



Communauté métropolitaine
de Montréal

RAPPORT DE LA COMMISSION DU TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Sous embargo jusqu'au jeudi 16 août à 9h00

AOÛT 2012



Table des matières

Liste des acronymes.....	5
Sommaire des recommandations	6
1 Mise en contexte.....	9
2 Présentation des membres de la commission	11
3 Mandat de la commission du transport concernant l'évaluation de nouvelles sources de financement du transport collectif métropolitain	12
3.1 Le mandat.....	12
3.2 Les rencontres avec les experts	12
3.3 Les séances publiques.....	12
3.4 La chronologie.....	13
3.5 Le déroulement des assemblées.....	14
3.6 L'information	14
3.6.1 L'information sur le site Web.....	14
3.6.2 Les relations de presse	15
3.6.3 La consultation et les médias sociaux	15
3.7 La participation.....	16
4 Les recommandations de la commission	17
4.1 Compléter la gouvernance	17
4.1.1 Avoir une vision intégrée en termes de planification des transports	17
4.1.2 Avoir une gouvernance efficace pour le Grand Montréal.....	18
4.1.3 Recommandations de la commission.....	20
4.2 Prioriser ensemble les projets d'investissement	21
4.2.1 Investir dans le transport collectif.....	21
4.2.2 Établir une séquence des investissements	22
4.2.3 Recommandations de la commission.....	24
4.3 Les sources de financement à privilégier	24
4.3.1 Les principes devant guider les choix de financement	24
4.3.2 Le financement du transport en commun est une responsabilité partagée.....	26
4.3.3 Recommandations de la commission.....	28
5 CONCLUSION	35



Liste des tableaux

Tableau 2.1	Membres de la commission du transport	11
Tableau 5.1	Sources de financement dédiées au transport en commun	53
Tableau 5.2	Différentes sources potentielles de financement du transport en commun.....	54
Tableau 5.3	Nombre de mémoires en faveur des sources de financement par type d'intervenant	64

Liste des figures

Figure A-5.1	Couverture géographique des Autorités organisatrices de transport (AOT)	41
Figure 5.2	Répartition des sources de financement des sociétés de transport en commun en 2010	50
Figure 5.3	Distribution des mémoires par type d'intervenants.....	57
Figure 5.4	Distribution des 63 mémoires évoquant le thème de la gouvernance par types d'intervenants.....	58
Figure 5.5	Distribution des mémoires qui recommandent une priorisation des projets à réaliser d'ici 2020	60
Figure 5.6	Nombre de mémoires en faveur des sources de financement.....	63
Figure 5.7	Nombre de mémoires opposés aux sources de financement.....	63
Figure 5.8	Nombre de mémoires en faveur du péage par type de péage et par type d'intervenants.....	65
Figure 5.9	Distribution des mémoires en faveur de la taxe sur l'essence	67
Figure 5.10	Distribution des types de hausses de droits sur l'immatriculation par type d'intervenant	69
Figure 5.11	Distribution des 39 mémoires en faveur d'une hausse de la contribution du Québec par type d'intervenants	70
Figure 5.12	Distribution des mémoires en faveur d'une contribution des entreprises par type de contribution et par type d'intervenant.....	71
Figure 5.13	Distribution des 34 mémoires en faveur d'une taxe sur le stationnement par type d'intervenant	72
Figure 5.14	Distribution des 24 mémoires en faveur d'une hausse de la contribution du gouvernement du Canada par type d'intervenant.....	72
Figure 5.15	Distribution des 24 mémoires en faveur d'une révision du système tarifaire	73
Figure 5.16	Distribution des 22 mémoires en faveur d'une redevance sur le carbone	74
Figure 5.17	Distribution des 20 mémoires en faveur de mécanismes de captation de la valeur	74



Figure 5.18	Distribution des 8 mémoires en faveur d'une tarification kilométrique.....	75
Figure 5.19	Distribution des mémoires par autre source de financement et par type d'intervenants.....	76

Liste des annexes

Annexe A –	Liste des experts rencontrés lors des rencontres particulières tenues le 21 février et le 9 mars 2012	36
Annexe B –	Liste des communiqués de presse émis par la CMM.....	38
Annexe C –	Autorités organisatrices de transport de la région métropolitaine de Montréal	40
Annexe D –	Liste des participants aux consultations publiques et dépositaires de mémoires	42
Annexe E –	Bilan des rencontres particulières	47
Annexe F –	Bilan de la consultation publique.....	55



Liste des acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorités organisatrices de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
CAA	Association canadienne des automobilistes
CCMM	Chambre de commerce du Montréal métropolitain
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CRT	Conseil régional de transport
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
GES	Gaz à effets de serre
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PQI	Plan québécois des infrastructures
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service rapide par bus
SLR	Système léger sur rail
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TIV	Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade
TOD	Transit-Oriented Development



Sommaire des recommandations

En matière de gouvernance, la commission recommande :

- De poursuivre les travaux du comité de mobilité des personnes et des biens.
- De réviser la Loi sur l'AMT, conformément à la résolution de février 2010 de la Communauté (CC10-010).
- D'inviter le ministre des Transports du Québec à déposer rapidement une nouvelle politique québécoise de mobilité durable qui viendra encadrer les outils de planification de transport à l'instar du Cadre d'aménagement du gouvernement du Québec.
- De poursuivre, à travers un processus formel et en collaboration avec le gouvernement du Québec, la réflexion amorcée par cette commission sur la gouvernance du transport collectif métropolitain, en vue de la recherche d'une meilleure cohérence, d'une plus grande efficacité et surtout d'une plus grande convivialité dans les services offerts aux citoyens.

En matière d'investissements, la commission recommande :

- Que la CMM, en collaboration avec les AOT et toutes les autorités concernées, établisse une séquence d'investissement et un nouveau calendrier de réalisation des projets de transport en commun, conformément aux orientations, objectifs et critères découlant du PMAD, sur la base des priorités suivantes :
 - Le maintien des actifs.
 - Les projets de développement en cours de réalisation (Train de l'Est et SRB Pie-IX).
 - Les projets de développement en planification, en fonction de critères d'achalandage, de coûts et d'équité régionale.
- Que cet exercice d'ordonnancement et de révision de l'échéancier serve à l'établissement d'un programme d'investissements plus précis et détaillé, essentiel à la détermination des besoins financiers selon la durée dudit programme.

En matière de financement, la commission recommande :

- D'augmenter graduellement la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT, en tenant compte de la priorisation des projets déterminée par la CMM (en collaboration avec les AOT, l'AMT et toutes les autorités concernées), de la capacité de payer des contribuables et des usagers ainsi que de l'impact sur la compétitivité et l'attractivité de la région de Montréal.
- Que le comité exécutif fixe le montant de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui devrait s'appliquer sur le territoire de l'AMT.



- Que le comité exécutif propose le montant de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui devrait s'appliquer à l'échelle du Québec.
- Que le comité exécutif demande au gouvernement du Québec :

Au niveau métropolitain :

- D'augmenter la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT sur la base du montant déterminé par le comité exécutif de la CMM;
- D'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation, de procéder à une modulation de cette taxe selon le nombre de cylindrées et d'y soumettre les véhicules commerciaux sur l'ensemble du territoire de l'AMT.

Au niveau provincial :

- D'augmenter la taxe sur l'essence perçue à l'échelle du Québec en tenant compte de la proposition du comité exécutif de la CMM.
 - D'augmenter les contributions versées au Fonds vert (redevance carbone), tel que proposé dans le budget 2012-2013 du gouvernement du Québec.
 - De réallouer les contributions du FORT sur les réseaux de transport selon les proportions suivantes : 30 % au réseau de transport en commun et 70 % au réseau routier.
- Que le comité exécutif demande au gouvernement du Canada :
 - Que l'intégralité de la taxe d'accise sur l'essence (10 ¢/litre) soit versée aux provinces.
 - De prolonger le versement à la SOFIL après 2014.
 - Que les projets de transport collectif puissent être éligibles au Fonds Chantiers Canada.

Concernant les autres sources de revenu, la Commission recommande :

- Que la CMM entame, dès maintenant, avec les partenaires (CMM/AOT/Villes/AMT/MTQ), les études suivantes permettant de définir la faisabilité (technologie, coûts et calendrier d'implantation), les revenus potentiels, et les impacts socio-économiques, routiers et environnementaux pour les sources potentielles suivantes :
 - La tarification routière métropolitaine (incluant les péages).
 - La taxation du stationnement sur le territoire de l'AMT.
 - La contribution additionnelle du secteur privé sur le territoire de la CMM.
 - La captation de la valeur foncière.



- Que l'étude en cours sur l'harmonisation de la tarification métropolitaine soit complétée le plus rapidement possible.

Concernant le cadre financier du transport en commun métropolitain, la commission recommande :

- La révision du cadre financier du transport en commun métropolitain conformément aux principes de partage des charges métropolitaines tel qu'adoptés le 4 février 2010 par le conseil de la Communauté (résolution CC10-010), soit :
 - La nécessité de l'ajout de nouvelles sources de financement situées hors du champ foncier.
 - La part de la contribution financière de chaque municipalité déterminée en répartissant les charges métropolitaines en fonction de l'utilisation des services de transport (métro, trains de banlieue, express métropolitains) par les usagers de chaque municipalité.

Concernant les programmes de subvention du transport en commun, la commission recommande :

- La révision des modalités de financement du gouvernement du Québec aux infrastructures de transport en commun du programme d'aide gouvernementale au transport collectif (PAGTC) des personnes, soit :
 - Le maintien à 100 % des coûts de développement des modes rapides (métro, train de banlieue, système léger sur rail).
 - Le maintien à 75 % des coûts de réfection et remplacement des modes rapides, des coûts de construction et réfection des garages, terminus, stationnements d'incitation et voies réservées.
 - La bonification de 50 % (actuellement) jusqu'à 100 % des coûts d'acquisition des autobus, de façon à soutenir les efforts en faveur de systèmes souples, légers, adaptés aux réalités des AOT et particulièrement des CIT et pouvant être mis en place rapidement. Cette bonification pourrait être modulée en fonction de la performance éco-énergétique des autobus (bio-carburant, électricité, bi-mode, etc.).
- Le maintien et la bonification des programmes actuels de financement soutenant l'accroissement de l'offre de service en transport en commun, dont :
 - Le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) qui 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).
 - Le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).



1 Mise en contexte

Depuis de nombreuses années, les élus municipaux du Grand Montréal ont travaillé à l'élaboration d'une vision globale de l'aménagement et du développement du territoire de la région métropolitaine de Montréal. Cette vision s'est concrétisée avec l'adoption du premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en décembre 2011.

Les élus de la Communauté ont maintenant un plan pour les vingt prochaines années et ont ciblé comme priorité de faire du Grand Montréal une région compétitive et attractive dans une perspective de développement durable. Ce plan propose de structurer le territoire pour accueillir au moins 40 % de la croissance de la population au sein de quartiers conçus autour d'infrastructures de transport en commun d'ici 2031.

Les élus municipaux du Grand Montréal ont fait le choix de développer le transport en commun et de favoriser la densification du territoire. Ils ont fait le choix du développement durable afin de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre.

Pour accueillir l'augmentation prévue de 14 % de la population d'ici 2031, il faut miser sur un système de transport collectif plus développé et réduire la congestion routière. Le PMAD propose ainsi d'augmenter la part modale du transport en commun de 25 % à 30 % d'ici 2021. Cette augmentation de la part modale signifie de transférer l'équivalent de 180 000 déplacements automobiles vers le transport en commun en période de pointe du matin. Il s'agit d'un défi important visant la réduction de l'usage de l'automobile et l'établissement de milieux de vie plus conviviaux favorisant la concentration des activités et les déplacements en transport en commun.

Pour y arriver, des efforts financiers devront être consentis pour moderniser et développer les réseaux de transport en commun. En tenant compte de l'ensemble des projets planifiés par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les autorités organisatrices de transport (AOT), près de 23 G\$ sont identifiés en immobilisations.

Sachant que les sources actuelles de financement ne permettent pas de répondre à l'ensemble des investissements requis pour le maintien et le développement des réseaux de transport en commun de la région de Montréal d'ici 2020, la commission de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'est vu confier, par le comité exécutif de la CMM, le mandat d'étudier de nouvelles sources de financement pour le transport collectif métropolitain. Dans cette perspective, la commission a défini les prémisses qui ont guidé ses réflexions et ses analyses durant son mandat :

- La reconnaissance du droit à la mobilité pour les individus et la région, impliquant que le financement du transport en commun soit équitable et suffisant pour les besoins métropolitains sur les plans social, environnemental et économique;
- La reconnaissance de la région métropolitaine de Montréal comme moteur de l'économie québécoise, appelant ainsi une réflexion et des recommandations qui débordent des frontières de la CMM;
- Des sources de financement stables, récurrentes et durables qui garantissent également que les nouvelles sommes obtenues n'impliquent aucun désengagement des partenaires financiers actuels;
- Le principe des fonds dédiés assurant que l'argent recueilli pour le financement du transport en commun serve exclusivement au financement du transport en commun;



- La distinction entre le transport local et le transport métropolitain, selon laquelle le financement du transport en commun métropolitain doit servir aux projets à caractère métropolitain;
- Une approche rassembleuse et consensuelle qui répond tant aux besoins de la banlieue que de la ville-centre, dans une perspective d'amélioration de la mobilité régionale des personnes et des biens;
- Une ouverture face à toutes les options, en refusant de se limiter aux idées à la mode et en acceptant de recevoir et de considérer les suggestions audacieuses et novatrices.

