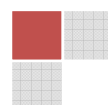


Mémoire sur le financement des transports collectifs dans le Grand Montréal

**Présenté lors des consultations publiques
de la Communauté métropolitaine de Montréal**



Supervision et rédaction : Coralie Deny

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard

Conseil régional de l'environnement de Montréal

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bur. 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Téléc. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

SOMMAIRE

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est très interpellé par les enjeux de financement des transports collectifs dans la région montréalaise. L'organisme poursuit ses démarches depuis le début de ses activités en 1996 pour que les différents paliers de gouvernement accordent plus d'argent afin que les transports collectifs puissent se déployer à la hauteur des besoins pour répondre à la demande des citoyens et faire de Montréal une métropole vraiment tournée vers la mobilité durable.

Il est bien évident pour le CRE-Montréal que plus de financement des transports collectifs rime avec plus d'offre en transport en commun pour la population, moins de voitures sur les routes, moins de congestion, plus de qualité de milieu de vie au niveau de la pollution atmosphérique, du bruit, de l'usage du sol, de la sécurité des piétons et des cyclistes. Améliorer les transports collectifs de façon réellement structurante est intimement lié à l'aménagement du territoire. Le PMAD, adopté par la CMM il y a quelques mois, vise clairement la densification, le déploiement des zones TOD, la préservation des terres agricoles et des espaces verts, ce qui est inatteignable sans un système de transport collectif nettement amélioré. Il n'y a pas de mystère ; sans une augmentation importante générale du financement des transports collectifs, tant pour les immobilisations que l'exploitation, ce grand projet de société ne verra pas le jour.

Le CRE-Montréal presse donc la CMM de se doter des moyens nécessaires pour y parvenir et d'exiger que les autres paliers de gouvernement en fassent autant.

En tant que membre très actif de TRANSIT – L'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec (TRANSIT), le CRE-Montréal tient d'emblée à affirmer qu'il est **solidaire de l'ensemble des recommandations formulées par TRANSIT** dans le cadre des consultations publiques de la Commission des transports de la CMM portant sur l'identification de nouvelles sources de financement pour le transport en commun métropolitain. Ainsi, ce présent mémoire reprend l'argumentation et toutes les recommandations de TRANSIT. Le CRE-Montréal apporte une source potentielle supplémentaire de financement des transports collectifs, soit l'augmentation de la **tarification des stationnements sur rue** et en fait donc une recommandation additionnelle. Présentement les administrations municipales de la région métropolitaine de Montréal subventionnent les automobilistes en offrant les stationnements sur rue en dessous de leur juste valeur marchande. Nous évaluons, en fonction des données disponibles, que la subvention accordée aux automobilistes pourrait dépasser le milliard de dollars annuellement. Le CRE-Montréal considère ces consultations importantes, d'autant plus que le succès du PMAD dépendra beaucoup de la capacité du Grand Montréal de se doter de sources de financement adéquates pour les transports collectifs.

Comme Transit, le CRE-Montréal souhaite, d'entrée de jeu, faire valoir les considérations suivantes :

- + Le financement des transports collectifs dans la région métropolitaine est une responsabilité partagée entre les instances municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. Il ne peut y avoir de solutions durables au financement des transports collectifs sans une contribution accrue et stable de la part de chacun.
- + Dans son PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal évalue à quelque 23 milliards de dollars d'ici 2020 les investissements nécessaires au seul chapitre du maintien et du développement des actifs de transports collectifs. Cette somme exclut les budgets nécessaires à l'exploitation des réseaux. Le CRE-Montréal considère ce montant amplement justifié, compte tenu du nécessaire rattrapage dans la réfection des infrastructures de transports collectifs, de la hausse de la population de la région, de la décongestion des principales artères de transport et du maintien de la compétitivité de la région comme métropole nord-américaine.
- + Le CRE-Montréal estime que les budgets actuellement consentis par les autorités municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral s'avèrent aujourd'hui insuffisants pour assurer le financement du PMAD. Tout comme la CMM, le CRE-Montréal évalue à quelque 1,7 milliard de dollars le déficit annuel, à l'horizon 2020, des paliers municipaux et québécois au seul chapitre du service de dette correspondant aux investissements de 23 milliards de dollars identifiés au PMAD.
- + Le CRE-Montréal estime qu'il en va de la crédibilité politique de la région que de faire rapidement consensus sur les sources de financement à privilégier. Le rôle que jouera la Commission des transports de la CMM sera en ce sens déterminant. Le CRE-Montréal estime de même que la réceptivité du gouvernement du Québec à l'endroit des besoins financiers de la CMM répond de la crédibilité gouvernementale en matière de consolidation et de développement des transports collectifs et, plus généralement, en matière de soutien au développement de la Métropole et du sud du Québec.

