

FINANCEMENT ET MOBILITÉ DURABLE EN 2020

LES DÉFIS DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN
COMMUN DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL



Photo 1: Train de Deux-Montagnes, oct 2019, G. Thériault

Gilles Thériault

Ce mémoire a été écrit par un citoyen afin de pouvoir contribuer à deux consultations publiques. La 1^{re}, 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 ce mémoire qui porte sur les défis du financement du transport en commun dans l'agglomération de Montréal.

Ce mémoire contient quelques problématiques et propose des solutions réalistes qui ont été formulées sous forme de recommandations.

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

Merci aux responsables de ces deux projets et aux élus et élues de nous avoir offert l'occasion de participer.

Original signé à Montréal ; Gilles Thériault _____ résident de Montréal
Le 29 janvier 2020

Vous pouvez me joindre à l'adresse suivante : Gilles.theriault51@gmail.com

ISBN : 978-2-9818199-7-0 (imprimé) et 978-2-9818199-8-7 (PDF)

Publication à Montréal, le 29 janvier 2020 sous le titre : **Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal.**

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, janvier 2020

Cette version est disponible en version PDF sur le portail de BAnQ où à l'adresse courriel suivante : gilles.theriault51@gmail.com

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 réglementaire. 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 l'Hydro-Québec ou à la Caisse de dépôt. Il également travaillé en assurance qualité, gestion du risque de crédit et en audit auprès d'importantes entreprises du Québec. Il possède une formation universitaire de deuxième cycle en commerce électronique du HEC de Montréal.

Dans ce mémoire j'ai utilisé le nous parce qu'il est plus inclusif.

Participation et collaboration avec différents OBNL

Gilles Thériault est membre des OBNL INM, Équiterre, Vivre en Ville. Il collabore avec la FHCQ (coopératives d'habitation). Également, il participe à certains événements qu'organise les regroupements de citoyens¹ « Montréal Pour Tous, le Comité des citoyens du Mile-end et l'INM ».

¹ <https://montrealpourtous.com/> et <https://citoyensmileend.com>

Table des matières

Présentation de l’auteur	3
Résumé	5
Abstract	6
Préambule – La mobilité durable, c’est quoi ?	7
1-Transport en commun à la CMM et à l’ARTM, quoi de neuf ?	8
2-États des lieux sur le plan métropolitain d’aménagement et de développement (PMAD) et sur le stationnement	9
3-Les enjeux.....	10
3.1 La dette - victoire importante, mais temporaire contre les déficits.....	10
3.2 La propriété des infrastructures de transport par train.....	11
4-Problématiques	12
P1-les limitations et les besoins en termes de financement du transport collectif à la CMM	12
P2-la congestion dans les transports et dans le métro à Montréal	14
P3-le déséquilibre du financement du transport collectif dans les dépenses en transport	15
P4-le manque de cohérence du développement du territoire et du transport	16
P5-le besoin d’identifier la meilleure fenêtre d’opportunité pour ajouter la tarification pour le financement du transport collectif	16
P6-l’absence de politique structurante du stationnement et l’insuffisance de nouvelles places de stationnement près des gares	17
5-Défis – Cohérence du développement urbain et du transport collectif ..	18
6-Solutions – La boîte à outils de solutions financement	22
7-Recommandations.....	29
8-Conclusion.....	30
Annexes	31
Annexe 1 : Détail des sources de financement proposées	31
Annexe 2 : Détail des problématiques	32
Annexe 3 : Étude sur la facilité d’implanter les sources de financement.....	39
Annexe 4 : Hypothèses des redevances du prolongement de la ligne bleue (revenu additionnel de 438 M\$).....	40
Annexe 5 : Détail sur la gouvernance métropolitaine	41
Annexe 6 : Détail sur les recommandations des solutions proposées.....	44
Publications de l’auteur	46
Lettre aux représentants gouvernementaux du Québec	47
Webographie.....	48

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. 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 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, mon ami m'a demandé, qui paie la redevance du 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 similaire, par exemple, aux promoteurs qui construisent des tours d'habitation près de la place des festivals ou pour le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal ?

Cette question comporte plusieurs volets sur les besoins en transport des grandes régions urbaines et sur le **développement durable**. Le développement durable comporte un objectif de conciliation qui possède six facettes d'une même réalité ; l'écologie, l'économie, volet social, qu'il soit vivable, viable, équitable et avec une durabilité qui s'étendra sur plusieurs générations. Il y a plusieurs projets de transport collectif en préparation, dont celui du REM. Ce projet a donné lieu à la naissance de 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 il y a des solutions qui 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 in a civilization described as carbon neutral. Each of us will be confronted with choices of way of life and living environment, of consumption, of living in the city and at least, a means of transport.

The challenge of funding public transit is at the heart of this document. In the presentation to the members of the Montreal finance and administration committee of November 27, 2019, we noted that the evolution of gross and net consolidated debt for the period from 2002 to 2022 went from \$ 193 million at an amount valued at \$ 1,797 million. Faced with such a financial challenge, **it is therefore urgent to act**. Let's look at this together.

It wasn't that long ago, my friend asked me, who pays the REM fee. How much does it cost and who benefits? The idea behind this request: is it worth asking for a similar fee, for example, from developers who build high-rise apartments near the Place des Festivals or for the extension of the metro blue line of Montreal?

This question has several components on the transport needs of large urban regions and on **sustainable development**. Sustainable development has a conciliation objective which has six facets of the same reality; ecology, economy, social aspect, whether it is livable, viable, equitable and with a sustainability that will extend over several generations. There are several public transit projects in preparation, including that of the REM. This project gave rise to the birth of the first eco-tax measure in the greater metropolitan area, **the royalty for the establishment of the REM**.

Charges are complex, but there are solutions that 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 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 durable², c'est quoi ?

La mobilité durable réfère à *la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports*. La mobilité 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, les déplacements des personnes. La mobilité durable constitue une valeur ajoutée, inclusive à tous les modes de transports et qui comprend une vision plus intégrée de la ville, de l'urbanisme, des changements culturels, des coûts indirects de la pollution, congestion, 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 » 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'écofiscalité. Est-ce que la redevance actuelle du REM convient aux autres projets de transport collectif ? Non, il faut quelques ajustements.

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

Donc, quand c'est 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. »

Le gouvernement du Québec a mis en place en avril 2018, la politique de mobilité durable 2030. *« Pour être durable³, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. 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 CMM a-t-elle repris cette politique dans ses projets ?

² <http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>

³ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

1-Transport en commun⁴ à la CMM et à l'ARTM, 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 (ARTM⁵). 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.

En tout, les besoins en financement de la CMM, ce sont douze projets qui ont été proposés. Deux autres devraient aussi être proposés par le gouvernement actuel.

Tableau no 1 : Liste des projets en transport collectif		
	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	0,500
4	La ligne rose	5,9
5	Le tramway pour la rue Notre Dame ⁶	1,8
6	Le projet de 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 = +- 23,447G\$	+23,5G\$
9	Le tramway à Montréal, étude de faisabilité 1 ^{ère} ligne ⁷	Sans budget Potentiel supplémentaire de 16,5G\$
10	Le projet du boulevard Taschereau sur la rive sud	
11	Le projet de la RTL et le prolongement de la ligne jaune	
12	La croissance des autobus sur la rive sud 20% 5 à 10 ans ⁸	
	Le prolongement de la ligne orange à l'ouest et celui du REM à Laval	
	Besoin d'un projet (?) d'achat des Infrastructures de transport par train	

Bravo, c'est une feuille de route impressionnante → 23,5G\$.

