyse de la provenance des contributions et de la part relative des différents contributeurs. Cette 1re politique de financement de l'ARTM a été approuvée en septembre 2017 par la CMM. Elle limite la contribution des municipalités à 30% et les recettes tarifaires à 31% en incluant les revenus autonomes.

Le gouvernement du Québec pourvoit le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes*, il dote en fonds, l'exploitation et les immobilisations, alors que le *Programme d'aide au développement du transport collectif*

soutient les dépenses d'exploitation. Le Québec soutient les dépenses en immobilisation à travers la Société de financement des infrastructures locale du Québec et finance des mesures d'atténuation dans le cadre des grands chantiers de transport en commun¹².

Enfin, il y a lieu de relever le défi du financement du transport collectif au cours de la prochaine décennie, sachant que la part modale du transport en commun stagne depuis 2008.

2.2 : les besoins de la ville de Montréal et de la STM afin de mettre en place un nouveau modèle financier pour la mobilité¹³.

Le mémoire de la ville de Montréal et de la STM qui a été publié en novembre 2019 a permis de mettre en lumière l'urgence de faire évoluer le modèle financier qui est actuellement utilisé pour le financement du transport collectif, et aussi d'assurer plus d'inclusion et d'équité sociale dans le transport collectif.

« L'atteinte de nos objectifs collectifs en matière de mobilité durable et de lutte aux changements climatiques ne sera pas possible avec les efforts gouvernementaux, le modèle et les sources de financement actuels, et ce, malgré les projets structurants en transport en commun en cours de

¹² Webographie no 8 : voir l'encadré no 2 - Politique de financement de l'ARTM, page 19

¹³ Lien au document du mémoire dans la Webographie

réalisation dans la région métropolitaine. Pourtant l'état de la congestion des réseaux et surtout l'urgence climatique nous force à atteindre nos objectifs sans délai. »

2.3 : l'autorité régionale Translink et son projet pour le développement du métro de Vancouver.

Translink est une autorité régionale dans la région de Vancouver, est en quelque sorte semblable à l'ARTM dans la région de Montréal.

Nous avons trouvé cette expérience intéressante. Elle est en cours de réalisation à l'ouest du Canada.

Ce projet comprend les cinq constituants suivants:

1. Un plan d'investissement sur dix ans ;
2. Une stratégie de transport régionale ;
3. Des projets de développement en transport ;
4. La revue de la tarification des frais de transport¹⁴ ;
 - A. Nous retenons qu'il y a eu quatre phases de révision de la tarification entre 2016 et 2018. La population a été invitée à participer aux consultations.
 - B. Trois recommandations finales ont été formulées:
 - A. Éliminer les zones et passer au paiement en fonction de la distance parcourue pour tous les systèmes de transport excepté les autobus et le métro qui possède une tarification unique (flat rate) ;

¹⁴ <https://www.translink.ca/Plans-and-Projects/Transit-Fare-Review.aspx>

- B. Tenir compte de l'achalandage lors de l'utilisation et donner des rabais sur l'utilisation des transports en dehors des heures de pointe ;
 - C. Travailler avec le gouvernement provincial afin d'offrir des rabais pour certaines catégories de personnes.
- 5. Les essais des solutions pour demain ;
 - 6. Un lien avec les projets de routes et de ponts des 23 municipalités de la région de Vancouver;
 - 7. Un centre de mesure de la performance du réseau et de la satisfaction de la clientèle.

Translink a produit un rapport final¹⁵ sur les quatre phases du projet de revue de la tarification en juin 2018, pour conclure le processus de révision qui a duré 2 ans.

Pendant ces quatre phases : 1- les enjeux, 2-options de solutions, 3-les meilleures options et 4-les recommandations finales), des consultations publiques ont tenues ce qui a permis à 66 000 personnes de s'exprimer. Pourquoi ce projet est-il intéressant ? Parce qu'il place les citoyens au cœur de l'action et les projets de transport proposés sont intégrés dans une vision régionale stratégique du financement et de la mobilité durable.

¹⁵ https://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/transit_fare_review/phase_4/TFR-Final-Recommendations-Report.pdf?la=en&hash=8879086EF3027AB1C2979AA9BFBOD51BD9ABB225

2.4 : la place du transport collectif dans la région de Montréal en pointe du matin.

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)¹⁶ a été mis en place pour les deux communautés, celles de Montréal et Québec. C'est un outil que se sont donné les 82 municipalités de la CMM qui comprend 4 millions d'habitants afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable.

Ce plan propose une vision concertée des villes et des MRC. Le PMAD avec la CMM a pour objectif de faire passer de 25 à 35% les déplacements en transport collectif, en période de pointe du matin. Il permet aussi de faire des choix d'aménagement et de développement qui touchent l'ensemble de la communauté du grand Montréal¹⁷.

L'objectif fondamental du plan repose sur trois piliers soit : l'équité sociale, l'efficacité économique et la protection de l'environnement. Il s'agit avant tout d'un outil de planification qui comprend cinq grands secteurs soit : 1- l'aménagement du territoire, 2- le développement économique, 3- l'environnement, 4- le logement social et 5- le transport.

¹⁶ <https://cmm.qc.ca/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>

¹⁷ <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>

2.5 : le choix optimum d'un nombre de places de stationnement qui permettra de constituer une source de revenus additionnels pour la CMM et d'accroître l'utilisation du transport collectif

Le document de la ville de Montréal sur la politique de stationnement a été produit en 2016 (webographie # 13). Les auteurs mentionnent que le stationnement est l'un des cinq piliers de la gestion de la mobilité en milieu urbain avec les transports collectifs, les transports actifs, le transport routier et le transport des marchandises.

Le nombre de places de stationnement sur rue à Montréal est évalué de 475 000 à 515 000 places. Le stationnement non tarifé dans les arrondissements est évalué entre 250 000 et 320 000 places.

Il y a aussi le stationnement tarifé avec parcomètres. Le stationnement hors rue compte un minimum de 470 000 places. L'offre de stationnement hors rue est de 31 % pour le commerce, 27 % pour le public, le reste va aux industries, aux institutions, aux bureaux et aux résidants. Le stationnement est un élément déterminant de la mobilité durable.

Parmi les stratégies proposées dans ce plan, certaines sont déjà en place alors que d'autres comme l'harmonisation de la gestion du stationnement près des gares avec les objectifs de mise en valeur du territoire, la révision de l'approche de la tarification, l'encadrement réglementaire, la

gouvernance et la gestion des activités vont devoir continuer d'évoluer.

2.6 : l'utilisation de la gestion du stationnement à l'international dans l'accroissement local du pourcentage de déplacement en transport collectif.

Les auteurs¹⁸ ont retenu huit villes équivalentes en population à Montréal. Ils ont effectué des comparaisons dans le but de mettre en valeur les meilleures pratiques de gestion. Dans cette étude, on retrouve plusieurs mesures pour améliorer la gestion soit : une gouvernance intégrée, une tarification dynamique selon la demande de stationnement, l'accès aux données, l'information à l'utilisateur, une signalisation simplifiée pour les usagers.

D'autres mesures existent concernant la protection du centre-ville en limitant l'accès des voitures, l'ajout de mesures incitatives commerciales (petite période de stationnement gratuit).

Il y a aussi l'utilisation de ratios d'un nombre de places pour les supports à vélo et les bornes de recharges électriques dans les aires de stationnement. Finalement, les auteurs ont suggéré une meilleure occupation de l'espace : plus de petits véhicules, plus de places pour le co-voiturage ou des véhicules en libre partage.

¹⁸ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ANALYSE-COMPARATIVE-POLITIQUES-STATIONNEMENT-2015-90-PAGES.PDF

2.7 : le besoin d'ajouter des réseaux structurants en transport en commun pour chacun des grands axes routiers.

Cette notion¹⁹ sert à décrire un ensemble de parcours qui offre un niveau de service suffisant pour influencer l'aménagement du territoire. Un mode de transport n'est pas structurant en soi, cette caractéristique découle plutôt de la qualité de l'offre de service qui permettra une interaction entre la mobilité et l'aménagement du territoire. Le stationnement fait partie de l'aménagement du territoire.

Un réseau structurant²⁰ comprend un certain nombre de caractéristiques comme : l'achalandage, qu'il comble la majeure partie des besoins en transport collectif grâce à un service à haute fréquence (c'est-à-dire des passages fréquents sur un même circuit). Il comprend aussi des infrastructures modernes avec des voies réservées, des stations intermodales, des informations aux usagers, des mesures qui assurent sa fiabilité, une fréquence et une capacité élevée et une grande amplitude de service.

Le prochain lien vous permet de voir sur une carte, les composantes du réseau routier métropolitain, métro, terminaux intermodaux et aéroports. Elle a été préparée

¹⁹ <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

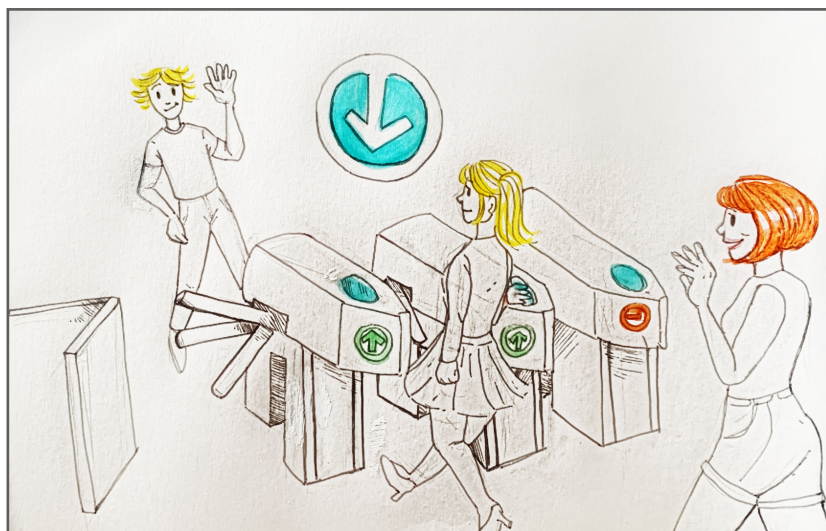
²⁰ source : IBID

dans le cadre du PMAD²¹. Le ministère des transports nous fournit la prochaine carte²² et une description des principaux axes routiers de la province traverse le territoire métropolitain.

Les principaux axes routiers et les possibilités d'ajout d'un réseau structurant sont :

- Autoroutes nord-sud 13, 15, 19 et 25
- Autoroutes est-ouest 10, 20, 30, 40, 50, 440, 520, 640, 720
- Routes 104, 112, 116, 117, 132, 134, 138, 148

Illustration : Mia Ratel



²¹ https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/C17_PMad_Reseau-routier-metro_2011-12.pdf

²² <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/organisation-territoriale/cmm/Pages/region-metropolitaine.aspx>

3-LES ENJEUX

Parler des enjeux revient à déterminer ce que l'on peut gagner en agissant ou perdre si l'on ne fait rien.

3.1 « L'enjeu de la dette - victoire importante, mais temporaire contre les déficits. »

Dans un article publié dans le journal *Le Devoir* du 2 janvier 2020²³, le journaliste Éric Desrosiers nous entretient sur l'évolution de la dette du gouvernement du Québec.

Ce dernier mentionne que deux lois ont été mise en place au Québec à la fin des années 90. La première pour conserver l'équilibre budgétaire (Loi sur l'équilibre budgétaire: LEB) crée en 1996 et la deuxième loi (2006) porte sur le remboursement de la dette et a permis d'instaurer le Fonds des générations.

Depuis ces lois ont été observées par tous les gouvernements qui se sont succédé. La province fait mieux et a rattrapé son retard (-15 %) sur sa voisine « l'Ontario » par rapport au ratio de la dette sur le PIB. L'écart serait même à l'avantage du Québec de +4 % d'ici la période 2023-2024.

²³ <https://www.ledevoir.com/economie/570013/finances-publiques-victoire-importante-mais-temporaire-contre-les-deficits-au-quebec>

Il cite Luc Godbout²⁴ chercheur de l'université de Sherbrooke « On s'attend à ce que les finances publiques du Québec soient sous tension à long terme ». Monsieur Godbout y voit deux explications à ce succès (les deux lois), mais à long terme, il considère que la pression sur les finances de la province va revenir à cause de l'évolution de la démographie. Cette pression sera causée par le fait qu'il y aura plus de personnes âgées qui utiliseront davantage de soins de santé.

Il termine son article en concluant « les finances publiques devront encore une fois s'ajuster pour une gestion efficace de l'endettement ». C'est exactement ce qui sera proposé dans ce document, l'ajout de modes de financement soutenables pour les grands projets de l'ARTM. Ces ajouts sont rendus nécessaires afin de permettre aux villes de l'agglomération d'atteindre le déficit zéro en transport collectif en adoptant diverses mesures d'écofiscalité.

3.2 L'enjeu de la propriété des infrastructures de transport par train dans la Région métropolitaine.

Tant que les sociétés de transport de marchandises seront propriétaires des rails et qu'elles auront la priorité quant à l'utilisation des voies, il sera difficile d'augmenter la fréquence du passage du train quotidiennement pour le transport des passagers.

²⁴ https://www.ctf.ca/CTFWEB/Documents/CTJ%202019/Issue%204/1025_2019CTJ4-PF-Godbout-f.pdf

Pourquoi parler du train ?²⁵. Parce qu'il s'agit du deuxième opérateur de transport collectif en importance dans la grande région de Montréal avec annuellement 45 millions de déplacements. EXO est l'exploitant de six lignes de transport par train en plus des 237 lignes d'autobus et des 52 lignes de taxibus.

En entrevue avec le directeur général de la société de transport « EXO », Stéphane Yelle mentionne qu'afin de permettre une croissance harmonieuse et à long terme du transport des passagers sur rail, la propriété des infrastructures qu'EXO exploite constitue un enjeu.

Afin de permettre la croissance du service sur rail dans le futur dans la région de l'agglomération montréalaise, le transport collectif avec le train doit avoir un accès prioritaire des passagers sur le réseau du transport sur rail par rapport aux marchandises.

Il cite l'exemple de la ville de Toronto, la société Go Transit qui a reçu des subventions sur une période de dix ans lui permettant d'acquérir 65 % de la propriété des voies qu'elle utilise. Il est nécessaire qu'un projet structurant soit considéré et subventionné par le gouvernement du Québec et qu'il soit réalisé par la CMM.

²⁵ Par Henri Ouellette-Vézina, 19 décembre 2019, <https://www.msn.com/fr-ca/actualites/quebec-canada/exo-veut-la-priorite-sur-les-voies-ferrées-pour-réduire-les-retards-des-trains/ar-BBYOIZU>

3.3 L'enjeu au sujet de l'impact d'ajouter des nouveaux services de transport pour les infrastructures actuelles du métro.

En novembre 2018²⁶ le président du conseil d'administration de la société de transport de Montréal (STM), mentionne qu'il y a eu une croissance importante du nombre d'usagers depuis 10 mois.

« C'est criant, quand on voit, le matin, qu'il faut laisser passer des trains pour pouvoir monter. »

Il faut réfléchir au développement de nouvelles lignes, selon lui. S'il y a bien une station de métro où il faut jouer des coudes à l'heure de pointe, c'est à Berri-UQAM. Depuis octobre, des agents de la STM veillent d'ailleurs à la fluidité de la circulation à l'heure de pointe.

« L'idée d'une ligne de métro qui n'aurait pas de correspondance à Berri viendrait alléger [la situation], car l'enjeu de cette station n'est pas les gens qui y entrent, mais ceux qui ont de la correspondance », avance le président de la STM.

Dans un article publié le 19 août 2019²⁷, le journaliste Thomas Gerbet, mentionne le peu de transparence de

²⁶<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137588/metro-autobus-montreal-stm-budget-schnobb>

²⁷ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1254311/impact-rem-metro-stm-achalandage-ligne-orange-secret>

l'ARTM à ce sujet. Selon un spécialiste interrogé, la question est de savoir : est-ce que les stations de métro auront la capacité d'absorber le surplus de voyageurs qui proviendront du REM?

La Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ) CDPQ-infra (infra pour infrastructure) prévoit une de croissance de l'achalandage assez élevée qui est de l'ordre de 33% avec la venue du REM. Selon un consultant, avec le prolongement de la ligne orange avec les trois stations en plus, à Laval, l'achalandage a plus que doublé depuis leur mise en service en 2007.

3.4 L'enjeu de la pandémie COVID-19 sur la baisse des revenus des municipalités et des sociétés de transport.

Dans son article du 4 mai 2020, Kathleen Lévesque journaliste à la Presse²⁸ nous parle de la surchauffe budgétaire des villes du Québec.

Le manque de revenu des sociétés de transport en commun provient du fait que ces sociétés de transport maintiennent leurs services pendant la période de pandémie sans toutefois percevoir les revenus provenant des usagers. La raison est que les usagers n'ont plus accès aux zones qui contiennent les boîtes de perception situées près des chauffeurs.

²⁸ https://plus.lapresse.ca/screens/c1b7bf74-b786-43fb-9f40-09af3698e65d_7C__0.html?utm_medium=email&utm_campaign=internal+share&utm_content=screen

D'autres services comme ceux des stationnements ont aussi été réduits à leur plus simple expression. Ici, on parle de huit semaines de confinement, donc de deux mois sur douze soit un sixième du budget où les revenus baissent assez fortement.

Les municipalités sont tenues par la loi d'éponger les déficits de fonctionnement. S'il y a un déficit dans les sociétés de transport, ce sont les municipalités qui doivent l'absorber. En 2020, la ville de Québec a réagi en supprimant 2000 emplois.

Il est donc intéressant de voir du point de vue provincial quelle est l'importance des subventions accordées au budget des sociétés de transport au budget des municipalités pour combler ces pertes devenus.

Madame Lévesque a préparé un tableau des budgets des municipalités et nous allons y ajouter, le budget des sociétés de transport. Cela nous permet de dégager un ratio d'un par rapport à l'autre pour simplement démontrer un manque à gagner additionnel au niveau du transport en commun.

Tableau 2 : Budget des municipalités - déficit d'exploitation en transport collectif

Les villes et budget en millions \$	Bud- get 2020		Socié- té de trans- port	Total des 2	Trans- port/ total	Déficit avant la Covid- 19 en M\$
Montréal	6,17 G	STM	1,6 G	7,77 G	20,59 %	134,1 (*)
Québec	1,55 G	RTC	238,5	1,788 G	13,31 %	17,7
Laval	921,4	STL	163	1084	15 %	3
Gatineau	651,8	STO	158,8	809	19,53 %	68,6
Longueuil	447,4	RTL	205	652	31,4 %	?
Sherbrooke	337	STS	37	374	10 %	2,4
Saguenay	359,7	STS	22,9	382	6 %	?
Lévis	256,4	STL	32,5	288	11,28 %	2,5
Trois- Rivières	285,2	STTR	17,7	293	6 %	7,8
Terrebonne	249,9	EXO	?	?	?	?
Total	11228,8		2480,9 M\$	13709 M\$		236,M\$

* : voir l'annexe 2, point A2.4.