Afin de combler les parts respectives des autorités municipales et du gouvernement du Québec, le CRE-Montréal, recommande tout d'abord à la Commission :

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

Financement du gouvernement du Québec

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

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

Financement régional

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

- + Une augmentation des revenus tirés de sources existantes, notamment l'élargissement de la taxe sur les stationnements et les droits d'immatriculation à l'échelle du Grand Montréal
ou
- + Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre, à laquelle devront s'ajouter des éléments de la première option
ou
- + Une augmentation de la tarification des cases de stationnement sur rue afin de réduire les subventions accordées à l'automobile

Financement fédéral

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

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

Les tableaux suivant reprennent et chiffrent ces recommandations.

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

Manque à gagner	Gouvernement du Québec	Organismes de transport et villes
Recherché	1 431,6	299,3
Rééquilibrage FORT	> 200	
Taxe essence québécoise	600	
Péage	En complément	
Droits d'immatriculation, taxe sur les stationnements hors rue et diminution des subventions accordées aux stationnements sur rue		1161
Taxe essence métropolitaine 5 cents		170
Fonds permanent fédéral de la taxe sur l'essence		110
Fonds Chantiers Canada	En complément	En complément

- source Forum URBA 2015 (UQAM), calculs TRANSIT et CRE-Montréal

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

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

- source TRANSIT

TABLE DES MATIERES

Sommaire	iii
<i>Financement du gouvernement du Québec</i>	<i>v</i>
<i>Financement régional</i>	<i>v</i>
<i>Financement fédéral</i>	<i>vi</i>
Table des matières	8
A. Le PMAD, un plan structurant pour tout le sud du Québec.....	9
Principes généraux du mémoire du CRE-Montréal	9
B. La mise en œuvre du PMAD – un impératif pressant	12
Les grandes métropoles nord-américaines en avance sur Montréal.....	12
C. Financer les transports collectifs : une implication de tous les paliers de gouvernement.....	14
Un enjeu financier qui interpelle plusieurs paliers de gouvernement.....	15
Un manque à gagner de 1,7 milliard de dollars par année d’ici 2020.....	15
D. Sources de financement : propositions du CRE-Montréal.....	18
1 – Augmentation du soutien du gouvernement du Québec	18
1. A - Rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT.....	19
1. B – Augmentation de la taxe sur l’essence.....	21
1. C – Une augmentation des revenus du Fonds Vert pour soutenir l’offre de services de transports collectifs	22
1. D – Débuter les travaux pour l’introduction du péage sur le réseau routier supérieur.....	24
2 – Hausse des contributions en provenance du Grand Montréal : deux scénarios	24
2. A Une augmentation des revenus de sources existantes.....	25
i. Une immatriculation régionale à 75 \$.....	25
ii. Taxe foncière sur les parcs de stationnement et réduction de la subvention accordée à l’automobile pour le stationnement sur rue.....	25
2. B Une taxe régionale sur l’essence de 5 cents le litre.....	27
2. C – Poursuivre le travail sur la récupération de la plus-value foncière	28
3. Un plus grand effort du gouvernement fédéral	28
3. A – Verser l’ensemble de la taxe sur l’essence fédérale à des fins d’infrastructures	29
3. B – Se prévaloir du Fonds Chantiers Canada.....	30
Conclusion.....	31

A. LE PMAD, UN PLAN STRUCTURANT POUR TOUT LE SUD DU QUÉBEC

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

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

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

Principes généraux du mémoire du CRE-Montréal

Un certain nombre de principes généraux structurent le mémoire du CRE-Montréal :