⁴ Site Web de l'ARTM <https://www.artm.quebec>

⁵ <https://rem.info/fr>

⁶ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1132154/tramway-est-montreal-caq-deux-etapes>

⁷ <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2049482/la-caq-veut-lancer-une-rue-vers-est-en-tramway-a-montreal/>, journal Métro 15 janvier 2019, Mathias Marchal

⁸ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201906/12/01-5229962-rem-ca-va-etre-une-petite-revolution.php>

2-États des lieux sur le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et sur le stationnement⁹

A- Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)¹⁰

Le PMAD 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 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 de faire des choix d'aménagement et de développement qui touchent l'ensemble de la communauté du grand Montréal¹¹. L'objectif fondamental du plan repose sur trois piliers soit : **l'équité sociale, l'efficacité économique et la protection de l'environnement.**

B- Le document de la ville de Montréal sur la politique de stationnement

Le document a été produit en 2016. 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. Les stationnements payants sont situés au centre-ville. 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 résidents. Le stationnement est un élément déterminant de la mobilité durable.

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

⁹ Politique de stationnement de la ville de Montréal, 2016, voir la webographie.

¹⁰ <https://cmm.qc.ca/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>

¹¹ <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>

C-Analyse comparative de la gestion du stationnement à l'international¹²

Les auteurs 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'usager, une signalisation simplifiée pour les usagers. D'autres mesures concernent la **protection du centre-ville en limitant l'accès des voitures**, l'ajout de mesures incitatives commerciales (petite période de stationnement gratuit). L'utilisation de **ratios minimums** pour les supports à vélo et les bornes de recharges électriques dans les aires de stationnement. Finalement, ils 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).

D-La notion de réseau structurant du transport en commun¹³

Cette notion 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 structurant 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! Il comprend aussi des infrastructures modernes avec des voies réservées, des stations intermodales, informations aux usagers, des mesures qui assurent sa fiabilité, une fréquence et une capacité élevée et une grande amplitude de service.

3-Les enjeux

3.1 La dette - victoire importante, mais temporaire contre les déficits

Dans un article publié dans le journal le Devoir en date du 2 janvier 2020, le journaliste Éric Desrosiers nous entretient sur l'évolution de la dette du gouvernement du Québec.

Ce dernier mentionne qu'il y a une loi qui a été mise en place au Québec à la fin

¹² http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ANALYSE-COMPARATIVE-POLITIQUES-STATIONNEMENT-2015-90-PAGES.PDF

¹³ <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

des années 90 pour conserver l'équilibre budgétaire (LEB). Cette loi depuis a été observée par tous les gouvernements qui se sont succédé. La province fait mieux et a rattrapé son retard (-15 %) sur sa voisine 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.

Il cite le chercheur, de l'université de Sherbrooke, monsieur Luc Godbout « **On s'attend à ce que les finances publiques du Québec soient sous tension à long terme** ». Le professeur y voit deux raisons de ce succès, mais à long terme, il considère que la pression 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 zéro déficit résiduel en transport collectif en adoptant diverses mesures d'écofiscalité.

3.2 La propriété des infrastructures de transport par train¹⁴

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

Le journaliste en entrevue avec le directeur général de la société de transport « EXO », monsieur Stéphane Yelle, ce dernier mentionne dans son article 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.

Pour croître, dans l'agglomération, il faut avoir un accès prioritaire au réseau du transport des passagers par rapport aux marchandises afin de permettre la croissance du service dans le futur. 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.**

¹⁴ Par Henri Ouellette-Vézina, 19 décembre 2019, <https://www.msn.com/fr-ca/actualites/quebec-canada/exo-veut-la-priorité-sur-les-voies-ferrées-pour-réduire-les-retards-des-trains/ar-BBY0IZU>

4-Problématiques

Nous avons vu précédemment (le 1^{er} tableau) que les besoins de financement sont énormes à 23,5 G\$ et d'un potentiel supplémentaire de 16,5 G\$. Avoir autant besoin de financement entraîne son lot de problèmes, de limites et de contraintes. Quels sont-ils ?

P1-les limitations et les besoins en termes de financement¹⁵ du transport collectif à la CMM¹⁶

La CMM dans son document sur le financement exprime de façon claire son mandat. Le mandat de la commission est de pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain. « **Les sources actuelles de revenus apparaissent insuffisantes pour financer les projets de maintien et de développement en cours** ».

Selon un document produit par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM¹⁷), le mode de financement actuel ne répond pas aux besoins.

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 gouvernement provincial via son bras financier, la Caisse de dépôt du Québec 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 16,5 G\$ supplémentaire.

B. Le taux de la redevance du REM¹⁸ 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\$, ça représente 2% du total du projet, c'est une barrière à l'entrée.

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

¹⁵ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf

¹⁶ https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf

¹⁷ Voir à la Webographie, la référence no 5, la page 7.

¹⁸ <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201804/17/01-5161310-qui-paiera-la-nouvelle-taxe-sur-le-rem.php>

redevances. Le nouveau mode de financement inspiré du privé (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 de la ligne bleue, 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 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 commerçants¹⁹

En 2018, la moyenne nationale du ratio d'impôt foncier entre le secteur commercial et le secteur résidentiel est de 2,9 fois. La ville de Québec et de Montréal se situe en haut de cette moyenne en étant à 3,57 à Québec et à 3,78 à Montréal qui est la même que Toronto. Si l'on regarde les données de plus près, les montants payés sont beaucoup plus élevés à Montréal qu'à Toronto.

Tableau no 2 : analyse comparative des taux de taxation des impôts fonciers				
Année de référence 2018	Ratio commercial-résidentiel	Montant ²⁰ payé Commercial	Montant payé Résidentiel en	Variation % entre 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.**

En 2020, la ville a introduit une première mesure d'écofiscalité soit dans le financement de l'eau pour les immeubles non résidentiels. À part la redevance du REM, il n'y a pas eu d'autres mesures d'améliorations de la fiscalité du Québec dans le secteur du transport collectif qui ont été ajoutées. Cette situation permet **une utilisation modérée de la redevance avec moins d'impacts négatifs** pour les projets à venir et aussi l'ajout d'autres mesures fiscales.

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.

¹⁹ Groupe Altus, rapport d'analyse comparative des taux d'impôts fonciers au Canada, 2018
[http://jbcmedia.ca/liens_textes/Analyse_comparative_des_Taux_d%27imp%20t_foncier_au_Canada_\(2018\)_Final.pdf](http://jbcmedia.ca/liens_textes/Analyse_comparative_des_Taux_d%27imp%20t_foncier_au_Canada_(2018)_Final.pdf)

²⁰ Données ont été calculées avec 1 taux imposition * 1000 pour avoir les impôts versés par tranches 1000\$.

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 il n'y a pas de taxe de vente qui aient été payées ? Ces taxes qui devraient être payées 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 à 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, il sera de 17,8 G\$ \$²¹.

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 2019²² 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\$²³. En 8 ans, ce sont 500 M\$ qui se sont ajoutés.

P2-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 la congestion que l'on constate jour après jour.

Les enquêtes origine-destination du gouvernement du Québec²⁴. Il s'agit d'une enquête descriptive de grande envergure. Comme son nom l'indique, elle permet 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 en collectif, revient le soir et retourne à la maison** de la même manière.

²¹ <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/budget-2020-de-la-stm-et-programme-des-immobilisations-2020-2029---croissance-et-amélioration-de-l'expérience-client-au-rendez-vous>
22 Page 73 de la référence sur la CMM

²³ https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/memoire_ville2012_03.pdf

²⁴ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Pages/enquetes-origine-destination.aspx>

En plus de mesurer les habitudes de déplacements, il faudrait aussi **mesurer l'utilisation de la capacité de stationnement**. 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).

P3-le déséquilibre du financement du transport collectif dans les dépenses en transport²⁵

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 2018-2023²⁶. Une priorisation des actions du plan s'articule autour de la **réduction** des déplacements motorisés, le **transfert** de l'utilisation de l'auto solo au co-voiturage et l'**amélioration** de l'efficacité énergétiques 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.**

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 5 (R5) : **Augmenter de 10% la part du financement dédié au transport collectif et actif dans les dépenses en transport d'ici 2031**

Augmenter la part du transport collectif et actif dans les dépenses en transport en d'une proportion de 25%, en ajoutant 1% de plus par an à 35% en 2030
Inspiré de la recommandation no 1 de la CCMM

²⁵ <https://www.artm.quebec/redevances-rem/>

²⁶ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf

P4-le manque de cohérence du développement du territoire et du transport²⁷

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 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.