Les deux subventions, fédérales et provinciales contribuent à la hauteur de 70 à 75% du revenu des sociétés de transport « avant la Covid-19 », plusieurs sociétés avaient un déficit au niveau des opérations. Il manquera quelques centaines de millions en revenu d'ici la fin de l'année pour l'ensemble des sociétés de transport.

3.5 L'enjeu du système de financement des transports en commun pour les sociétés de transport municipal

Comme nous l'avons vu au point précédent, il y a un manque dans l'équilibre des budgets des sociétés de transport qui appartiennent aux différentes municipalités ou aux communautés urbaines.

Une infrastructure qui traverse plusieurs municipalités pose le problème de la propriété des infrastructures appartenant à une seule municipalité. L' Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été créée pour régler ce problème ; par contre cette situation n'empêche pas que le déficit des opérations des différentes sociétés de transports incombe toujours aux différentes municipalités.

Pour remédier au manque de ressources des municipalités et aussi pour construire une infrastructure qui traverse plusieurs municipalités et aussi pour régler le déficit d'exploitation des opérations, le gouvernement du Québec a créé la CDPQ-Infra. La propriété d'un réseau de transport privé qui appartient à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) avec un projet incluant un rendement garanti. Une première au Québec.

Il faut donc réfléchir à la manière d'envisager le mode de financement du transport en commun des municipalités.

3.6 L'enjeu du manque d'optimisation des réseaux de transport et du nombre élevé de titre de transport

Dans son article du 21 janvier 2020, Bruno Bisson²⁹ journaliste à la Presse+, en entrevue avec Sylvain Yelle directeur général d'EXO, nous parle des projets d'EXO pour s'adapter aux besoins en transport des banlieues. Il parle de l'intégration complète des 13 « mini réseaux » de bus dans les cinq prochaines années pour en avoir deux, un pour la banlieue Nord et l'autre au sud.

Il y a en plus une cinquantaine de projets d'aménagement de voies réservées qui ont été remis à l'ARTM.

Il y a des projets importants comme le tramway sur le boulevard Taschereau, le projet Lééo. Finalement, il existe des possibilités de créer des réseaux structurants sur les autoroutes majeures (nord-sud la 15), sur la rive-nord (est-ouest) et sur la rive-sud (d'est en ouest la 30).

« Il y a un déficit de services tellement important dans les couronnes de banlieue. Il n'y a littéralement pas d'infrastructures de transports, à part les trains. »

« Ça nous prend de l'argent, dit-il, des investissements qu'on n'a pas eus depuis des années dans les couronnes de banlieue – et ça prend une tarification intégrée. On a déjà plusieurs des

²⁹ [http://plus.lapresse.ca/screens/e1653061-655c-4773-bdce-8108bb7dcf94_7C__0.html?](http://plus.lapresse.ca/screens/e1653061-655c-4773-bdce-8108bb7dcf94_7C__0.html?utm_medium=Email&utm_campaign=Internal+Share&utm_content=Screen)

[utm_medium=Email&utm_campaign=Internal+Share&utm_content=Screen](http://plus.lapresse.ca/screens/e1653061-655c-4773-bdce-8108bb7dcf94_7C__0.html?utm_medium=Email&utm_campaign=Internal+Share&utm_content=Screen)

éléments de la chaîne de déplacements : les stationnements, les trains, les autobus. Mais il reste de la place pour développer les réseaux, les villes nous le demandent, et nous devons avoir les moyens nécessaires pour le faire. » Stéphane Yelle.

Les services actuels d'autobus ne sont plus adaptés aux besoins de transport inter-ville et pas seulement vers le centre-ville. De ce côté, il y a des possibilités d'optimisation de ces réseaux.

Il existe une urgence à agir afin de proposer une simplification de la tarification des 700 titres de transport actuels.

Finalement, le type d'organisme que représente le conseil intermunicipal de transport (CIT), un certain nombre d'entre-eux de la couronne nord (3 CIT) et sud (8 CIT) de Montréal ont été regroupés dans l'organisation EXO depuis 2017³⁰.

Afin d'optimiser les autres CIT non-membre d'EXO, il y aurait lieu de les regrouper avec les autres organismes, comme les conseils régionaux de transport et les organismes municipaux et intermunicipal de transport dans une organisation commune de transport. C'est un enjeu d'efficacité et d'efficience.



³⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Conseil_intermunicipal_de_transport

4-LES PROBLÉMATIQUES

Nous avons vu précédemment (1^{er} tableau) que les besoins de financement s'élèvent à 23,5 G\$ et possiblement d'un 19,5 G\$ supplémentaire. Avoir autant besoin de financement entraîne son lot de problèmes, de limites et de contraintes. Quels sont-ils?

4.1 La problématique des limitations et des besoins en termes de financement du transport collectif à la CMM.

A cause de la structure de gouvernance qui vous est présentée à l'annexe 5, les sociétés de transport relèvent de l'ARTM qui relève à son tour de la CMM³¹. L'ARTM est responsable de la planification, du financement et de l'organisation des transports. L'ARTM dans son document sur le financement³² exprime de façon claire son mandat « planifie, finance et organise ».

Selon un document produit par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM), le mode de financement actuel ne répond pas aux besoins.

³¹ Sources de financement, février 2019, https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf

³² https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf

« Les sources actuelles de revenus apparaissent insuffisantes pour financer les projets de maintien et de développement en cours ».

A. L'absence de moyens de financement pour les projets de transport à venir.

Peu de projet de transport en commun ont vu le jour pendant les quarante dernières années. C'est le leadership du gouvernement provincial via son bras financier, la Caisse de dépôt du Québec (CDPQ), qui a permis de mettre en place le REM. L'ARTM devra aussi relever le défi du financement pour l'ensemble des autres projets à venir, soit plus de 23,5 G\$ et un potentiel de 19,5 G\$ supplémentaire. La région de Québec sera aussi confrontée aux mêmes défis.

B. Le taux de la redevance du REM³³ constitue une barrière artificielle à l'entrée.

La barrière à l'entrée consiste en des obstacles que les entreprises doivent surmonter pour entrer dans un marché. Le taux de la redevance actuelle du REM pour un projet de 250 M\$ avec une redevance 5 M\$, représente 2% du total du projet ; c'est une barrière à l'entrée.

³³ <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201804/17/01-5161310-qui-paiera-la-nouvelle-taxe-sur-le-rem.php>

Vancouver a réduit les impacts négatifs de la mise sur pied d'une redevance trop élevée en faisant participer un plus grand nombre de contribuables aux paiements des redevances.

Le nouveau mode de financement inspiré du privé (celui utilisé pour le REM) peut être adapté pour les grands projets de transports du secteur public sans avoir besoin de privatiser les infrastructures de transport comme ce fut le cas pour le REM.

Pour le prolongement des lignes de métro bleue ou orange, il faudra envisager une formule de redevance légèrement différente. Les besoins de rendement sont moins grands dans le secteur public et il faudra décider si l'on inclut toutes les stations de la ligne bleue ou de la ligne orange dans la zone de perception de cette nouvelle redevance.

C. Le taux élevé des impôts fonciers de l'agglomération de Montréal = perte de compétitivité pour les commerçants³⁴ et les industries.

En 2018, la moyenne nationale du ratio d'impôt foncier entre le secteur commercial et le secteur résidentiel est de 2,9. La ville de Québec et de Montréal se situent en haut de cette moyenne en étant à 3,57 à Québec et à 3,78 à Montréal, moyenne qui est la même que Toronto.

³⁴ Groupe Altus, rapport d'analyse comparative des taux d'impôts fonciers au Canada 2018, Analyse_comparative_des_Taux_d'impôt_foncier_au_Canada_(2018)_Final.pdf . [Note Il faut être abonné pour avoir accès.](#)

Mais si l'on regarde les données de plus près, les montants payés sont beaucoup plus élevés à Montréal qu'à Toronto.

**Tableau 3 : Analyse comparative des impôts fonciers
Montréal - Toronto**

Année de référence	Ratio résidentiel/ commercial	Montant payé par le commercial	Montant payé par le résidentiel	Variation en % 2017-2018
Montréal	3,78	37 764 \$	9 986 \$	1,104 %
Toronto	3,78	24 039 \$	6 355 \$	-3,951 %

Dans un tel contexte, toute augmentation des impôts fonciers au-delà de l'inflation est difficilement réalisable pour la région de Montréal.³⁵

En 2004, la ville a introduit une première mesure d'écofiscalité ; « le Fonds de l'eau » soit dans le financement de l'eau pour les immeubles non résidentiels. Les besoins en renouvellement des infrastructures ont été évalués à 10G\$ en 2005.

La prise de conscience au niveau des changements climatiques fait en sorte qu'il existe des mesures

³⁵ Les données du montant payé ont été calculées avec 1 taux d'imposition * 1000 pour avoir les impôts versés par tranches de 1000\$.

écofiscales³⁶, mesures qui sont de plus en plus nombreuses.

Nous avons vu au tableau précédent que le ratio des impôts fonciers pour les secteurs résidentiels et le non résidentiel à Montréal et de celui de Toronto sont similaires. Alors, comment expliquer que les Montréalais paient plus que les gens de Toronto ?

En plus des impôts fonciers de base à Toronto, ce sont un ensemble de prélèvements lors de la construction de résidence ou d'immeubles commerciaux qui font la différence. La ville prélève plus de taxes et peut par conséquent, moins percevoir au niveau des impôts fonciers ce qui accroît la compétitivité de la ville en général et permet aussi le développement des infrastructures de transport. À Montréal, c'est davantage l'impôt foncier qui est utilisé (64%) pour le budget de la ville.

Il y a deux types de mesures fiscales qui existent; 1-les prélèvements assumés par le client final et 2-les allègements fiscaux qui viennent encourager l'adoption de mode de production et de consommation plus respectueux de l'environnement.

Récemment, à part la redevance du REM, aucune autre mesure d'amélioration de la fiscalité du Québec dans le secteur du transport collectif qui n'a été ajoutée.

³⁶ https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2019/07/cr_2019-09_inventaire_mesures_ecofiscales_Révisé-15-07-19.pdf

Devant les besoins toujours grandissants, cette situation permet une utilisation modérée d'un prélèvement additionnel, soit une redevance avec moins d'impacts négatifs pour les projets à venir et aussi l'ajout d'autres mesures fiscales. Cette redevance doit être accompagné d'un allègement pour être bien acceptée. Par exemple, la mesure : Roulez vert (bornes et voitures électriques) constitue en 2018 un allègement pour plus de 13,000 participants.

D-Le manque de tarification des activités de livraison

Les biens achetés sur Internet qui sont livrés par des transporteurs locaux ne font pas l'objet de perception des taxes dans 20 % des cas.

Il n'y a à peu près pas d'autocotisation (TPS/TVQ) dans le commerce électronique. Pourtant l'OCDE recommande que ce soit les fournisseurs qui perçoivent la taxe. C'est ce que le gouvernement du Québec a fait en instaurant la « taxe Netflix » pour le secteur d'activités télévisuelles.

Pourquoi ne pas instaurer une taxe similaire pour les grands distributeurs comme Amazon, eBay, des entreprises qui livrent des produits sur lesquels aucune taxe de vente qui n'a été payée? taxes qui devrait être payée par les clients. Il s'agit d'une grande injustice fiscale et pas une nouvelle taxe comme certains politiciens veulent le laisser entendre. L'Europe et les membres de l'OCDE sont en train de mettre en place de nouvelles règles à ce sujet.

E. Le déficit du maintien des actifs a augmenté de plus de 500 M\$ à 3,5 G\$

Le budget de la STM en 2020 sera de 1,6 G\$ et le budget d'immobilisation pour la période 2020 à 2029 sera de 17,8 G\$ \$.³⁷ « Le déficit de maintien des actifs de la STM quant à lui se situe à près de 3,5 G\$. Le service de la dette. Le déficit résiduel passe de 134,1 en 2019³⁸ à 270 M\$ en 2029. Dette qui doit être absorbée par la ville de Montréal. »

Rappelons simplement que dans le document de financement de la STM de 2012 le déficit du maintien des actifs est de l'ordre de 3 G\$³⁹. En 8 ans, ce sont 500 M\$ qui se sont ajoutés. En réalité, c'est encore plus que ça, comme le démontre bien le mémoire⁴⁰ de la STM qui a été déposé en novembre 2019 et sa 1^{ière} recommandation à ce sujet.

4.2 La problématique de la congestion dans les transports et dans le métro à Montréal

Au Canada, la circulation automobile et la livraison de colis sur le territoire de la grande région de Montréal contribue à

³⁷ <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/budget-2020-de-la-stm-et-programme-des-immobilisations-2020-2029---croissance-et-amélioration-de-l-experience-client-au-rendez-vous> Voir la page 73.

³⁸ https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/memoire_ville2012_03.pdf

³⁹ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Pages/enquetes-origine-destination.aspx>

⁴⁰ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PRT_VDM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2019_11_MEMOIRE_VILLE_DE_MONTREAL_ET_STM_%20FINANCEMENT_DE_LA_MOBILITE.PDF

la congestion que l'on constate jour après jour. Savoir où se situe cette congestion est un outil important pour la prise de décision en transport pour le gouvernement du Québec. Les enquêtes origine-destination du gouvernement du Québec permettent ainsi de mieux comprendre les besoins en transport collectif des usagers.

Il s'agit d'enquêtes descriptives de grande envergure qui sont réalisées dans six régions du Québec qui comptent près de 75% de la population.

Comme le nom l'indique, elles permettent de décrire les habitudes de déplacement des personnes sur un territoire donné. C'est très bien mais, c'est incomplet. Dans l'équation, l'usager quitte son domicile, se rend à son lieu de transport en commun, utilise l'autobus ou gare sa voiture, prend le transport collectif, revient le soir et retourne à la maison de la même manière.

En plus de mesurer les habitudes de déplacements, il faudrait aussi mesurer l'utilisation de la capacité des stationnements incitatifs situés près des gares ou stations de métro. Si le stationnement est plein, pour cette personne, ce sera l'auto jusqu'au travail. Sur les 15,413 stationnements prévus en 2016, il n'en reste plus que 10,011 en mars 2019 (Radio-Canada).

4.3 La problématique du manque de source de financement du transport collectif

Afin de régler la problématique du déséquilibre du financement du transport collectif, le gouvernement du Québec a permis que l'ARTM⁴¹ mette en place un règlement sur le financement avec l'aide d'une redevance.

Cela a corrigé une partie du problème du manque de financement, mais de façon plus globale, le budget MTQ qui est attribué au transport par auto est supérieur (75%) au transport en commun d'où (25%) le déficit structurel qui ralenti tous les développements en transport en commun.

Pour rétablir un certain équilibre budgétaire entre les sommes allouées pour le transport par voiture pour l'entretien du réseau routier et celles dévolues aux transports collectifs, les budgets devraient tendre à être égaux pour constituer un signal clair à la population. Un rattrapage graduel peut être effectué, par exemple sur une période de 25 ans à raison d'une croissance de 1% par année pour le transport collectif.

Le Québec s'est doté d'une politique de la mobilité durable en 2018. La mise en œuvre de cette politique passe par le plan d'action 2018-2023⁴². Une priorisation des actions du plan s'articule autour de la réduction des déplacements

⁴¹ [Voir le contenu du site Web à la Webographie no 22.](#)

⁴² https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf

motorisés, du transfert de l'utilisation de l'auto solo au co-voiturage et l'amélioration de l'efficacité énergétique de véhicules en adoptant l'électrification de ces derniers.

La part modale du transport en commun en pointe du matin stagne à 25 % depuis 2008. Les coûts de la congestion ont doublé en 10 ans pour se situer à 4,2 G\$ en 2018.

Alors que plusieurs segments du réseau routier sont congestionnés, certains segments du réseau de transport en commun métropolitain structurant arrivent également à un point de saturation. C'est-à-dire, la ligne orange à l'heure de pointe du matin.

La mise en place d'une mobilité durable passe nécessairement par une action concrète : augmenter graduellement la part du financement dédié au transport collectif et actif dans les dépenses en transport. Ce financement est indissociable de la gouvernance du transport collectif.

Recommandation no 1 : Augmenter de 10% la part du financement dédié au transport collectif d’ici 2031

Description	Moyen de mise en oeuvre
Augmenter de 10% la part du financement dédié au transport collectif et actif dans les dépenses en transport d’ici 2031, soit de passer de 25% à 35% pour le budget alloué au transport collectif.	Augmenter la part du transport collectif et actif dans les dépenses en transport d’une proportion de 25% à 35%, en ajoutant 1% de plus par an jusqu’en 2031. Le reste des 15% sur les 15 années suivantes.

Référence : Inspiré de la recommandation no 1 du [document](#) de la CCMM. Voir Webographie no 4.

4.4. La problématique du manque de cohérence du développement du territoire et du transport.

Le rapport du GIEC avec les objectifs de réduction des gaz à effets de serre doit-il être considéré dans la présente étude? La réponse est oui. Au-delà des projets en transport, il s’agit aussi d’un défi de société, celui du mode de vie de nos concitoyens et concitoyennes. Ce mode de vie qui implique les acteurs suivants : les villes, les banlieues, les régions plus éloignées et le transport des personnes, des marchandises parmi ceux-ci.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP⁴³) a été créée en 1970 et modifiée la dernière fois en 2016/17 « Décret⁴⁴ no 751—2017 » pour tenir compte de la nouvelle gouvernance dans la région métropolitaine et sert à établir les règles de financement du transport collectif des personnes.

Afin d'aider à résorber le déficit d'opérations des sociétés de transports, il y aura lieu de modifier ce décret pour qu'une telle situation ne se produise plus. Les services de transport collectif sont en place pour la collectivité et leurs déficits au niveau des opérations ne devraient pas être la seule responsabilité des villes. Est-ce que on laisserait la Sûreté du Québec avoir un déficit opérationnel? Non.

⁴³ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx>

⁴⁴ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Documents/decret-751-2017.pdf>

Recommandation no 2 : Adapter et adopter une loi d'équilibre budgétaire pour les sociétés de transport collectif d'ici la fin 2021.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Que la CMM de concert avec le gouvernement du Québec entreprenne les études d'impacts et modifie le programme d'aide au financement du transport collectif et de celui du financement des infrastructures afin d'allouer les crédits nécessaires pour éliminer les déficits opérationnels des sociétés de transports. Adapter et adopter une loi d'équilibre budgétaire dans le transport en collectif métropolitain.	Modifier le décret 751-2017 qui permet de gérer le financement du transport des personnes que les les sociétés de transport n'aient plus la possibilité de faire des déficits d'opération. Modifier au besoin les deux autres décrets relatif au financement des infrastructures de transport collectif. Ajuster les modalités d'application des décrets.