- + La consolidation et le développement des réseaux de transports collectifs sont au cœur du Plan métropolitain d'aménagement durable du Grand Montréal. Leur financement apparaît indispensable. [Le succès du PMAD dépendra beaucoup de la capacité du Grand Montréal de se doter de sources de financement adéquates pour les transports collectifs.](#)
- + [Le financement des transports collectifs dans la région métropolitaine est une responsabilité partagée](#) entre les instances municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. Il ne peut y avoir de solutions durables au financement des transports collectifs sans une contribution accrue et stable de la part de chacun. En ce sens, les présentes propositions du CRE-Montréal interpellent chaque palier de gouvernement. [Le CRE-Montréal souhaite de même que la Commission adopte des recommandations s'adressant à la fois aux instances municipales, au gouvernement du Québec et au gouvernement fédéral.](#)

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

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

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

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

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

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

- + Le CRE-Montréal estime donc que la mise en œuvre du PMAD exige, dès la prochaine année financière, l'octroi de budgets supplémentaires au financement des infrastructures et à l'exploitation des transports collectifs. Il existe aujourd'hui un fort consensus régional à l'égard du développement des transports collectifs. Le CRE-Montréal estime qu'il en va de la crédibilité politique de la région que de faire rapidement, à nouveau, consensus sur les sources de financement à privilégier. Le rôle que jouera la Commission des transports de la CMM sera en ce sens déterminant. Le CRE-Montréal estime de même que la réceptivité du gouvernement du Québec à l'endroit des besoins financiers de la CMM répond de la crédibilité gouvernementale en matière de consolidation et de développement des transports collectifs et, plus généralement, en matière de soutien au développement de la Métropole et du sud du Québec. [Les prochains mois constituent ainsi des tests politiques importants à la fois pour les instances municipales de la région métropolitaine de Montréal et pour le gouvernement du Québec.](#)

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

B. LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD – UN IMPERATIF PRESSANT

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

Ce consensus intervient dans un quadruple contexte : celui de la saturation actuelle des réseaux de transports routiers et de transports collectifs, ces derniers jouissant d'une popularité sans précédent ; celui du sous-investissement des réseaux routiers et de transports collectifs de la région, notamment de la part du gouvernement du Québec ; celui des grands travaux de réfection du réseau routier supérieur de la région au cours des 10 prochaines années, de nature à paralyser la mobilité à l'intérieur de la région¹ et celui de la compétitivité de la région montréalaise par rapport aux autres grandes métropoles nord-américaines.

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

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

Les grandes métropoles nord-américaines en avance sur Montréal

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

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

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

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

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

C. FINANCER LES TRANSPORTS COLLECTIFS : UNE IMPLICATION DE TOUS LES PALIERS DE GOUVERNEMENT

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

Tableau 1 : Ventilation des dépenses d'immobilisations d'ici 2020

Projets visés au PMAD (22.9 milliards \$)

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

- source PMAD et calculs TRANSIT

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

Un enjeu financier qui interpelle plusieurs paliers de gouvernement

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

RECOMMANDATION 1

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

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

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

consultation². Cet important manque à gagner exclut l'augmentation des coûts d'exploitation correspondant au développement des infrastructures de transports collectifs.

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

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

- source Forum URBA 2015 (UQAM) et calculs TRANSIT

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

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

Pour ce faire, le CRE-Montréal privilégie simultanément trois avenues:

- + La réallocation de sommes disponibles à même les budgets actuels du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral ;
- + Une augmentation de contributions provenant de sources de financement existantes, à divers paliers gouvernementaux ;
- + Un recours à de nouvelles sources de financement au niveau régional et québécois.

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

La section suivante présente les sources de financement privilégiées par le CRE-Montréal pour chacun des paliers de gouvernement.

D. SOURCES DE FINANCEMENT : PROPOSITIONS DU CRE-MONTREAL

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

Par ailleurs, le CRE-Montréal note que les usagers des transports collectifs de la grande région de Montréal ont vu le niveau de leur contribution augmenter de plus de 100% depuis 1990. Dans certains secteurs, dont l'Île de Montréal, cette part atteint aujourd'hui 46% des recettes de la Société de transport de Montréal³. Le CRE-Montréal considère ainsi que les usagers ont déjà réalisé leur juste part au cours des 30 dernières années, et que d'autres paliers de gouvernance doivent maintenant procéder à un certain rattrapage.