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 provincial.

La loi sanctionnée en mai 2016, la loi qui modifie l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, distingue trois paliers de responsabilité : 1-politique, 2-stratégique et 3-opérationnelle. Cette gouvernance **a permis d'identifier le manque de cohérence dans le développement du territoire**, incohérence entre le développement des 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 (R).**

P5-le 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. Meloche²⁸, 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 d'opportunité ; **les problèmes, les solutions et le discours politique.**

²⁷ <https://www.artm.quebec/redevances-rem/>

²⁸ Webographie no 3.

P6-l'absence de politique structurante du stationnement et l'insuffisance de nouvelles places de stationnement près des gares

Dans le document de la CDPQ Infra Inc., dans le sommaire des prévisions d'achalandage du REM, publié en novembre 2016²⁹, nous retrouvons 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 no 3 : analyse de la demande des places de stationnements					
Endroit	Occupation moyenne	Demande de pointe	Capacité	Ratio demande/capacité	Commentaire sur le stationnement
Rive-sud /A10	92%	18,287	3,275	+ 15%	Plein en période de point le matin
Ouest-de-l'Île/deux-Montagnes	91%	55,465	5,964	+ 10%	Plein en période de point le matin

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 voitures 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 place de stationnement sur cette migration ? Les embarquements du REM (Tableau 7.8 de l'étude) progresseront de ,9% en moyenne pendant les prochains dix ans des 10,000 places actuelles il en faudrait 1000 de plus. En étant très conservateur, si l'on prend comme hypothèse que 10% des +-40,000 nouvelles voitures qui viendront s'ajouter au parc automobile, 4,000 nouvelles plus la croissance de 1,000 places c'est 5,000 places de stationnement seront requises pour l'ensemble des gares.

Pour les 26 gares du REM, c'est peu (+-200). 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 le la construction en surface et le stationnement en ouvrage pour **créer 10,000 nouvelles places de**

²⁹ https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/medias/pdf/rem_sommaire_etude_achalandage_2016-11.pdf

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

Recommandation no 12 (R12) : **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 EXO³⁰ 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 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.

5-Défis – Cohérence du développement urbain et du transport collectif³¹

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

1. Le défi du transport collectif : financer les infrastructures³²

Le rapport des Nations Unies produit par le comité 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, droits sur véhicules automobiles (enregistrements, licences, essence, autres types de taxes) peuvent être politiquement impopulaires.

³⁰ <https://exo.quebec/fr/actualites/projets/stationnements-incitatifs>

³¹ <https://www.artm.quebec/redevances-rem/>

³² https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/ECE_TRANS_264_E_Web_Optimized.pdf

Les sources secondaires, soit celles des propriétaires d'immeubles [habitation ou bureau], des commerces ou d'entreprises peuvent contribuer au financement. 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 %. Le Québec est parmi les moins chers de la planète à 41,5 %.³³. Il y a donc une possibilité pour ajouter du financement additionnel au transport collectif provenant la taxe sur l'essence.

Recommandation no 10 (R10) : Ajouter au financement au transport collectif et augmenter progressivement de ,01\$ par litre par année, la taxe sur l'essence jusqu'en 2030

Il s'agit de le faire avec une progression de +,01\$ du litre par année sur une période de 10 ans. Période qui permettra d'atténuer les impacts négatifs d'une telle mesure.

2. Le défi de la CMM : 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 Suisse³⁴ a mis en place en 2014 une mise à jour d'une loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Les cantons et les communes (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'importance sur les régions centrales à densifier.

3. Le défi du Québec : arrimage entre la loi sur la protection du territoire agricole³⁵ et la loi sur l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme³⁶

La loi sur la protection du territoire agricole fonctionne bien, mais les conseils municipaux font peu de cas au sujet de la densification des territoires non agricoles. La loi et la documentation du MAMH au sujet de l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme sont sur la page du site du MAMH. Cette loi 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

³³ http://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2020/01/Bilan2020_diaporama_chaire.pdf

³⁴ <https://www.espacesuisse.ch/fr/amenagement-du-territoire/urbanisation/protection-des-sites-construits>

³⁵ <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=28>

³⁶ <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/documentation/>

agricoles ?

4. Le défi d'avoir un plan commun du MAPQ 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 de revoir la loi de l'aménagement du territoire.

Recommandation no 9 (R9) : **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 la densité d'aménagement du territoire et de protection du territoire agricole (Similaire à la recommandation no 4 de la CCMM)

5. 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 Toronto³⁷ et Vancouver³⁸ ont choisi un modèle de redevance différent. Il possède des **conditions de perception plus large**. Et aussi, il y a **un seuil d'assujettissement plus bas** que ceux utilisés pour le projet du REM. Pour ces deux régions, la redevance est applicable à **tous les types d'habitation et aussi le non résidentiel qui est réparti entre les commerces, les bureaux, le domaine institutionnel et industriel**.

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 % ce qui représente un total de 70 M\$ par année sur 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

³⁷ <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2019/10/983a-Nov-2019-DC-and-NON-DC-rates.pdf>

³⁸ <https://vancouver.ca/files/cov/Development-Cost-Levies-Bulletin.pdf>

budget 2020, on obtient un montant de 3,781 M\$. Les automobilistes (voir le no 4 du tableau 4) et les entrepreneurs (no 6) doivent contribuer davantage au financement que les quatre autres catégories de contributeurs.

Tableau no 4 : % des contributeurs en 2020 au budget de l'ARTM					
Contributeurs au total	3,437,7 M\$ et	2020	2021	2020 en \$	2021 en \$
de ,3781M\$ pour 2021					
1-Gouvernements du Québec et du Canada		38,3%	36%	1,3 G\$	1,3 G\$
2-Municipalités max 25 %		27,7%	↓ 25%	952 M\$	945 M\$
3-Usagers max 25 %		28,2%	↓ 25%	969 M\$	945 M\$
4-Automobilistes max 15% (contribution en baisse jusqu'en 2020)		4,62%	↑ 10%	113 M\$	378 M\$
5-Revenus autonomes		2%	2%	70 M\$	75 M\$
6-Redevances entrepreneurs (REM		< 0%	↑ 2%	23 M\$	75 M\$
redevance 23 M\$ en 2019)					
Total		+/-100 %	100%	3,4 G\$	3,7 G\$

Un règlement adopté la CMM en 2018 permet à la ville de Montréal de taxer 2 millions de véhicules automobiles pour recevoir des revenus évalués 100 M\$. Seulement les grosses voitures cylindrées et les véhicules avec un moteur de plus de 4 litres sont actuellement visées 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 des sources de revenus et aussi d'avoir une meilleure justice sociale pour tous. **La redevance de la ligne bleue** qui sera payée par les particuliers et les entrepreneurs et aura besoin d'avoir un plus grand bassin de perception qui permettra d'offrir un taux de redevance plus bas.

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

La redevance actuelle 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 10% des coûts annoncés.

Dans la région métropolitaine montréalaise, 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). **Un modèle de redevance différent s'impose.**

7. Le défi politique : obtenir du financement additionnel pour le transport collectif en taxant l'essence³⁹.

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 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 \$/litre, 2-taxe sur les carburants, 19, 2 \$/litre, 3-taxe sur l'essence (ARTM) = 03 \$/litre et 4-la TPS-TVQ.

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 égorgés par les impôts fonciers. C'est pourquoi une initiative comme **Le projet de création d'un programme de report des impôts fonciers 2019⁴⁰** pour les propriétaires résidentiels est si importante. Sept provinces canadiennes et 14 états américains l'ont si bien compris en mettant en place ce type de programme.

6-Solutions – La boîte à outils de solutions financement

Nous avons vu au tableau précédent que les automobilistes ont vu le niveau de leur contribution baisser depuis plusieurs années et 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 une ou plusieurs solutions en fonction des besoins de financement afin de soutenir les projets majeurs de transports collectifs.