Sanctionnée en mai 2016, la loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, distingue trois paliers de responsabilité : 1-politique (CMM), 2-stratégique (ARTM) et 3-opérationnel (les six sociétés de transport).

La gouvernance s'applique à tous les niveaux de gouvernements : provincial, régions, métropoles, et municipal. La cohérence entre le développement du territoire urbain et agricole relève du gouvernement provincial.

Cette gouvernance⁴⁵ a permis aux dirigeants de la CMM\ARTM d'identifier le manque de cohérence dans le développement du territoire, entre les zones urbaines avec une forte densité de population et les besoins de la protection du territoire agricole.

Avec la pression démographique sur le territoire de la CMM et sur sa périphérie immédiate, les villes limitrophes où le nombre de navetteurs se situe à 40 % de la population active devaient être solidaires des principes de densification des zones urbaines. Il y a lieu de prévoir un mécanisme qui assurera la cohérence entre la protection du territoire agricole et l'utilisation optimale du territoire non agricole (Recommandation no 9).

4.5 Problématique au sujet du besoin d'identifier la meilleure fenêtre d'opportunité pour ajouter la tarification pour le financement du transport collectif

Nous avons assisté en septembre 2019 à une démonstration importante de soutien à la protection de l'environnement. Près de 500 000 personnes ont défilé dans les rues à Montréal. D'autres pays ont donné lieu à des manifestations semblables. Selon l'auteur J. P. Meloche⁴⁶, si l'on veut établir une tarification avec l'introduction d'une nouvelle redevance ou d'une mesure de financement additionnelle, il faut que trois éléments convergent dans une fenêtre

⁴⁵ [Voir le contenu du site Web à la Webographie no 22.](#)

⁴⁶ [Webographie no 3.](#)

d’opportunité : les problèmes, les solutions et le discours politique.

4.6 Problématique au sujet de l’absence d’une politique structurante du stationnement et de l’insuffisance de nouvelles places de stationnement près des gares

Dans le document de la CDPQ-Infra publié en novembre 2016⁴⁷, nous retrouvons dans le sommaire des prévisions d’achalandage du REM, une section concernant le stationnement incitatif proposé. Prévu à l’origine à 13 550 places, selon un reportage de Radio-Canada publié en mars 2019, le nombre qui sera réalisé est 10 011 places.

Tableau 4 : Analyse de la demande de places de stationnement

Endroit	Occupation moyenne	nombre passager =demande le matin	Capacité en nombre de place	Ratio - demande / capacité	Commen- taire station- nement
Rive sud\A10	92 %	18,287	3,275	+15%	période de pointe le matin
Ouest-de l’île/deux Monta- gne	91 %	55,465	5,964	+10%	Pareil

⁴⁷ Étude de Steer, davies, gleave, novembre 2016, https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/medias/pdf/rem_sommaire_etude_achalandage_2016-11.pdf

Dans le scénario de la demande future de transport par voiture (Tableau 5.5 de l'étude, voir référence en bas de page) le nombre de voiture passe de 501 185 à 542 128 en 2031, soit une croissance de 8% sur 10 ans.

Il n'y a aucune prévision de croissance pour le stationnement incitatif. Les lignes d'autobus seront dirigées vers les nouvelles gares entraînant un grand changement d'habitudes des automobilistes. Est-ce que 100% de ces nouveaux automobilistes iront de facto vers les transports collectifs ? Ce n'est pas si sûr.

Quel sera l'impact de l'insuffisance de places de stationnement sur cette migration ? Les embarquements du REM (Tableau 7.8 de l'étude) progresseront de 0,9% en moyenne pendant les prochaines années. Avec cette croissance, aux 10 000 places actuelles, il en faudrait 1 000 de plus. En étant très conservateur, si l'on prend comme hypothèse que 10% des +40 000 voitures viendront s'ajouter au parc automobile; 4 000 nouvelles places plus la croissance de 1 000 places c'est 5 000 places de stationnement qui seront requises pour l'ensemble des gares.

Pour les 26 gares du REM et les 77 gares EXO, 10,000 places représentent , en moyenne +-100 nouvelles places. Avec un coût de construction des stationnements en surface à 13,100\$ au Canada et 33,800\$ pour un stationnement en ouvrage, en faisant la moyenne entre la construction en surface et le stationnement en ouvrage pour créer 10,000

nouvelles places de stationnement avec un ratio de 46% des places payantes. C’est un projet de 230 M\$ qui s’autofinancera.

Recommandation no 3 : Créer 10 000 nouvelles places de stationnement et adopter des mesures fiscales favorisant la mobilité durable.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Créer 10,000 nouvelles places de stationnement près des gares et des stationnements avec une tarification de 46% des places pour le stationnement près des gares, l’autre 50% étant gratuit pour le co-voiturage. Pour une centaine de gares, en moyenne c’est 100 nouvelles places par gare.	Parmi l’ensemble des stationnements offerts aux utilisateurs, favoriser le co-voiturage en offrant le stationnement gratuit pour 50% des places. Tous les autres stationnements deviendront payant. Afin de contribuer à mieux structurer les transports collectifs, créer des nouvelles places de stationnement.

Tout comme EXO⁴⁸ le fait, par exemple d’avoir une politique de tarification de 35% des places réservées serait souhaitable dans toutes les gares. Le taux moyen pratiqué est de 100\$ par mois, c’est 4,2M\$ de revenu par année, 50 ans = 210 M\$ + IPC. À 46% des places qui seraient tarifées

⁴⁸ <https://exo.quebec/fr/actualites/projets/stationnements-incitatifs>

ça devient payant et un incitatif d'utiliser les autobus. L'autre 50% étant gratuit pour le co-voiturage constitue un signal clair pour la mobilité durable et tout un incitatif pour le co-voiturage.

4.7 La problématique de l'accessibilité, de la tarification et du mode de paiement désuet dans les transports collectifs.

Dans un document produit par le comité d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO), document provenant de la région de Québec et publié en 2016, nous retrouvons des notions d'accessibilité sociale au niveau de l'utilisation des transports collectifs pour les personnes en précarité sociale.

Les auteurs nous parlent de trois villes ou pays qui ont été étudiés pour bien documenter cette problématique, soit Calgary, la France et la Suisse. Calgary a mis sur pied en 1998 le programme « Fair Fares Calgary » qui fait la promotion de tarification sociale et l'incorpore dans son budget régulier et récurrent.

La France est un peu plus avancée avec la mise en place de quatre Lois favorisant l'accessibilité. La Suisse place le transport en commun au coeur d'une stratégie associant l'environnement, la solidarité sociale et un environnement sain.

Dans un reportage de la Société Radio-Canada publié le 4 avril 2019 par Romain Shué, il cite le responsable de la tarification de l'ARTM, Daniel Bergeron, que c'est tout à fait

possible. Lors d'un sondage, 89" % des Québécois se sont montré très favorable à l'instauration d'une tarification à taux réduit.

La proposition a été mise à l'avant par l'ancien maire de Montréal et par la mairesse actuelle, madame, Valérie Plante avec en plus la gratuité dans les transports collectifs pour les étudiants et les aînés (souhaitable en dehors des périodes de pointe). Une variation des tarifications en fonction des revenus existe à Toronto, Calgary et Gatineau.

Une volonté partagée par Trajectoire Québec, un organisme de promotion des droits des citoyens en matière de transport collectif. « Il faut une nouvelle source de revenu provincial pour financer ce genre de démarche qui est plutôt sociale, clame le président de cet organisme, François Pépin. Il ne faut pas que ce soient les municipalités ou les autres usagers qui paient le coût d'une tarification sociale. »

Dans un reportage publié par le journal la relève le 19 novembre 2019, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) s'inquiète pour la raison suivante: selon Axel Fournier, co-porte-parole de l'ATCRS

«Avec le scénario privilégié par l'ARTM, les usagers des couronnes nord et sud subventionneraient allègrement le service des villes de banlieue situées sur l'île de Montréal». «L'iniquité est flagrante».

Dans un texte de François Cardinal⁴⁹, en date du 28 mai 2020, a arboré le problème de la distance sociale lors du moment de recharger sa carte Opus le premier du mois. Ici, avec cette façon de faire du passé, nous sommes en face d'une opportunité pour moderniser le paiement lors du passage dans les transports collectifs et d'avoir de l'information en temps réel sur le taux d'occupation.

⁴⁹ https://plus.lapresse.ca/screens/a7d52543-c545-4b4f-b7a2-45ace8da2cbd_7C__0.html?utm_medium=email&utm_campaign=internal+share&utm_content=screen

Recommandation no 4 : Adapter les grilles tarifaires du transport collectif en fonction des besoins et des réalités de la clientèle et moderniser le paiement numérique d’ici la fin de 2022.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Que les différentes sociétés de transports de la province adaptent leur grille de tarification pour y inclure une tarification sociale équivalente à la tarification pour aînés et moderniser le mode de paiement pour accepter le paiement numérique par téléphone ou encore de recharger sa carte opus par Internet.	Effectuer une consultation publique au niveau de la grande région de Montréal ou de Québec afin d’établir une grille tarifaire du transport collectif qui tiennent compte de facteurs mesurables comme la distance parcourue, l’achalandage et le temps de transfert une tarification sociale. Utiliser les informations de la déclaration d’impôts pour permettre une modulation de la tarification en fonction de seuils pré-établis.



5-LES DÉFIS – LA COHÉRENCE ENTRE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU TERRITOIRE ET CELUI DU TRANSPORT COLLECTIF

Nous avons identifié huit défis à relever au niveau du développement de la mobilité et du territoire. La Suisse avec un petit territoire l’a bien compris.

5.1 Le défi du transport collectif : l’ARTM⁵⁰ utiliser le système des redevances pour financer les infrastructures.

Le rapport⁵¹ des Nations Unies produit par le comité « Inland Transport comitee » (ITC) nous entretient sur les sources primaires et secondaires de financement, soit les contribuables et les usagers. Toute mesure additionnelle au niveau primaire comprenant des péages ou des droits sur les véhicules automobiles (enregistrements, permis, essence, autres types de taxes) peuvent être politiquement impopulaires.

Les sources secondaires, soit celles des propriétaires d’immeubles (habitation ou bureau), des commerces ou des entreprises peuvent contribuer au financement.

⁵⁰Voir le contenu du site Web à la Webographie no 22.

⁵¹ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/ECE_TRANS_264_E_Web_Optimized.pdf

La taxe sur l'essence représente une source de financement largement utilisée en Europe. Les revenus de taxes tirés de la vente de chaque litre d'essence vendu varient de 32,9 % à 152,8 %.

La taxe sur l'essence du Québec est parmi les moins chères de la planète à 41,5 %⁵². Il y a donc une possibilité pour ajouter du financement additionnel au transport collectif provenant de la taxe sur l'essence. Voir la référence sur le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports du Québec⁵³.

Recommandation no 5 : Augmenter la taxe sur l'essence de 0,01 cent par année pendant dix ans à partir de 2021.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Augmenter la taxe sur l'essence au financement au transport collectif et l'augmenter progressivement de ,01\$ par litre par année jusqu'en 2030. Modifier les décrets du programme SOFIL et leurs modalités d'applications.	Il s'agit de le faire avec une progression de +0,01\$ du litre par année sur une période de 10 ans; période qui permettra d'atténuer les impacts négatifs d'une telle mesure.

⁵² http://cffp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2020/01/Bilan2020_diaporama_chaire.pdf

⁵³ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx>

5.2 Le défi de la CMM et du Québec : Arrimer la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) et la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme.

Le défi de la CMM consiste à équilibrer l'aménagement du territoire et la mobilité durable. La CMM ne peut pas régler seule les incohérences au sujet de l'étalement urbain. L'application des règles d'aménagement du PMAD n'est pas là même dans la CMM que dans les MRC du pourtour de la communauté.

La Suisse⁵⁴ a mis en place en 2014 une mise à jour d'une loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

Les cantons et les communes (l'équivalent de nos villes) sont tenus de contenir le morcellement du territoire et d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Un accent important est placé sur la desserte par le transport public, mettant l'accent sur les régions centrales à densifier.

Afin de bien situer le lecteur, la Commission de la protection du territoire agricole relève du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'alimentation du Québec (MAPAQ)⁵⁵.

⁵⁴ <https://www.espacesuisse.ch/fr/amenagement-du-territoire/urbanisation/protection-des-sites-construits>

⁵⁵ http://www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/publications/rannuel/rap_annuel2016-2017/contenu/pdf/rapport1.pdf

La Commission de la protection du territoire agricole⁵⁶ (CPTAQ) a eu 40 ans en 2018. C'est elle qui a permis au fil des ans de sauvegarder ce patrimoine unique qu'est le territoire agricole du Québec.

La loi sur la protection du territoire agricole⁵⁷ et des activités agricoles fonctionne bien, mais les conseils municipaux se préoccupent peu de la densification des territoires non agricoles.

La documentation et la Loi du Ministère des affaires municipales et de l'habitation du Québec (MAMH) au sujet de l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme⁵⁸ sont sur la page du site du MAMH. Les affaires municipales couvrent un large éventail de sujet comme le démontre cette page Web. Le MAMH et le MAPAQ ont un point en commun le développement du territoire. La loi sur l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme ne règle pas le problème de faible densité d'aménagement dans la périphérie de la CMM.

Le défi ne serait-il pas de mieux aménager les parties non protégées du territoire à la manière de la Suisse? Ne serait-il pas le temps de mieux arrimer l'aménagement durable du territoire à la protection du territoire des zones agricoles?

⁵⁶ <http://www.cptaq.gouv.qc.ca>

⁵⁷ <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=28>

⁵⁸ <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/documentation/>

5.3 Le défi d’avoir un plan commun du MAPAQ et du MAMH au sujet de l’aménagement du territoire et de la mobilité durable.

Les municipalités situées à l’extérieur de la CMM ne sont pas assujetties au PMAD ce qui crée une situation injuste pour les 82 municipalités qui représentent ensemble près de 46% de la population et de la richesse du Québec. Pourquoi ne pas faire comme la Suisse et revoir la loi sur l’aménagement du territoire. La prochaine recommandation s’inspire de la recommandation no 4 de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM⁵⁹)

Recommandation no 6 : Mettre en place un plan commun afin de permettre un arrimage et une densification dans l’aménagement du territoire agricole et non-agricole.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Mettre en place un plan provincial commun pour l’aménagement du territoire (agricole et non-agricole) et du transport.	Le plan prend en compte les besoins en transport collectif en termes de densité d’aménagement du territoire et de protection du territoire agricole.

⁵⁹ Voir à la Webographie, la référence no 5, page 9

5.4 Le défi du financement des transports, étendre les mesures d'écofiscalité à l'ensemble des projets de transport.

La mobilité durable implique un rééquilibrage de la priorité des sommes dévolues au transport entre l'auto et les autres modes de transport. La redevance du REM n'est pas le seul outil fiscal disponible.

À titre d'exemple, les régions de Toronto⁶⁰ et de Vancouver⁶¹ ont choisi un modèle de redevance différent, possédant des critères de perception plus large et un seuil d'assujettissement plus bas que ceux utilisés pour le projet du REM: la redevance est applicable à tous les types d'habitation, et dont le secteur non résidentiel. Secteur qui est réparti entre les commerces, les bureaux, les domaines institutionnel et industriel.

Dans le budget de l'ARTM en 2020, les dépenses totales d'exploitation et celles liées aux immobilisations de la région en 2020 s'élèvent à 3 437,7 M\$, en hausse de 7,5 % par rapport à celles établies au budget 2019. Le prochain tableau nous permet de constater que la contribution des automobilistes est en baisse et se situe à 4,62 % alors qu'elle devrait être aux alentours de 13 %. Celle des entrepreneurs se situe à moins de 1 % du budget. Cette dernière devrait être aux alentours de 2 % un total de 70 M\$ par année sur

⁶⁰ <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2019/10/983a-Nov-2019-DC-and-NON-DC-rates.pdf>

⁶¹ <https://vancouver.ca/files/cov/Development-Cost-Levies-Bulletin.pdf>

50 ans. Cela représente près de 3,5 G\$ de plus pour le transport collectif.

La hausse moyenne des investissements en transport collectif est de 7 % à 8% annuellement. En prenant pour hypothèse une augmentation de 10 % sur le budget 2020, on obtient un montant de 3,781 M\$. Les automobilistes (voir la ligne 4 du tableau) et les entrepreneurs (ligne 6) doivent contribuer davantage au financement que les quatre autres catégories de contributeurs. Les municipalités et les usagers devraient payer moins en 2021.

Tableau 5 : Contributeurs au budget de l’ARTM

Nom	maximum en %	2020 en %	2021 en %	2020 en \$	2021 en \$
Gouv. Québec / Canada	30 %	38,3	↓ 36 %	1,3G\$	1,3G\$
Municipalités	25 %	27,7 %	↓ 25 %	952 M\$	945 M\$
Usagers	25 %	28,2 %	↓ 25 %	969 M\$	945M\$
Automobilistes	15 %	4,62 %	↑ 10 %	113M\$	378M\$
Revenus autonomes	2 %	2 %	2 %	23 M\$	75M\$
Redevances	3 %	< 0%	↑ 2 %	23 M\$	75M\$
Total	100 %	100 %	100 %	3,4 G\$	3,7G\$

Le maximum en % représente un meilleur équilibre entre les différents participants.

Un règlement adopté par la CMM en 2018 permet à la ville de Montréal de taxer 2 millions de véhicules automobiles pour recevoir des revenus évalués à 113 M\$.

Seules les grosses voitures cylindrées et les véhicules avec un moteur de plus de 4 litres sont actuellement visés par cette taxe. Les autres mesures de tarifications visent donc à combler la différence entre 113 M\$ et 378 M\$.

Donc, le défi consiste à maintenir un équilibre entre les sources de revenus et à avoir une meilleure justice sociale pour tous.

Les redevances de la ligne bleue ou de la ligne orange qui seront payées par les particuliers et les entrepreneurs auront besoin d'avoir un plus grand bassin de perception ce qui permettra d'offrir un taux de redevance avec un taux beaucoup plus bas.

5.5 Le défi de cohérence entre la gouvernance et le financement du transport collectif ou la mise à jour de la politique du transport collectif du Québec.

Les auteurs de l'article « *Le métro de Montréal et son financement, entre surenchère de gouvernance et déficit de gouverne*⁶² » mentionnent qu'il y a une lutte dans les transports. Il s'agit du poids relatif dans le budget, du transport routier par rapport au transport collectif.