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

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

1 – Augmentation du soutien du gouvernement du Québec

En raison des règles encadrant le financement des infrastructures de transports collectifs au Québec, le CRE-Montréal considère que le gros de l'effort permettant la mise en œuvre du PMAD devra provenir du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec est lui-même conscient de l'insuffisance des ressources financières qu'il consacre aux transports collectifs⁴. Afin de lui permettre de s'acquitter de ses obligations qui s'élèvent à 1,4 milliard de dollars par année à l'horizon 2020, le CRE-Montréal propose que la CMM demande au gouvernement du Québec de mettre en œuvre rapidement une série de mesures :

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

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

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

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

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), le principal véhicule du gouvernement du Québec servant au financement des infrastructures et des immobilisations dans le secteur des transports (routiers et collectifs), sera déficitaire à partir de l'exercice 2015-2016⁵. Le gouvernement du Québec ne pourra plus, d'ici trois ans, honorer ses engagements au service de la dette de projets d'immobilisation en cours ou réalisés depuis plusieurs années. Il doit trouver rapidement des ressources additionnelles pour honorer ses engagements actuels.

TABLEAU A.16

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

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

Par ailleurs, quelque 82% des sommes alloués aujourd'hui au FORT sont consacrées à l'entretien et au développement du réseau routier supérieur. Seulement 18 % sont consacrées au maintien des actifs de transports collectifs. Étant donné l'impasse financière du FORT et les objectifs de la société québécoise en faveur d'un réinvestissement important dans les transports collectifs, cette répartition s'avère complètement déséquilibrée, d'autant plus qu'un investissement en transport collectif génère davantage d'emplois et de retombées économiques au Québec qu'un même investissement dans le réseau routier⁶.

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

⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*, 2010, p.23.

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

Le CRE-Montréal ne comprend pas, de même, que le gouvernement du Québec puisse annoncer des engagements de 6 milliards de dollars dans le développement du réseau routier - alors qu'il n'en a pas les moyens - et qu'il annonce du même souffle qu'il n'a pas les ressources nécessaires pour investir dans le développement des transports collectifs⁷. Le CRE-Montréal estime que cette position est injustifiable pour le gouvernement du Québec.

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

⁷ « Pas de financement pour les tramways, dit Bachand », 24 mars 2012.

<http://www.cyberpresse.ca/actualites/201203/24/01-4508963-pas-de-financement-pour-les-tramways-dit-bachand.php>

⁸ Crise des infrastructures de transport : « *Un moratoire sur le développement autoroutier au profit de la réfection des routes et transports collectifs* », réclament écologistes, urbanistes, universitaires, milieux d'affaires et de santé, Communiqué de presse de TRANSIT, la FCCQ et l'AS PQ, 17 octobre 2011.

Tableau 2 : Répartition des investissements prévus dans le réseau routier selon le type d'investissement, 2011-2016 (contribution du gouvernement du Québec; en millions)

Type d'investissement		Budget 2011-2016
Maintien d'actifs	Budget régulier	9 620,0
	Résorption du déficit d'entretien	1 087,7
Amélioration et remplacement	Continuité	3 945,5
	Nouvelles initiatives	
Parachèvement		1 872,9
Total		16 526,1

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

RECOMMANDATION 2

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

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

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

À plusieurs égards, la taxe sur l'essence, une des deux sources de revenus du FORT avec les droits d'immatriculations et de permis, constitue une juste source de financement, notamment en regard du critère de pollueur-payeur. Il faut également retenir que les frais de gestion sont parmi les plus

faibles parmi les différentes sources possibles de financement, qu'elle envoie le bon message pour la réduction des émissions polluantes et des kilomètres parcourus.

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

RECOMMANDATION 3

Le CRE-Montréal recommande à la CMM de proposer au gouvernement du Québec une augmentation de la taxe québécoise sur l'essence de 5 cents le litre en faveur des transports collectifs, ce qui rapporterait quelque 600 M\$ par année.

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

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

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

La hausse d'achalandage de 11% en cinq ans⁹ permet de conclure au dépassement des objectifs fixés par la Politique, à savoir une augmentation de 8 % de l'achalandage des transports collectifs. Et ce, plus rapidement que prévu. Victimes de leurs succès, les grands réseaux de trains, d'autobus et de métros sont aujourd'hui complètement saturés, notamment aux heures de pointe, alors même que l'on compte sur eux pour désengorger le réseau routier et pour opérer des changements majeurs aux pratiques de déplacement. De plus, sans investissements supplémentaires dans l'offre de service, les

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

réseaux de transports collectifs ne pourront contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) que s'est fixés le gouvernement du Québec, ni des nouveaux objectifs gouvernementaux d'augmentation d'achalandage, aux horizons 2020-2030.