³⁹ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1098971/essence-canadiens-parmi-les-moins-taxes-en-occident>

⁴⁰ ISBN : 978-2-9818199-1-8 (PDF), gratuit sur demande. gilles.theriault51@gmail.com

Recommandation no 8 (R8) : Utiliser les neuf outils fiscaux en fonction des besoins de financement et de leur facilité d'implantation.

C'est-à-dire utiliser : 1-les droits additionnels sur l'immatriculation 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-taxer TVQ/TPS les utilisateurs des stationnements (pour les détails voir au tableau 8,9 et en annexe 1)

Devant la variété d'outils disponible, lequel choisir en premier ? Les travaux qui ont été réalisés pour la mise en place de 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 co-voiturage et l'achat de crédits de carbone⁴¹** comme étant aussi des solutions à utiliser dans le futur.

Recommandation no 11 (R11) : Mettre en place une politique de la mobilité durable avec une application mobile et sur l'Internet qui favorisera une offre améliorée de service au sujet du co-voiturage, de l'autopartage, du nombre de places avec bornes électriques, de places réservées au co-voiturage et nombre de place de stationnements payants.

Créer et mettre en place une application favorisant les déplacements actifs, le co-voiturage comme étant des solutions utiles. Ajuster graduellement sur une période de dix ans, les ratios de nombre de support vélo, de place co-voiturage (50%) et de bornes électriques (voir le détail des tableaux 13 et 14)

Toutes les gares incluant le REM	+10,000	Élec-trique	Co-voiturage	vélo	Handi-capés	Places payantes
Actuel en pourcentage		,14%	2,13%	11,24	1,04%	10,05%
Objectif de croissance		2%	50%	15%	2%	46%

Nous avons aussi détaillé et retenu **quatre outils fiscaux**. Ils sont inspirés des travaux qui ont été réalisés par l'autorité de transport de Vancouver. Les voici :

1. Création d'un programme général - fonds de financement du transport collectif

En raison de l'importance financière des projets qui sont évalués à près de 23,5 G\$ pour les quatre d'entre eux qui ont déjà été évalués. Il est réaliste d'imaginer que les autres projets auront un besoin de financement qui est de l'ordre de 16,5 G\$

⁴¹https://www.oqlf.gouv.qc.ca/ressources/bibliotheque/dictionnaires/terminologie_deve_durable/fiches/carboneutre.html

pour un total de 40 G\$. **Pendant la même période de dix ans, l'Ontario investira 80G\$.** Elle a utilisé pleinement les possibilités de financement du fédéral.

Il s'agit donc d'ajouter des revenus à ceux qui ont été prévus par la redevance du REM. C'est donc dire qu'en soustrayant le 600 M\$ de redevance du REM, c'est 3,4 G\$ de plus. C'est le même pourcentage soit 10 % du total du coût des investissements réalisés.

Recommandation no 1 (R1) : Créer un programme financement de fonds réservé au transport collectif sur un horizon de 10 ans avec un objectif de quatre milliards de \$.

Créer et développer un programme général de fonds de redevances/taxes. Ce programme de 4 G\$ servira à gérer et à faire fructifier les redevances/mesures tarifaires provenant des nouvelles sources de financement provenant 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 40 G\$, en plus de créer un fonds de financement de 4G\$,

Tableau no 5 : Programme de fonds de financement (hypothèse)			
No	Nom du projet – nom du fonds	Redevances confirmées	Redevances additionnelles
1	Le projet du REM la redevance de 10%	600 M\$	
2	Prolongement de la ligne bleue - redevance		500 M\$
3	SRB sur Pie-IX		0
4	SRB Sauvé côte Vertu		0
5	La ligne rose, tramway boulevard Notre-Dame		500 M\$
6	Le boulevard Taschereau sur la rive sud		500 M\$
7	Le prolongement de la ligne jaune,		600 M\$
8	Le transport en commun à Laval		600 M\$
9	Le rattrapage du déficit d'entretien des infrastructures		500 M\$
10	Les projets EXO avec la réserve foncière pour (infrastructures de transport)		200 M\$
	Total	600 M\$	3,4 G\$

La CDPQ est le partenaire idéal pour ce faire. Les diverses redevances pourront être regroupées par enveloppe de projet. La CDPQ sera responsable d'administrer dans ce programme, les fonds et les déboursements pour chacun des projets de

transport collectif.

Recommandation no 6 (R6) : **Instaurer une stratégie gouvernementale pour assurer le financement de 100% des opérations du transport collectif avec la mise en place de taxes, redevances et autres tarifications en accord avec les besoins de l'ARTM et des villes.**

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 mois et 12 mois). Nous avons aussi discuté dans ce document (tableau no 4 et 18) de baisser la limite maximum de la contribution des usagers à 25% du total du financement.

2. Assurer l'optimisation du réseau de transport collectif en réalisant l'architecture cible du réseau

À cause des importants besoins en financements 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 (R)**. 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 une cible d'un réseau métropolitain totalement intégré.

Recommandation no 2 (R2) : **Mettre en place sous la gouvernance de la CMM à l'ARTM une direction d'architecture du transport collectif**

Direction 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 7 (R7) : **Créer un bureau de projet à l'ARTM et accélérer la phase de planification des projets pour définir les autres besoins de financement (16,5 G\$) d'ici 2 ans**

Afin de pouvoir déposer les demandes de subventions au programme d'infrastructure du Canada. (Référence : le rapport CCMM recommandation no : 2, 6)

3. Hypothèse sur les taux de redevance pour la ligne bleue du métro

Recommandation no 3 (R3): **Créer et mettre en place une redevance de 500 M\$ pour la ligne bleue avec une condition de perception élargie à trois kilomètres de rayon près des stations.**

Créer et mettre en place une redevance (avec moins d'impacts négatifs⁴²) pour aider à financer le prolongement de la ligne bleue.

Nous vous proposons un tableau (no 6) qui contient les conditions de perception qui sont plus larges que les redevances prévues pour financement du REM. Nous avons retenu de l'étude de 2010 de la chambre de commerce du Montréal Métropolitain, 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 de bureaux, le premier kilomètre est meilleur que le quatrième.

Si l'on étend à l'ensemble des immeubles dans un rayon de deux à trois kilomètres, 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 de 0 à 2 Km** et la **zone 2 de 2 à 3 KM** de rayon de la station. Il y a plus de participants et le type d'unité assujettie 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 no 6 : Deux zones de tarification de redevance pour le transport collectif						
ARTM- Zone1	Perception = rayon 0 à 2 KM près des stations					
Type d'unité assujettie et montant minimum	Unité familiale	Duplex triplex	Maison rangées	Apparte- ments	Commercial Institutionnel	Bureau Industriel
> 150,000\$ et - 100 M ²	1,500\$	1,400\$	1,300\$	1,200\$	n.a.	n.a.
> 150,000\$ et + 100 M ²	2,000\$	1,800\$	1,600\$	1,400\$	n.a.	n.a.
> 769,080\$ -10 étages	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4,00\$ pi2	2,00\$ pi2
> 769,080\$ +10 étages (*)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,00\$ pi2	1,00\$ pi2

⁴² Conditions de perception plus large et un seuil d'assujettissement plus bas, détail au tableau 6

LES DÉFIS DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN
DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

ARTM- Zone 2	Perception = rayon 2 à 3 KM près des nouvelles stations et de 0 à 3 KM pour les autres stations de la ligne bleue					
> 150,000\$ et - 100 M ²	750\$	700\$	650\$	600\$	n.a.	n.a.
> 150,000\$ et +100 M ²	1,500\$	1400\$	1300\$	1,200\$	n.a.	n.a.
> 769,080\$ - 10 étages	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,00\$ pi2	1,00\$ pi2
> 769,080\$ + 10 étages (*)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,00\$ pi2	0,50\$ pi2
(*) Il pourrait y avoir un bonus (-50% du taux) pour des unités avec une plus grande densité (+10 étages). La limite minimale d'assujettissement de Translink est de 50,000\$. Nous proposons une limite un peu plus haute à 150,000\$						

La question qui se pose, 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 alors 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).