Le financement du transport collectif implique plusieurs niveaux de juridiction. La coordination et la synergie d'interventions complémentaires des différents paliers d'autorités publics et l'adhésion à une vision commune constituent les principaux enjeux. C'est dans ce contexte que le rapport de la commission sera déposé aux instances décisionnelles de la Communauté. Il pourra éventuellement faire l'objet de discussions à la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement avec l'objectif d'atteindre un partenariat amélioré entre le gouvernement et ses partenaires municipaux dans la métropole.

Le réseau de transport en commun du Grand Montréal

La région métropolitaine dispose d'un réseau hiérarchisé de transport en commun intégrant plusieurs modes dont l'impact structurant est plus ou moins important selon le mode et le milieu d'insertion.

- Au centre de l'agglomération, l'effet structurant des modes lourds (métro, trains de banlieue) ne fait aucun doute : ils permettent de concentrer de grands volumes de déplacement avec relativement peu de nuisance pour les riverains.
- Les services rapides par bus (SRB) du fait de leur pérennité et de leur efficacité équivalente à celle des modes intermédiaires grâce à leur fonctionnement en site propre permanent, disposent d'un potentiel de structuration.
- En couronnes, outre les trains de banlieue dont l'impact structurant est indéniable, les services d'autobus et l'implantation de voies réservées peuvent présenter un caractère structurant dans la mesure où ils permettent une liaison efficace avec des modes plus structurants.

Outre la capacité, des facteurs tels la pérennité des infrastructures de transports et des équipements complémentaires et la qualité du service (en période de pointe et en période hors pointe) peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité. Les récentes implantations de modes intermédiaires (système léger sur rail) à l'étranger ont démontré que ceux-ci peuvent avoir un impact certain de redéveloppement.



2 Présentation des membres de la commission

La commission est constituée de huit élus. Le tableau 2.1 présente chacun des élus ainsi que leurs implications au sein de différents comités et conseils.

Tableau 2.1 Membres de la commission du transport

Commission du transport	
Président	 <p>M. Paul Larocque Maire de la Ville de Bois-des-Filion</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Préfet de la MRC Thérèse-de-Blainville▪ Représentant auprès de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)
Vice-présidents	 <p>M. Jean-Jacques Beldié Membre du conseil de la Ville de Laval Membre du conseil d'administration de l'UMQ</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Président du conseil d'administration de la Société de transport de Laval▪ Président du conseil d'administration de l'Association du transport urbain du Québec▪ Membre du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal
	 <p>M. Bertrand Ward Membre du conseil de la Ville de Montréal</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Membre de la commission sur les finances et l'administration (Ville de Montréal)▪ Membre de la commission sur l'examen des contrats (Ville de Montréal)
Membres	 <p>Mme Manon Barbe Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal Maire de l'arrondissement de LaSalle</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Membre du conseil d'agglomération▪ Présidente de la Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ)▪ Membre de la commission sur la culture, le patrimoine et les sports (Ville de Montréal)
	 <p>M. Pascal Forget Membre du conseil de la Ville de Brossard</p>
	 <p>M. Dominic Perri Membre du conseil de la Ville de Montréal</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Membre du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal▪ Président de la Société Transgesco SEC
	 <p>M. Guy Pilon Maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Président du Centre local de développement (CLD) Vaudreuil-Soulanges▪ Président du Conseil intermunicipal de transport (CIT) La Presqu'Île▪ Membre du conseil de la Municipalité régionale de comté (MRC) Vaudreuil-Soulanges▪ Membre du conseil d'administration de la Conférence régionale des élus (CRÉ) du Haut-Saint-Laurent
	 <p>M. Aref Salem Membre du conseil de la Ville de Montréal</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Membre de la commission sur le développement économique et urbain et l'habitation (Ville de Montréal)▪ Membre de la commission sur le développement social et la diversité montréalaise (Ville de Montréal)



3 Mandat de la commission du transport concernant l'évaluation de nouvelles sources de financement du transport collectif métropolitain

3.1 Le mandat

Le 24 novembre 2011, le comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal a confié à la commission du transport le mandat (résolution CE11-143) d'évaluer les nouvelles sources de revenus qui pourraient être mises en place pour pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain et de lui déposer ses recommandations à cet effet.

Pour réaliser ce mandat, la commission du transport a notamment convenu de procéder à une consultation sur le financement du transport en commun dans le Grand Montréal. La démarche de consultation retenue comportait deux volets : une première étape constituée de rencontres particulières avec des experts; une seconde étape constituée de séances de consultation publique.

3.2 Les rencontres avec les experts

Les rencontres particulières avec les experts ont eu lieu le 21 février et le 9 mars 2012 au siège social de la Communauté en présence des membres de la commission. À l'occasion de ces rencontres, douze experts en transport et en urbanisme de différents milieux ont présenté leurs recherches et leurs points de vue sur les problématiques du financement du transport en commun et sur les alternatives à envisager.

Ces rencontres avaient pour objectif de dresser le portrait de la situation actuelle du transport en commun dans la région métropolitaine, de ses acteurs, ses besoins, les enjeux et un premier aperçu des nouvelles sources possibles de financement. Elles ont permis aux membres de la commission d'avoir une compréhension plus globale de la situation et de pouvoir entreprendre les séances de consultation publique à partir d'une meilleure compréhension des enjeux.

- Au total, douze experts du milieu des transports en commun et/ou d'urbanisme ont eu l'occasion de présenter leurs recherches et leurs points de vue, certains représentant leur organisation et d'autres parlant en leur propre nom.

Transport 2000 a représenté les usagers du transport en commun, la CAA-Québec les automobilistes, la CCMM la communauté d'affaires, l'ATUQ, l'AQTIM et l'AMT ont représenté les sociétés de transport en commun et les CIT, et le MTQ représentait le gouvernement du Québec. Les Consultants Trafic et les professeurs David Hanna, Paul Lewis et Florence Junca-Adenot ont présenté les résultats de leurs recherches en urbanisme et en développement du transport en commun et son financement.

3.3 Les séances publiques

La commission du transport a également procédé à six séances de consultation publique à l'intention des citoyens et des groupes intéressés par la question du financement du transport en commun métropolitain. Ces séances se sont tenues au cours de la semaine du 30 avril au 4 mai et de la semaine



du 7 au 11 mai 2012, la commission siégeant dans chaque secteur de la région métropolitaine de Montréal selon le calendrier suivant :

Date	Secteur	Lieu
Lundi 30 avril 2012 19 h à 22 h	Couronne Sud	Ville de Vaudreuil-Dorion
Mardi 1er mai 2012 19 h à 22 h	Couronne Nord	Ville de Bois-des-Filion
Mercredi 2 mai 2012 19 h à 22 h	Laval	Ville de Laval
Mardi 8 mai 2012 19 h à 22 h	Longueuil	Ville de Longueuil
Mercredi 9 mai 2012 14 h à 18 h et 19 h à 22 h 30	Montréal	Ville de Montréal

3.4 La chronologie

Le volet public de la consultation sur le financement du transport en commun métropolitain s'est déroulé selon la chronologie suivante :

Fin février : Période marquant la mise en ligne du site Web sur la consultation publique comprenant le document déclencheur de la consultation sur le financement du transport collectif ainsi que le guide de consultation contenant les informations quant aux modalités de participation.

30 mars : Date limite pour tout citoyen ou tout organisme pour signaler leur intention de transmettre un mémoire à la Communauté métropolitaine de Montréal.

Avril : Transmission de la version électronique du mémoire au secrétariat de la commission, au plus tard quinze jours avant la date prévue de la présentation devant la commission. Chaque mémoire pouvait faire l'objet d'une présentation verbale devant la commission lors des assemblées publiques prévues au calendrier. Les mémoires ne faisant pas l'objet d'une présentation verbale devaient être transmis au secrétariat de la commission au plus tard le 9 mai 2012 à minuit.

30 avril-9 mai : Séances publiques de la commission du transport.



3.5 Le déroulement des assemblées

Toutes les assemblées publiques se sont déroulées selon le même scénario. Le président de la commission du transport, M. Paul Larocque, ouvrait la séance en souhaitant la bienvenue à tous les participants et en présentant les membres de la commission. M. Larocque faisait par la suite une mise en contexte des enjeux soulevés par la consultation et présentait brièvement les objectifs de la consultation.

Les citoyens et les groupes ayant déposé un mémoire et étant inscrits à l'horaire de la séance étaient alors invités, à tour de rôle, à prendre place au micro afin de présenter leur mémoire devant la commission. Un temps de parole de dix minutes était alloué pour chacune des présentations et une gestion serrée du temps était effectuée. Après chaque présentation, les membres de la commission étaient invités à poser des questions, le cas échéant.

Chaque séance se concluait par une période de questions. Les citoyens ou groupes inscrits au registre de la période de questions étaient alors invités à prendre la parole. Le président remerciait ensuite l'ensemble des participants.

Pour chacune des séances publiques, Mme Anita Ramacieri a agi à titre de modératrice au nom de la commission.

Au total, 107 mémoires ont été transmis à la commission du transport. De ce nombre, 63 ont fait l'objet d'une présentation.

3.6 L'information

3.6.1 L'information sur le site Web

Une section dédiée à la consultation sur le financement du transport en commun métropolitain a été ajoutée au site Internet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Cette section est composée d'une page d'accueil présentant, à travers le « mot du président », le mandat accordé à la commission du transport. Cette section du site comporte également les volets suivants :

- La « consultation » dont, notamment, la présentation des commissaires, les objectifs de la commission, les modalités de participation, l'horaire et le lieu des séances ainsi qu'un accès à tous les mémoires déposés à la CMM;
- Une section « documentation » comportant des liens vers plusieurs documents de référence sur le sujet du financement du transport de même que les positions de la CMM adoptées sur le sujet;
- Une section « salle de presse » regroupant principalement les communiqués émis par la CMM au cours de la consultation et la revue de presse associée à la consultation.

Les statistiques de consultation des pages du site Internet du PMAD démontrent une augmentation importante des pages associées à la consultation à la fin du mois d'avril et au cours des premières semaines du mois de mai. Ainsi, au premier jour de la consultation, le nombre de visites a augmenté significativement comparativement à la fréquentation quotidienne moyenne d'environ cent visites par jour.

Entre le 29 avril et le 12 mai 2012, le site Internet de la CMM a été visité à 2 844 reprises et plus de 18 700 pages furent consultées. Les cinquante pages les plus visitées durant cette période sont des



pages de la section dédiées à la consultation du site Internet du PMAD. Les pages les plus visitées ont été :

- la page d'introduction de la consultation;
- la page de documentation;
- la page horaire et mémoire;
- la page calendrier (de la consultation);
- la page donnant accès aux mémoires.

3.6.2 Les relations de presse

Les médias ont été mis à contribution pour, à la fois, informer le public sur le mandat de la commission du transport, la tenue de la consultation et relayer les interventions des citoyens et des groupes pendant la consultation.

D'abord, le journal *Le Devoir* a publié, dans son édition du 14 avril, un cahier spécial sur les enjeux de financement du transport en commun à quelques jours de début de la consultation publique. Une série de spécialistes y ont été interviewés pour connaître leur appréciation de la problématique du financement et les pistes de solutions qu'ils privilégiaient. Le cahier indiquait également les dates et lieux de la consultation publique.

Les articles composant le cahier ont tous été répertoriés dans la section Revue de presse du site Internet de la consultation. Enfin, le cahier et ses articles ont été annoncés sur la page **Facebook** du PMAD de même sur la page **Twitter** du PMAD.

Entre le 14 avril et la mi-mai, une soixantaine d'événements dans les médias nationaux (journaux et radios) et régionaux (journaux) reliés directement ou indirectement à la consultation ont été recensés : articles, blogues de discussions, reportages radios. Tous ces événements médiatiques ont par ailleurs été répertoriés dans la section « Revue de presse » du site Internet de la consultation. Les divers communiqués de presse diffusés par la CMM sont présentés à l'annexe B.

3.6.3 La consultation et les médias sociaux

Les médias sociaux, plus particulièrement Twitter et Facebook, ont également été mis à contribution, notamment au moment des audiences publiques de la commission, afin de relayer rapidement les informations circulant sur le Web et de susciter l'intérêt des usagers de la Toile pour la consultation en cours. La CMM a donc tiré profit de ses comptes **Facebook** et **Twitter**, créés pour la consultation sur le PMAD, pour relayer un maximum d'informations à nos 560 abonnés **Twitter** et 310 abonnés **Facebook** ainsi que potentiellement aux membres des réseaux de nos abonnés. Soulignons la progression importante de notre nombre d'abonnés; aux termes de la consultation sur le PMAD, nous dénombrons 292 abonnés à notre compte **Twitter** et 209 à notre compte **Facebook**.

Tous les communiqués, articles, blogues de discussions, reportages radios associés à la consultation ont été relayés par nos comptes Facebook et Twitter.

De plus, au cours des six séances de consultation, une description des faits saillants des présentations a été diffusée sur Twitter : de deux à quatre « gazouillis », en moyenne, ont décrit les principaux arguments des individus, groupes ou élus lors de la présentation de leur mémoire aux commissaires. Lors de séances de consultation, nous avons pu constater que des membres de l'auditoire retransmettaient



nos gazouillis sur leur propre réseau d'abonnés ou émettaient en direct, à leurs abonnés, des gazouillis décrivant les séances.