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

RECOMMANDATION 4

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

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

Le CRE-Montréal recommande par conséquent que la contribution du gouvernement du Québec au développement de l'offre de service de transports collectifs soit quintuplée à l'horizon 2015, par une combinaison d'une redevance bonifiée¹⁰ sur les hydrocarbures (qui s'élève aujourd'hui à quelque 200 millions de dollars par année) et par les revenus tirés du marché du carbone.

RECOMMANDATION 5

Le CRE-Montréal recommande à la CMM de proposer au gouvernement du Québec une augmentation graduelle, à partir de l'exercice financier 2013-2014, de la redevance sur les hydrocarbures qui alimente le Fonds Vert. À l'horizon 2020, la combinaison de cette redevance et des revenus tirés du marché du carbone devrait s'élever à 1 milliard de dollars par année, et les deux tiers de cette somme devraient être consacrés au développement des services et projets de transports collectifs.

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

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

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

RECOMMANDATION 6

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

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

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

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

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

- + Une augmentation des revenus tirés de sources existantes (2.A)
ou
- + Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre, à laquelle devront s'ajouter des éléments de la première option (2.B).

2. A Une augmentation des revenus de sources existantes

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

i. Une immatriculation régionale à 75 \$

Dans les villes desservies par le transport collectif, une contribution sur l'immatriculation de 30 \$ par véhicule a été établie en 1992. Cette contribution n'a jamais été indexée. Seule l'agglomération de Montréal a augmenté sur son territoire, depuis juillet 2011, les revenus d'immatriculation régionale à 75 \$. Le CRE-Montréal estime qu'un principe d'équité justifierait qu'un tel niveau de contribution soit également appliqué au niveau régional. À l'échelle de la CMM, une telle contribution rapporterait à l'horizon 2020 quelque 50 millions de dollars, en sus des 32 millions de dollars déjà recueillis aujourd'hui sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

RECOMMANDATION 7

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

ii. Taxe foncière sur les parcs de stationnement et réduction de la subvention accordée à l'automobile pour le stationnement sur rue

La ville de Montréal a mis en place en 2010 une taxe foncière sur les parcs de stationnement pour financer les transports collectifs. Cette taxe rapporte annuellement environ 20 millions de dollars. C'est une taxe à taux variable qui s'applique aux parcs de stationnement non résidentiels pour les stationnements intérieurs et extérieurs et pour les zones du centre des affaires et celle plus élargie du centre-ville. Les parcs de stationnement de la zone du centre des affaires sont taxés à 9,90 \$ par m² pour les stationnements intérieurs et à 19,80 \$ par m² pour les stationnements extérieurs. La zone centre-ville est taxée quant à elle à 4,95 \$ par m² pour les stationnements intérieurs et à 14,85 par m² pour les stationnements extérieurs. Une application régionale de cette taxe foncière permettrait de générer quelque 111 millions de dollars de plus pouvant être consacrés au financement des transports collectifs.

Tableau 3 : Subventions accordées par les autorités municipales pour le stationnement sur rue

Région métropolitaine de Montréal	Estimation ou coût minimal	Estimation ou coût maximal
Nombre de cases de stationnement	5,4 M	9,0 M
Nombre de cases de stationnement sur rue (hypothèse conservatrice de 30 %, l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal atteint 57 %)	1,6 M	2,7 M
Coûts annualisés minimal d'une case de stationnement sur rue	550 \$	
Nombre de cases de stationnement non-tarifées (parcomètre et vignette)*	1,5 M	2,6 M
Subvention accordée à l'automobile en utilisant le coût minimal annualisé d'une case de stationnement sur rue	825 M\$	1 430 M\$

*il a été estimé à environ 100 000 le nombre de cases tarifées sur la base des données de Stationnement Montréal et des vignettes déjà appliquées sur le territoire de l'île de Montréal.

Le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal s'élevait à quelque 1,8 million de véhicules en 2008^[1], puisqu'on compte en moyenne de 3 à 5 cases de stationnement par véhicule immatriculé en Amérique du Nord^[2]. La région métropolitaine de Montréal pourrait ainsi compter entre 5,4 et 9 millions de cases de stationnement.