4. Mettre en place un modèle de tarification crée en fonction de la densité population

L'état d'Oregon⁴³ aux E.U. est actuellement en pilotage avec le projet de **taxe kilométrique** depuis une quinzaine d'année 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 ,018\$ par mile soit près de ,01 le kilomètre. Rappelons que le programme de **tarification kilométrique de l'Oregon (E.U.) 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 avec un petit remboursement de la taxe sur les carburants.

En tenant compte de la notion de densité il est possible de moduler en trois groupes de population. Une taxe sur la spéculation par les non-résidents vient compléter les solutions de financement.

⁴³ Site Internet du projet pilote en Orégon, <http://www.myorego.org>

Recommandation no 4 (R4) : Créer et mettre en place un modèle de redevances / tarification crée en fonction de la densité population

Crée en fonction de la densité population et distances parcourues⁴⁴. Plus la ville est nombreuse en termes d'habitants, plus elle sera proche du centre.

Tableau no 7 : Matrice des solutions en fonction de la densité de population

Source de fonds	Investissement en % capital pour immobilisation			% de rabais ou tarification des opérations des réseaux		
	> 1 M	200k > 1M	50K à 200K	> 1 M	200k > 1M	50K à 200K
Subvention à l'achat des titres de transports des usagers par les entreprises				-15 %	-20 %	-25 %
Rabais à l'achat de groupes de titres (3 mois, 6 mois et 12 mois) de transports des usagers par sociétés de transport				-15 %	-20 %	-25 %
Redevances à l'achat de propriétés pour les non-résident « NRST »	15 %	10 %	5 %	--	--	--
Taxe journalière sur le stationnement due à la congestion ⁴⁵				+50\$	+25\$	+10\$
Taxes sur les transports de chaque colis C.É.				+50\$	+25\$	+10\$
Taxes sur les transports de personne par course C.É.				+50\$	+25\$	+10\$
Taxe kilométrique Entretien infrastructures et développement réseau structurant	Avec adhésion volontaire (Prévoir une implantation sur une période de 10 ans)					
Véhicules commerciaux au KM (plus cher + usure des routes)	,02\$	,01\$	,005\$	--	--	--
Véhicules de promenade au KM	,01\$	,005\$	,0025\$	--	--	--

⁴⁴ Applicable à : Subvention à l'achat des titres de transports des usagers, Redevances à l'achat de propriétés pour les non-résident « 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.

⁴⁵ Taxe journalière sur la congestion sur 100% des places de stationnement « hors rue » dans l'agglomération (tarif journalier pour tous type de véhicules)

7-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 six problèmes dans ce mémoire. **Le budget provincial peut constituer une très belle opportunité pour permettre d'apporter des solutions de financement pour la mobilité durable**, agir sur l'environnement, réduire la congestion dans les transports.

Nous vous avons présenté dans les chapitres précédents diverses recommandations que nous avons regroupées dans ce tableau.

Tableau no 8 : Rappel des recommandations	
No.	Description de la recommandation
R1	Créer un programme financement de fonds réservé au transport collectif sur un horizon de 10 ans avec un objectif de quatre milliards de \$.
R2	Mettre en place sous la gouvernance de la CMM à l'ARTM une direction d'architecture du transport collectif.
R3	Créer et mettre en place une redevance de 500 M\$ pour la ligne bleue avec une condition de perception élargie à trois kilomètres de rayon près des stations.
R4	Créer et mettre en place un modèle de redevances / tarification crée en fonction de la densité population.
R5	Augmenter de 10% la part du financement dédié au transport collectif et actif dans les dépenses en transport d'ici 2030.
R6	Instaurer une stratégie gouvernementale pour assurer le financement de 100% des opérations du transport collectif avec la mise en place de taxes, redevances et autres tarifications en accord avec les besoins de l'ARTM et des villes.
R7	Créer un bureau de projet à l'ARTM et accélérer la phase de planification des projets pour définir les autres besoins de financement (16,5 G\$) d'ici 2 ans
R8	Utiliser les neuf outils fiscaux en fonction des besoins de financement et de leur facilité d'implantation.
R9	Mettre en place un plan provincial commun pour l'aménagement du territoire (agricole et non-agricole) et du transport.
R10	Ajouter au financement au transport collectif et augmenter progressivement de ,01\$ par litre par année, la taxe sur l'essence jusqu'en 2030.
R11	Mettre en place une politique de la mobilité durable avec une application mobile et sur l'Internet qui favorisera une offre améliorée de service au sujet du co-voiturage, de l'autopartage, du nombre de places avec bornes électriques, de places réservées au co-voiturage et nombre de place de stationnements payants.
R12	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 places par gare.

8-Conclusion

Les besoins en financement 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 douze recommandations de financement ou d'appui à la mobilité durable.

Pour les quatre projets en transport collectif qui ont été évalués à ce jour, l'effort financier se situe autour de 23,5 G\$. Pour les six autres grands projets à venir, les efforts à réaliser seront de l'ordre d'au moins 16,5 G\$ pour un ensemble de 40 G\$.

Cet 1^{er} effort 23,5 G\$ devra être réparti sur une période de 10 ans et le reste après. Actuellement, il existe un déficit au niveau du financement de la mobilité durable. Nous avons vu ensemble qu'il y a d'autres mesures de tarification pour augmenter les revenus qui peuvent être utilisés pour permettre d'équilibrer les budgets des autorités régionales et des municipalités.

Il faut tenir compte de la facilité à implanter ces mesures. Victoria 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 pour 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.

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 fiscale, il doit y avoir une certaine réciprocité.**

Pour **toute nouvelle mesure de tarification qui sera ajoutée, il faut qu'il y ait une mécanique de compensation** qui soit mise en place. 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 de financement additionnelles 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 les 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 protéger la vie sur la planète !

Annexes

Annexe 1 : Détail des sources de financement proposées

Le rapport de la CCMM propose un certain nombre de source 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 mentionnées le transport en commun.

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

Tableau no 9 : Outil de taxation en fonction des types de contributeurs	
Sources	Contributeurs
1-Taxe sur l'essence	Automobilistes, Augmenter de ,03\$ à ,12\$ à raison de ,01\$ par année 2021-2029 (recommandation no 10)
2-Droits additionnels (D.A.) sur l'immatriculation véhicules de promenade et commerciaux	Automobilistes Implanter tous les types de véhicules
3-Taxe sur l'immatriculation pour le transport en commun	Automobilistes 30\$ ou 75\$ Augmenter de 30\$ à 60\$ promenade et de 75\$ à 150 commercial
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 type no 2	Promoteurs. 2021 peut être 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)	Consommateurs Consacrer 1% de la taxe à la mobilité durable

Tableau no 10 : taxe du type « Netflix » en transport	Contributeurs
1-Taxe sur le transport de la marchandise issues de la vente de biens du C.É. ⁴⁶	Entreprises en commerce électronique (C.É.)
2-Taxe sur les services de commerces électronique pour le transport des personnes (Taxi, Uber, Lyft) ⁴⁷	Entreprises en commerce électronique

⁴⁶ Les obligations légales concernant la TPS/TVH, https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201905_03_f_43340.html

⁴⁷ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/ECE_TRANS_264_E_Web_Optimized.pdf, page 79

Annexe 2 : Détail des problématiques

Selon un document produit par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM⁴⁸), le mode de financement actuel ne répond pas aux besoins.