⁶² Revue gouvernance, été 2015, Lavoie, P. & Prémont, M.-C. (2015). Le métro de Montréal et son financement : entre surenchère de gouvernance et déficit de gouverne. *Revue Gouvernance*, 12 (1). <https://doi.org/10.7202/1038872ar>

« La part des dépenses du Ministère des transports du Québec (MTQ) concernant les investissements au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) s'élève, pour l'exercice budgétaire 2014-2015, à près de 80 pour cent (2,5 milliards de dollars) pour l'entretien et le développement du réseau routier, comparativement à un peu plus de 20 pour cent (700 millions de dollars) pour l'aide aux infrastructures de transport et des transports en commun. »

En 2020, la proportion du financement est de 75 pour cent du budget total en transport, portion qui est réservée à l'entretien et le développement du réseau routier et le reste va au transport collectif.

La gouvernance dans la région de Montréal est particulièrement complexe parce que nous sommes en présence de quatre niveaux de gouvernement, local, régional (MRC), métropolitain (CMM et ARTM) et provincial.

Les auteurs mentionnent également que depuis le début des années 2000, le secteur privé prend une place plus grande dans le financement des transports collectifs, en mettant en place des modèles hybrides (partenariat privé public). Le REM de Montréal est un bon exemple. Un rapport sur les défis de la fiscalité dans le transport en commun a été produit en 2010 par la CCMM, il décrivait un portrait sombre du problème de gouvernance et de financement.

Un tableau (voir la référence précédente) met en évidence les nombreuses sources de financement pour l'exploitation,

les immobilisations et la planification du transport collectif (Métro).

La gouvernance, dans son ensemble, a été améliorée en 2017 avec la mise en place de l'ARTM. Les sources de financement demeurent toutefois encore confuses comme le démontrent les recommandations du rapport de la ville de Montréal et de la STM publié en novembre 2019⁶³.

La section recommandation du mémoire comprend en tout huit recommandations que nous résumerons à une seule.

Recommandation no 7 : **Rapidement, faire la mise à jour de la politique québécoise du transport collectif avec un mode de financement qui soit plus cohérent, durable et soutenable pour les villes et les usagers.**

La politique québécoise du transport collectif⁶⁴ a été mise en place en 2006 par le premier ministre Jean Charest. Depuis cette publication, le transport collectif au Québec a beaucoup évolué ce qui fait que cette politique a plusieurs lacunes important qui ont été constatées par les intervenants du transport collectif.

La mise à jour de la politique provinciale de financement du transport collectif doit donc comprendre un mode de

⁶³ [Voir le contenu du mémoire dans la webographie](#)

⁶⁴Publiée en 2006 <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0908161.pdf>

financement qui soit plus cohérent, durable et soutenable pour les villes et les usagers.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Établir un partenariat financier pour le maintien des équipements, plus de services. (R1)	Entente une durée minimale de dix ans avec les villes et sociétés de transports.
Garantir les sources de revenus.	Soutien avec des critères scientifiques et autres types.
Mieux prioriser les investissements du PQI en transport en augmentant de 1% par année du budget global en transport au transport collectif. (R2)	Passer à un ratio de 50% / 50% transport collectif et transport routier comme c’est fait actuellement en Ontario sur une période de 15 ans.
Que le gouvernement revoie ses programmes de financement pour corriger les inégalités de financement de ses programmes(R4-5)	Il est requis de modifier les programmes pour le transport routier et le transport collectif afin de mieux équilibrer ces deux programmes
Poursuivre la stratégie d’électrification des transports (R6-7)	Prévoir les budgets nécessaires
Que le gouvernement finance les mesures de tarification sociale (R8)	Que les droits d'accès soient intégrés à la politique de transport collectif

5.6 Le défi fiscal : équilibrer le financement des projets de transport et réduire la pression de la dette sur les impôts fonciers.

La redevance actuelle du REM s’applique à tout le parcours de 67 km avec un rayon de 1km pour les 26 stations. Elle

permet de récolter suffisamment de redevances pour atteindre un objectif financier de 600 M\$ pendant une période de 50 ans, soit environ 10% des coûts annoncés. Dans la région métropolitaine de Montréal, le taux de la redevance est de 109\$ au m² ou environ +10\$ le pi² pour toute la zone tarifaire du REM.

Ce taux constitue une barrière à l'entrée pour des promoteurs moins riches que les fonds d'investissements. Le défi consiste donc à la mise en place d'une redevance avec une tarification plus abordable et plus soutenable pour les entreprises et les individus.

La partie ouest de l'île de Montréal est plus riche foncièrement que la partie est, où est situé le prochain prolongement de la ligne de métro à développer (la Ligne bleue). Cette partie de la ville possède peu de terrain à construire et des expropriations sont même envisagées. Un modèle de redevance différent s'impose.

5.7 Le défi politique : obtenir du financement additionnel pour le transport collectif en taxant l'essence⁶⁵.

« C'est de faire accepter ces taxes-là pour le bien commun parce que ça permet de financer des alternatives à l'auto. » « Personne ne veut rentrer là-dedans, mais ça fait des tendances qui sont extrêmement alarmantes à court terme, et qui vont en fait porter un gros préjudice à la lutte contre les

⁶⁵ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1098971/essence-canadiens-parmi-les-moins-taxes-en-occident>

changements climatiques. » Pierre-Olivier Pineau, professeur à HEC Montréal.

Cette taxe a quatre composants soit : 1-la taxe d'accise fédérale sur l'essence, 10 cents /litre, 2-taxe sur les carburants, 19, 2 cents /litre, 3-taxe sur l'essence (ARTM) = 3 cents/litre et 4-la TPS-TVQ. C'est le troisième composant qui peut être augmenté pour être réutilisé pour le transport collectif.

5.8 Le défi citoyen : convaincre les politiciens qu'il faut réduire le fardeau des impôts fonciers de l'agglomération de Montréal en augmentant les revenus d'autres sources.

C'est tout un défi que de convaincre les élus provinciaux et aussi municipaux que les propriétaires (résidentiel et surtout non résidentiel) de la grande région de Montréal sont étouffés par les impôts fonciers.

C'est pourquoi une initiative comme [Le projet de création d'un programme de report des impôts fonciers 2019](#)⁶⁶ pour les propriétaires résidentiels est si importante. Il vise à donner un répit aux propriétaires qui sont à la retraite et aussi aux jeunes familles qui achètent leur première maison avec des revenus adéquat mais pas exceptionnel.

Sept provinces canadiennes et 14 états américains l'ont très bien compris en mettant en place ce type de programme.

⁶⁶ ISBN : 978-2-9818199-1-8 (PDF), disponible sur demande à l'adresse gilles.theriault51@gmail.com



Illustration par Mia Ratel : l'innovation dans le transport collectif.



6-SOLUTIONS – LA BOÎTE À OUTILS POUR RELEVER LES DÉFIS DU FINANCEMENT

Nous avons vu au chapitre précédent que le niveau de contribution des automobilistes a baissé depuis plusieurs années alors que les entrepreneurs qui tirent profit de la mobilité des travailleurs participent peu au financement du transport collectif.

La boîte à outils permet d'utiliser un ou plusieurs outils « solutions » en fonction des besoins de financement afin de soutenir les projets majeurs de transport collectif.

Recommandation no 8 : Utiliser les outils fiscaux en fonction des besoins et de leur facilité d'implantation.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Utiliser les outils fiscaux en fonction des besoins de financement et de leur facilité d'implantation.	C'est-à-dire : 1-utiliser les droits additionnels sur l'immatriculation des véhicules de promenade et commerciaux, 2-doubler la taxe sur l'immatriculation pour le transport en commun sur une période de dix ans, 3-taxer les propriétaires des grands stationnements, 4-Appliquer la TVQ/TPS au coût à l'utilisation des stationnements (détails aller à la section annexes)

Devant la variété d'outils disponibles; lequel choisir en premier ? Les travaux réalisés pour la mise en place du projet de Métro par Translink à Vancouver vont nous servir à faire cette priorisation en utilisant le concept de la facilité d'implantation de ces outils.

Nous allons considérer l'Internet, le covoiturage et l'achat de crédits de carbone⁶⁷ comme étant aussi des outils « solutions » à utiliser dans le futur. Ils n'ont pas tous été documentés dans cet essai.

« Le **covoiturage** est l'utilisation conjointe et organisée (à la différence de l'auto-stop) d'une voiture automobile, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.⁶⁸ » et

« En France, le covoiturage est indemnisé dans la limite du barème fiscal kilométrique ce qui permet au plus grand nombre de se déplacer. »

Dans leur politique sur le covoiturage, la France a mis en place en 2016 un barème fiscal kilométrique pour les utilisateurs d'un service de covoiturage avec une exonération fiscale. C'est donc dire que les frais associés

⁶⁷ https://www.oqlf.gouv.qc.ca/ressources/bibliotheque/dictionnaires/terminologie_deve_durable/fiches/carboneutre.html

⁶⁸ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Covoiturage> et <https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/4835-bareme-kilometrique-2020-frais-et-indemnites-kilometriques>

au covoiturage sont déductibles de l'impôt sur le revenu selon certaines⁶⁹ conditions.

Recommandation no 9 : Créer un allègement fiscal pour la mise en place du covoiturage dans les zones urbaines d'ici la fin 2021.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Supporter la mise en place d'une politique de la mobilité durable avec la création d'un allègement fiscal au Québec ou au Canada qui favorisera une offre améliorée de service au sujet du covoiturage, de l'autopartage, du nombre de places avec bornes électriques, de places réservées au co-voiturage et nombre de places de stationnements payants.	Adopter un allègement fiscal adapté au covoiturage avec un barème kilométrique qui permet le calcul des frais associés au covoiturage. Ajuster graduellement sur une période de dix ans, les ratios de nombre de support à vélo, de places de co-voiturage (50%) et de bornes électriques (voir le détail des tableaux 6, 15 et 16)

Le prochain tableau permet de visualiser la mise en oeuvre de cette recommandation en fonction des différentes catégories de places de stationnement.

⁶⁹ <https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/56167-covoiturage-et-bareme-kilometrique-imposition-du-partage-de-frais>

Tableau 6 : Objectifs de croissance⁷⁰ du stationnement en nombre et en fonction des différents types de places

Nombre de places 10000 voir annexe 2 pour détail	Actuel en % ou en nombre	Objectif de croissance en % ou en nombre
avec borne électrique	0,14 %	2 %
en covoiturage	2,13 %	50 %
pour vélo	11,24 %	15 %
Handicapés	1,04 %	2 %
Payantes	10,05 %	46 %
Total de place	33 223	43 223

En plus des trois outils présentés précédemment, nous avons aussi détaillé et retenu quatre outils fiscaux. Ils sont inspirés des travaux réalisés par l'autorité de transport de Vancouver. Les voici :

6.1 Outil no 4 : Création d'un programme général - fonds de financement du transport collectif.

Ce quatrième outil est très porteur en raison de l'importance financière des huit projets annoncés qui sont évalués à près de 23,5 G\$ au tableau 1 et des projets à venir qui auront un besoin de financement de l'ordre de 19,5 G\$

⁷⁰ Voir à l'annexe 2, le détail au tableau 16 : création de place de stationnement incitatif.

pour un total de 43 G\$. Pendant la même période de dix ans, l'Ontario investira 80G\$. La province a utilisé pleinement les possibilités de financement du fédéral.

Pourquoi créer un fonds de financement du transport collectif? Pour mettre en place un moyen concret de soutien à la politique de transport collectif et de ne plus permettre de déficit résiduel des sociétés de transport, par conséquent, réduire la pression sur les impôts fonciers des villes et augmenter la compétitivité des grandes villes du Québec par rapport aux très grandes villes du Canada,

Il s'agit donc d'ajouter des revenus à ceux qui ont été prévus par la redevance du REM. La redevance du REM est payée lors de l'émission du permis de construction à la municipalité par l'entrepreneur. Le justificatif de cette situation est la plus value créée par la venue d'une station de transport collectif ou de l'amélioration d'une ligne de transport collectif. C'est donc dire qu'en additionnant le 600 M\$ de redevance du REM, c'est 4,6 G\$ de plus qui pourrait être ajouté à ce fonds de financement.

La dotation du fonds est la même en pourcentage que celle du REM soit 10 % du total du coût des investissements réalisés pour les projets du tableau no 1.

Recommandation 10 : Créer un nouveau programme de financement pour les lignes de métro bleue et orange et les autres projets de transport collectif d’ici la fin 2022.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Créer et développer un programme général de fonds de financement pouvant contenir des redevances ou taxes. Ce programme financement de fonds sera réservé au transport collectif sur un horizon de 10 ans avec un objectif de quatre milliards 600 millions de \$.	Ce programme de 4 G\$ servira à gérer et à faire fructifier les redevances/mesures tarifaires provenant des nouvelles sources de financement des projets de transport collectif à venir. Une partie du fonds sera constituée comme une réserve foncière (5% du fonds) pour l’acquisition d’infrastructures ferroviaires.

Si l’on fait une projection sur l’ensemble des projets de transport de 43 G\$, il est alors requis de créer un fonds de financement de 4,6 G\$ soit =10% des coûts évalués des différents projets à venir.

Tableau 7 : Détail du programme de fonds de financement

No	Nom du projet	Redevances en millions	Redevances/ prélèvements
1	Projet du REM : redevance de 10%	600 M\$	
2	Prolongement de la ligne bleue ou orange du métro		400 M\$
3	SRB sur Pie-IX		0 \$
4	SRB Sauvé/côte-vertu		0 \$
5	Ligne rose du métro 700M \$, tramway rue Notre-Dame 300M		1 000 M\$
6	Léoo (lien électrique est/ouest) sur la rive sud à Longueuil		500 M\$
7	Le prolongement de la ligne jaune ou autre prolongement		600 M\$
8	Le transport en commun à Laval		700 M\$
9	Rattrapage du déficit d'entretien des infrastructures		500 M\$
10	Les projets EXO avec la réserve financière pour l'acquisition d'in-frastructure de transport par train« réserve financière »		300 M\$
11	Besoin de la région de Québec, et autres villes importantes		?
	Sous total	600 M\$	4,0 G\$
	Total prévisionnel du fonds		4,6 G\$

Lééo : référence La Presse+, 27-02-2020, Kathleen Lévesque⁷¹

Un reportage de Radio Canada au sujet du débordement de la ligne orange, réalisé par Mathieu Dion le 29-02-2020⁷², nous permet de comprendre que deux autres stations seront nécessaires pour compléter la ligne orange. Selon les prix actuels pour la ligne bleue, un budget de 2 G à 3G\$ est plausible et il sera nécessaire.



Photo CDPQ-infra et reportage de Radio-Canada

⁷¹ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/202002/27/01-5262648-leeo-sur-la-rive-sud-un-tramway-pour-la-mobilite-et-le-developpement-urbain.php>

⁷² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1642103/transport-prolongement-ligne-orange-ouest-budget-caq-planté>

La CDPQ est le partenaire idéal pour gérer le fonds de financement d'un tel programme. L'ARTM pourrait faire adopter un règlement pour la création de ce programme de fonds.

Les divers prélèvements pourraient être regroupées par enveloppe de projet. La CDPQ sera responsable d'administrer les fonds de ce programme, de recevoir les fonds et d'effectuer les déboursements pour chacun des projets de transport collectif en fonction des besoins de l'ARTM. Les nouvelles redevances seront perçues par les villes comme actuellement

De plus en plus, le financement des opérations sera déficitaire surtout si l'on accorde des rabais pour des achats de titres groupés (3, 6, 12 mois, rabais à l'utilisation hors des heures de pointe). Nous avons aussi discuté dans ce document (voir les tableaux) de baisser la limite maximum de la contribution des usagers à 25% du total du financement.

Recommandation no 11 : Assurer à 100% le financement des opérations ou des coûts de constructions des infrastructures en vue d'éliminer les déficits résiduels des sociétés de transport collectif.

Description	Moyen pour la mise en oeuvre
Instaurer une stratégie gouvernementale pour assurer le financement de 100% des opérations du transport collectif avec la mise en place de taxes, de redevances et d'autres tarifications en accord avec les besoins de l'ARTM et des villes.	Employer la même approche que celle utilisée par la Caisse de dépôts et placement du Québec avec sa filière CDPQ-Infra qui utilise la captation de la plus value foncière pour financer le transport en commun dans la grande région de Montréal.

Voir la référence au lien sur la captation foncière⁷³ à la note de bas de page.

6.2. Outil no 5 : assurer l'optimisation du réseau de transport collectif en réalisant l'architecture cible du réseau.

À cause des importants besoins en financement à venir, nous avons proposé trois mesures qui viennent en support aux outils fiscaux soit : 1 — avoir un programme général de financement du transport collectif. 2 — tenir compte de la densité de la population dans l'application des redevances et 3 — lier l'aide gouvernementale à la gestion de la performance des réseaux.

La gouvernance métropolitaine doit prévoir la création d'une direction d'architecture pour permettre une meilleure planification des projets à venir vers la cible d'un réseau métropolitain totalement intégré.

⁷³ Voir la webographie no 15 pour la référence du rapport.

Recommandation no 12 : Avoir une architecture des réseaux de transport qui soit régionale.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Avoir une architecture des réseaux des transports collectifs qui soit régionale. C'est-à-dire, mettre en place à l'ARTM, sous la gouvernance de la CMM, une direction d'architecture du transport collectif	Créer une direction d'architecture qui permettrait une meilleure intégration des différents projets dans une cible sur 10 ans et leur déploiement de façon itérative.

Il faut également accélérer la phase de planification des projets afin de pouvoir déposer les demandes de subventions au programme d'infrastructure du Canada. Cette activité implique une direction de la planification stratégique sous l'autorité de l'ARTM qui travaillera en collaboration avec la direction d'architecture et tous les partenaires.

Recommandation no 13 : Créer un bureau de projet régional pour tous les projets de l'ARTM.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Créer un bureau de projet à l'ARTM et accélérer la phase de planification des projets pour définir les autres besoins de financement (19,5 G\$) d'ici 2 ans	Afin de pouvoir déposer les demandes de subventions au programme d'infra-structure du Canada. (Référence : le rapport CCMM recommandation no : 2, 6)

Note 1 : Le plan des initiatives de développement du transport collectif, le PIDTC⁷⁴ de l'ARTM avec son Plan stratégie de développement (PSD) vise à remplir ce rôle sans toutefois démontrer clairement un lien avec le programme d'infrastructure du Canada.