Une bonne partie de ces cases de stationnement, soit les stationnements sur rue, sont sous la responsabilité des villes et des arrondissements. Le *Victoria Transport Policy Institute* estime que les coûts annualisés d'acquisition, de construction et d'entretien d'une case de stationnement varient entre 550 \$ en banlieue sur rue, 1 400 \$ en ville sur rue et 3 000 \$ au centre-ville sur rue^[3].

Une minorité des stationnements sur rue sont tarifés par des parcomètres ou des vignettes dans la région métropolitaine de Montréal, seulement 15 % dans l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal^[4], et la tarification est systématiquement en dessous de la juste valeur marchande de ces stationnements. À titre d'exemple, la tarification annuelle des vignettes de stationnement est de 0 \$ pour l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, de 20 \$ pour la Ville de Longueuil, de 30 \$ pour la ville de Laval, de 50 \$ pour l'arrondissement Verdun, de 120 \$ et à 140 \$ pour l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal.

[1] AMT (2010), Enquête OD 2008

[2] Shoup, D. (2010) The High Cost of Free Parking

[3] Victoria Transport Policy Institute (2007) Parking Costs, Pricing and Revenue Calculator

[4] Sources ? [aussi, ces données ne sont pas claires : 15% des 57% ou 15% du total ?]

À toute fin pratique, les villes et les arrondissements de la Communauté métropolitaine de Montréal subventionnent ainsi directement la grande majorité des coûts associés à l'utilisation de stationnements. Même en utilisant des hypothèses très conservatrices, cette subvention pourrait varier entre 825 millions et 1,4 milliard de dollars annuellement dans la région métropolitaine de Montréal.

RECOMMANDATION 8

Le CRE-Montréal recommande d'appliquer la même taxe foncière sur le stationnement du centre-ville de Montréal sur l'ensemble du territoire de la CMM.

RECOMMANDATION 9

Le CRE-Montréal recommande aux municipalités et aux arrondissements de la CMM dans un premier temps de faire un inventaire de leurs cases de stationnements sur rue, puis de réduire la subvention accordée aux automobilistes pour le stationnement sur rue et de réallouer les sommes ainsi perçues afin de financer les transports collectifs dans leur localité.

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

Le CRE-Montréal présente également [un deuxième scénario](#) visant à assurer la part locale et régionale du volet transports collectifs du PMAD, soit celui d'une hausse de 5 cents le litre de l'actuelle taxe régionale sur l'essence. Simple d'application et sans frais de gestion supplémentaires, équitable géographiquement, une taxe régionale de cinq cents le litre d'essence rapporterait à terme 170 millions de dollars annuellement à la région. Le CRE-Montréal estime que cette proposition mérite une attention particulière, d'autant plus qu'elle fait déjà l'objet de demandes répétées et de plus en plus consensuelles de la part des élus de la CMM¹¹. La taxe sur l'essence s'avérerait également un excellent moyen de répondre aux besoins pressants, à très court terme, de financement des municipalités.

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

RECOMMANDATION 10 (alternative)

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

¹¹ Communauté métropolitaine de Montréal, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*. Document de consultation, 2012, p.4.

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

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

Le CRE-Montréal observe attentivement et avec intérêt les travaux du comité présidé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain portant sur la recherche de modes de financement innovant pour le développement du tramway. Le CRE-Montréal considère que les différents mécanismes dits de « récupération de la plus-value foncière », basés sur le principe « la croissance finance la croissance » (*growth pays for growth*)¹² valent la peine d'être explorés en tant que source potentielle, à moyen terme, de financement de grands équipements structurants de transports collectifs.

3. Un plus grand effort du gouvernement fédéral

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

RECOMMANDATION 11

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

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

- + Le versement de la deuxième moitié de la taxe fédérale sur l'essence au profit des transports collectifs

¹² Kemp, Jordan; Tomalty, Ray, *A Brief on Development Charges: Principles & Practices*. Briefing Note BN11-04E. 2011, Montréal: CURA Making Megaprojects Work for Communities - Mégaprojets au service des communautés.

- + L'utilisation du Fonds Chantiers Canada au profit des transports collectifs par le Grand Montréal et le gouvernement du Québec.