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 no 11 : % des contributeurs en 2020 au budget de l'ARTM		
Contributeurs au 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	(contribution en baisse)	4,62%
5-Revenus autonomes		2%
6-Redevances des entrepreneurs (REM redevance 23 M\$ en 2019)		< 0%

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

Deux types de contributeurs ne paient pas suffisamment les automobilistes et les entrepreneurs. Ces derniers sont situés à l'extérieur de la zone de redevance du REM, donc sur les zones en développement (ligne bleue, SRB et autres 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 prolongée, l'augmentation de la congestion routière ne sont que quelques-unes des problématiques facilement constatées. Il s'agit d'un problème systématique de la provenance des sources de financement qui sont limitées aux taxes ou impôts fonciers. C'est une mesure d'écofiscalité et le leadership de la Caisse de dépôt du Québec qui a 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 %

⁴⁸ Voir à la Webographie, la référence no 4, page 7.

est envisageable pour la région de Montréal. Ça existe ailleurs au Canada dans d'autres villes la « Non-Resident Speculation Tax » (NRST)⁴⁹.

A2.2 Le taux déraisonnable de la redevance du REM⁵⁰ 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 2018, André Dubuc, journaliste à la Presse+ se demande qui paiera la nouvelle taxe pour le 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 qui sont nettement plus élevés que le taux retenu à Vancouver représente réellement une 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 qui pourrait nuire à l'implantation d'entreprises et de commerce. Par contre, l'agglomération a choisi d'appliquer la redevance sur un territoire plus grand et aussi sur un plus grand nombre de participants.

Tableau no 12 : comparatif des taux de redevance pour le transport collectif						
ARTM	Condition de perception plus limitée = rayon 1 KM près des stations ou 500m.					
Type unité assujettie	Unité familiale	Duplex triplex	Maison rangées	Appartements	Unité de plus de 186 m2 et + 769K\$	Commercial, Institutionnel, Bur., Industriel
Taux	Non-applicable				+10,12\$ pi2 ⁵¹	
Translink - Vancouver	Condition de perception plus large = portion de territoire au complet Voir le détail au tableau no 13.					
Taux	2,100\$	1,900\$	1,900\$	1,200\$	Non applicable	De 1,25\$ pi2 à ,30\$ pi2

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.

⁴⁹ <https://www.fin.gov.on.ca/en/bulletins/nrst/index.html>

⁵⁰ <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201804/17/01-5161310-qui-paiera-la-nouvelle-taxe-sur-le-rem.php>

⁵¹ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/01/GuideApplication_ed03.pdf

Dans le cas présent, cette redevance 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 (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.

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

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. Il n'y a pas eu d'autres mesures d'améliorations de la fiscalité du Québec dans le secteur du transport collectif qui ont été ajoutées, ce qui laisse de la place pour une utilisation de la redevance dans le transport collectif pour les projets à venir.

Dans les autres grandes villes canadiennes, le promoteur doit alors payer une fois une redevance de 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 le secteur non résidentiel et le secteur résidentiel.

L'écofiscalité prend alors un sens important au niveau de l'amélioration de l'environnement et aussi du niveau de 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 revenu, c'est 64,2% des revenus qui sont issu des activités des impôts fonciers, soit le double de celui de Toronto.

A2.4 Le déficit élevé du maintien des actifs situé 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\$⁵². *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. Il passe de 134,1 en 2019⁵³ 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\$⁵⁴. En 8 ans ce sont 500 M\$ qui se sont ajoutés. En développant plus, on devra maintenir davantage d'actifs.

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. Un ministre a dû démissionner devant la critique populaire. 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 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 de permettre une meilleure justice sociale pour tous. Il pourrait taxer tous les produits achetés à l'étranger qui n'ont pas payés de taxes à la frontière canadienne.

⁵² <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/budget-2020-de-la-stm-et-programme-des-immobilisations-2020-2029---croissance-et-amélioration-de-l'expérience-client-au-rendez-vous>

⁵³ Page 73 de la référence sur la CMM

⁵⁴ https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/memoire_ville2012_03.pdf

A2.6 Disparition des stationnements du REM

Un texte de 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 no 13 : Hypothèses de revenus du stationnement sur le parcours du REM					
Station	Passager à embarquer	Stationnement promis en 2016	Stationnement prévus	Ratio %Passager/ Stationnement prévus	Revenu annuel potentiel 20% des places réservées ⁵⁵
1-Des sources	2349	500	500	21,29	405K\$
2-Pointe-Claire	4364	1500	0	0	
3-Kirkland	1333	500	0	0	
4-Ste-Anne-de-Bellevue	1359	2000	200	14,72	162K\$
5-Deux-Montagnes	4705	2000	1379	29,30	1,118K\$
6-Grand Moulin	949	337	337	35,51	272K\$
7-Sainte Dorothée	2455	1600	1107	45,09	897K\$
8-Îles-Bigras	786	67	67	8,52	55K\$
9-Roxboro-Pierrefonds	4517	867	867	19,19	703K\$
10-Sunnybrooke	2586	520	520	20,11	421K\$
11-Bois-Franc	8274	746	746	9,01	603K\$
12-Du Ruisseau	3658	1068	1068	29,20	865K\$
13-Rive-Sud	6699	3000	3000	44,78	2,430K\$
14-Du Quartier	5798	0	0	0	0
15-Panama	18303	700	200	1,09	162K\$
16-Île-des-Sœurs	875	0	0	0	
17-Bassin Peel	2301	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%	8,093,000\$

Une deuxième hypothèse de calcul pourrait être la suivante : 50% des places de stationnement gratuites pourraient être offerte uniquement pour le covoiturage. Comme hypothèse : nous avons retenu 20% des places pouvant être soumise à la tarification le montant passe alors de 8,09 M\$ à 20,232 M\$\$ sur une période de 9 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.

⁵⁵ Calcul : place prévue/4*12 mois * 20\$ 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 place/4 =revenus 9 ans

A2.7 Stationnement incitatif du réseau EXO⁵⁶.

Tableau no 14 : Répartition des places de stationnement près des gares						
Gare	Place stationnement	borne électrique	Place co-voiturage	Support vélo	Handicapées	Place réservée Payante
Île de Montréal						
1-Angrignon	733	0	0	91	8	0
2-Anjou	308	0	2	15	7	0
3-Baie d'Urfé	72	0	0	15	0	0
4-Beaconsfield	452	0	0	83	4	0
5-Beaurepaire	41	0	0	31	0	0
6-Bois-Franc	742	2	4	21	7	0
7-Cedar Park	28	0	0	49	0	0
8-Côte-Vertu	0	0	0	78	0	0
9-Dorval	372	0	2	43	0	0
10-Du Canal	150	0	2	14	0	0
11-Du Ruisseau	1063	0	5	21	5	0
12-Île Perrot	271	0	2	36	1	0
13-Montréal Ouest	12	0	2	15	0	0
14-Namur Est	174	0	4	19	2	0
15-Namur Ouest	250	0	2	0	2	0
16-Pointe-aux-Trembles	416	0	4	28	9	0
17-Pointe-Claire	587	0	2	61	2	0
18-Radisson	534	3	103	30	6	0
19-Rivière-des-Prairies	202	0	2	29	5	0
20-Roxboro-Pierrefonds	747	2	7	44	9	133
21-Ste-Anne-de Belle.	287	0	2	22	3	0
22-St-Léonard/Mtl-Nord	179	0	3	30	6	0
23-Sherbrooke est	250	0	2	0	2	0
24-Sunnybrooke	515	2	5	28	3	0
25-Valois	145	0	0	46	2	0
Sous-total (Mtl)	8530	9	154	851	83	133
Couronne nord						
26-Blainville	576	2	4	30	5	0
27-Cartier	482	2	20	71	8	127
28-De la Concorde	102	2	0	53	2	0
29-Deux Montagnes	1007	2	123	247	11	249
30-Grand Moulin	304	0	33	44	4	0
31-Halte covoiturage Mir	142	0	142	0	0	0
32-Île-Bigras	65	0	2	15	0	0
33-Le Carrefour	144	0	2	37	6	0
34-Mascouche	680	0	2	24	8	0
35-Montmorency	608	0	39	266	16	719
36-Repentigny	291	2	2	14	2	0
37-Rosemère	382	0	7	64	3	0
38-Sainte-Dorothée	1001	0	6	45	7	0
39-Sainte-Rose	713	0	2	61	6	0

⁵⁶ <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/voiture/stationnements-incitatifs>

LES DÉFIS DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN
DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