Note 2: Un bureau de projet intégré pour la rive sud a été annoncé par le gouvernement du Québec en novembre 2019.⁷⁵

6.3 Outil no 6 : Avoir un taux différent de celui de la redevance du REM pour la ligne bleue et la ligne orange du métro

Depuis le 1^{er} mai 2018, le propriétaire doit payer une redevance de 107,64 \$ pour tout nouveau mètre carré construit dans un rayon de 1 kilomètre autour des stations du REM⁷⁶. André Dubuc dans son article du 28 septembre 2018, mentionne que :

« En appliquant le principe de la captation foncière, le gouvernement québécois souhaite que les propriétaires immobiliers qui profitent de la proximité d'une gare du REM pour entreprendre des travaux

⁷⁴ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/06/PL_PIDTCSommaire_2019-03-29_APP.pdf

⁷⁵ <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2711242200>

⁷⁶ <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/transports/201809/28/01-5198296-rem-le-reglement-sur-les-redevances-irrite-les-promoteurs.php>

versent une contribution au financement du train électrique. L'État espère ainsi récolter 600 millions en 50 ans pour aider à l'exploitation du REM. »

Un taux plus bas est demandé.

« Parmi celles-ci, l'Institut de développement urbain (IDU) souhaite que les projets au centre-ville soient assujettis à un taux réduit ».

Nous vous proposons le tableau huit (8) qui contient des conditions de perception plus larges avec un taux de perception plus bas que les redevances prévues pour le financement du REM.

Nous avons retenu de l'étude de 2010 de la chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM), que les immeubles de bureaux près des stations de transport ont une valeur plus élevée. L'étude porte sur un rayon de quatre kilomètres.

Si l'on se limite aux seuls immeubles près des stations de métro, de train ou de tramway, le premier 500 mètres de rayon arrive en premier avec 13,13% d'augmentation de la valeur foncière, le premier kilomètre produit une augmentation de presque 9,8% et le 500 mètre suivant près de 4,7%⁷⁷. Nous avons choisi dans cet essai ces trois cercles avec la distance de 1.5 km de rayon comme hypothèse de calcul.

⁷⁷ Voir webographie, rapport sur la captation de la plus value, page 4

Si l’on étend à l’ensemble des immeubles dans un rayon d’un (1) à un kilomètre et demi (1.5km), il est alors possible d’avoir une tarification beaucoup plus basse.

Pour le futur développement de la ligne bleue, nous proposons deux zones de tarification pour la redevance permettant d’avoir un tarif plus bas. La zone 1 comprend un cercle de diamètre de 1 à 2 Km et la zone 2 un cercle de diamètre de 2 à 3 km autour de la station. Avec un cercle plus grand, il y a plus de participants. Le type d’unités assujetti est plus varié soit : unité familiale, duplex ou triplex, maisons en rangée, appartements, le secteur non résidentiel avec le commercial, l’institutionnel et l’industriel.

Tableau 8 : Perception de la redevance de la zone no 1 (de 0 à 1 km de rayon)

Type d'unité habitation asujetti	> 150K\$, et - 100 m2	> 150K\$, et + 100 m2	769 K\$ et + 100 m2	769 K\$ et + 10 étages
Unité familiale	1 050 \$	1 200 \$	n.a.	n.a.
Duplex, triplex	950 \$	1 100 \$	n.a.	n.a.
Maisons en rangée	950 \$	1 000 \$	n.a.	n.a.
Appartements	600 \$	900 \$	n.a.	n.a.
Commercial, institutionnel	n.a.	n.a.	4,00\$ pi2	2,00\$ pi2
Bureau, industriel	n.a.	n.a.	2,00\$ pi2	1,00\$ pi2

Le tableau précédent reprend le concept de la redevance de l'ARTM soit le seuil admissible de 769 080 K\$ et la surface minimale admissible de 100 m². Nous avons pris le double de la valeur du tarif au pi² utilisé par Translink.

On y a rajouté le principe adopté par la ville de Vancouver pour le projet Translink⁷⁸, soit d'avoir une tarification plus basse et un plus grand nombre de propriétaires qui font partie de cette assiette fiscale spécialisée.

Ainsi les unités familiales, duplex, triplex, maisons en rangée et appartements pourraient être assujettis à la redevance.

Le seuil de la valeur des travaux admissibles est de 150 K\$, ce qui est un montant de trois fois supérieur à celui de Vancouver (50 K\$) ce qui permettra aux propriétaires avec des projets de moindre envergure de souffler un peu.

⁷⁸ <https://www.translink.ca/Plans-and-Projects.aspx>

Tableau 8A : Perception de la redevance de la zone 2 (de 1 km à 1,5 km rayon)

Type d'unité habitation asujettie	> 150K\$, et - 100 m2	> 150K\$, et + 100 m2	769 K\$ et + 100 m2	769 KS et + 10 étages
Unité familiale	750 \$	900 \$	n.a.	n.a
Duplex, triplex	700 \$	800 \$	n.a.	n.a.
Maisons en rangée	650 \$	700 \$	n.a.	n.a
Appartements	600 \$	650 \$	n.a.	n.a.
Commercial, institutionnel	n.a.	n.a.	2,00 \$ pi2	1,00 \$ pi2
Bureau, industriel	n.a.	n.a.	1,00 \$ pi2	,050 \$ pi2

L'idée est la même pour cette deuxième zone : avoir une tarification raisonnable et un seuil d'assujettissement plus bas. Cette proposition augmente de 50 % la surface de perception de la redevance en passant de 1km à 1,5 kilomètre de rayon.

Ces deux tableaux nous conduisent à la prochaine recommandation.

Recommandation no 14 : Créer une nouvelle redevance avec une tarification plus basse pour le développement et le maintien des lignes de métro bleue et orange d’ici la fin de 2022.

Description	Moyen de mise en oeuvre
Créer et mettre en place une redevance de 400 M\$, pour la ligne bleue (300M\$) ou orange(100M\$) avec une condition de perception élargie à trois kilomètres de diamètre (1.5 km de rayon) près des stations avec une tarification plus basse que celle du REM	Créer les projets de lois afin de mettre en place une redevance (avec moins d’impacts négatifs) pour aider à financer le prolongement de la ligne bleue.

La question qui se pose est : est-ce que l’on applique la redevance aux nouvelles stations de la ligne bleue ou à l’ensemble de la ligne bleue? La réponse sera oui, le taux de la zone 2 pourrait s’appliquer aux autres stations de la ligne bleue.

Ce sont tous les usagers de la ligne bleue qui profiteront de cette amélioration. Comme dans le cas de la redevance du REM, les différents arrondissements ou villes liées auront tous le même taux de tarification. Pour le secteur non résidentiel, nous avons utilisé le barème du REM (769 080 \$) et la nomenclature de Translink (commercial, institutionnel, bureau et industriel).

6.4. Outil no 7 : Mettre en place un modèle de tarification créé en fonction de la densité de la population

L'état d'Oregon⁷⁹ aux États-Unis est actuellement en pilotage avec le projet de taxe kilométrique depuis une quinzaine d'années afin d'ajuster les paramètres du programme.

Les gestionnaires du programme n'ont pas été aussi précis au niveau de la densité de la population; le tarif actuel est de 0,018\$ par mile soit près de 0,01 cent par kilomètre.

Rappelons que le programme de tarification kilométrique de l'Oregon possède une adhésion volontaire. Afin d'encourager l'adhésion des citoyens ou des entreprises, l'état a mis en place un mécanisme de compensation qui permet un petit remboursement de la taxe sur les carburants.

En tenant compte de la notion de densité, il est possible de moduler la tarification en trois groupes de population. Le 1er groupe plus de 1 million et plus de population, le 2ème groupe de 200 001 à 1 million et le 3ème groupe de 50 000 à 200 000. Une taxe sur la spéculation par les non-résidents vient compléter les solutions de financement.

La grande majorité des villes et municipalités, situées dans les communautés urbaines, font partie d'une de ces trois catégories. Une ville avec une population plus petite mais faisant partie d'une communauté urbaine serait alors assujettie au tarif le plus bas.

⁷⁹ Site Internet du projet pilote en Oregon, <http://www.myorego.org>

Les deux prochains tableaux permettent de voir les effets de la tarification sur le capital ou sur la tarification des services.

Tableau 9 : Revenu pris sur le capital bâti pour les non-résidents ou sur l'utilisation de l'auto

source de fonds par rapport à la population	> 1 million d'habitants	200K à 1 M d'habitants	50K à 200K d'habitants
redevances à l'achat d'une propriété pour les non-résident	15 %	10 %	5 %
Taxe kilométrique pour véhicules commerciaux	0,02\$ du kilomètre	0,01 \$	0,005 \$
Taxe kilométrique pour véhicules de promenade	0,01\$ du kilomètre	0,005 \$	0,0025 \$

La valeur des propriétés est plus élevée dans les grandes villes de même que les besoins de transport collectifs, c'est le pourquoi de la valeur plus élevée.

La taxe kilométrique doit être d'adhésion volontaire comme c'est fait en Oregon⁸⁰ et ce pour une période de 10 ans.

⁸⁰ Applicable à : Subvention à l'achat des titres de transports des usagers, Redevances à l'achat de propriétés pour les non-résidents « NRST », Taxe journalière sur la congestion sur 100% des places de stationnement « hors rue » dans l'agglomération, Taxes sur les transports de chaque colis et sur les transports de personne, taxe kilométrique.

Tableau 10 : Revenu issu de la tarification des services

Source de fonds par rapport à la population	> 1 million d'habitants	200K à 1 M d'habitants	50K à 200K d'habitants
Subvention à l'achat des titres de transport des usagers ou les individus	-15 %	-20 %	-25 %
Rabais à l'achat de groupe de titre (3 mois, 6 mois et 12 mois)	-15 %	-20 %	-25 %
Tarification sociale	-20 %	-20 %	-20 %
Taxe journalière sur le stationnement due à la congestion	0,50 \$	0,25 \$	0,10 \$
Taxe sur les transports de chaque colis (taxe de type GAFAN)	0,50 \$	0,25 \$	0,10 \$
Taxe sur les transports des personnes par course	0,50 \$	0,25 \$	0,10 \$

Note 1 : la taxe journalière porte sur la réduction de la congestion et l'amélioration de la circulation dans les grands centres urbains. Elle vise 100% des places de stationnement « hors rue » dans l'agglomération (tarif journalier pour tous type de véhicules).

Note 2 : GAFAN : Google, Amazone, Facebook, Apple, Netflix.

Nous avons vu ensemble au point 2.5 que Translink a émis trois recommandations au sujet de la tarification. Nous en avons tenu compte dans la recommandation.

Recommandation no 15 : Créer un modèle de tarification des services en fonction de la densité de la population ou de la distance parcourue et soit inclusive socialement

Description	Moyen de mise en oeuvre
Créer et mettre en place un modèle de redevances / tarification créée en fonction de la densité de population	Créé en fonction de la densité de population et distances parcourues. Plus la ville est nombreuse en termes d'habitants, plus elle sera proche d'un grand centre.

Du point de vue légal, il est nécessaire de se donner des moyens. En effet, actuellement, pour les projets de transport collectif, il est possible de contester une expropriation. Il y a lieu de simplifier de processus en ne permettant que de contester le montant de l'expropriation et non pas l'expropriation elle-même.

« Dans le cas du prolongement de la ligne bleue du métro, l'adoption d'un tel projet de loi serait un atout afin de respecter le calendrier de réalisation », plaide l'ARTM.⁸¹ et la référence no 81.

⁸¹ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201907/04/01-5232738-ligne-bleue-une-expropriation-litigieuse-complexifie-l'avancement-des-travaux.php>

Recommandation no 16 : Créer une loi spéciale simplifiant le processus d'expropriation des demandes d'expropriation pour les projets majeurs de transport collectif d'ici la fin de l'année 2020.

Description	Moyen de mise en oeuvre
l'ARTM doit plaider en faveur de l'adoption d'une loi spéciale permettant de simplifier l'expropriation des terrains nécessaires aux projets majeurs. Les propriétaires dont l'immeuble est visé ne pourraient plus contester l'expropriation devant les tribunaux, mais seulement l'ampleur de l'indemnité proposée.	Que l'ARTM, de concert avec la ville de Montréal, procède rapidement à une demande au gouvernement du Québec d'apporter les modifications nécessaires pour adapter le chapitre E-24 de la Loi sur l'expropriation du Québec.

Cette recommandation a été formulée par la journaliste Ariane Kroll, publié le 5 mai 2020 dans le journal la Presse+⁸². L'adoption d'une loi spéciale permettrait de simplifier le processus d'expropriation. « Dans le cas du prolongement de la ligne bleue, l'adoption d'un tel projet de loi serait un atout afin de respecter le calendrier de réalisation », plaide l'ARTM.

Le 1er mai 2020, le conseil d'administration a adopté un plan de relance économique de 9,2 milliards de \$. Il s'agit

⁸² https://plus.lapresse.ca/screens/35e28bc5-2431-41c2-a549-e179ee9fef99_7C__0.html?utm_medium=email&utm_campaign=internal+share&utm_content=screen

d'un document de proposition d'actions qui ont été priorisées dans le secteur économique du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal⁸³.

Ce plan c'est vraiment super, les recommandations que nous avons formulées tout au long de ce document l'accompagneront à merveille.

Des subventions à 100% des projets de la part du gouvernement fédéral du Québec vont permettre d'ôter de la pression sur les besoins de diversification des sources de revenus à court terme, mais, il reste nécessaire de bien planifier la suite après 2022.

Ceci termine le chapitre des solutions. Nous avons regroupé l'ensemble de ces recommandations de façon ordonnées de la première à la dernière. Si vous le voulez bien, examinons-les ensemble maintenant.



⁸³ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/05/RP_Plan-relance-economique_Proposition_actions_priorisees_2020-05-01-1.pdf

7-LE RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

En gestion de projet, les clients ont souvent l'habitude de trouver la solution avant de déterminer la nature des problèmes. C'est pourquoi nous avons retenu plusieurs problèmes dans cet essai. Le budget provincial ou celui des municipalités peut constituer une très belle occasion en termes d'ajout de nouvelles sources revenus ou de relance de l'économie à la fin de la pandémie de la COVID-19.

La mise en place du prochain plan de relance économique de l'ARTM⁸⁴ : LE TRANSPORT COLLECTIF, VECTEUR DE RELANCE ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC est la fenêtre d'opportunité idéale pour mettre en place quelques-unes ou toutes les recommandations.

« Évalué à 9,2 milliards de dollars, ce plan constitue un vecteur important de relance et vise à générer un impact et des retombées économiques dans plusieurs secteurs de l'économie, dont la majorité au sein d'entreprises québécoises et canadiennes (fabrication, construction, technologies de l'information, services-conseils). »

⁸⁴ Communiqué du 4 mai 2020, <https://www.artm.quebec/plan-de-relance-economique/> et Kathleen Lévesque le 5 mai 2020 <https://www.lapresse.ca/covid-19/202005/04/01-5272158-transports-collectifs-un-plan-de-92-milliards-pour-relancer-leconomie.php>

Nous vous avons présenté dans les chapitres précédents la description des recommandations ainsi que des moyens de leurs mise en oeuvre. Nous les avons regroupées dans ce tableau, le sommaire de celles-ci. Examinons-les ensemble maintenant.

Sommaire et rappel des recommandations

No.	Description de la recommandation
1	Augmenter de 10% la part du financement dédié au transport collectif d’ici 2031.
2	Adapter et adopter une loi d’équilibre budgétaire pour les sociétés de transport collectif d’ici la fin 2021.
3	Créer 10 000 nouvelles places de stationnement et adopter des mesures fiscales favorisant la mobilité durable.
4	Adapter les grilles tarifaires du transport collectif en fonction des besoins et des réalités de la clientèle et moderniser le paiement numérique d’ici la fin de 2022.
5	Augmenter la taxe sur l’essence de 0,01 cent par année pendant dix ans à partir de 2021.
6	Mettre en place un plan commun afin de permettre un arrimage et une densification dans l’aménagement du territoire agricole et non-agricole.

No.	Description de la recommandation
7	Rapidement, faire la mise à jour de la <u>politique québécoise du transport collectif</u> avec un mode de financement qui soit plus cohérent, durable et soutenable pour les villes et les usagers.
8	Utiliser les outils fiscaux en fonction des besoins et de leur facilité d'implantation.
9	Créer un allègement fiscal pour la mise en place du covoiturage dans les zones urbaines d'ici la fin 2021.
10	Créer un nouveau programme de financement pour les lignes de métro bleue et orange et les autres projets de transport collectif d'ici la fin 2022.
11	Assurer à 100% le financement des opérations ou des coûts de constructions des infrastructures en vue d'éliminer les déficits résiduels des sociétés de transport collectif.
12	Avoir une architecture des réseaux de transport qui soit régionale.
13	Créer un bureau de projet régional pour tous les projets de l'ARTM.
14	Créer une nouvelle redevance avec une tarification plus basse pour le développement et le maintien des lignes de métro bleue et orange d'ici la fin de 2022.
15	Créer un modèle de tarification des services en fonction de la densité de la population ou de la distance parcourue et soit inclusive socialement

No.	Description de la recommandation
16	Créer une loi spéciale simplifiant le processus d'expropriation des demandes d'expropriation pour les projets majeurs de transport collectif d'ici la fin de l'année 2020.

Ces solutions peuvent être utilisées pour apporter des solutions aux besoins de financement de la mobilité durable , pour agir sur l'environnement et aussi, réduire la congestion dans les transports.



8-CONCLUSION, POURSUIVRE LA MODERNISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Les besoins en financement du transport collectif au Québec sont importants. Nous avons vu ensemble les limites qui nous empêchent d'utiliser davantage les impôts fonciers et c'est pourquoi nous vous avons proposé des recommandations de financement ou d'appui à la mobilité durable.

Pour les projets en transport collectif qui ont été évalués à ce jour, l'effort financier se situe autour de 23,5 G\$. Pour les autres grands projets à venir, les efforts à réaliser seront de l'ordre d'au moins 19,5 G\$ pour un ensemble de 43 G\$.

Ce premier effort de 23,5 G\$ devra être réparti sur une période de moins de 10 ans et le reste après. Actuellement, il existe un déficit structurel au niveau du financement de la mobilité durable. Il y a de l'espoir, la situation peut être corrigée.

Avec la pandémie actuelle de COVID-19, les déficits des gouvernements vont littéralement exploser et la tentation de couper dans ce domaine sera forte. Pourtant, c'est un excellent outil de relance économique, un plan de relance de neuf milliard ayant été annoncé récemment. Il faudra bien innover et investir si l'on veut plus de mobilité.

Nous avons vu ensemble d'autres mesures de tarification pour augmenter les revenus qui peuvent être utilisées pour permettre d'équilibrer les budgets des autorités régionales de transport et des municipalités. Actuellement, ce sont les municipalités qui doivent absorber les déficits des sociétés de transport qui sont sous leur responsabilité.