3.7 La participation

À la clôture des séances de consultation publique, le 9 mai 2012, 107 mémoires ont été transmis à la commission de transport de la CMM. De ce nombre, 63 (59 %) ont fait l'objet d'une présentation verbale.

Les consultations publiques ont suscité la participation d'une grande diversité d'acteurs de la société venant de tous les secteurs géographiques de la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, les 63 mémoires qui ont fait l'objet d'une présentation verbale devant la commission se sont répartis comme suit :

Mémoires présentés verbalement – lieu et date	Nombre	%
Couronne Sud – 30 avril 2012	9	14,3
Couronne Nord – 1 ^{er} mai 2012	9	14,3
Laval – 2 mai 2012	11	17,4
Longueuil – 8 mai 2012	7	11,1
Montréal – 9 mai 2012	27	42,9
Total	63	100,0



4 Les recommandations de la commission

Comme il a été mentionné dans les sections précédentes, la commission a échangé avec différents experts et a pris connaissance des mémoires qui ont été déposés lors de la période de consultation publique, qu'ils aient été présentés lors des séances publiques ou qu'ils aient été simplement déposés sans présentation. La commission a ainsi alimenté ses travaux et réflexions à partir de ces différentes sources, auxquelles s'ajoutent des résultats d'études et autres documents ainsi que l'expertise de l'équipe de la CMM et celle des membres de la commission. Les conclusions et les recommandations de la commission s'appuient en bonne partie sur ces différentes contributions. Un bilan du contenu des mémoires apparaît en annexe du présent rapport. La commission a surtout apprécié, à travers les échanges et mémoires, la qualité des arguments avancés, la représentativité des intervenants, leur expertise particulière et la qualité générale du mémoire ou de l'intervention.

La commission a retenu trois thèmes qui sont revenus avec insistance et qui rejoignent les réflexions des membres de la commission et les préoccupations émises par ceux-ci dès le début des travaux. Il s'agit de la gouvernance du transport collectif métropolitain, de l'ordonnancement et du calendrier des projets, et bien sûr des nouvelles sources de financement, qui sont au cœur du mandat de la commission. Étant donné que les deux premiers thèmes ont souvent été présentés comme un préalable à la question du financement et que la commission elle-même reconnaît le lien entre ceux-ci, la commission a choisi de les aborder dans cet ordre dans le présent rapport.

4.1 Compléter la gouvernance

La question de la gouvernance a soulevé beaucoup d'intérêt. Il ne saurait en être autrement lorsqu'on constate la présence, dans le territoire de la CMM, de douze CIT /OMIT/CRT, de trois sociétés de transport (STM, STL et RTL), et de l'AMT, soit seize organismes qui interviennent directement dans la gestion et l'offre de transport collectif. À ceux-ci s'ajoutent les villes, MRC, arrondissements, agglomérations, CMM, ministères et organismes gouvernementaux, sans oublier les entreprises privées, associations et groupes de pression qui tous jouent un rôle d'importance variée dans le domaine. L'organisation du transport dans son ensemble, et du transport collectif en particulier, appartient donc à un univers d'une grande complexité, où il est parfois difficile de dégager une vision commune et cohérente avec la diversité d'un vaste territoire comme celui de la CMM.

Il est difficile, voire impossible d'aborder la question du financement sans traiter celle de la gouvernance. Elles se posent crûment à travers des interrogations telles que : Qui gèrera les fonds? Comment se répartiront les sommes recueillies? Qui décidera des projets à réaliser? Ces interrogations sont légitimes et ne peuvent être écartées, car le citoyen est en droit de connaître la façon dont est administré l'argent qu'il confie aux corps publics. Actuellement, les réponses demeurent floues et la commission a tenu à refléter les attentes et les espoirs exprimés en faveur d'une gouvernance améliorée.

4.1.1 Avoir une vision intégrée en termes de planification des transports

Il y a consensus pour affirmer que la planification du transport en commun fait appel à une vision intégrée du transport et de l'aménagement, d'une part, ainsi qu'à une planification intégrée des réseaux de transport supportant la mobilité des personnes et des marchandises, d'autre part.

Les présentes consultations sur le financement du transport en commun ont permis de réaffirmer le consensus en faveur des grands objectifs de développement des transports collectifs du PMAD, soit



d'augmenter la part des déplacements du transport en commun de 25 % à 30 % et d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD. Le virage en faveur du transport en commun devient ainsi un élément déterminant dans les orientations d'aménagement du territoire que se sont données les élus du Grand Montréal.

« Un réseau de transport en commun efficace s'inscrit désormais dans nos priorités de développement du territoire, telles qu'exprimées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). » CCMM p. 3

« L'aménagement visé par le PMAD, pour beaucoup, axé autour des TOD, est intimement lié aux transports collectifs, contribue à la réduction de l'étalement urbain et à la lutte aux changements climatiques, mais permet aussi de traiter les enjeux de santé humaine, d'activité physique et de qualité de l'air. » Équiterre p. 5

« Le PMAD doit permettre une vision métropolitaine intégrée de la planification du transport et proposer un financement acceptable à tous sur l'ensemble de la région, visant à établir l'universalité de la desserte métropolitaine et de la participation au financement. » MRC L'Assomption (mémoire non paginé)

« L'amélioration de la mobilité durable des personnes et des biens est un des enjeux majeurs qui assurera l'atteinte d'un niveau optimal d'attractivité et de compétitivité du Grand Montréal. » TPECS p. 17

La commission reconnaît que le transport collectif ne peut être traité en vase clos, indépendamment du transport en général (transport individuel, transport des marchandises). Les réseaux utilisés sont souvent les mêmes, et la fluidité de l'un est dépendante de l'efficacité de l'autre. Des initiatives comme le comité de mobilité des personnes et des biens traduit cette réalité et exprime cette interaction constante entre tous les modes de transport.

4.1.2 Avoir une gouvernance efficace pour le Grand Montréal

La commission salue l'effort de planification en transport réalisée par le MTQ, l'AMT, les différentes AOT, les villes, les MRC et certains arrondissements. La commission a d'ailleurs pu apprécier la haute qualité de certains plans, notamment ceux de la STM et de l'AMT qui ont fait l'objet d'un avis favorable de la commission dans le cadre du mandat confié à la CMM par la loi. La commission constate toutefois que tous ces efforts se traduisent par une multiplicité de plans et de projets qui auraient avantage à être mieux arrimés à l'intérieur d'une vision métropolitaine unifiée. Hormis celui de l'AMT dans les limites de ses compétences, la commission constate qu'il n'existe encore aujourd'hui aucun véritable plan métropolitain de transport collectif qui fasse l'objet d'un large consensus à l'échelle métropolitaine. Si le PMAD donne des orientations assez précises en matière d'aménagement et de transport, il ne constitue pas en lui-même un plan de transport, mais appelle plutôt à la réalisation d'un tel plan qui rencontrerait les objectifs du PMAD.

La commission relève aussi les difficultés vécues par la présence de nombreux paliers décisionnels en matière de gestion du transport collectif, et la confusion parfois générée par le nombre important d'acteurs dans le Grand Montréal. Ainsi, il apparaît anormal qu'un usager du transport collectif métropolitain soit confronté, en 2012, à la présence de plusieurs centaines de titres de transport différents dans le seul territoire de la CMM. Cette confusion est aussi présente dans le découpage



territorial des organismes liés au transport collectif, découpage qui ne correspond pas toujours avec les limites de la CMM.

La commission prend aussi acte de la demande de plusieurs intervenants quant à la nécessité d'avoir une gouvernance efficace en matière de transport en commun. Un nombre important d'intervenants ont clairement exprimé le lien indissociable entre la question du financement et la gouvernance, en dénonçant l'éclatement des compétences et la prolifération des décideurs en transport, et en soulignant l'absence d'un véritable leadership régional en ce domaine.

« Le CITL croit que la métropole a besoin d'une autorité qui possède les compétences, mais également la neutralité essentielle à l'analyse des besoins en transport, ainsi qu'à la planification et au développement d'un réseau métropolitain bien ancré dans la réalité des besoins identifiés. Dans le contexte actuel caractérisé par un nombre impressionnant de "joueurs" ayant compétence en matière de transport, le CITL insiste sur la nécessité de compter sur une autorité capable de se tenir au-dessus de la mêlée. » CITL, p. 8

Parmi les positions exprimées, principalement par les instances municipales des couronnes Nord et Sud, on demande une meilleure représentativité des élus municipaux dans la gouvernance du transport en commun régional. On soulève la nécessité d'avoir une seule instance de planification du transport en commun pour le Grand Montréal.

« La réévaluation des rôles des intervenants actuels nécessite un dialogue important entre les instances municipales de la CMM et le gouvernement. Cette réévaluation doit débuter maintenant avec une large représentation des organismes municipaux, et non se faire surtout dans les bureaux fermés de l'appareil gouvernemental provincial. » MRC Roussillon p. 6

« Comme nous le verrons dans les pages qui suivent, le passé ne peut être garant de l'avenir dans ce dossier : une AMT où seulement trois des cinq secteurs de la région métropolitaine sont représentés; une représentativité qui se fait en alternance aux deux ans, limitant les Couronnes, Laval et Longueuil dans leur compréhension et dans leur capacité à suivre les dossiers; cette situation entraîne une perte de connaissance et doit être révisée. » TPECS p. 4

« À notre avis, la multitude d'autorités organisatrices n'est pas le véritable problème. Mais l'absence de coordination, de décision centralisée et d'arbitrage à l'échelle métropolitaine représente un lourd handicap pour l'amélioration des services au profit de l'ensemble de la clientèle. » TPECN, p. 3

Plusieurs des positions énoncées dans les mémoires sont conformes à la résolution des élus de la CMM concernant le cadre de gouvernance et de financement du transport métropolitain. La résolution des élus de la Communauté sur la gouvernance du transport en commun métropolitain demandait au gouvernement du Québec d'octroyer à la Communauté le pouvoir de désigner six représentants au conseil d'administration de l'AMT, soit deux pour représenter la Ville de Montréal, un pour représenter la Ville de Laval, un pour représenter l'agglomération de Longueuil, un pour représenter la couronne Nord et un pour représenter les municipalités de la couronne Sud. Cette position est conforme à celle exprimée dans le mémoire du RTL et de l'agglomération de Longueuil.

« Nous sommes d'avis que la gouvernance doit être confiée à une instance unique, au sein de laquelle une large place décisionnelle sera attribuée aux élus régionaux et que, dans cette perspective, les cinq secteurs de la région métropolitaine, que sont les agglomérations de



Montréal, de Longueuil, la Ville de Laval et les couronnes Sud et Nord, soient représentés. »
RTL/Agglomération de Longueuil p. 17

Enfin, compte tenu de l'ampleur des besoins en investissements dans les réseaux de transport du Grand Montréal, on estime qu'une partie de la solution à une gouvernance plus efficace semble aussi se trouver dans une meilleure coordination des interventions entre la CMM et le gouvernement du Québec, ainsi qu'entre les différents acteurs concernés.

« Pour ces raisons, la réflexion de la CMM sur le mode de financement du TC ne peut se faire indépendamment de celle qui s'effectue sur le financement des infrastructures routières aux paliers municipal et provincial. Bien sûr, chaque ordre de gouvernement conserve sa liberté de taxer comme bon lui semble dans les champs fiscaux auxquels il a accès, mais il reste que la CMM et le ministère des Transports du Québec ont intérêt à réfléchir ensemble sur le bon usage des différents instruments de financement. » CPQ p. 16

4.1.3 Recommandations de la commission

À l'instar des intervenants qui sont intervenus sur le thème de la gouvernance, la commission est d'avis que la métropole doit disposer d'une gouvernance efficace en matière de transport en commun.

Une partie de la solution à une gouvernance plus efficace se trouve dans une meilleure coordination des interventions et un dialogue continu entre les instances municipales de la CMM et le gouvernement, responsables de la planification et du financement des réseaux de transport dans le Grand Montréal.

Aussi, dans un contexte où de nombreux projets de construction et de reconstruction du réseau routier supérieur sont prévus à court et moyen termes dans le Grand Montréal, il est important d'assurer cette coordination des interventions afin de minimiser les impacts sur la mobilité des biens et des personnes et les impacts économiques sur le territoire du Grand Montréal. La commission est d'avis que la création, à l'initiative de la CMM, du comité de mobilité des personnes et des biens représente un pas dans la bonne direction en termes de planification intégrée des réseaux de transport du Grand Montréal.

Ce pas devra être suivi de beaucoup d'autres. La question de la mobilité dans le Grand Montréal doit être abordée de façon intégrée, en incluant les préoccupations relatives au transport des personnes, tous modes confondus, et au transport des marchandises. De plus, les problématiques de gouvernance couvrent deux volets bien spécifiques : la planification des transports, et la gestion des transports.

La commission n'est pas en mesure, dans le cadre de son mandat, de proposer des solutions définitives en matière de gouvernance. Ce seul aspect exige une large réflexion et mérite qu'on s'y concentre dans le cadre d'un exercice exclusif. Plusieurs acteurs ont lancé des idées ou ouvert des pistes dans différentes directions : création d'un nouvel organisme régional de planification, unification de toutes les sociétés de transport et des CIT, mise en place d'une structure régionale pour la réalisation des grands projets d'infrastructures de transport, etc. Le gouvernement du Québec a aussi entamé ses propres réflexions à ce niveau, notamment sur le rôle et les fonctions de l'AMT, et le gouvernement demeure un acteur incontournable en matière de gouvernance puisque tout changement majeur nécessitera inévitablement des ajustements législatifs ou réglementaires qui relèvent de sa juridiction.