Tableau no 14 : Répartition des places de stationnement près des gares						
Gare	Place stationnement	borne électrique	Place co-voiturage	Support vélo	Handicapées	Place réservée Payante
40-Sainte Thérèse	586	2	10	62	7	97
41-Saint-Eustache	20	0	2	29	0	0
42-Saint-Jérôme	775	2	2	30	6	0
43-Saint-Martin	294	0	0	0	2	0
44-Terrebonne	794	2	10	62	6	84
45-Terrebonne-forum	70	0	0	0	2	0
46-Terrebonne-cinéma	538	0	0	7	6	0
47-Vimont	328	0	2	23	2	0
Sous-total (nord)	9902	16	410	1186	110	1337
Couronne sud						
48-Beauharnois	25	0	0	0	0	0
49-Brossard-Chevrier	2313	2	13	74	15	0
50-Brossard-Panama	962	0	17	144	5	0
51-Candiac	343	0	4	7	2	0
52-Chambly	581	2	10	29	4	0
53-Chateauguay	535	2	5	15	3	0
54-De Montarville	307	2	2	35	4	0
55-Dorion	103	0	2	35	1	0
56-George-Gagné	432	0	2	31	4	0
57-Hudson	47	0	2	7	2	0
58-La Prairie	553	2	10	15	3	0
59-Longueuil	0	0	0	370	21	1770
60-Longueuil-St-Hubert	600	0	4	58	8	0
61-McMasterville	723	0	0	83	8	0
62-Mercier	33	0	0	0	1	0
63-Montcalm-Candiac	353	0	0	30	3	0
64-Mont-Saint-Hilaire	837	0	2	45	12	0
65-Pincourt-T-Vaudreuil	227	0	2	26	2	0
66-Saint-Basile-LeGrand	444	0	5	148	6	0
67-Saint-Bruno	548	2	6	35	10	0
68-Saint-Constant	350	0	7	42	3	0
69-Sainte-Catherine	824	0	2	86	2	0
70-Sainte-Julie	953	2	10	94	10	0
71-Saint-Lambert	368	2	5	36	3	0
72-Seigneurial St-Bruno	125	0	0	52	0	0
73-Sorel-Tracy B.G.	181	0	0	0	2	0
74-Sorel-Tracy Poliquin	340	2	0	14	6	0
75-Varennnes	128	2	0	0	3	0
76-Vaudreuil	593	2	0	77	6	0
77-Verchère	63	0	0	0	0	0
Sous-total (sud)	13791	22	122	1588	145	1770
Grand total	32223	47	686	3625	338	3240
Actuel en pourcentage		,14%	2,13%	11,24	1,04%	10,05%
Objectif de croissance		2%	50%	15%	2%	46%
Toutes les gares incluant le REM	+10,000	Élec-trique	Co-voiturage	vélo	Handi-capés	Place payante

Dans ce tableau, il est facile d'observer qu'il n'y a pas de bornes électriques en nombre suffisant (,14%) alors qu'il y a une stratégie d'électrification des véhicules prévue pour 2030. Les places réservées au co-voiturage 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 co-voiturage.

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

La ville de Victoria (C.B.) a étudiée 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 : 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, acceptation sociale et la facilité d'implantation.

Tableau 15 : Local Funding Options for Public Transportation, Victoria Transport Policy Institute ⁵⁷		
Description de la mesure	Facilité d'implantation ⁵⁸	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 non	Distribue le fardeau du financement mais régressif
5-Taxes sur l'essence	3 Augmenter	Réduit circulation et congestion, considéré régressif
6-Levier sur le véhicule (droit immatriculation)	-1 Tous les véhicules	Ne change pas grand-chose (déjà en place pour grosse cylindrées) Différencier par type de 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-Pèage routier	-3	Réduit circulation. Doit être appliqué en dehors des centres urbains, couteux
10-Taxe kilométrique	-3	Couteux à implémenter, logistique complexe avec 2 millions de voitures se déplaçant au moins deux fois par jour

⁵⁷ <https://www.vtpi.org/tranfunding.pdf>

⁵⁸ + 3 est très facile à implanter, 0 est neutre et – 3 est plus difficile à implanter

Annexe 4 : Hypothèses des redevances du prolongement de la ligne bleue (revenu additionnel de 438 M\$)

Tableau no 16 : Projection des redevances pour le prolongement de la ligne bleue ⁵⁹						
Catégorie d'immeuble	Unité d'évaluation de l'agglomération Mtl		Valeurs		Redevance potentielle	Taux par M\$
Résidentiel	Nombre	%	M \$	%	M \$	%
Total 5 logement ou moins	445,330	87,64	184,037	56,31	276,8	1,50
6 logement et plus	18,899	3,72	37,284	11,41	55,9	1,50
Total	469,229	91,36	221,321	67,72	332,7 M\$	
Non-résidentiel						
Bureaux	1,176	0,23	20,077	6,14	20	1,00
Centre-commerciaux	240	0,05	5,549	1,70	5,5	1,00
Commercial diversifié	17,387	3,42	18,794	5,75	19	1,00
Institutionnel	2,934	0,58	32,339	9,89	32,5	1,00
Industriel	5,809	5,42	14,972	4,58	15	1,00
Total non résidentiel	27,546	5,42	91,731	28,07	92 M\$	
Terrains vacants	16350	3,22	13,773	4,21	14	1,00
Total	508,125	100%	326,828	100%	438,7 m\$	

Le taux utilisé pour le résidentiel est plus élevé que celui du non résidentiel pour tenir compte du fait qu'il est nécessaire de ne pas trop surtaxer le non résidentiel, ce dernier possédant une tarification des impôts fonciers nettement plus élevé que le secteur résidentiel dans l'agglomération de Montréal.

Les taux par M\$ de redevances pour la ligne bleue, s'appliquent uniformément à l'ensemble des villes liées et les arrondissements.

⁵⁹ 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

Annexe 5 : Détail sur la gouvernance métropolitaine

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

Dans un effort de 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. 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,

Tableau no 17 : Structure de gouvernance à la CMM							
	Catégorie	Acteurs					Responsable
Gouvernance métropolitaine	Politique	Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)					Nomme Orie Approuve
	Stratégique	Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM)					Planifie Finance Organise
		Optimisation du réseau (ARTM)					Architecture du réseau
	Opérationnel (opérateurs)	STM	RTL	STL	RTM (EXO)	REM	Construit Maintien Opère
		Public	Public	Public	Public	Privé	Est le propriétaire

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

Dans son article du 21 janvier 2020, Bruno Bisson⁶⁰ journaliste à la Presse+ Il est en entrevue avec Sylvain Yelle DG d'EXO. Le journaliste nous entretient sur les projets d'EXO pour s'adapter aux besoins en transport des banlieues. Il parle d'une 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.

⁶⁰ http://plus.lapresse.ca/screens/e1653061-655c-4773-bdce-8108bb7dcf94__7C__0.html?utm_medium=Email&utm_campaign=Internal+Share&utm_content=Screen

Il y a en plus une cinquantaine de projet d'aménagement de voies réservées. Projets qui ont été remis à l'ARTM. Il y a aussi des projets important comme le tramway sur le boulevard Taschereau et aussi un prolongement. **Finalement, il existe des possibilités de créer des réseaux structurant sur les autoroutes majeures (nord-sud), sur la rive nord(est-ouest) et sur la rive sud (est-ouest).** 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. Finalement, il existe une urgence à agir afin de proposer une simplification de la tarification qui est proposée actuellement dans 700 titres de transport différents.

2. Provenance du financement du transport collectif de 1991 à 2019

Tableau no 18 : % des sources de financement en fonction des contributeurs							
Contributeurs	1991	1992	2000	2001	2005	2008	2019
1-Gouvernements du Québec et du Canada	40%	20%	17%	16%	19%	12%	37%
2-Municipalités max 30%	25%	40%	35%	36%	34%	37%	27%
3-Usagers max 31%	35%	35%	39%	40%	40%	44%	29%
4-Automobilistes	0	5%	8%	8%	7%	7%	5%
5-Revenus autonomes	0	0	0	0	0	0	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 2 présente les hypothèses de contribution pour 2020 et 2021.