Nous avons tenu compte, dans cet essai, de l'indice qui permet d'évaluer la facilité à implanter ces mesures. La ville de Victoria au Canada a étudié cette question et a publié une échelle qui sert d'indicateur de facilité [+3 à -3]. Simple à comprendre, « le plus 3 » est nettement plus facile à implanter que « le moins 3 ».

La tarification kilométrique qui est si souvent proposée par un grand nombre d'intervenants n'a pas été implantée à Vancouver [-3] et il n'existe pas beaucoup d'exemples où cette mesure a été mise en place avec succès. Nous ne l'avons pas retenu, c'est trop complexe à réaliser un système transactionnel.

Le discours politique doit permettre à tous les citoyens de comprendre les problématiques, les défis et les solutions que nos représentants gouvernementaux nous proposeront dans les années à venir. Pour faciliter l'adhésion à de nouvelles mesures fiscales, il doit y avoir une certaine réciprocité (les prélèvements et les allègements fiscaux).

Pour toute nouvelle mesure de tarification qui sera ajoutée, il faut mettre en place un mécanisme de compensation qui soit pris en compte. L'État d'Oregon avec sa taxe

kilométrique (adhésion volontaire) a consenti une légère réduction (via un crédit) sur la taxe sur l'essence aux participants.

Il doit en être de même pour d'autres sources additionnelles de financement qui seront choisies par la CMM. Par exemple, une redevance « REM » de type coût de construction ou de développement (CCD) doit permettre une réduction des impôts fonciers des entrepreneurs dans les zones territoriales où elle sera mise en vigueur.

Ce mécanisme n'a pas pour but d'appauvrir les autorités régionales de transport, les agglomérations ou les villes, mais de donner un signal clair aux citoyens et aux entrepreneurs qu'ils seront aussi des gagnants dans cette aventure de mobilité durable et de réduction des GES. Qu'ils peuvent contribuer à réduire les effets des GES sur l'environnement et à protéger la vie sur la planète!

Nous sommes fiers du nouveau plan de relance économique de l'ARTM qui vise à poursuivre la modernisation du réseau de transport collectif. Nos gouvernements sont à l'écoute en ce moment. Bravo et restons unis.



ANNEXES

Annexe 1 : Détail des sources de financement proposées

Le rapport de la CCMM propose un certain nombre de sources de financement. Nous en avons retenu huit où nous avons émis (en bleu) une opinion en termes d'objectifs de financement.

Un sondage de la firme CROP a été effectué à la fin 2018 afin de savoir quel investissement seraient requis pour réduire la congestion routière. Selon les résultats obtenus 68% des personnes sondées ont mentionnés le transport en commun.

Les appuis en faveur des mesures était la suivante : immatriculation des véhicules commerciaux, reconduite des redevances de transport, redistribution de la taxe de vente du Québec (TVQ), taxe sur les grands terrains de stationnement et une taxe sur les droits d'immatriculation.

Tableau 11 : Taxation en fonction du type des contributeurs

Source	Contributeurs
1-Taxe sur l'essence	Automobilistes : augmenter de 0,03\$ à 0,12\$ à raison de 0,01\$ par année durant la période 2021-2029
2-Droits additionnels sur l'immatriculation des véhicules de promenade et commerciaux	Automobilistes : Implanter à tous les types de véhicules
3-Taxe sur l'immatriculation pour le transport en commun	Propriétaire : augmenter de 30\$ à 60\$ véhicule de promenade et véhicule commercial de 75\$ à 150\$
4-Taxes sur les grands stationnements	Propriétaires de stationnement : Réviser et augmenter le tarif (intérieurs/extérieurs)
5-Taxes TVQ/TPS sur le stationnement	Automobilistes : taxer (TVQ/TPS) le stationnement intérieur/extérieur
6-Redevances de transport pour la ligne de métro bleue	Promoteurs : élargi au parcours de la ligne bleue avec deux zones de tarification.
7-Taxes sur la masse salariale ou versement transport (volontaire) pour le transport collectif	Employeurs : proposer la politique d'adhésion volontaire pour le versement transport à 50% des coûts
8-Taxe de vente sur la consommation (TVQ) soit 1% de la taxe de vente du Québec.	Gouvernement via les consommateurs : contribution aux budgets consacrés à la mobilité durable pris à partir de la TVQ.

Tableau 12 : Taxe de type Netflix pour le transport

Sources	Contributeurs
1-Taxe sur le transport de la marchandise issues de la vente de biens du commerce électronique (note 1)	Entreprises en commerce électronique
2-Taxe sur les services de commerces électronique pour le transport des personnes c’est à dire : Taxi, Uber, Lyft (voir note no 2)	Entreprises en commerce électronique

Note no 1: Les obligations légales concernant la TPS/TVH,
https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201905_03_f_43340.html

Note no 2: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/ECE_TRANS_264_E_Web_Optimized.pdf,

Annexe 2 : Détail des problématiques

Selon un document produit par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM⁸⁵), le mode de financement actuel ne répond pas aux besoins.

Dans le budget de l'ARTM en 2020, les dépenses totales d'exploitation et celles liées aux immobilisations de la région en 2020 s'élèvent à 3 437,7 M\$, en hausse de 7,5% par rapport à celles établies au budget 2019.

Tableau 13 : % contributeurs 2020 au budget de l'ARTM

Contributeurs	total : 3,437,7 M\$	2020
1-Gouvernements du Québec et du Canada		38,3 %
2-Municipalités	max 30%	27,7 %
3-Usagers	max 31%	28,2 %
4-Automobilistes	(la contribution a diminué)	4,62 %
5-Revenus autonomes		2 %
6-Redevances entrepreneurs (REM 23 M\$ en 2019)		< 0%

Un règlement adopté par la CMM en 2018 permet à la ville de Montréal de taxer 2 millions de véhicules automobiles pour recevoir des revenus évalués à 100 M\$. Seulement les grosses voitures cylindrées sont actuellement visées par cette taxe.

⁸⁵ Voir à la Webographie, la référence no 4, page 7.

Comme vous avez pu le constater dans le tableau au point 5.5 et dans le tableau précédent, deux types de contributeurs ne paient pas suffisamment : les automobilistes et les entrepreneurs en ce qui a trait aux redevances. Ces derniers sont situés à l'extérieur de la zone de redevance du REM, donc sur les zones en développement (prolongement des lignes bleue ou orange, SRB et autres projets à venir).

A2.1 L'absence de moyens dans les modes de financement.

La cadence de réalisation des projets de transports collectifs est très faible dans l'agglomération de Montréal, le SRB Pie-IX, la ligne bleue et la ligne jaune qui n'ont pas été prolongées, l'augmentation de la congestion routière ne sont que quelques-unes des problématiques facilement constatées. Il s'agit d'un problème systémique de la provenance des sources de financement qui sont limitées aux taxes ou aux impôts fonciers. C'est une mesure d'écofiscalité et le leadership de la Caisse de dépôt du Québec qui ont permis de mettre en place le REM. Il manque ce type de mesure pour les autres projets de transport collectif à venir.

Il est possible d'avoir une nouvelle manière de capter la plus-value foncière sur les propriétés, à l'exemple de Toronto et de Vancouver, soit la plus-value qui peut être captée lors de l'achat de la propriété par des non-résidents. Un taux de 15 % est envisageable pour la région de

Montréal. Ça existe ailleurs au Canada dans d'autres villes la « Non-Resident Speculation Tax » (NRST)⁸⁶.

A2.2 Le taux déraisonnable de la redevance du REM constitue une barrière artificielle à l'entrée.

La barrière à l'entrée consiste en des obstacles que les entreprises doivent surmonter pour entrer dans un marché.

Dans son article du 18 avril 2018⁸⁷, André Dubuc, journaliste à la Presse+ se demande qui paiera la nouvelle redevance pour le Réseau Express Métropolitain (REM).

Il mentionne qu'il s'agit de lourdes charges pour les entrepreneurs. Il nous dit que : *« la société First Capital aurait dû verser 5 millions de plus aux autorités publiques pour pouvoir aller de l'avant avec la reconstruction à neuf du Centre Wilderton, sur l'avenue Van Horne, dans Côte-des-Neiges. "À 9,5 millions de frais plutôt que les 4,5 millions que ça nous coûte finalement, le projet ne se faisait pas" ». Cinq millions de plus pour un projet, c'est une barrière à l'entrée.*

Comme vous pourrez le constater dans le prochain tableau, le taux de 10 \$ le pied carré est nettement plus élevé que le taux retenu à Vancouver. Il représente réellement une

⁸⁶ <https://www.fin.gov.on.ca/en/bulletins/nrst/index.html>

⁸⁷ <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201804/17/01-5161310-qui-paiera-la-nouvelle-taxe-sur-le-rem.php>

barrière à l'entrée. L'article de monsieur Dubuc le démontre bien.

Vancouver a cherché à réduire les impacts négatifs de la mise sur pied d'une redevance trop élevée. Redevance qui pourrait nuire à l'implantation d'entreprises et de commerce. Par contre, l'agglomération de Vancouver a choisi d'appliquer la redevance sur un territoire plus grand et aussi sur un plus grand nombre de participants.

Tableau 14 : Comparatif des taux de redevances des 2 agglomérations : Vancouver (Translink), Montréal (ARTM)

Type d'unité habitation asujettie	Translink type résidentiel	Translink type non-résidentiel	ARTM tous les types
Unité familiale	2100 \$		n.a.
Duplex, triplex	1900 \$		n.a.
Maisons en rangée	1900 \$		n.a.
Appartements	1200 \$		n.a.
rayon 1 km ou 500 mètres	n.a.	n.a.	769 K\$ et + 100 m2
Commercial, institutionnel	n.a.	n.a.	10,12 \$ pi2
Bureau, industriel	n.a.	de 1,25 \$ pi2 à 0,30\$ pi2	10,12 \$ pi2

L'ARTM a seulement retenu la valeur des projets au-dessus de 769 K\$ alors que Translink a retenu que les projets

résidentiels d'une valeur supérieur à 50 k\$ étaient admissibles.

Note : Le modèle d'affaires utilisé par Translink avec des conditions de perception conçues pour tous les types d'immeubles (résidentiel et non-résidentiel) ont permis d'avoir un taux de redevances beaucoup plus bas que celui choisi par la CDPQ-Infra.⁸⁸

Dans l'intérêt du consommateur, il est mieux que les barrières à l'entrée soient le moins élevées possible pour permettre une concurrence entre les entrepreneurs. Dans le cas présent, la redevance du REM convient uniquement aux joueurs qui ont des poches très profondes. Les grandes sociétés d'investissements en ont.

Le nouveau mode de financement inspiré du privé Réseau Express Métropolitain (REM) doit être adapté pour les grands projets de transports du secteur public sans avoir besoin de privatiser les infrastructures de transport comme ce fut le cas pour le REM.

Pour la ligne bleue ou orange, il y a peu de terrains disponibles pour construire, ce sera une histoire différente de celle du REM. Il faudra envisager une formule de redevance légèrement différente, les besoins de rendement sont moins grands dans le secteur public. C'est ce que nous allons voir un peu plus loin dans le détail de la solutions proposée (à l'annexe 4).

⁸⁸ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/01/GuideApplication_ed03.pdf

A2.3 Le taux élevé des impôts fonciers de l'agglomération de Montréal.

En 2020, la ville a introduit une première mesure d'écofiscalité, soit dans le financement de l'eau pour les immeubles non résidentiels. Aucune autre mesure d'amélioration de la fiscalité du Québec n'a été ajoutée dans le secteur du transport collectif, ce qui laisse de la place pour une utilisation de la redevance pour les projets à venir.

Dans les autres grandes villes canadiennes, le promoteur doit payer une redevance unique des coûts de construction\rénovation. Les sommes qui sont destinées au transport collectif sont assez importantes. Elles servent à financer une partie des investissements en infrastructure de toute sorte ce qui favorise des taux d'impôts fonciers plus bas pour les secteurs non-résidentiel et résidentiel.

L'écofiscalité fait alors du sens quand vient le temps d'améliorer l'environnement et la compétitivité des entreprises qui peut être amélioré.

Le budget de la ville de Montréal est de 6,17 G\$. Dans son sommaire exécutif, les auteurs nous présentent deux diagrammes, soit celui des dépenses et celui des revenus. Du point de vue des dépenses, 10,8% du total du budget va au transport en commun. Du point de vue des revenus, c'est 64,2% des revenus qui proviennent des impôts fonciers, soit le double de celui de Toronto.

A2.4 Le déficit élevé du maintien des actifs situé à 3,5 milliards (M) de \$

Le budget de la STM en 2020 sera de 1,6 G\$ et le budget d'immobilisation pour la période 2020 à 2029 sera de 17,8 G\$⁸⁹. Le déficit de maintien des actifs de la STM quant à lui se situe à près de 3,5 G\$. Le service de la dette passe de 134,1 M\$ en 2019⁹⁰ à 270 M\$ en 2029; dette qui doit être absorbée par la ville de Montréal.

Rappelons simplement que dans le document de financement de la STM de 2012 le déficit du maintien des actifs est de l'ordre de 3 G\$⁹¹. En 8 ans, 500 M\$ se sont ajoutés. En développant plus, on devra maintenir davantage d'actifs.

Selon un reportage de TVA publié en avril 2019⁹², 70% du réseau de métro de Montréal a atteint sa fin de vie. Ce sont près de 4 milliards qu'il faudra pour maintenir en bon état le réseau de métro de Montréal.

⁸⁹ <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/budget-2020-de-la-stm-et-programme-des-immobilisations-2020-2029---croissance-et-amelioration-de-l-experience-client-au-rendez-vous>

⁹⁰ Page 73 de la référence sur la CMM

⁹¹ https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/memoire_ville2012_03.pdf

⁹² <https://www.tvanouvelles.ca/2019/04/16/70--du-reseau-du-metro-de-montreal-a-atteint-sa-fin-de-vie>

A2.5 L'échappatoire fiscale de la taxe de vente pour le commerce électronique

Au Canada, il est question de la taxe Netflix depuis déjà quelques années. Une ministre a dû démissionner devant la critique populaire, parce que son gouvernement n'a pas voulu l'imposer.

En plus de la circulation automobile, la livraison de colis sur le territoire de la grande région de Montréal contribue à la congestion que l'on constate jour après jour. Les biens livrés ne font pas l'objet de taxes dans 20% des cas. Il n'y a peu près pas d'autocotisation dans le commerce électronique. Pourtant l'OCDE recommande que ce soit les fournisseurs qui perçoivent la taxe. C'est ce que le gouvernement du Québec a fait en instaurant la « taxe Netflix».

Pourquoi ne pas instaurer une taxe similaire, pour toutes les entreprises qui livrent des produits sur lesquels peu ou pas de taxe de vente ont été payées par les clients des grands distributeurs comme Amazon, EBay. Il s'agit d'une grande injustice fiscale et pas une nouvelle taxe comme certains politiciens veulent le laisser entendre. L'Europe et les membres de l'OCDE sont à mettre en place de nouvelles règles à ce sujet.

Ici, le gouvernement du Québec peut agir comme dans le cas de la taxe Netflix pour aider le financement du transport collectif et aussi permettre une meilleure justice sociale pour tous. Il pourrait taxer tous les produits achetés à l'étranger pour lesquels aucune taxe n'a été payée

A2.6 Disparition des stationnements du REM.

Thomas Gerbet journaliste à la Presse+ a publié le 14 mars 2019 un article sur le stationnement. Il cite la disparition de 5400 places de stationnement sur la partie ouest du REM.

Tableau 15 : Hypothèse revenus stationnement du REM

Station voir note 1 pour détail du calcul	Passa- gers embar- qués	Station- ne- ments promis 2016	Station- ne- ments prévus 2019	Ratio % Passa- gers / station- nement prévus	Revenu annuel potentiel 25% des places réservées
1-Des sources	2349	500	500	21,29	468 750 \$
2-Pointe-Claire	4364	1500	0	0	0
3-Kirkland	1333	500	0	0	0
4-Ste-Anne-de- Bellevue	1359	2000	200	14,72	187 500 \$
5-Deux- Montagnes	4705	2000	1379	29,30	1 292 813 \$
6-Grand Moulin	949	337	337	35,51	315 938 \$
7-Sainte Dorothée	2455	1600	1107	45,09	1 037 813 \$
8-Îles-Bigras	786	67	67	8,52	62 813 \$
9-Roxboro- Pierrefonds	4517	867	867	19,19	812 813 \$
10- Sunnybrooke	2586	520	520	20,11	487 500 \$
11-Bois-Franc	8274	746	746	9,01	699 375 \$
12-Du Ruisseau	3658	1068	1068	29,20	1 001 250 \$

Station voir note 1 pour détail du calcul	Passa- gers embar- qués	Station- ne- ments promis 2016	Station- ne- ments prévus 2019	Ratio % Passa- gers / station- nement prévus	Revenu annuel potentiel 25% des places réservées
13-Rive-Sud	6699	3000	3000	44,78	2 812 500 \$
14-Du Quartier	5798	0	0	0	0
15-Panama	18303	700	200	1,09	187 500 \$
16-Île-des- Sœurs	875	0	0	0	0
17-Bassin Peel	2301	0	0	0	0
18-Gare centrale	33934	0	0	0	n.a.
19-Antenne centrale six stations	50496	0	0	0	?
25-Aéroport deux stations	4902	0	0	0	?
Total		15405	9991	Moy. 23%	10,4M \$

Note 1: L'hypothèse de calcul est la suivante : nombre de places prévues/4*12 mois * 20\$ un tarif mensuel pour 1^{ière} année; par la suite + 2,5\$ par an pendant (2021-2030) 9 ans. Donc 20\$, 22,5\$, 25\$, 27,5\$, 30\$, 32,50\$, 35\$, 37,5\$ et 40\$ après l'inflation. F= 3240\$ * nb places/5 =revenus 9 ans.

Exemple du calcul pour la station Bois Franc : $746/4 = 186$ places
 $186 * 20 \$ * 12 \text{ mois} = 44,640 \$ = 186 * 22,5 \$ * 12 = 50,220 \$ = 186 * 12 * 25 \$ = 55,800 \$$,
 $186 * 12 * 27,5 \$ = 61,380 \$$, $186 * 12 * 30 \$ = 66,960 \$$,
 $186 * 12 * 32,5 \$ = 72,540 \$$, $186 * 12 * 35 \$ = 78,120 \$$, $186 * 12 * 37,5 \$ = 83,700 \$$,
 $186 * 12 * 40 \$ = 89,280 \$$, $186 * 12 * 42,5 \$ = 94,860 \$$ pour un total de
revenu de 10 404 378 \$ pour douze stations qui exploitent actuellement
un stationnement.

Une deuxième hypothèse de calcul pourrait être la suivante : 50% des places de stationnement gratuites pourraient être offertes uniquement pour le covoiturage.