La commission estime qu'il est urgent d'aborder de front cette question de gouvernance en matière de transport, tout en raffinant et en accentuant, de façon parallèle, les mécanismes de coordination entre les différents acteurs concernés.



Ainsi, la commission recommande :

- De poursuivre les travaux du comité de mobilité des personnes et des biens.
- De réviser la Loi sur l'AMT, conformément à la résolution de février 2010 de la Communauté (CC10-010).
- D'inviter le ministre des Transports du Québec à déposer rapidement une nouvelle politique québécoise de mobilité durable qui viendra encadrer les outils de planification de transport à l'instar du Cadre d'aménagement du gouvernement du Québec.
- De poursuivre, à travers un processus formel et en collaboration avec le gouvernement du Québec, la réflexion amorcée par cette commission sur la gouvernance du transport collectif métropolitain, en vue de la recherche d'une meilleure cohérence, d'une plus grande efficacité et surtout d'une plus grande convivialité dans les services offerts aux citoyens.

4.2 Prioriser ensemble les projets d'investissement

4.2.1 Investir dans le transport collectif

Un premier constat s'impose : tous les intervenants qui ont présenté un mémoire s'entendent pour souligner la nécessité d'investir dans le transport en commun du Grand Montréal. Plusieurs ont démontré que l'achalandage du TC ne cesse d'augmenter, qu'il y a eu augmentation significative d'achalandage au cours des dernières années. Plusieurs ont également fait mention que le TC est une solution aux problèmes de congestion en croissance dans la région de Montréal et que ces problèmes s'accroîtront dans la mesure où plusieurs grands chantiers de réfection des infrastructures routières se mettront en place au cours des prochaines années.

Dans ce contexte, il deviendra essentiel de poursuivre le développement des transports collectifs, d'abord comme mesures de mitigation aux travaux routiers projetés, mais permettant aussi à long terme de déplacer un nombre croissant de personnes en moins de temps et à moindre coût. Ce réinvestissement doit commencer dès maintenant. Certains y voient là une situation d'urgence.

« Lorsqu'on analyse la croissance démographique prévue de la région métropolitaine de Montréal; lorsqu'on la met en parallèle avec la congestion actuelle; lorsqu'on ajoute à l'équation l'impasse financière de notre société, le défi du transport en commun devient inévitable puisqu'il s'agit là de notre seule voie d'évitement à une catastrophe annoncée. »
TPECS p. 10

« Tous s'entendent pour dire que le transport collectif est la clé de voûte de la décongestion de notre réseau routier, notamment en vue des grands travaux de construction du pont Champlain, de réfection du pont Jacques-Cartier et du pont tunnel Louis-H.-Lafontaine. » RTL – Longueuil p. 4

« La STL ainsi que la Ville de Laval reconnaissent donc la pertinence de cette consultation de la CMM. Nous sommes à l'heure des choix. Pour assurer le développement du transport collectif,



nous devons nous donner des moyens de financement additionnels, et, de ce fait, poursuivre les objectifs du PMAD ainsi que ceux du Plan de mobilité durable de Laval. » STL p. 4

« La fluidité du transport des biens et des personnes dans la région métropolitaine est une condition essentielle à notre prospérité et à notre croissance économique. Déjà en 2010, la Chambre affirmait dans son étude intitulée Le transport en commun : au cœur du développement de la métropole que les moyens les plus appropriés pour financer le transport en commun devront faire l'objet d'un large débat public. Nous appuyons donc l'initiative de la CMM d'organiser cette importante consultation. » CCMM p. 3

4.2.2 Établir une séquence des investissements

La commission, à l'instar de plusieurs experts et participants au processus de consultation publique, reconnaît la difficulté technique de réaliser l'ensemble des travaux d'investissements en transport collectif recensés au PMAD pour l'horizon 2020. La commission considère qu'une dépense de 22,9 G\$ dans un échéancier aussi court est trop optimiste. Certains projets sont déjà amorcés et seront effectivement réalisés d'ici 2020 (par exemple, la modernisation de certains actifs comme les rames de métro, ou la finalisation du Train de l'Est ou du SRB Pie IX), tandis que d'autres débiteront certainement durant cette période pour être complétés au-delà de 2020. D'autres projets, peut-être parmi les plus importants en termes d'investissements, ne verront certainement pas le jour avant 2020 compte tenu de leur complexité.

La commission constate que les projets indiqués au PMAD n'ont pas fait l'objet d'une priorisation, mais reflètent plutôt une vision optimale par les AOT et l'AMT du développement du transport collectif métropolitain, vision qui doit évidemment être confrontée à la faisabilité technique et financière. Comme l'ont fait remarquer certains experts à la commission, la région de Montréal peut difficilement assumer la réalisation de plus d'un ou de deux très grands projets d'infrastructures de transport collectif par décennie, pour de simples considérations liées à la disponibilité des ressources techniques et humaines, d'autant plus si on considère la réalisation simultanée de grands travaux d'infrastructures routières et ouvrages d'art (ponts, tunnels, réseau autoroutier, etc.).

Une préoccupation partagée

Cette préoccupation quant à la nécessité d'établir un calendrier des investissements n'est pas nouvelle. Elle était d'ailleurs clairement ressortie lors des consultations publiques sur le PMAD en 2011 :

« Il est également demandé de prioriser les projets de développement de transport collectif. À cette fin, il conviendrait d'établir les projets qui peuvent être mis rapidement en service, tels que des systèmes de transport par autobus avec des mesures préférentielles, sur le réseau routier et autoroutier. » (Rapport de la consultation publique de la commission de l'aménagement sur le projet de PMAD, novembre 2011, p. 43)

Les consultations publiques sur le financement du transport collectif ont permis de confirmer ce questionnement. La STL par exemple, a ainsi clairement requis une estimation beaucoup plus précise des besoins, appelant à une révision du chiffre de 22,9 G\$ et proposant un scénario d'étalement des investissements jusqu'en 2030. D'autres intervenants appellent à un ordonnancement des projets annoncés et à une réévaluation de la pertinence de ceux-ci.



La commission est d'avis qu'un exercice d'ordonnement des projets aura un impact sur les besoins financiers à court et moyen termes. La commission reconnaît toutefois que les besoins demeurent importants et que l'atteinte des objectifs d'achalandage du PMAD et la réalisation des projets en cours exigeront de nouvelles sources, nonobstant un étalement de l'échéancier de réalisation des projets allant au-delà de l'horizon 2020.

De l'analyse des mémoires soumis à la commission et des rencontres avec certaines AOT et experts, il se dégage une séquence d'investissement selon les priorités suivantes :

- 1. Accorder la priorité au maintien des actifs;**
- 2. Compléter les projets de développement en cours;**
- 3. Établir un ordre de priorité sur les projets de développement en planification sur la base de critères d'achalandage et de coûts et qui répondent aux objectifs du PMAD et aux politiques gouvernementales.**

Au moment même où la commission effectuait ses travaux, plusieurs des AOT du Grand Montréal ont complété leur exercice de planification stratégique du transport en commun. Notons l'adoption du Plan stratégique 2020 de la STM et du Plan stratégique (Vision 2020) de l'AMT qui a fait l'objet d'une analyse par la commission, de même que l'adoption du Plan de mobilité durable pour la couronne Sud par la TPECS et le Plan de mobilité durable du CITL. Ces plans précisent les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs du transport collectif du PMAD et convergent en termes de principes et de projets. De plus, un bureau de projet a été mis en place récemment pour établir un ordre de priorité et pour réviser les coûts associés aux projets de prolongement des lignes du métro (ligne bleue, ligne orange et ligne jaune). Ces projets représentent à eux seuls plusieurs milliards de dollars en coûts de travaux (6,5 G\$) et constituent donc une part importante de l'enveloppe de 22,9 G\$. On peut aisément supposer l'importance des recommandations qui découleront des travaux de ce bureau de projet sur les besoins en financement.

Ces plans révèlent également que la mise en œuvre des interventions est compromise en vue des limites de capacité financière du gouvernement du Québec et des municipalités. Des choix sont donc à faire. Le PMAD fait aussi référence à la nécessité de prioriser l'ensemble des besoins identifiés de 22,9 G\$ pour la période 2011-2020 et d'identifier une séquence d'investissements en fonction de la capacité de payer de la région et de celle du gouvernement du Québec. Une telle priorisation est d'ailleurs prévue dans le plan d'action du PMAD, et devient encore plus nécessaire à l'échelle métropolitaine dans la mesure où la mise en application du nouveau cadre financier, proposé par les élus de la CMM en février 2010, introduira de nouvelles règles de partage des déficits d'exploitation et des immobilisations à la charge des municipalités. Ces règles, qui auront pour effet de déterminer la contribution financière des municipalités en fonction des bénéfices reçus (utilisation et investissements) entraîneront une plus grande imputabilité des élus de la région dans les choix de projets et dans la décision de dépenser.

La commission est d'avis qu'un exercice métropolitain de priorisation est nécessaire et que cet exercice devra déterminer les projets les plus générateurs d'achalandage conformément aux orientations découlant du PMAD et de la planification des AOT, afin qu'ils puissent être évalués du point de vue des avantages, des coûts d'exploitation et des investissements requis pour chacune des municipalités bénéficiaires de la Communauté. Le développement du métro et d'autres modes guidés fait partie intégrante de cet exercice afin de développer pour le territoire de la CMM une planification de projets les plus générateurs d'achalandage tout en optimisant l'utilisation des fonds publics.



4.2.3 Recommandations de la commission

La commission souligne, comme mentionné précédemment, que la CMM est consciente de la nécessité d'établir un ordre de priorité des projets en transport collectif. Un exercice de priorisation des projets d'investissement est d'ailleurs prévu au Plan d'action 2012-2017 du PMAD (Action 2.1.2 : Une priorisation des projets de transport en commun à partir d'une planification de l'AMT, des AOT et des municipalités).

La commission tient à confirmer cette approche et fait écho aux nombreuses observations sur ce sujet par la recommandation suivante :

La commission recommande que la CMM, en collaboration avec les AOT et toutes les autorités concernées, établisse une séquence d'investissement et un nouveau calendrier de réalisation des projets de transport en commun, conformément aux orientations, objectifs et critères découlant du PMAD, sur la base des priorités suivantes :

- Le maintien des actifs.
- Les projets de développement en cours de réalisation (Train de l'Est et SRB Pie-IX).
- Les projets de développement en planification, en fonction de critères d'achalandage, de coûts et d'équité régionale.

La commission recommande que cet exercice d'ordonnement et de révision de l'échéancier serve à l'établissement d'un programme d'investissements plus précis et détaillé, essentiel à la détermination des besoins financiers selon la durée dudit programme.

4.3 Les sources de financement à privilégier

4.3.1 Les principes devant guider les choix de financement

La commission est d'avis que les sources de financement doivent être stables, prévisibles, équitables et durables. Que les sources de financement devraient permettre d'atteindre des objectifs de transport et d'environnement et minimiser les effets négatifs sur l'économie. Le texte qui suit résume ces principes.

- ***Soutenir une approche de mobilité durable.*** Les sources de financement ne sont pas neutres. Elles peuvent également orienter les comportements des individus ou des entreprises et, en ce sens, soutenir une approche de mobilité plus durable. Les effets recherchés étant de :
 - *Réduire la congestion.* Il faut accorder plus de mérites aux sources de financement favorisant une diminution de l'usage de l'auto et non sa possession.
 - *Respecter l'environnement.* Les sources de financement favorisant davantage une diminution de l'usage de l'automobile et de la consommation d'essence doivent être privilégiées.



- *Préserver l'environnement économique.* La compétitivité de la région métropolitaine doit être maintenue. Les effets négatifs potentiels des sources et des stratégies de financement sont donc à analyser avant d'arrêter un choix.
- *Maintenir les actifs.* Une approche de mobilité durable veut que le maintien des actifs soit d'abord priorisé.
- **La participation de tous les bénéficiaires.** Le financement des infrastructures de transport en commun étant une responsabilité partagée reposant sur un financement partagé, la participation de tous les bénéficiaires est requise; ces bénéficiaires étant : le Québec dans son ensemble, les municipalités de la région métropolitaine, les usagers, les automobilistes, les entreprises.
- **L'équité géographique intra régionale.** L'objectif étant d'identifier des sources servant à financer des investissements dans l'ensemble de la région montréalaise, avec des effets qui se diffuseront dans toute la région.
- **L'équité à l'échelle du Québec.** Dans la région métropolitaine de Montréal, le principe d'une contribution spécifique à la région est d'ores et déjà accepté. Cependant, un juste équilibre doit prévaloir entre ce qui est spécifiquement demandé à la région et ce qui revient au gouvernement, c'est-à-dire à l'ensemble des contribuables québécois.
- **L'efficience,** définie comme étant la recherche d'un équilibre optimal entre l'ampleur des moyens déployés et les résultats obtenus. À cet égard, on recherche de nouvelles sources de financement qui soient faciles à mettre en place et à faible coût. En outre, elles doivent générer le moins de coûts de gestion possible.
- **L'efficacité,** qui évalue le rapport entre le moyen choisi et l'atteinte de l'objectif poursuivi. Une source de financement efficace doit donc produire les revenus escomptés, de façon prévisible et stable.
- **La complémentarité.** Les sources de financement devraient se compléter et éviter de se cannibaliser, tout en retenant celles les mieux adaptées au niveau de responsabilité (fédéral, provincial, municipal).