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

En 2005, une entente est intervenue avec le gouvernement du Canada pour que la moitié de la taxe fédérale d'accise sur l'essence, au taux en vigueur depuis 1995, soit canalisée dans le Fonds de la taxe sur l'essence¹³. Ce Fonds fédéral est redistribué aux municipalités québécoises par l'intermédiaire de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL). Actuellement, le Fonds de la taxe sur l'essence soutient les municipalités dans les projets concernant l'eau potable, le traitement des eaux usées, le transport en commun, les systèmes communautaires de production d'énergie, la gestion des déchets solides et les routes locales.

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

¹³ Taxe de 10 cents le litre, excluant la taxe fédérale sur le diesel, de 4 cents le litre depuis 1987.

RECOMMANDATION 12

Le CRE-Montréal recommande la pérennisation du financement fédéral, après 2014, des infrastructures locales à travers la SOFIL, et recommande qu'au moins 25 % de ce fonds soit accordé aux projets de transports collectifs

Par ailleurs, le CRE-Montréal estime que la contribution du gouvernement fédéral aux budgets des sociétés de transport du Grand Montréal (d'environ 110 millions pour l'année 2010) devrait être plus importante. Déjà, la Ville de Montréal et la Fédération canadienne des municipalités ont demandé une hausse de l'argent disponible pour les villes dans le Fonds permanent de la taxe sur l'essence¹⁴.

Pour le CRE-Montréal, une marge de manœuvre est disponible au gouvernement fédéral, qui a affecté au fonds consolidé la deuxième moitié de sa taxe d'accise sur l'essence. Ainsi, sans alourdir le fardeau fiscal, [quelque 5 cents le litre d'essence, théoriquement disponible, pourraient également contribuer au financement des infrastructures locales](#). Cette deuxième portion de la taxe fédérale sur l'essence correspond à un montant supplémentaire de 2 milliards de dollars par an qui bénéficierait à l'ensemble des projets d'infrastructures des municipalités. Le CRE-Montréal souhaite l'affectation de cette somme aux projets d'infrastructures municipales, dont les transports collectifs.

RECOMMANDATION 13

Le CRE-Montréal recommande de transférer progressivement les cinq cents résiduels de la taxe fédérale d'accise sur l'essence au Fonds permanent de la taxe sur l'essence, et d'augmenter ainsi le financement des infrastructures municipales dont les transports collectifs.

3. B – Se prévaloir du Fonds Chantiers Canada

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

Des projets dans les villes de Toronto, Calgary et Calgary ont pourtant grandement bénéficié de ce Fonds fédéral au cours des dernières années, dont des projets de prolongement de lignes de métro. Le CRE-Montréal estime légitime qu'une partie conséquente du financement du volet transports collectifs du PMAD provienne du gouvernement fédéral à travers son principal fonds

¹⁴ Fédération canadienne des municipalités, *Continuer sur notre lancée. Mémoire prébudgétaire 2012*. Automne 2011, p.8 et Ville de Montréal, *Prochain budget du gouvernement fédéral – Le maire Gérald Tremblay s'attend à ce que le gouvernement Harper maintienne le financement des municipalités*, 27 mars 2012.

d'infrastructures. Encore faut-il que le gouvernement du Québec et le Grand Montréal en fassent la demande.

RECOMMANDATION 14

Le CRE-Montréal recommande que les autorités du Grand Montréal et le gouvernement du Québec fassent financer une partie importante du volet transports collectifs du PMAD à même le Fonds Chantiers Canada.

CONCLUSION

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

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

Les pistes proposées prouvent que c'est possible. Il faut pour cela que la CMM assume franchement son leadership dans ce domaine et cela très rapidement. Le CRE-Montréal presse donc la CMM de se doter des moyens nécessaires pour y parvenir et d'exiger que les autres paliers de gouvernement en fassent autant.

Les pistes retenues sont présentées au tableau suivant :

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

Manque à gagner	Gouvernement du Québec	Organismes de transport et villes
Recherché	1 431,6	299,3
Rééquilibrage FORT	> 200	
Taxe essence québécoise	600	
Péage	En complément	
Droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement hors rue et diminution des subventions accordées aux stationnements sur rue ¹⁵		1161
Taxe essence métropolitaine 5 cents		170
Fonds permanent fédéral de la taxe sur l'essence		110
Fonds Chantiers Canada	En complément	En complément

- source Forum URBA 2015 (UQAM) et calculs TRANSIT et CRE-Montréal

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

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

- source TRANSIT et CRE-Montréal

¹⁵ Section 2. A, recommandations 7 8 et 9 (50, 111, et 1000 millions respectivement).