Comme hypothèse nous avons retenu 25% des places pouvant être soumises à la tarification; le montant passe alors à 10,4 M\$ pour une période de 10 années.

Évidemment, pour l'ensemble des 27 stations, les possibilités de revenus sont encore plus élevées si l'on tarifie 46% des places comme ce qui est recommandé dans ce document; on obtient alors un revenu de 19,1 M\$ (pour 12 stations). Si les 27 stations sont tarifées alors ce pourrait être assez facilement le double de revenus. Autant de contribution qui pourraient servir à contribuer la réserve foncière.

A2.7 Stationnement incitatif du réseau EXO.

Le réseau EXO⁹³ n'est pas en reste non plus. Dans cette deuxième édition nous avons volontairement raccourci ce tableau question de présenter seulement les sommaires des différentes zones. Le réseau EXO possède 77 gares.

Tableau 16 : création de place de stationnement incitatif

Type place Nom gares	Total stationnement	borne électrique	covoiturage	soutien à vélo	handicapée	réservée payante
Montréal	8530	9	154	851	83	133
Rive nord	9902	16	410	1186	110	1337
Rive sud	13791	22	122	1588	145	1770
Total	32223	47	686	3625	338	3240
Actuel %		0,14 %	2,13 %	11,24 %	2 %	10,05 %
Objectif croissance	10,000	2 %	50 %	15 %	2 %	46 %
Nouvelles places		200	5000	1500	200	4600
Calcul de place s	42,223	844 -47	2111 -686	6333 -3625	844 - 338	19423 -3240
Calcul de réallocation		797 -200	20425 -5000	2708 -1500	506 -200	16183 -4600
Net		597	15425	1208	306	11583

⁹³ <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/voiture/stationnements-incitatifs>

Voici un exemple de calcul pour le nombre de places avec une borne électrique. Le total de places = $42,223 * 2\% = 844$.

Prendre les 844 places qui possèdent une borne électrique moins les 47 existante pour un total à créer de 797 nouvelles places (on soustrait par la suite le nombre de l'objectif de 10 000 de 2% soit 200) pour obtenir 597 de places existantes à convertir et 200 nouvelles places où une borne électrique sera ajoutée.

Nous avons comme hypothèse que pour un terrain de stationnement, le calcul de la surface pour les autos est de 100% et celle des vélos de 15% qui vient s'ajouter sur le 100%. Les deux types de moyens de transport n'occupent pas la même surface d'où cette hypothèse.

Dans ce tableau, il est facile d'observer qu'il n'y a pas de bornes électriques en nombre suffisant soit un faible pourcentage de 0,14% alors qu'il y a une stratégie d'électrification des véhicules prévue pour 2030. Les places réservées au covoiturage sont très limitées (2,13%) et les places payantes représentent seulement 10,05% des places offertes. Les places gratuites devraient être offertes uniquement au co-voiturage. Sur une période de dix ans, 50% des places devraient être réservées au covoiturage.

Annexe 3 : Étude sur la facilité d’implanter les sources de financement

La ville de Victoria (C.B.) a étudiée⁹⁴ les sources de financements alternatifs pour le développement du transport collectif sous l’angle de la facilité d’implantation des différentes méthodes. Les critères d’évaluation des programmes sont les suivants : les revenus potentiels, la prévision et la stabilité des revenus, l’analyse de l’équité sur les usagers, l’analyse d’impacts sur le temps de voyage, les objectifs stratégiques de développement, l’acceptation sociale et la facilité d’implantation.

Tableau 17 : Sources de financement public

Description de la mesure	Facilité d’implan-tation	Avantages/inconvénients
1-Augmenter les tarifs usagers	3	Régressif, ne pas utiliser.
2-Rabais sur les achats de groupes de billets	3	Efficace et simple à implanter Passe trimestrielle pour étudiants (CMQ)
3-Impôts fonciers	3	Distribue le fardeau du financement mais régressif
4-Taxe de vente régionale	+3	Distribue le fardeau du financement mais régressif

⁹⁴ + 3 est très facile à implanter, 0 est neutre et – 3 est plus difficile à implanter

Description de la mesure	Facilité d'implantation	Avantages/inconvénients
5-Taxes sur l'essence	+3	Réduit la circulation et la congestion, considéré régressif Augmenter progressivement
6-Levier sur le véhicule (droit d'immatriculation)	-1	Ne change pas grand-chose (déjà en place pour les grosses cylindrées) Différencier par type de véhicule et appliquer à tous les véhicules
7-Levier sur les services publics	-2	Distribue le fardeau du financement mais régressif
8-Levier sur les employés	-2	Charge sur les employés
9-Péage routier	-3	Réduit la circulation. Doit être appliqué en dehors des centres urbains, couteux
10-Taxe kilométrique	-3	Couteux à implanter, logistique complexe avec 2 millions de voitures se déplaçant au moins deux fois par jour (*)

Note 1: Préparé par le Victoria transport Policy Institute⁹⁵ et adapté au contexte québécois par l'auteur.

(*) : Cette hypothèse suppose la présence d'un système informatique transactionnel ayant une capacité de traitement minimal de 4 millions de transactions quotidiennes. Nous sommes en présence d'un système de traitement d'une grande importance qui coutera plusieurs dizaines de millions à opérer à chaque année.

⁹⁵ <https://www.vtpi.org/tranfund.pdf>

Annexe 4 : Hypothèses des redevances du prolongement des lignes de métro bleue et orange à Montréal⁹⁶

Nous avons préparé trois tableaux.

Tableau 18 : Redevances pour les lignes bleue et orange

	5 logements et moins	Total des 6 et + logements
Parc immobilier	445 330	18 899
% du total	87,6 %	3,72 %
Valeur en M\$	184 037 M\$	37 284 M\$
% annuel de rénovation	2 %	2 %
Nombre de projets	8 906	378
redevance moyenne	1 000 \$	1 300 \$
revenu potentiel	8 906 000 \$	491 400 \$
total annuel		12 960 640 \$
durée de perception = 50 ans, 6% du territoire	Montant * 6% * 50	26 718 000 \$
durée de perception = 50 ans, 24% territoire	Montant * 24% * 50	106 872 000 \$

⁹⁶ Rôles d'évaluation 2017-18-19, Agglomération de Montréal http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MEDIAS_FR/TAXES/MEDIA/DOCUMENTS/ROLES_DEVALUATION_2017_2018_2019.PDF

Première hypothèse pour la zone 1 : les projets de rénovation du parc immobilier sont de l'ordre de 2% par année. La redevance moyenne est calculée avec un taux de 1000\$ (duplex/triplex) voir le tableau.

$$8\,906 * 1\,000 = 8\,906\,000 \$ * 0,06\% * 50 \text{ ans} =$$

$$26\,718\,000 \$ \text{ et } 8\,906\,000 * 24\% * 50 = 106\,872\,000 \$$$

Description de la surface du territoire et de l'espace locatif des bureaux à Montréal (500km²) en 2019, pour les bureaux et les espaces industriels.

Voici l'explication du calcul de la description de la surface du territoire et l'espace locatif des bureaux à Montréal (500 km²) en 2019⁹⁷. pour les bureaux et les espaces industriels.

Nous avons pris comme hypothèse de couverture du territoire qu'il s'agit d'un couloir équivalent au diamètre du cercle entourant les stations. Nous avons retenu les éléments suivants :

- Ligne bleue, longueur de 9,7 km sur 3 km de diamètre = + — 30 km². = 6 % du territoire est (30 km/500 km* 100),
- Ligne orange, longueur de 30 km sur 3 km de diamètre = + — 90 km². = 18 % du territoire,
- Total 120km² pour un total de 500 km² = 24 % du territoire de l'espace locatif de la ville de Montréal

⁹⁷<https://www.cbre.ca/fr-ca/a-propos/media-center/montreals-commercial-real-estate-market-is-on-fire>

Cette approche permettra de préciser deux scénarios de revenus pour une perception de la redevance.

Tableau 20 : Perception de la redevance non-résidentielle à Montréal

Espace bureau à Montréal (Q4-2019)	Surface en pi2	Projet de rénovation ou de construction pi2
surface de location nette 1 143 803 (2.5% réno) +1 143 803 (2,5%neuf)	44 468 724	2 287 606 pi2
espace en construction +2,5%	1 143 803	
taux de redevance \$ au pi2		2 \$
total annuel de redevance \$		4 575 212 \$
durée de perception = 50 ans applicable sur 6% territoire	Montant * 6% * 50	13 725 636 \$
durée de perception = 50 ans applicable sur 24% territoire	Montant * 24% * 50	54 902 544 \$

Le tableau 20 permet de décrire la zone de perception de la redevance pour les résidences à l'intérieur de la zone de Montréal.

Le tableau 21 permet de décrire la zone de perception de la redevance pour les résidences à l'extérieur de la zone de Montréal. Laval et Longueuil sont deux villes où est situé le métro.

Le tableau 22 permet de décrire de l'espace locatif industriel à Montréal en 2019.

Tableau 21 : Perception de la redevance du secteur non-résidentiel

Espace de bureau à l'extérieur de Montréal	Surface en pi2	projet rénovation construction pi2
surface de location nette 1,253,613 (4.0% réno) +768,825 (2,5%neuf)	30 752 998	2 022 438 pi2
espace construction (+4,07%)	1 253 613	
taux de redevance au pi2		2 \$
total annuel de redevance \$		4 044 875 \$
durée de perception = 50 ans applicable sur 6% territoire	Montant * 6%* 50	12 134 625 \$
applicable sur 24% territoire	Montant*6%*50	48 538 500 \$

Tableau 22 : Perception de la redevance du secteur industriel

Espace industriel à Montréal (Q4-2019)	Surface en pi2	Rénovation ou construction neuve
surface de location nette 4,540,215 (1,5% réno) +1,523,806 (0,5%neuf)	302 680 996	6 064 021 pi2
espace construction (+0,5%)	1 523 806	
taux de redevance		1 \$
total annuel de redevance \$		6 064 021 \$
durée de perception 50 ans applicable sur 6% territoire	6,064,021*6%*50	18 192 063 \$
applicable sur 24% territoire	6,064,021*24%*50	72,768,252 \$

Sommaire des quatre tableaux précédents.

Tableau 23 : Sommaire des redevances potentielles 50 ans

Descriptif	Total potentiel de redevance 6%	Total potentiel de redevance 24%
Résidentiel à 6% ou 24% voir le tableau no 19	26 718 000 \$	106 872 000 \$
Espace de bureau à Montréal voir tableau 20	13 725 636 \$	54 902 544 \$
Espace de bureau à l'extérieur de Montréal voir tableau no 21	12 134 625 \$	48 538 500 \$
Espace industriel à Montréal (Q4-2019)	18 192 063 \$	72 768 252 \$
	70 770 324 \$	283 081 296 \$

Nous avons pris comme hypothèse de travail que c'est l'ensemble des utilisateurs près de l'ensemble des lignes (bleue, orange, éventuellement la jaune) de métro qui bénéficieront des améliorations pour un rayon d'application de 1.5 kilomètres de la redevance.

Nous avons tenté d'avoir un certain équilibre entre le résidentiel et le non-résidentiel. Pour des questions de compétitivité à travers le Canada, il est nécessaire de ne pas trop surtaxer le non résidentiel, ce dernier possédant une tarification des impôts fonciers nettement plus élevée que le secteur résidentiel dans l'agglomération de Montréal.

Les taux par M\$ des redevances des lignes bleue ou orange s'appliquent uniformément à l'ensemble des villes liées et des arrondissements.

Le modèle d'affaire développé pour les redevances pour la ligne bleue et orange contribue très peu au fonds si seulement 6% du territoire est considéré dans le calcul. Pour des raisons de stratégie d'implantation, il est possible de le faire en deux étapes, d'abord la ligne bleue à 6%, puis la ligne orange à 24% de la surface du territoire. Les autres projets pourrons ajouter à la surface totale pour l'application de la redevance.

Annexe 5 : Détail sur la gouvernance métropolitaine

1. La gouvernance métropolitaine dans le transport collectif à la CMM

Dans un effort pour faire évoluer la gouvernance métropolitaine, la transition vers une mobilité durable doit être accélérée. Si la mobilité est un facteur évident de compétitivité et d'attractivité du territoire, elle se doit d'être plus efficace au plan énergétique et environnemental ainsi qu'au plan spatial et foncier.

Sanctionnée en mai 2016, la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal distingue trois paliers de responsabilité : politique, stratégique et opérationnel.

Le palier politique est pris en charge par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). L'ARTM est responsable du volet stratégique. À ce titre, elle est responsable de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir le transport collectif. Le palier opérationnel, qui vise spécifiquement l'exploitation des réseaux de transport collectif sur le territoire est celui qui représente l'ensemble des sociétés de transport. Ce sont ces sociétés qui construisent, maintiennent et opèrent les différents systèmes de transport collectif.

Tableau 24 : Structure de la gouvernance à la CMM

Catégories	Acteurs	Responsabilités
Politique	Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	Nomme, Oriente Approuve
Stratégique	Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM)	Planifie, finance organise
	Optimisation du réseau (ARTM)	Architecture du réseau
Opérationnel	STM, RTL, STL, RTM(EXO) REM	Construit, maintient, opère
	Le REM est privé; le reste est public	Propriétaire

La recommandation prend racine dans l'ensemble des projets présentés précédemment au tableau no 1. Ces projets relèvent de la STM, de la RTL, de la STL du REM et d'EXO.

2. Provenance du financement pour le transport collectif pour la période de 1991 à 2019

Tableau 25 : source de financement des contributeurs⁹⁸

Contributeurs/ année	Canada / Québec en %	Municipalités en %	Usagers en %	Automobilistes en %	revenus auto- nomes %
1991	40	25	35	0	0
1992	20	40	35	5	0
2000	17	35	39	8	0
2001	16	36	40	8	0
2005	19	34	40	7	0
2008	12	37	44	7	0
2019	37	27	29	5	2

La première politique de financement de l'ARTM vise à assurer un financement suffisant pour le développement, le maintien des actifs et le niveau de prestation, à baliser les parts relatives des contributeurs, à assurer une utilisation efficiente des revenus et à assurer l'équité entre les municipalités desservies. Le [tableau no 5](#) présente les hypothèses de contribution pour 2020 et 2021.

⁹⁸ Données fournies en fonction de la documentation retrouvée.

3. Le budget 2020 de l'ARTM⁹⁹.

Les dépenses totales d'exploitation et d'immobilisations de la région en 2020 s'élèvent à 3 437,7 M\$, en hausse de 7,5% par rapport à celles établies au budget 2019. Le Plan d'Investissement en Infrastructure prévoit un total de 9 G\$ pour la période de 2019-2029. Pour le prolongement de la ligne jaune et l'implantation d'un transport structurant sur le boulevard Taschereau.

La contribution des usagers : 969 M\$ que l'Autorité prévoit en revenus tarifaires en 2020, soit une croissance de 5,7% par rapport au budget 2019. La contribution tarifaire équivaut à 28,2% des recettes. Les contributions municipales 924 M\$ pour l'année financière 2020; une hausse moyenne de 8,3%. Les contributions des gouvernements représentent 1 317 M\$ réparti entre : les subventions à l'exploitation 389 M\$, les subventions aux immobilisations 838 M\$, le soutien à l'Autorité 90 M\$, la contribution des automobilistes 159 M\$ et les autres revenus 69 M\$ pour un total de 3438 M\$.

⁹⁹ Budget 2020 page 7, https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/12/1924_ARTM_BUDGET_2020_web_version-FINALE-ou-web.pdf

4. Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade.

Une taxe de 50 \$ par véhicule de promenade en banlieue contribuerait au financement du transport en commun¹⁰⁰. En 2018, la ville de Montréal a récupéré 36 M\$ de taxe sur l'immatriculation des 800 000 véhicules de promenade pour financer une partie du transport en commun. La CMM a adopté; le 20 juin 2018, ce nouveau règlement de taxe. Le nombre de véhicules touchés par cette mesure passera à 2 M de véhicules pour une somme évaluée à près de 100 M\$.

5. La redevance pour le REM, la taxe sur la spéculation pour non-résidents

La redevance immobilière est le moyen retenu par Québec pour faire payer les propriétaires qui profitent de la proximité du REM pour mettre en valeur leur immeuble, une façon de capter la plus-value foncière¹⁰¹. Une somme de 23 M\$ a été récoltée pour la période du 1er mai 2018 au 30 avril 2019. Le règlement prévoit en effet que le REM puisse toucher un maximum de 600 millions en redevances sur une période de 50 ans, soit une moyenne de 12 millions par année. L'argent de cette redevance sert de revenu au REM.

¹⁰⁰ Thomas Dufour, 20 juin 2019, la Presse+, <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201906/20/01-5230980-une-taxe-de-50-en-banlieue-pour-financer-le-transport-en-commun.php>

¹⁰¹ André Dubuc, la Presse+, 11 septembre 2019; <https://www.lapresse.ca/affaires/201909/10/01-5240686-redevances-immobilieres-deja-23-millions-dans-les-coffres-du-rem.php>

« Ça tombe sous le sens que le REM va avoir un impact immobilier considérable le long de son parcours, notamment autour des gares de la Rive-Sud, là où le potentiel de développement est plus grand qu'ailleurs en raison de la disponibilité des terrains ». « Le règlement prévoit en effet une redevance de 10 \$ le pied carré de superficie de plancher pour toute nouvelle construction »

Il existe une autre manière de capter la plus-value foncière sur les propriétés de plus de 1 M\$, soit celle sur la plus-value des terrains qui peut être captée lors de la vente de la propriété qu'il y ait eu rénovation ou pas. Un taux de 5% est envisageable. Ça existe dans d'autres villes comme la NRST¹⁰² à Toronto et Vancouver avec un taux de 15%.

¹⁰² <https://www.fin.gov.on.ca/en/bulletins/nrst/index.html>

Annexe 6 : Détail sur les recommandations des solutions proposées.

La loi de Pareto nous procure un bel enseignement : 80% des résultats pour 20% d’efforts. C’est la notion qui a été retenue par la ville de Vancouver. Les neuf premières mesures sont les plus faciles à implanter¹⁰³.

Tableau 26 : Recommandations et facilité d’implantation (F.I.)