Il faut également établir clairement le lien entre celui qui paye, la raison pour laquelle il paye, et l'usage qui est fait de sa contribution. Il en découle trois grands types de contributeurs payeurs :

- *Le principe de pollueur payeur* qui consiste à faire payer le pollueur pour les dommages qu'il cause aux droits d'autrui à la santé et/ou à l'environnement urbain. Un bon exemple de l'utilisation du principe est la taxe sur l'essence et la redevance sur les carburants et les combustibles fossiles versée par les producteurs au Fonds vert, principal instrument financier de la politique québécoise du transport collectif (2006 – 2012).
- *Le principe d'utilisateur payeur* qui consiste à faire payer l'utilisateur d'un service proportionnellement à son utilisation. Le tarif payé par les usagers des transports en commun avec un critère de tarification à la distance en est un bon exemple. Les frais d'utilisation d'une route, par exemple, en seraient également un bon exemple. Actuellement, la taxe sur l'essence est la source principale de revenu suivant le principe d'utilisateur payeur.



- *Le principe de bénéficiaire* payeur dans la mesure où les investissements réalisés dans les transports contribuent à l'accroissement des activités économiques des villes et permettent aux employeurs l'accès à un plus grand bassin d'emplois potentiels. Une étude menée par la Royal Institute of Chartered Surveyors souligne l'attrait des impôts fonciers sachant que les impacts des projets de transport sur la valeur de la propriété se sont avérés significatifs. Les bénéficiaires sont les quartiers d'affaires, les quartiers industriels, les développeurs immobiliers, etc.

La commission tient aussi à faire part de sa préoccupation et de sa sensibilité à l'égard d'un principe qui lui apparaît fondamental :

- ***La capacité de payer des contribuables et usagers.*** Il s'agit d'un élément souvent oublié, mais qui est pourtant essentiel lorsqu'on envisage d'imposer un fardeau financier supplémentaire à un contributeur. Les taxes, impôts, tarifs et autres charges se heurtent à certaines règles comme celles de la notion économique d'élasticité ou de l'acceptabilité sociale de mesures prises. L'imposition d'une charge nouvelle ou supplémentaire doit être soigneusement évaluée dans un contexte où le citoyen est déjà très sollicité au plan fiscal et tarifaire.

Sur la base des principes d'équité, d'efficacité, d'efficacités et d'impacts sur la fluidité du trafic, la réduction des GES, l'environnement économique usager et la contribution selon le bénéfice reçu, plusieurs intervenants privilégient la taxe sur l'essence comme source additionnelle pour financer le transport en commun.

« (...) la consommation d'essence est ce qui reflète le mieux l'utilisation du réseau routier, à défaut de pouvoir implanter à court terme une taxe kilométrique. » STL p. 13

Pour la STM, la taxe sur l'essence et les redevances sur les hydrocarbures sont également à privilégier. Ces deux sources de financement sont efficaces puisqu'elles sont liées à l'utilisation des automobiles et répondent au principe d'utilisateur payeur. Ces taxes s'avèrent équitables pour les contribuables du territoire desservis par le transport collectif si elles sont appliquées à l'échelle du marché des déplacements urbains. Les mécanismes de perception déjà en place en font une source facile et peu coûteuse à administrer. (Mémoire de la STM p. 15)

Pour le Forum Urba 2015, « à la lumière de ces principes, les contributeurs actuels devraient continuer à financer les investissements dans les réseaux de transport en commun avec une révision de leur part respective et l'ajout de nouveaux contributeurs (bénéficiaires, utilisateurs, pollueurs). » Urba 2015, p. 11-12

4.3.2 Le financement du transport en commun est une responsabilité partagée

Au Québec, le financement des transports collectifs est une responsabilité partagée entre les municipalités et le gouvernement du Québec. Dans le Grand Montréal, le financement des infrastructures de transport en commun est assuré par un partage complexe des coûts entre le palier municipal et régional, d'une part, et le gouvernement du Québec, d'autre part. On doit, depuis peu, ajouter un apport modeste du gouvernement fédéral au financement des infrastructures de transport. Pour sa part, le gouvernement du Québec assumait, en 2010, 22 % du financement du transport en commun du Grand Montréal, essentiellement en aide aux immobilisations pour les sociétés de transport. Il assume aussi une part des déficits d'exploitation des CIT. Bien que sa contribution ait augmenté dernièrement, la



commission est d'avis qu'une partie importante du financement des infrastructures et des services de transport en commun devra provenir d'une contribution accrue des gouvernements supérieurs.

Ces dernières années, le gouvernement du Québec a collaboré, avec ses partenaires régionaux, à trouver de nouvelles sources de financement pour le transport collectif. Comme demandé par les élus, le gouvernement a notamment offert à la CMM d'appliquer sur son territoire, à compter de 2010, une taxe additionnelle sur l'essence de 1,5 cent le litre. Malgré cela, le gouvernement du Québec reconnaît, dans son énoncé budgétaire 2012-2013, qu'il faudra accélérer les efforts de financement du TC.

« Or, compte tenu de l'ampleur des besoins, il est clair que même avec les revenus du marché du carbone, 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. »

À ce propos, le gouvernement est ouvert à l'idée d'analyser toute proposition qui fait consensus auprès des élus municipaux et régionaux pour financer le transport collectif. » Budget 2012-2013. Le Québec, ses municipalités, ses régions, pour un partenariat dans le développement. p. 65.

On remarque ainsi que la plupart des suggestions/recommandations qui ont été formulées à la commission du transport sur les sources de financement concernent les trois paliers de gouvernement, municipal, provincial et fédéral. En ce sens, plusieurs soulignent que toutes solutions au financement du transport en commun métropolitain du Grand Montréal ne doivent pas se limiter à l'identification de sources de financement régionales, mais doivent interpeller directement les gouvernements supérieurs afin qu'ils contribuent à la solution en haussant leurs contributions respectives.

« Il ne peut y avoir de solutions durables au financement des transports collectifs sans une contribution accrue et stable de la part de chacun. » TRANSIT p. iii

« En effet, les représentants de Châteauguay croient que le transport collectif amélioré pour un développement de la couronne Sud ne pourra se faire sans d'abord une vision et une politique claires sur l'avenir du transport en commun, sans ensuite garantir sa participation dans la création d'une autorité regroupée des organismes de transport collectif, et enfin sans une nette amélioration de la participation du Gouvernement du Québec dans les coûts du transport collectif local et régional. » Ville de Châteauguay p. 4-5

« Le dynamisme de la métropole québécoise bénéficie à l'ensemble du Québec. Pour faire de la région métropolitaine un espace économique et culturel compétitif avec les autres grandes villes du continent ou du monde, des investissements de toutes natures sont requis, y compris en transport en commun. Le gouvernement, au nom de tous les contribuables, doit assumer une partie de cette responsabilité. » STL p. 6

« Dans le cas du CITSO, prenons par exemple la subvention qu'il reçoit du MTQ, le PAGTCP (Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes) est plafonné depuis 1996 à 1,9 million \$. Alors qu'il représentait en 1996 un pourcentage de soixante (60 %) du déficit d'exploitation, en 2010 la proposition a diminué à vingt-quatre (24 %) soit trois fois moins qu'en 1996. »



Il serait souhaitable que le pourcentage revienne à un taux qui s'apparente à celui instauré lors de son implantation. Même en considérant la subvention des nouveaux services, le taux ne s'élève qu'à trente (30 %) du déficit d'exploitation. » CITSO p. 6-7

« Notre troisième recommandation est à l'effet que les améliorations du service de transport en commun devront reposer en grande partie sur une implication plus grande du gouvernement provincial, comme tout projet de société convenu à l'échelle provinciale. » MRC Roussillon p. 9

4.3.3 Recommandations de la commission

Malgré l'importance réaffirmée de développer l'offre de transport en commun et d'identifier une priorisation des projets de développement, un constat s'impose : les sources actuelles de revenus apparaissent insuffisantes pour financer les projets de maintien et de développement en cours.

D'une part, comme le souligne la STM, des projets d'une valeur de 4 G\$ sont d'ores et déjà approuvés par le gouvernement du Québec. Cependant, le financement n'est toujours pas confirmé pour des projets d'une valeur de 7,5 G\$, dont principalement 3 G\$ pour le maintien des actifs et 900 M\$ pour le développement du réseau de bus. D'autre part, comme le souligne le mémoire de TRANSIT, le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) du gouvernement du Québec servant au financement des infrastructures des réseaux routiers et collectifs sera déficitaire à partir de l'exercice 2015-2016.

« 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. » TRANSIT p. 12

La commission prend acte des inquiétudes formulées par certains intervenants, mais note qu'elle n'a pas à se substituer au gouvernement du Québec quant à la planification des engagements budgétaires de celui-ci en matière de transport, et qu'elle ne saurait présumer de l'incapacité du gouvernement à respecter ses engagements actuels et futurs. La commission relève toutefois que le gouvernement lui-même reconnaît l'ampleur des besoins et la nécessité de trouver de nouvelles sources. La commission considère que des suggestions et propositions pour aider le gouvernement à investir de façon plus marquée dans le développement du transport collectif et à soutenir les efforts des municipalités et organismes concernés, font bien partie de son mandat et répondent d'ailleurs à l'invitation formulée par le ministre des Finances dans son énoncé budgétaire 2012-2013.

Dans un tel contexte, il devient urgent de bonifier dès maintenant les sources de revenus du transport en commun.

« Par ailleurs, dans le contexte où les besoins augmentent progressivement, initier dès maintenant un niveau de taxation supérieur aux besoins immédiats permettrait de constituer des fonds (métropolitain et provincial) qui serviraient à assurer le financement des infrastructures à plus long terme. » STL p. 19

Selon le décompte des mentions dans les mémoires, **à court terme, la taxe sur l'essence serait à privilégier**. Le mémoire de la STL résume bien les avantages de cette source de financement. Cette source est équitable, car la consommation d'essence reflète l'utilisation du réseau routier. En contribuant au transport en commun, elle constitue un bénéfice réel pour les automobilistes. En favorisant une utilisation moindre de la voiture et l'achat de voitures moins énergivores, cette taxation contribue à la



lutte aux changements climatiques. Enfin, elle est sans doute la plus facile à mettre rapidement en place, à faible coût, puisque les mécanismes requis existent déjà.

La commission est toutefois sensible à l'impact d'une augmentation trop rapide des coûts de transport sur la compétitivité économique de la région de Montréal. Les effets inflationnistes d'une hausse importante des prix du carburant sont mal connus et restent à évaluer, et la commission a entendu certains arguments qui soulignent les possibles effets pervers d'une situation où les écarts seraient très importants entre le prix de l'essence CMM et le prix hors CMM.

La commission tient également à préciser qu'une ponction supplémentaire auprès des automobilistes doit pouvoir s'appuyer sur une offre supplémentaire en transport collectif, de façon à offrir une alternative à ceux qui utilisent leur voiture. La commission est d'avis que l'acceptabilité sociale d'une contribution supplémentaire imposée pour le financement du transport collectif passe par la garantie d'une amélioration visible dans l'offre de services en transport collectif.

« Beaucoup de citoyens dans les couronnes et même dans les extrémités de l'île de Montréal ont deux choix lorsqu'il s'agit de se déplacer : ils peuvent prendre leur voiture, ou prendre leur voiture... Ce commentaire illustre en réalité le fait que les systèmes de transport collectif, dans certaines parties du territoire métropolitain, sont souvent inexistantes, ou inadaptés, ou insuffisants, ou inefficaces, de sorte qu'il n'existe pas en ces lieux de réelle alternative à l'automobile. » MRC Thérèse-De Blainville, p. 6

Aussi, et comme le souligne l'AQTIM dans son mémoire :

« Il nous apparaît donc qu'une série de modes de financement doit être envisagée, soit un "cocktail de mesures", mais instaurés dans le sens d'un ordonnancement, en fonction d'objectifs de mobilité convenus liés à la gestion de la demande, réduction de la congestion, que de celui de la gestion de l'offre, liés au financement du transport collectif. » AQTIM p. 10

La commission est aussi d'avis que l'effort additionnel en financement du transport en commun ne doit pas se limiter à une ou deux sources, mais passe par un ensemble de mesures. Une gamme plus étendue de mesures permet d'éviter les variations inévitables associées à l'une ou l'autre des sources, par exemple une hausse du prix de l'essence qui serait compensée par une baisse marquée de la consommation. De plus, la commission considère que l'effort de financement relève de plusieurs niveaux de gouvernement et adresse donc ses recommandations à différents paliers, en fonction des champs de compétence de chacun et de leurs programmes respectifs.