3. Le budget 2020 de L'ARTM⁶¹.

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 Plan d'Investissement en Infrastructure prévoit un total de 9 G\$ pour la période de 2019-2029. Le plan prévoit le prolongement de la ligne jaune, 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 %. La contribution

⁶¹ Budget 2020 page 7, https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/12/1924_ARTM_BUDGET_2020_web_version-FINALE-ou-web.pdf

comprend 56 M\$ pour la base municipale (RFU) et **868 M\$ pour de contribution pour le déficit résiduel des services du transport collectif**. Contribution tarifaire équivaut à 27,8% des recettes.

Les contributions des gouvernements : 1 317 M\$ réparti entre : les subventions à l'exploitation 389 M\$, subventions aux immobilisations 838 M\$, et le soutien à l'autorité 90 M\$. **La contribution des automobilistes 159 M\$** et autres revenus 69 M\$ pour un **total de 3438 M\$**.

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

Une taxe de 50\$ en banlieue pour financer le transport en commun⁶². En 2018, la ville de Montréal a récupéré 36 M\$ pour la 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 foncière⁶³. Une somme de **23 M\$ a été récoltée pour la période 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.

« 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 forme 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 de rénovation. Un taux de 5% est envisageable. Ça existe dans d'autres villes comme la NRST⁶⁴ à Toronto et Vancouver avec un taux de 15%.

⁶² 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>

⁶³ André Dubuc, la Presse+, 11 septembre 2019; <https://www.lapresse.ca/affaires/201909/10/01-5240686-redevances-immobilières-deja-23-millions-dans-les-coffres-du-rem.php>

⁶⁴ <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 facile à implanter.

Tableau 19 : sommaire des recommandations sur les outils de financement et facilité d'implantation (F.I.)		
Description de la mesure	Recommandation	F.I. ⁶⁵
1-Réduire les tarifs usagers Contribution volontaire des entreprises aux paiement des titres usagers (versé à l'ARTM) La France a mis en place une subvention pour l'achat des titres de transport ⁶⁶	Ajouter la notion de contribution volontaire des entreprises les entreprises 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) voir la passe trimestrielle pour étudiants (CMQ)	Mettre en place une initiative tarifaire pour créer un titre trimestriel ou annuel ⁶⁷	3
3-Impôts fonciers Ajuster en fonction de la tarification à venir	Adopter un mécanisme de compensation avec l'introduction de tarification	3
4-Taxes de vente du Québec	Avoir 1% de la TVQ dédié au transport en commun	3
5-Taxes sur l'essence Adopter une stratégie sur 10 ans d'augmentation de la taxe sur l'essence de ,01\$ par année	Ajouter une contribution de plus pour le financement du transport en commun	2
6-Levier sur le véhicule (droits 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 publics⁶⁸ Augmentation du prix du stationnement (tarification des zones) créer des zones additionnelles pour la région	Ajuster à la hausse	-1
8-Taxes CCD : coût construction de développement ou	Définir une autre tarification de la redevance	-1

⁶⁵ Selon l'étude citée en annexe, la cote 3 est facile, cote 0 est neutre, - 3 est difficile à implanter

⁶⁶ <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/frais-transport-salaries>

⁶⁷ <https://www.transilien.com/fr/page-editoriale/navigo-annuel>

⁶⁸ Webographie, voir la politique de stationnement de Montréal, 2016

Tableau 19 : sommaire des recommandations sur les outils de financement et facilité d'implantation (F.I.)		
(agrandissement/rénovation) (coût construction développement) CCD		
9-Taxe de vente sur le stationnement ⁶⁹ (à l'étude à Mtl) 6\$ heure Vancouver, 3,25\$ Mtl	Uniformiser la tarification à l'ensemble des arrondissements et ajouter la taxe de vente	-1
10-Taxes sur développement ou expansion (nouveau développement)	Définir un autre type de redevance	-1
11-Taxe de captation sur la valeur des terrains (augmentation)	Définir une taxe sur la spéculation pour les non-résidents ⁷⁰	-1
12-Taxe kilométrique	Voir exemple de l'Oregon	-3

Tableau no 20 : sommaire des pratiques administratives pour le soutien du transport collectif	
1-Crée 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 :

Carboneutre,

Dans sa définition du terme neutre en carbone l'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. »

⁶⁹ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201801/08/01-5149344-vers-une-taxe-sur-les-stationnements-de-la-grande-region-de-montreal.php>

⁷⁰ <https://www.fin.gov.on.ca/en/bulletins/nrst/index.html>

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, 2017

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 Mtl. ISBN 978-2-9818199-8-7 (PDF)

Lettre aux représentants gouvernementaux du Québec

Montréal, 30 janvier 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 DG.

Objets : Consultation prébudgétaire 2020-2021 et Chantier sur le financement de la mobilité

Monsieur le Premier Ministre, cpm@mce.gouv.qc.ca
Monsieur le Ministre des Finances, consultations@finances.gouv.qc.ca
Monsieur le Ministre des Transports, PMD-Financement@transports.gouv.qc.ca
Madame la Ministre déléguée aux transports, ministre.deleguee@transports.gouv.qc.ca
Madame la Présidente de la CMM, Mairesse de Montréal mairese@ville.montreal.qc.ca
Monsieur le Directeur Général de la CMM. miezzoni@cmm.qc.ca

En réponse à vos projets de consultations publiques, je vous présente une synthèse du mémoire et un mémoire qui porte sur les **défis du financement des transports collectifs de la grande région de Montréal**.

Le **financement et l'endettement** des différents projets du Québec constituent tout un défi pour notre société. Les besoins sont nombreux, changements climatiques, santé, éducation, infrastructures de transport et aussi de bien d'autres domaines tout aussi pertinents.

La dette actuelle est importante. Les besoins de financements des infrastructures présentes dans nos villes prennent de plus en plus d'importance. Faut-il s'endetter davantage, avoir plus de revenus ou bien avoir un équilibre financier ? Équilibre qui servira à combler le manque à gagner dans le transport collectif. Ce manque à gagner est actuellement financé en partie par les citoyens des municipalités.

Les changements climatiques sont en autre chose, produits par les gaz à effet de serre (GES). Le transport au Québec est responsable de 40 % des émissions des GES. Prendre des mesures fiscales comme celles proposées par divers acteurs de nos sociétés et aussi reprises dans ce mémoire peut avoir un effet positif dans la réduction des GES.

Il est possible d'agir et de poursuivre la transformation de notre économie pour laisser plus de place à l'environnement. C'est à nous d'agir maintenant.

Gilles Thériault, essayiste.

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://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjM77uS143nAhXMmeAKHYRYDhgQFjABegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fcirano.qc.ca%2Ffr%2Fsommaires%2F2019s-36&usq=AOvVaw1OdgRcnP0TCmFv3L2vHJI4>
- 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 CCMM, 30 octobre 2019, CCMM
https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUKEwiq8szQ_cbmAhWRdd8KHATpA94QFjABegQIAXAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ccmm.ca%2F~%2Fmedia%2FFiles%2FNews%2FMemoires%2F2019%2FCCMM_Memoire_financement_mobilite_final&usq=AOvVaw3oQkUfUWmED1leaRgiXI9R
- 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 Transport 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 ? Par 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-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%26subld%3D32214&usg=AOvVaw3l5bjxXudtFI4CuOuRSNmW>

16-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

17-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

18-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

19-Le transport en commun, Chambre Commerce du Montréal Métropolitain, Novembre 2010, 46 pages https://www.cmm.ca/~media/Files/News/2010/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf?la=fr

20-Document du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, politique québécois du transport en collectif, subventions aux immobilisations.

2008 <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Documents/pagtcp.pdf>

21-Ministère du Transport 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>

FIN DU DOCUMENT : UN MOMENT DE ZÉNITUDE



Photo G. Thériault, octobre 2019