Description de la mesure	Recommandation	F.I.
1-Réduire les tarifs usagers Contribution volontaire des entreprises au paiement des titres usagers (versé à l’ARTM). La France a mis en place une subvention pour l’achat des titres de transport	Ajouter la notion de contribution volontaire des entreprises qui paient 50% de la valeur du titre de transport.	3
2-Rabais sur les achats de groupes de billets (Sous la juridiction du cadre tarifaire l’ARTM) voire la passe trimestrielle pour étudiants (CMQ)	Mettre en place une initiative tarifaire pour créer un titre trimestriel ou annuel et la tarification social	3
3-Impôts fonciers Ajuster en fonction de la tarification à venir	Adopter un mécanisme de compensation avec l’introduction de la redevance des lignes bleue et orange	3
4-Taxe de vente du Québec	Avoir 1% de la TVQ pour le transport en commun	3

¹⁰³ Selon l’étude citée en annexe, la côte +3 est facile, côte 0 est neutre, la côte – 3 est difficile à implanter

Description de la mesure	Recommandation	F.I.
5-Taxes sur l'essence Adopter une stratégie sur 10 ans d'augmentation de la taxe sur l'essence de 0,01\$ par année	Ajouter une contribution de plus pour le financement du transport en commun	2
6-Levier sur le véhicule (droit d'immatriculation) Doubler les tarifs actuels sur une période de 10 ans	Appliquer à tous les véhicules et les augmenter	-1
7-Levier sur les services publics Augmenter le prix du stationnement (tarification des zones) et créer des zones additionnelles pour la région	Ajuster à la hausse	-1
8-Taxes CCD : coût construction de développement ou agrandissement/rénovation	Définir une autre tarification de la redevance	-1
9-Taxe de vente sur le stationnement (à l'étude à Montréal) 6\$ heure Vancouver, 3,25\$ Montréal	Uniformiser la tarification à l'ensemble des arrondissements et ajouter la taxe de vente	-1
10-Taxes sur développement ou l'expansion (nouveau développement)	Un autre type de redevance a été proposé dans ce document	-1
11-Taxe de captation sur la valeur des terrains (augmentation)	Définir une taxe sur la spéculation pour les non-résidents	-1
12-Taxe kilométrique	Voir l'exemple de l'Oregon	-3

Point no 1 du tableau : <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/frais-transport-salaries>

Point no 2: <https://www.transilien.com/fr/page-editoriale/navigo-annuel>

Point no 7 : Webographie, voir la politique de stationnement de Montréal, 2016.

Point no 9: <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201801/08/01-5149344-vers-une-taxe-sur-les-stationnements-de-la-grande-region-de-montreal.php>

Point no 11: <https://www.fin.gov.on.ca/en/bulletins/nrst/index.html>

Tableau 27 : Sommaire des pratiques administratives

Description	Facilité d’implantation
1-Créer un programme général de financement du transport collectif	3
2-Tenir compte de la densité de la population dans l’application des redevances	2
3-Lier l’aide gouvernementale à la gestion de la performance des réseaux	0

Lexique :

ARTM

Autorité régionale de transport métropolitain

Carboneutre

Dans sa définition du terme neutre en carbone l'office québécois de la langue française (OQLF) dans sa note mentionne que « les actions écologiquement responsables comprennent notamment le covoiturage, le compostage, la plantation d'arbres et l'achat de crédits de carbone. »

CDPQ-infra

Caisse de dépôts et de placement du Québec - infrastructure

CMM

Communauté métropolitaine de Montréal

CCMM

Chambre de commerce du Montréal Métropolitain

CPVF

La Captation de la plus-value foncière (CPVF) consiste à capter, d'une façon ou d'une autre, la hausse de la valeur foncière dans le voisinage des stations de transport dans le monde. « Il s'agit donc de trouver des méthodes de CPVF qui répondent aux besoins à la fois du secteur public et du secteur privé ainsi que des projets et des lieux permettant d'appliquer ces méthodes avec succès. » Voir la référence dans la webographie au no 15.

ÉCOFISCALITÉ¹⁰⁴

L'écofiscalité permet de créer une véritable incitation à investir dans les technologies innovatrices qui nous permettront de continuer à bénéficier de nos richesses naturelles sur le plan économique tout en offrant une meilleure protection à notre environnement. Les revenus découlant des politiques écofiscales peuvent avoir des retombées économiques additionnelles.

EXO
Les services de transport collectif par trains et autobus sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

¹⁰⁴ référence Site Web de la Commission de l'écofiscalité du Canada

INM

Institut du nouveau monde

MAMH

Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation du Québec

MAPAQ

Ministère de l'Agriculture, de l'alimentation et des Pêcheries du Québec

MRC

Municipalité régionale de comté

PMAD

Plan métropolitain d'aménagement et de développement

REDEVANCE

La redevance de transport est un mécanisme de financement qui permet de diversifier les sources de revenus disponibles pour appuyer le développement de l'offre de service en transport collectif. Un montant proportionnel à la superficie de plancher visée par les travaux de construction est perçu par la municipalité au moment de l'émission du permis de construction.¹⁰⁵

REM

Réseau express métropolitain

STM

Société de transport de Montréal

¹⁰⁵ <https://www.artm.quebec/redevances-rem/>

Publications de l'auteur

2014

1-Politique municipale de la famille et des aînés, municipalité d'Howick, ISBN 978-2-981-4531-1-2

2017

2-Pour une métropole où le citoyen à sa place, 2017. ISBN 978-2-9816959-2-3

3-Projet de report des impôts fonciers du Québec, 1^{ière} édition, 11-2017, ISBN 978-2-9816959-3-2 (PDF) et 978-2-9816959-5-6(ePUB),

2019

4-Comment améliorer le manque de représentativité du pouvoir législatif au Québec, février 2019. Mémoire remis à l'INM, ISBN 978-2-9816959-6-3 (PDF)

5-Quels sont les mécanismes de révision de la constitution et de participation citoyenne, février 2019. Mémoire remis à l'INM, ISBN 978-2-9816959-7-0 (PDF)

6-Le budget d'une grande ville du Canada, impasse budgétaire ou constitutionnelle ? 2019. Mémoire remis à la Ville de Montréal, ISBN 978-2-9816959-8-7 (PDF)

7-Projet de report des impôts fonciers du Québec, 2^{ième} édition, 2019, ISBN 978-2-9818199-0-1 (PDF)

8-Projet de modification du programme de subvention pour aînés relative à une hausse de taxes municipales, 2019. Mémoire remis au gouvernement provincial et municipal. ISBN 978-2-9818199-4-9 (PDF)

9-La gestion des matières résiduelles, la limitation de la production des circulaires papier, pourquoi choisir entre l'environnement ou l'écologie ? 2019. Mémoire remis à la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la ville de Montréal. ISBN 978-2-9818199-3-2 (PDF)

10-Lettre au conseil de la Confédération, Projet pour un référendum en Alberta, les défis du Canada de demain.

11-Pourquoi recourir à l'écofiscalité dans la gestion des matières résiduelles et la prévention des déchets ? 2019. Mémoire présenté à la commission sur l'eau l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la ville de Montréal. ISBN 978-2-9818199-6-3 (PDF)

2020

12-Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal, 2020. Mémoire remis au gouvernement provincial, à la CMM et à la ville de Montréal. ISBN 978-2-9818199-8-7 (PDF) et la deuxième édition 978-2-9818199-9-4 (ePub)

13- Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal, 2^{ième} édition 978-2-9818199-9-4 (ePub), 978-2-9819049-0-4 (imprimé sur demande) et 978-2-9819049-1-1 (PDF).

WEBOGRAPHIE

(En ordre décroissant de publication)

1. Budget 2020 PTI 2020-2022, Un budget pour vous, Ville de Montréal
https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/service_fin_fr/media/documents/budget_2020_pti_2020_2022_fr.pdf
- 2-Mémoire du 9 janvier 2020 préparé par Vivre en ville
http://consultations.finances.gouv.qc.ca/Consultprebudg/2020-2021/memoires/Consultations2021_Vivre-en-ville.pdf
- 3-La tarification routière au Québec; Quelles leçons tirer de l'expérience des précurseurs, J.P.Meloche, décembre 2019, Cirano, série scientifique, 45 p. Téléchargement : <https://cirano.qc.ca/files/publications/2019s-36.pdf>
- 3A-MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL ET DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PRT_VDM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2019_11_MEMOIRE_VILLE_DE_MONTREAL_ET_STM_%20FINANCEMENT_DE_LA_MOBILITE.PDF
- 4-Taxe kilométrique – CCMM, La presse+, 4 novembre 2019, <https://www.lapresse.ca/actualites/201911/04/01-5248348-une-taxe-kilometrique-pour-la-survie-du-reseau-de-transport.php>
- 5-Financement visionnaire de la mobilité, 30 octobre 2019, CCMM https://www.ccmm.ca/~media/Files/News/Memoires/2019/CCMM_Memoire_financement_mobilite_final
- 6-Local funding option for public transportation, BC, Victoria transport policy, 19-08-2019 <https://www.vtpi.org/tranfund.pdf>
- 7-Lier les programmes d'aide gouvernementale au transport en commun à la performance des réseaux. Quel modèle pour le Québec Cirano, rapport de projet juin 2019, <https://cirano.qc.ca/files/publications/2019RP-06.pdf>

- 8-CMM, Source de financement du transport collectif dans le grand Montréal, Rapport de la Commission du transport de la communauté métropolitaine de Montréal, février 2019, https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf
- 9-Chantier sur le financement de la mobilité, appel de mémoire, janvier 2019, Ministère des Transports du Québec, 44 pages. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/appele-memoire-chantier-financement.pdf
- 10-Regional DCC for Transit Infrastructure : Structure, Rates, and Revenue Forecasts , Ville de Victoria, C.-B., août 2018 ; Coriolis Consulting Group, https://www.translink.ca/-/media/Documents/about_translink/dcc/dcc_technical_report_aug_2018.pdf
- 11-Financing public transport : a spatial model based on city size, Miguel Ruiz- Montañes, juillet 2017 <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/EJMBE-07-2017-007/full/pdf?title=financing-public-transport-a-spatial-model-based-on-city-size>
- 12-L'adoption de redevances sur le développement au Québec : Comment y intégrer les objectifs d'aménagement du territoire ?, Pascale Lemire-Gaumont, juin 2017, U. Sherbrooke, https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/10638/Lemire_Gaumont_Pascale_MEnv_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- 13-Politique de stationnement de la ville de Montréal, 2016 https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf,
- 14-Analyse comparative de politiques de stationnement, Centre régional Environnement Montréal, 7 août 2015, 90 pages. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ANALYSE-COMPARATIVE-POLITIQUES-STATIONNEMENT-2015-90-PAGES.PDF

- 15-La captation de la plus-value foncière comme moyen de financement du transport collectif pour le grand Montréal.¹⁰⁶ <https://www.aph.gov.au/DocumentStore.ashx?id=ce430dfe-e22c-48c8-8adc-c3769f6a77de&subId=32214>
- 16-INNOVATIVE FUNDING AND FINANCING FOR PUBLIC TRANSPORT A review of alternative, sustainable funding and financing sources, February 2014 <https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjO8eDFlvzmAhVwplkKHapJBRYQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.aph.gov.au%2FDocumentStore.ashx%3Fid%3Dce430dfe-e22c-48c8-8adc-c3769f6a77de%26subId%3D32214&usg=AOvVaw3l5bjxXudtFI4CuOuRSNmW>
- 17-Étude sur la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2013, Cirano https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20130815_transport_rapportCirano.pdf
- 18-Financing sustainable urban transport, International Review of National Urban Transport Policies and Programmes , november 2012, https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J_Others/GIZ_SUTP_Financing-Sustainable-Urban-Transport_EN.pdf
- 19-Financer le transport collectif dans la région de Montréal, avril 2012, mémoire présenté à la commission de transport de la CMM par la ville de Montréal et la STM. https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/memoire_ville2012_03.pdf
- 20-Le transport en commun, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, novembre 2010, 46 pages https://www.ccmm.ca/~/_media/Files/News/2010/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf?la=fr

¹⁰⁶ Lors de la première publication de ce mémoire, le titre de ce mémoire a été choisi sans que l’auteur n’est lu le rapport sur la captation foncière, préparé par la Banque Nationale en mai 2015. Le titre du présent essai est très près de ce qui a été écrit dans un chapitre de ce rapport. Merci au Dr G. Hazel pour la rédaction de ce rapport.

- 21-Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, politique québécoise du transport collectif, subventions aux immobilisations, publié en 2008, [https://
www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/
Documents/pagtcp.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Documents/pagtcp.pdf)
- 22-Ministère des transports du Québec, **politique québécoise du transport collectif, publié en 2006, 59 pages**, [http://
www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0908161.pdf](http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0908161.pdf)
- 23-Ministère des Transports du Québec, Site Web du programme d'aide au transport collectif [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-
finan/transport-collectif/Pages/transport-collectif-personnes-
SOFIL.aspx](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx)
- 23-Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du Réseau express métropolitain (REM), Site Web : [https://
www.artm.quebec/redevances-rem/](https://www.artm.quebec/redevances-rem/)

LETTRE AUX REPRÉSENTANTS, GOUVERNEMENTAUX DU QUÉBEC ET DE LA CMM

Montréal, 25 mai 2020

A : Cabinet du premier ministre, Ministère des Finances, madame la Présidente et mairesse, membres du Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, monsieur le directeur général.

Objet : Mise à jour de l'essai sur les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal

Monsieur le Premier Ministre, monsieur le ministre des Finances, monsieur le ministre des Transports, madame, la ministre déléguée aux transports, madame la présidente de la CMM, mairesse de Montréal et monsieur le directeur Général de la CMM.

Cette deuxième édition vous permettra de prendre connaissance de solutions innovantes et prometteuses au sujet du transport collectif dans la grande région de Montréal.

Nous avons pris le temps d'analyser les problèmes fiscaux et sociaux qui entourent le transport en commun et le taux élevé des impôts fonciers dans la région métropolitaine.

À l'exemple d'autres grandes villes à travers le Canada et le monde, il est possible d'innover et d'être plus juste par rapport à la participation de chacun au mieux-être de la collectivité.

Nous vous invitons à prendre connaissance du contenu de cet essai.

Gilles Thériault, _____ essayiste.

Original signé à Montréal, le 25 mai 2020

À PROPOS DE L'AUTEUR



Présentation de l'auteur

Gilles Thériault est un auteur et un essayiste. Monsieur Thériault est aussi un ex-conseiller municipal. Avant cette expérience, il a œuvré pendant une trentaine d'années en développement de système d'information, assurance qualité, audit et en conformité règlementaire.

Il a été un consultant et un architecte d'affaires ou de système tant au niveau gouvernemental que dans le milieu bancaire et coopératif, chez Hydro-Québec ou à la Caisse de dépôt et de placements du Québec. Il a également travaillé en assurance qualité, gestion du risque de crédit et en audit auprès d'importantes entreprises du Québec.

Administrateur d'un OBNL pendant plusieurs années. Il possède une formation universitaire de deuxième cycle en commerce électronique du HEC de Montréal. Dans ce mémoire, le nous est utilisé pour être plus inclusif.

Gilles Thériault est membre des OBNL Équiterre, Institut du nouveau monde (INM), Vivre en Ville. Il collabore avec la Fédération de l'habitation coopérative du Québec (FHCQ).

Également, il participe à certains événements qu'organisent les regroupements de citoyens tels que Montréal Pour Tous, le Comité des citoyens du Mile-end et l'INM.

Vous pouvez me joindre à l'adresse suivante :

Gilles.theriault51@gmail.com

À propos, cette deuxième édition a été revue et augmentée. Cela nous a permis de préciser plusieurs notions, d'ajouter d'autres éléments d'informations et de mieux structurer certains chapitres.

Révision et correction d'épreuve Nathalie Boëls.

Illustrations par Mia Ratel.

Composition et mise en page

Édition Terres et Eaux à Montréal en mai 2020.

Première édition, dépôt légal : janvier 2020,

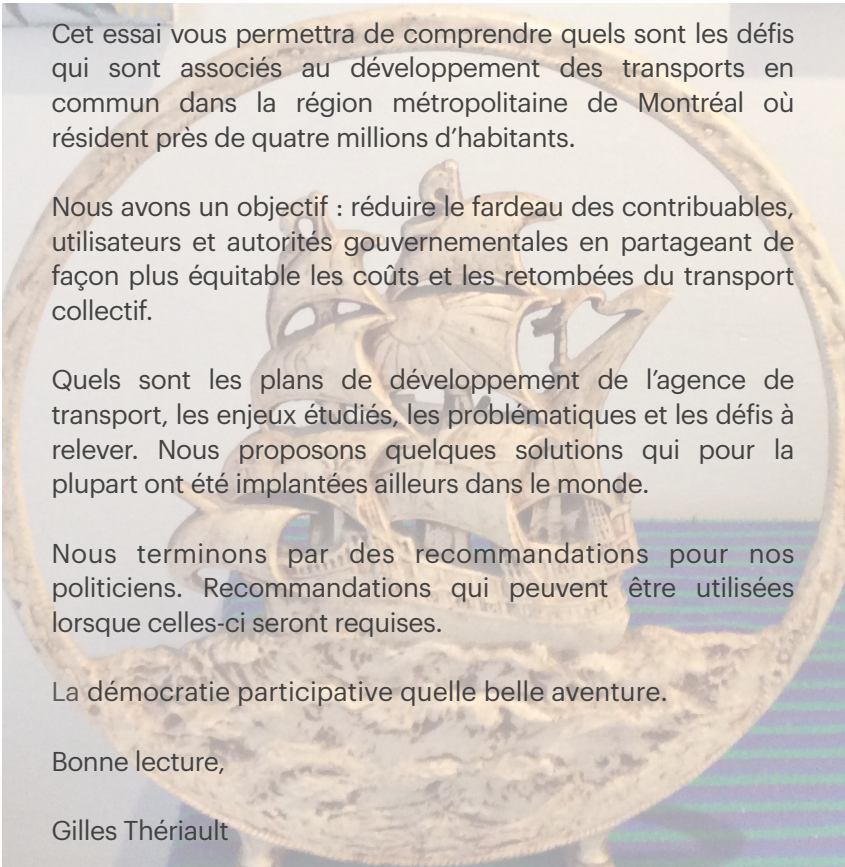
Deuxième édition, dépôt légal : mai 2020.

Merci à vous chers amis, amies, lecteurs et lectrices qui avez pris le temps de lire cet essai.

Innover dans le transport collectif, c'est possible.



Photo : G. Thériault 25 mai 2020. Clinique de dépistage du Corona virus.



Cet essai vous permettra de comprendre quels sont les défis qui sont associés au développement des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal où résident près de quatre millions d'habitants.

Nous avons un objectif : réduire le fardeau des contribuables, utilisateurs et autorités gouvernementales en partageant de façon plus équitable les coûts et les retombées du transport collectif.

Quels sont les plans de développement de l'agence de transport, les enjeux étudiés, les problématiques et les défis à relever. Nous proposons quelques solutions qui pour la plupart ont été implantées ailleurs dans le monde.

Nous terminons par des recommandations pour nos politiciens. Recommandations qui peuvent être utilisées lorsque celles-ci seront requises.

La démocratie participative quelle belle aventure.

Bonne lecture,

Gilles Thériault

Édition Terres et Eaux, juin 2020