Ainsi, la commission recommande :

- D'augmenter graduellement la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT, en tenant compte de la priorisation des projets déterminée par la CMM (en collaboration avec les AOT, l'AMT et toutes les autorités concernées), de la capacité de payer des contribuables et des usagers ainsi que de l'impact sur la compétitivité et l'attractivité de la région de Montréal.
- Que le comité exécutif fixe le montant de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui devrait s'appliquer sur le territoire de l'AMT.
- Que le comité exécutif propose le montant de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui devrait s'appliquer à l'échelle du Québec.
- Que le comité exécutif demande au gouvernement du Québec :

Au niveau métropolitain :

- D'augmenter la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT sur la base du montant déterminé par le comité exécutif de la CMM;
- D'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation, de procéder à une modulation de cette taxe selon le nombre de cylindrées et d'y soumettre les véhicules commerciaux sur l'ensemble du territoire de l'AMT.

Au niveau provincial :

- D'augmenter la taxe sur l'essence perçue à l'échelle du Québec en tenant compte de la proposition du comité exécutif de la CMM.
 - D'augmenter les contributions versées au Fonds vert (redevance carbone), tel que proposé dans le budget 2012-2013 du gouvernement du Québec.
 - De réallouer les contributions du FORT sur les réseaux de transport selon les proportions suivantes : 30 % au réseau de transport en commun et 70 % au réseau routier.
- Que le comité exécutif demande au gouvernement du Canada :
 - Que l'intégralité de la taxe d'accise sur l'essence (10 ¢/litre) soit versée aux provinces.
 - De prolonger le versement à la SOFIL après 2014.
 - Que les projets de transport collectif puissent être éligibles au Fonds Chantiers Canada.



Les autres sources

Parmi les autres sources potentielles, les péages ont fait l'objet de beaucoup de discussions lors des échanges avec les experts comme lors des séances publiques. C'est d'ailleurs la source de financement qui a été la plus discutée. Les récentes expériences étrangères, le contexte de mise en place de péage à la pièce aux fins de financement de nouvelles infrastructures (ponts A-25 et A-30) et, dernièrement, l'annonce du gouvernement fédéral d'envisager un péage pour financer la reconstruction du pont Champlain auront été déterminants. D'autres intervenants ont souligné aussi qu'à terme, avec les améliorations technologiques et l'électrification des modes de transport, la taxe sur l'essence risque de devenir de moins en moins performante. Puisque c'est l'utilisation des réseaux qui reflète le mieux le bénéfice reçu par les automobilistes, la taxe de remplacement la plus équitable serait, sans doute, une taxe qui prend en compte l'utilisation du réseau routier, tel un péage cordon, ou mieux encore une taxe kilométrique établie sur le nombre de kilomètres parcourus. Ce contexte a suscité l'émergence et l'urgence d'aborder sérieusement la question du péage métropolitain de manière plus globale au sein de la région métropolitaine.

« Notre quatrième recommandation est que si le péage s'établit sur les routes dans la région métropolitaine, cela doit se faire de façon équitable pour toutes les sous-régions de la métropole, et non seulement sur certains ponts qui sont sous la juridiction fédérale. » MRC Roussillon p. 10

« À terme, la taxe sur l'essence risque de devenir de moins en moins performante. Puisque c'est l'utilisation des réseaux qui reflète le mieux le bénéfice reçu par les automobilistes, la taxe la plus équitable serait, sans doute, une taxe kilométrique établie sur le nombre de kilomètres parcourus. Il serait possible de distinguer les distances parcourues, selon les tronçons empruntés ou les heures de la journée, et d'y appliquer des tarifs différenciés. L'Oregon mène actuellement un projet pilote en ce sens. La région de Montréal devrait rester à l'affût des développements technologiques dans ce domaine et envisager sérieusement cette formule, lorsque son implantation pourra se faire de façon efficiente et efficace et que les problèmes que cette approche pose au niveau du respect de la vie privée auront été solutionnés. » STL p. 20

« Quant aux péages, un tel système ne devrait être envisagé que s'il existe des alternatives en transport collectif, et que s'il s'applique en fonction de la distance parcourue, pour des questions d'équité. En d'autres mots, ce n'est pas le fait de se trouver du bon ou du mauvais côté d'un pont qui devrait être le critère de localisation d'un péage, mais plutôt le fait d'être à une certaine distance du centre-ville, qu'on soit sur l'île de Montréal ou en couronne. » MRC Thérèse-De Blainville, p. 8

Si l'introduction des péages apparaît offrir un potentiel intéressant, les avis demeurent partagés quant à sa fonction véritable (péage de congestion ou péage de financement) et quant à l'approche utilisée (péage cordon autour du centre-ville, péage sur les ponts, péage kilométrique, etc.). De plus, les estimations des experts sur les coûts de gestion des péages vont de moins de 10 %, mais jusqu'à 40 % ou 50 % des revenus générés, selon le modèle retenu. Enfin, beaucoup d'intervenants ont souligné avec justesse que l'acceptabilité sociale des péages passe par une offre accrue préalable en transport collectif.

La commission estime que les péages font clairement partie du décor éventuel du financement du transport collectif, mais que des réponses devront être apportées aux questions soulevées ci-haut.



Outre les péages, un certain nombre de nouvelles sources de financement, ou de nouveaux contributeurs, ont fait l'objet de recommandations de la part des experts et des participants de la consultation. Quatre propositions ont fait l'objet de plus de mentions.

- Une contribution plus grande des entreprises. Il a été émis par plusieurs mémoires qu'à titre de bénéficiaires indirects du transport en commun, les entreprises devraient être mises à contribution. Plusieurs formes de contribution ont été proposées, dont la plus populaire, une taxe sur la masse salariale.
- Élargir la taxe sur le stationnement à l'ensemble du territoire de la Communauté, une telle taxe étant déjà en application au centre-ville de Montréal. Les propositions englobent à la fois les stationnements hors rue et sur rue.
- Effectuer une révision du système tarifaire. Cette révision visant à harmoniser et simplifier les règles tarifaires dans le but d'offrir un meilleur service à la clientèle et une plus grande intermodalité, et non à augmenter la part des usagers dans le financement du TC.
- Adopter des mécanismes de captation de la valeur. On considère qu'il s'agit d'une nouvelle source qui n'est pas encore exploitée et qui est pourtant utilisée dans plusieurs villes à travers le monde.

La commission est d'avis que ces nouvelles sources de financement présentent un intérêt certain pour bonifier le cadre financier actuel du transport en commun dans la région de Montréal. Cependant, étant donné l'état des connaissances techniques sur bon nombre de ces nouvelles sources, de la faisabilité d'implantation, des impacts socio-économiques, etc., la commission est d'avis qu'il est nécessaire d'enrichir davantage la réflexion par des études et analyses plus approfondies.

La commission recommande que la CMM entame, dès maintenant, avec les partenaires (CMM/AOT/Villes/AMT/MTQ), les études suivantes permettant de définir la faisabilité (technologie, coûts et calendrier d'implantation), les revenus potentiels, et les impacts socio-économiques, routiers et environnementaux pour les sources potentielles suivantes :

- La tarification routière métropolitaine (incluant les péages).
- La taxation du stationnement sur le territoire de l'AMT.
- La contribution additionnelle du secteur privé sur le territoire de la CMM.
- La captation de la valeur foncière.

La commission recommande que l'étude en cours sur l'harmonisation de la tarification métropolitaine soit complétée le plus rapidement possible.



Comme l'a démontré le bilan de la Politique québécoise du transport collectif : quand on investit de manière significative dans l'offre de services, les citoyens embarquent! On prévoit dépasser largement la cible de 8 % d'augmentation d'achalandage. Bien que la Politique québécoise du transport collectif et nombre d'autres programmes aient permis aux AOT de développer l'offre de services de façon considérable, ces efforts seront vains si l'on ne peut garantir un financement dédié pour soutenir cette croissance au cours des prochaines années. Il est donc essentiel d'assurer la pérennité des programmes dédiés au financement des infrastructures, dont la PAGASTC et la SOFIL, ainsi que de la portion dédiée au transport en commun dans le cadre du Fonds vert.

La commission est d'avis que ce n'est qu'avec un financement dédié, stable et adéquat que nous parviendrons à nous doter d'un réseau de transport en commun efficace pour tous les Québécois.



Ainsi, la commission recommande :

- La révision du cadre financier du transport en commun métropolitain conformément aux principes de partage des charges métropolitaines tel qu'adoptés le 4 février 2010 par le conseil de la Communauté (résolution CC10-010), soit :
 - La nécessité de l'ajout de nouvelles sources de financement situées hors du champ foncier.
 - La part de la contribution financière de chaque municipalité déterminée en répartissant les charges métropolitaines en fonction de l'utilisation des services de transport (métro, trains de banlieue, express métropolitains) par les usagers de chaque municipalité.
- La révision des modalités de financement du gouvernement du Québec aux infrastructures de transport en commun du programme d'aide gouvernementale au transport collectif (PAGTC) des personnes, soit :
 - Le maintien à 100 % des coûts de développement des modes rapides (métro, train de banlieue, système léger sur rail).
 - Le maintien à 75 % des coûts de réfection et remplacement des modes rapides, des coûts de construction et réfection des garages, terminus, stationnements d'incitation et voies réservées.
 - La bonification de 50 % (actuellement) jusqu'à 100 % des coûts d'acquisition des autobus, de façon à soutenir les efforts en faveur de systèmes souples, légers, adaptés aux réalités des AOT et particulièrement des CIT et pouvant être mis en place rapidement. Cette bonification pourrait être modulée en fonction de la performance éco-énergétique des autobus (bio-carburant, électricité, bi-mode, etc.).
- Le maintien et la bonification des programmes actuels de financement soutenant l'accroissement de l'offre de service en transport en commun, dont :
 - Le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) qui 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).
 - Le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).



5 CONCLUSION

La commission du transport de la CMM a pu mesurer, durant les derniers mois, toute la complexité du système de transport collectif métropolitain ainsi que l'énorme défi posé par les besoins en financement. La commission a relevé le grand consensus en faveur de l'essor du transport collectif et la place stratégique qu'il occupe dans le vaste projet métropolitain d'aménagement et de développement, le PMAD. Le transport collectif est en effet une clef, sinon la clef de voute de tout ce grand plan adopté en décembre 2011.

Le présent rapport de la commission est une réponse au mandat confié par le comité exécutif de la CMM en vue d'évaluer de nouvelles sources de revenus, mais il se veut aussi une contribution à l'effort de mise en place du PMAD. Ce n'est ni une réponse ni une contribution finale, car la commission a pu constater que certaines pistes doivent être explorées davantage avant de s'affirmer comme des solutions réelles et efficaces. Si des éléments sont ressortis plus que d'autres dans le cadre des discussions et des débats, les points de vue demeurent variés et parfois même opposés. C'est la nature même d'un débat public sain et la commission est fière d'avoir suscité et animé une aussi large réflexion au sein de la communauté du Grand Montréal.

La réforme de la gouvernance du transport métropolitain, l'ordonnancement, par ordre de priorité, des projets mis de l'avant par les AOT, la révision du calendrier d'investissement, la proposition d'une hausse graduelle et modulée de la taxe sur l'essence, la bonification ou le réajustement de l'effort financier des différents paliers gouvernementaux, la réalisation d'études et analyses complémentaires sur certaines sources potentielles de revenus, s'inscrivent comme les principales recommandations de la commission, avec toutes les nuances et les précisions mentionnées dans le présent rapport. Ces recommandations visent un seul objectif partagé par tous : l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens dans le vaste espace métropolitain que nous habitons.

La commission souligne la très grande qualité des avis, opinions et recommandations exprimés par les experts et par les différents intervenants ayant répondu à l'appel de la commission. Les mémoires, documents et présentations sont désormais des références qui ont apporté et apporteront une contribution marquée à la connaissance des problématiques de gouvernance, d'organisation, de planification et de financement du transport collectif métropolitain.

La commission remercie très sincèrement tous ceux et celles qui ont collaboré aux travaux de la commission, dont le personnel de la CMM et les ressources externes retenues pour les différents volets de ce mandat. La commission remercie également les experts qui ont accepté son invitation et qui ont éclairé les membres de la commission des fruits de leurs recherches. Elle remercie particulièrement les citoyens, organismes et associations qui ont déposé un mémoire et/ou participé aux séances publiques de consultation.



**Annexe A – Liste des
experts rencontrés
lors des rencontres
particulières tenues le
21 février et le
9 mars 2012**



Liste des experts rencontrés lors des rencontres particulières tenues le 21 février et le 9 mars 2012

Les experts rencontrés sont les suivants :

- **Association du transport urbain du Québec (ATUQ)**, représentée par sa directrice générale, Mme France Vézina
- **Agence métropolitaine de transport (AMT)**, représentée par M. Daniel Bergeron, vice-président Information stratégique et affaires métropolitaines, ainsi que Mme Gilline Pageau, directrice – Planification stratégique, M. Ludwig Desjardins, coordonnateur - Planification stratégique, et M. Richard Bérubé, directeur – Financement et tarification
- **Mme Florence Junca-Adenot**, professeure au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et fondatrice du Forum Urba 2015
- **M. Pierre Giard**, anciennement directeur général de la Société de transport de Laval (STL) de 2004 à 2011
- **Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)**, représentée par son directeur général, M. Pierre Bélanger
- **Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)**, représentée par son président et chef de la direction, M. Michel Leblanc, accompagné de M. Martin Bergeron, directeur Stratégie et politiques, et de M. Olivier Quenneville, analyste Stratégie et politiques
- **M. Paul Lewis**, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal
- **Ministère des transports du Québec (MTQ)**, représenté par Mme France Dompierre, directrice, Transports terrestres des personnes
- **Transport 2000**, représenté par son directeur général, M. Normand Parisien
- **M. David B. Hanna**, professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM
- **Les Consultants Trafifix**, représentés par M. Ottavio Gallella, président, accompagné de M. Aristomen Anézéris;
- **L'Association canadienne des automobilistes (CAA)** du Québec, représentée par Mme Sophie Gagnon, vice-présidente adjointe, Relations publiques et gouvernementales, et par Mme Paula Landry, vice-présidente adjointe, recherche et communications



Annexe B – Liste des communiqués de presse émis par la CMM



Liste des communiqués de presse émis par la CMM

05.03.2012

Consultation publique de la CMM sur le financement du transport en commun : les inscriptions sont ouvertes.

21.03.2012

La CMM se réjouit des mesures sur le financement de la Trame verte et bleue annoncées dans le budget du Québec 2012-2013

24.04.2012

La Rive-Sud établit ses priorités en transports collectifs et s'attaque maintenant au financement des projets

27.04.2012

Les audiences publiques sur le financement du transport en commun de la CMM commencent lundi

01.05.2012

De nouvelles sources pour assurer la fluidité et la vitalité économique de la couronne Sud

02.05.2012

La couronne Nord réaffirme l'importance de compléter la révision de la gouvernance pour mieux assurer le financement du transport en commun

03.05.2012

La taxe sur l'essence est favorisée par la majorité des participants

08.05.2012

Un cocktail de mesures, dont la taxe sur l'essence, pour faire face à l'urgence d'agir dans l'agglomération de Longueuil

09.05.2012

La majorité des intervenants favorise un transfert des fonds consacrés au routier vers le transport en commun ainsi qu'un recours à un cocktail de sources de financement

09.05.2012

Dernière séance : La majorité des intervenants favorise un transfert des fonds consacrés au routier vers le transport en commun ainsi qu'un recours à un cocktail de sources de financement



Annexe C – Autorités organisatrices de transport de la région métropolitaine de Montréal

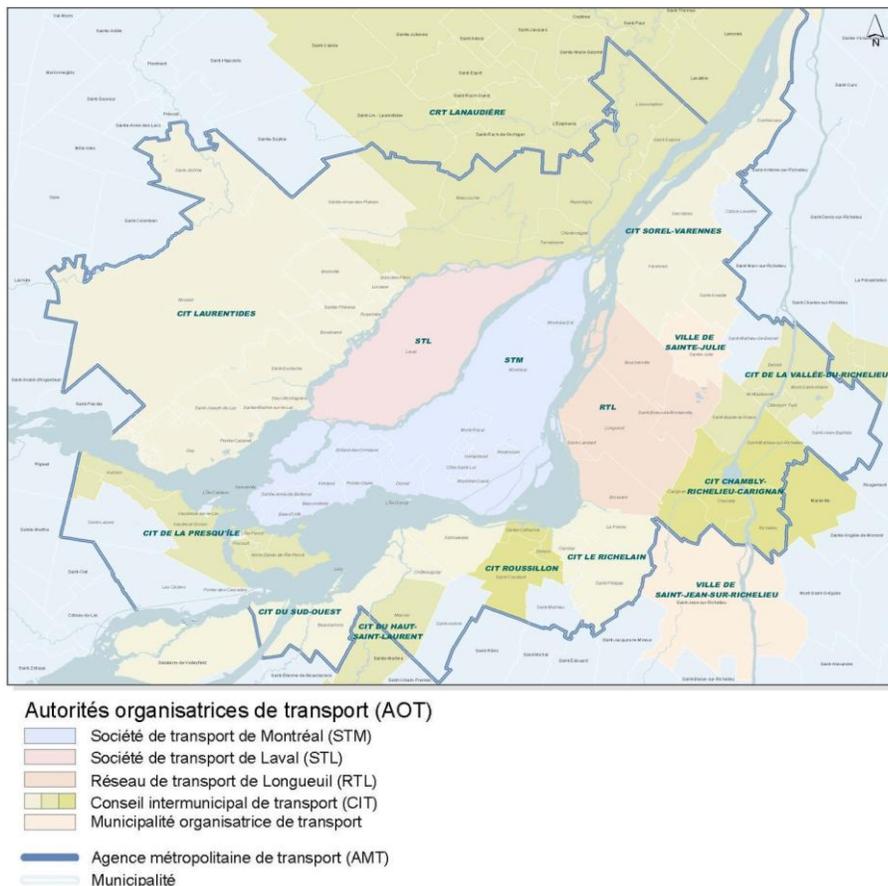


Autorités organisatrices de transport de la région métropolitaine de Montréal

Le service de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal est assuré par trois Sociétés de transport (La Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL)), par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et par douze Conseils intermunicipaux de transport (CIT). Parmi ces douze CIT¹, on retrouve notamment un Conseil régional de transport (CRT) et deux Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT).

La figure A-5.1 illustre le territoire d'opération de chaque société de transport et CIT. Les CIT et les Sociétés de transport gèrent les réseaux d'autobus, de métro, de transport adapté et autres moyens de transport en commun qui leur correspondent. L'AMT quant à elle gère l'ensemble du réseau de trains de banlieue et des équipements métropolitains. La principale différence entre les CIT et les Sociétés de transport est que les CIT confient leurs exploitations au secteur privé, alors que les Sociétés de transport sont propriétaires de leurs équipements et opèrent avec leur propre personnel.

Figure A-5.1 Couverture géographique des Autorités organisatrices de transport (AOT)



Source : AMT, <http://www.amt.qc.ca/>, mars 2012.

¹ Les douze CIT sont : CT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT du Haut Saint-Laurent, CIT Laurentides, CIT La Presqu'île, CIT Le Richelain, CIT Roussillon, CIT Sorel-Varenes, CRT de Lanaudière, CIT Vallée du Richelieu, OMIT Sainte-Julie, OMIT Saint-Jean-sur-Richelieu, CIT Sud-Ouest.



Annexe D – Liste des participants aux consultations publiques et dépositaires de mémoires



Liste des participants aux consultations publiques et dépositaires de mémoires

Participant	Mémoire	Type*	Lieu de présentation
Ville de Mercier	M003	OM	Couronne Sud
Ville de Châteauguay	M004	OM	Couronne Sud
AQTIM	M005	ORG	Couronne Sud
MRC Roussillon	M009	OM	Couronne Sud
CIT du Sud-Ouest	M014	AOT	Couronne Sud
CIT Presqu'Île	M018	AOT	Couronne Sud
MRC Vaudreuil-Soulanges	M026	OM	Couronne Sud
MRC-CLD de Marguerite d'Youville	M028	OM	Couronne Sud
TPÉCS	M029	OM	Couronne Sud
RTCR de L'Assomption	M002	AOT	Couronne Nord
CRT de Lanaudière	M006	AOT	Couronne Nord
MRC Les Moulins	M008	OM	Couronne Nord
MRC de L'Assomption	M010	OM	Couronne Nord
Ville de St-Eustache	M011	OM	Couronne Nord
Ville de Terrebonne	M012	OM	Couronne Nord
CIT Laurentides	M013	AOT	Couronne Nord
Enviro Mille-Iles	M015	ORG	Couronne Nord
David Hanna	M030	CIToy	Couronne Nord
STL	M017	AOT	Laval
Groupe de recherche appliquée en macroécologie	M019	ORG	Laval
Keharn Yawnghwe	M020	CIToy	Laval
Pasquale Lo Mascolo	M021	CIToy	Laval
Observatoire sur la mobilité durable	M022	ORG	Laval
Paul Bourque	M023	CIToy	Laval
COCITCEL	M024	ORG	Laval
Conseil régional de l'environnement de Laval	M027	ORG	Laval
Serge A. Boileau	M032	CIToy	Laval
Mouvement Lavallois	M035	POL	Laval
CCI de Laval	M048	ORG	Laval
Centre d'information sur l'environnement de Longueuil	M033	ORG	Longueuil
Députés NPD	M039	POL	Longueuil
Ville de Brossard	M040	OM	Longueuil
TRANSIT	M041	ORG	Longueuil



Participant	Mémoire	Type*	Lieu de présentation
Rayside Labossière, architecte	M042	ORG	Longueuil
Institut de développement urbain du Québec	M062	ORG	Longueuil
Agglomération de Longueuil et RTL	M079	OM	Longueuil
GRUHM	M007	ORG	Montréal
Luc Normand-Tellier	M034	CIToy	Montréal
Confédération des syndicats nationaux	M036	ORG	Montréal
IBM Canada	M037	ORG	Montréal
Mobiligo	M045	ORG	Montréal
GRIDD	M046	ORG	Montréal
Vélo Québec	M049	ORG	Montréal
RUTA de Montréal	M050	ORG	Montréal
Conseil du patronat	M052	ORG	Montréal
Paul Lewis	M053	CIToy	Montréal
Louise Chenevert	M055	CIToy	Montréal
Transport 2000	M056	ORG	Montréal
Projet Montréal	M057	POL	Montréal
Équiterre	M058	ORG	Montréal
Forum Urba 2015	M060	ORG	Montréal
Vision Montréal	M061	POL	Montréal
RNCREQ	M066	ORG	Montréal
Forum jeunesse de l'Île de Montréal	M067	ORG	Montréal
Ville de Montréal et STM	M068	AOT	Montréal
Association des municipalités de banlieue	M069	OM	Montréal
DSP	M070	ORG	Montréal
Vivre en Ville	M071	ORG	Montréal
CRE Montréal	M072	ORG	Montréal
Centre d'écologie urbaine de Montréal	M073	ORG	Montréal
Jason Prince	M074	CIToy	Montréal
CAA Québec	M078	ORG	Montréal
CCMM	M081	ORG	Montréal
Raymond Beshro	M001	CIToy	S.O.
Ville de Repentigny	M016	OM	S.O.
Alexandre Gaudreau	M025	CIToy	S.O.
Ville de Charlemagne	M031	OM	S.O.
CLD de la MRC de L'Assomption	M038	ORG	S.O.



Participant	Mémoire	Type*	Lieu de présentation
FECHIMM	M043	ORG	S.O.
CRÉ Lanaudière	M044	OM	S.O.
Anne-Marie Tougas	M047	CIToy	S.O.
Ville de Mont-Saint-Hilaire	M051	OM	S.O.
Action Gardien	M054	ORG	S.O.
CCIRS	M059	ORG	S.O.
Louis Bernard	M063	CIToy	S.O.
Sarah Assoum	M064	CIToy	S.O.
Amanda Testani	M065	CIToy	S.O.
Claudia Vanegas	M075	CIToy	S.O.
Ville de Sainte-Julie	M076	OM	S.O.
Ville de Boisbriand	M077	OM	S.O.
Comité de veille pont Papineau	M080	ORG	S.O.
TPÉCN	M082	OM	S.O.
Ville de Candiac	M083	OM	S.O.
Ville de Delson	M084	OM	S.O.
Angélique Rousseau	M085	CIToy	S.O.
Agence de la santé et des services sociaux de Lanaudière	M086	ORG	S.O.
MRC de Thérèse-de Blainville	M087	OM	S.O.
CRE de la Montérégie	M088	ORG	S.O.
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	M089	AOT	S.O.
CIT Roussillon	M090	AOT	S.O.
CIT de la Vallée du Richelieu	M091	AOT	S.O.
MRC de La Vallée-du-Richelieu	M092	OM	S.O.
Ville de Deux-Montagnes	M093	OM	S.O.
CIT du Haut-Saint-Laurent	M094	AOT	S.O.
MRC de Deux-Montagnes	M095	OM	S.O.
Municipalité de Pointe-Calumet	M096	OM	S.O.
SCFP (Syndicat canadien de la fonction publique)	M097	ORG	S.O.
Ville de Beauharnois	M098	OM	S.O.
Charles Brenchley	M099	CIToy	S.O.
Cassie Smith	M100	CIToy	S.O.
Tanya-Michelle Contente	M101	CIToy	S.O.
AQLPA	M102	ORG	S.O.
CIT Le Richelain	M103	AOT	S.O.



Participant	Mémoire	Type*	Lieu de présentation
Municipalité d'Oka	M104	OM	S.O.
Table de développement social de LaSalle	M105	ORG	S.O.
Fondation David Suzuki	M106	ORG	S.O.
Mina Etezadi	M107	CIToy	S.O.

- * AOT : Agence organisatrice de transport
- CIToy : Citoyen
- OM : Organisme municipal
- ORG : Organisme ou groupe
- POL : Candidat de parti politique



Annexe E – Bilan des rencontres particulières



Bilan des rencontres particulières

Deux séances de rencontres particulières ont eu lieu les 21 février et 9 mars 2012 aux bureaux de la CMM en présence des membres de la commission. Ces séances ont eu pour objectif de dresser le portrait de la situation actuelle du transport en commun dans la région métropolitaine, de ses acteurs, ses besoins, les enjeux et un premier aperçu des nouvelles sources possibles de financement. Au total, douze experts du milieu des transports en commun et/ou d'urbanisme ont eu l'occasion de présenter leurs recherches et leurs points de vue, certains représentant leur organisation et d'autres parlant en leur propre nom.

Transport 2000 a représenté les usagers du transport en commun, la CAA-Québec les automobilistes, la CCMM la communauté d'affaires, l'ATUQ, l'AQTIM et l'AMT, les sociétés de transport en commun et les CIT, et le MTQ le gouvernement du Québec. Les Consultants Trafix et les professeurs Davida Hanna, Paul Lewis et Florence Junca-Adenot ont présenté les résultats de leurs recherches en urbanisme et en développement du transport en commun et son financement (voir l'annexe A pour la liste complète des experts rencontrés par la commission).

L'organisation du transport en commun dans la région de Montréal

Le service de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal est assuré par trois Sociétés de transport (La Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL)), par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et par douze Conseils intermunicipaux de transport (CIT). La liste plus détaillée des organismes de transport en commun du Montréal métropolitain ainsi qu'une carte de leurs couvertures géographiques se trouvent à l'annexe C.

Les services de transport en commun du Grand Montréal sont structurés autour de trois réseaux fonctionnant de façon intégrée, soit le métro, les trains de banlieue et les autobus.

Le réseau de métro, mis en service en 1966, est devenu l'épine dorsale du système métropolitain de transport en commun et un formidable catalyseur du développement urbain et économique. L'entente de 2007 entre les municipalités de la CMM a confirmé le rôle métropolitain de cet équipement et instauré un partage régional de ses coûts d'exploitation. Avec ses quatre lignes totalisant 68 stations et ses 235 millions de déplacements annuels en 2009, le métro accueille à lui seul la moitié des déplacements en transport en commun dans la région. Essentiel au bon fonctionnement de la région métropolitaine de Montréal, le réseau du métro est étroitement intégré aux principaux pôles d'activités économiques, culturelles, institutionnelles et commerciales du centre de la région.

Le réseau de trains de banlieue assure des liaisons radiales entre le centre de Montréal et les couronnes. L'achalandage annuel des cinq lignes de trains de banlieue a atteint 15,2 millions de passagers en 2009 et se compose principalement de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de Montréal. Une sixième ligne entrera en opération pour desservir la portion nord-est du territoire métropolitain (Train de l'Est).



Toutes les AOT de la région métropolitaine offrent des services d'autobus, ce qui permet d'offrir un service de proximité à la grande majorité de la population du Grand Montréal. La desserte par autobus dans la région est offerte par le biais de près de 3 000 véhicules desservant un total de 300 circuits. Le réseau d'autobus assume, en totalité ou en partie, 90 % des déplacements en transport en commun dans le Grand Montréal. En plus d'assurer une desserte locale étendue, le réseau d'autobus assure le rabattement au métro et aux trains de banlieue. Des terminus d'autobus permettent le rabattement efficace des autobus vers le métro ou les trains de banlieue. De plus, la performance des services d'autobus est accrue dans certains couloirs majeurs de déplacements par l'implantation de voies réservées ou de mesures préférentielles aux autobus.

Les modes de capacité intermédiaire, tels que les systèmes légers sur rail (SLR), sont encore inexistants dans la région, mais ont fait l'objet d'études dans certains axes majeurs de déplacements. L'implantation de services de bus rapide offrant un haut niveau de service et des vitesses commerciales bonifiées est également envisagée par plusieurs AOT.

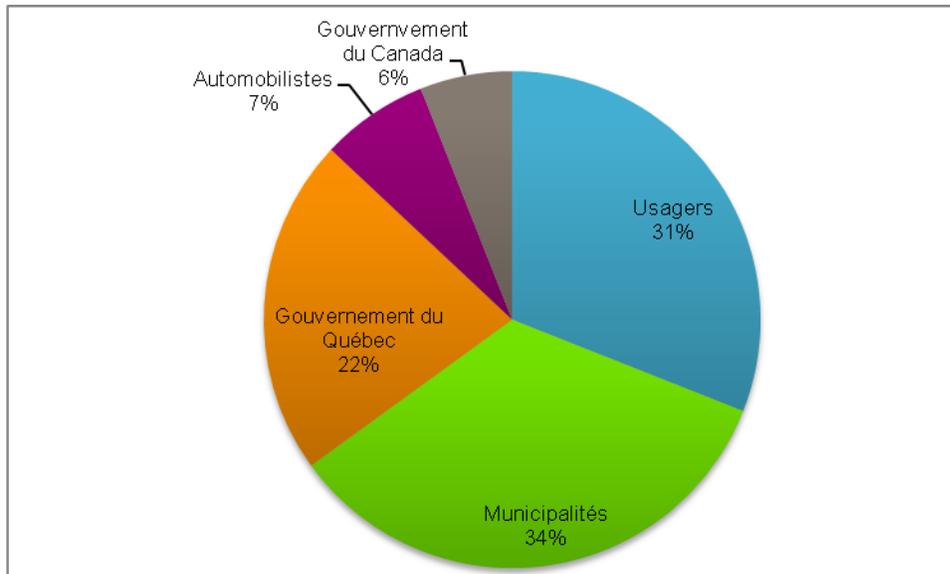
Portrait sommaire des AOT en 2010

	Achalandage annuel	Réseau du métro	Réseau de train de banlieue	Réseau des bus régulier
STM	389 millions	4 lignes, 68 stations, 71 km, 759 voitures	s.o.	1 705 bus, 209 lignes
RTL	33 millions	s.o.	s.o.	344 bus, 77 lignes
STL	20 millions	s.o.	s.o.	237 bus, 43 lignes
CIT	20 millions	s.o.	s.o.	545 bus
AMT	17 millions	s.o.	5 lignes, 51 gares, 204 km	

Cadre financier et sources actuelles de financement

Lors des rencontres particulières, les experts ont exposé aux commissaires le cadre financier actuel et les sources de revenus pour les activités des Autorités organisatrices de transport. Le financement des AOT provient de cinq sources principales : les usagers, les municipalités, le gouvernement du Québec, les automobilistes et le gouvernement du Canada. La figure 5.2 présente la répartition de ces sources en 2010.

Figure 5.2 Répartition des sources de financement des sociétés de transport en commun en 2010



Source : CMM.

Pour l'ensemble de la région, la contribution de 31 % des usagers comprend l'ensemble des tarifs payés par les usagers du transport en commun. Cette part varie selon les AOT.

La contribution de 7 % des automobilistes provient de deux sources : de taxes sur l'immatriculation et de surtaxes sur l'essence. Les droits sur l'immatriculation sont fixés à 30 \$ par véhicule sur le territoire de l'AMT et des grandes métropoles du Québec et une taxe supplémentaire de 45 \$, la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade (TIV), est imposée aux véhicules de l'agglomération de Montréal. La surtaxe sur l'essence est une taxe de 3 ¢/litre perçue sur le territoire du Montréal métropolitain et remise à l'AMT.

Les automobilistes sont également mis à contribution par l'intermédiaire de deux autres taxes sur l'essence : (1) la taxe d'accise sur l'essence de 10 ¢/litre perçue par le gouvernement fédéral dont la moitié est versée aux provinces et (2) la taxe sur les carburants de 17,2 ¢/litre perçue par le gouvernement provincial et versée dans le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). La part de ces deux taxes qui est attribuée au transport en commun figure dans les contributions des deux paliers de gouvernement et n'est pas comprise dans la part de 7 % des automobilistes.

L'apport du gouvernement du Québec de 22 % provient des parts dédiées au transport en commun du FORT, qui a remplacé le fonds consolidé du gouvernement du Québec, et du Fonds vert. Le FORT canalise non seulement la taxe sur les carburants, mais également les droits d'immatriculation. En 2011, le FORT représentait 2,8 G\$ dont 82 % était attribué au réseau routier et 18 % aux infrastructures du transport en commun.



La participation du gouvernement à la modernisation et au développement des infrastructures et des équipements de transport en commun se fait principalement par le biais de deux programmes :

1. Le programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes;
2. Le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) : programme tripartite fédéral/provincial/municipal. Ce programme sera présenté succinctement dans la section traitant de la participation du gouvernement fédéral.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes comprend deux volets :

- Un volet immobilisation (628,6 M\$ prévus pour 2011-2012) qui couvre :
 - 100 % des coûts de développement des modes rapides (métro, train de banlieue, système léger sur rail);
 - 75 % des coûts de réfection et remplacement des modes rapides, des coûts de construction et réfection des garages, terminus, stationnements d'incitation et voies réservées;
 - 50 % des coûts d'acquisition des autobus;
- Un volet exploitation destiné aux CIT et OMIT (25,8 M\$ prévus pour 2011-2012) qui couvre 40 % des recettes-passagers jusqu'à concurrence de 75 % du déficit. La subvention est plafonnée au montant de 1996.

Ce programme a été bonifié en 2007 afin :

- D'introduire un volet innovation :
 - Équipements de perception;
 - Système d'aide à l'exploitation;
 - Autobus hybrides et électriques;
- D'élargir les dépenses admissibles :
 - Abribus, supports à vélos;
 - Équipement de terminus ou de garage après 20 ans ou pour la mise aux normes;
 - Réfection de toitures de terminus ou de garages après 20 ans;
- De rendre les municipalités de moins de 20 000 habitants admissibles à l'aide à l'exploitation;
- De rendre les organismes municipaux (OMIT, CIT et conseil régional de transport de Lanaudière) admissibles à l'aide aux immobilisations pour certains éléments (innovation technologique, supports à vélos, abribus et stationnements incitatifs situés à l'extérieur du territoire de l'AMT).

En 2006, le ministère des Transports du Québec a dévoilé sa Politique québécoise du transport collectif (PQTC). Cette politique s'inscrit dans la foulée des gestes posés par le gouvernement, confirmant son engagement en matière de développement durable :

- La loi sur le développement durable (avril 2006);
- La stratégie énergétique du Québec (mai 2006);
- Le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques (juin 2006);
- La création du Fonds vert pour financer ce plan.



Dans le cadre de la PQTC, le programme d'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) vise à accroître de 8 % l'achalandage du transport en commun pour la période 2007-2011. Cette cible implique une augmentation moyenne de 16 % de l'offre de service en transport en commun pour l'ensemble des organismes de transport en commun du Québec. Le gouvernement du Québec paie la moitié des coûts d'exploitation des nouveaux services depuis 2007, alors que l'autre moitié est financée par le milieu local. La contribution du gouvernement du Québec est financée par le nouveau « Fonds vert », établi dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, et alimenté par des redevances des entreprises pétrolières sur les hydrocarbures. Ce fonds génère des recettes d'environ 200 M\$ par an, dont 130 M\$ sont attribués au transport collectif et actif à l'échelle du Québec au développement du transport en commun.

L'aide couvre 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de services. Les deux principaux objectifs de la politique pour la période 2007-2011 seront dépassés :

- L'offre de service : objectif + 16 %; résultat 2010 : + 21 %;
- L'achalandage : objectif + 8 %; résultat 2010 : + 7 %;
- On prévoit pour 2011 augmenter l'offre de service d'environ 25 % et dépasser largement la cible de 8 % d'augmentation d'achalandage.

L'apport de 6 % du gouvernement canadien provient de la contribution à la province de 5 ¢/litre perçue sur la taxe d'accise sur l'essence. Cette contribution est versée au FORT et est attribuée aux nouvelles infrastructures à travers la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Bien que le gouvernement fédéral ne se soit pas doté d'une stratégie nationale en matière de transport urbain, il soutient le transport en commun en versant aux municipalités une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence. Au Québec, les versements sont gérés par la SOFIL, créée en 2005 par le gouvernement québécois pour financer des projets municipaux d'infrastructure en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun. En plus du versement d'une portion de la taxe sur l'essence qui représente 69 % de ses revenus, la SOFIL est également financée par un droit spécial d'immatriculation applicable aux véhicules énergivores et d'autres contributions du gouvernement du Québec qui totalisent 15,5 % de ses revenus. À ce jour, les sommes versées par la SOFIL auront permis de financer, à hauteur de 84,5 % des coûts totaux, plusieurs projets de réfection des infrastructures du métro et des autobus. La partie résiduelle des coûts des projets (15,5 %) est financée par les municipalités.

Finalement, les contributions municipales de 34 % proviennent essentiellement des taxes foncières et servent principalement à défrayer les frais d'exploitation et le service de la dette.

Le tableau 5.1 présente l'ensemble des sources actuelles de financement dédiées spécifiquement au transport en commun. Il ne comprend ni les contributions municipales provenant de l'impôt foncier, ni les tarifs des usagers et les revenus autonomes des organismes de transport en commun.



Tableau 5.1 Sources de financement dédiées au transport en commun

	Contributeur direct	Territoire de perception	Niveau actuel	Revenus annuels	Organisme bénéficiaire
Taxe sur l'essence	Usagers de la route	AMT	3 ¢/litre	Environ 100 M\$	AMT
	Usagers de la route	Canada	10 ¢ dont 5 ¢ versés au Qc	463 M\$ au Québec dont 175 M\$ pour TC	FORT/SOFIL
	Usagers de la route	Québec	17,2 ¢ en 2012 18,2 ¢ en 2013 19,2 ¢ en 2014	2,8 G\$ dont 504 M\$ pour TC en 2011	FORT
Taxe sur le carbone	Distributeurs d'hydrocarbures	Québec	Selon émissions GES	200 M\$ dont 130 M\$ pour TC	Fonds vert
Redevances					
Immatriculation	Automobiliste	AMT et autres municipalités desservies par le TC Québec	30 \$/véhicule	55,4 M\$ (sur territoire AMT)	AMT
Immatriculation	Automobilistes	Agglomération de Montréal	+ 45 \$/véhicule	30 M \$	Ville de Montréal
Véhicules énergivores	Automobilistes	Québec	De 0 à 150 \$/véhicule selon cylindrée	54,9 M\$	SOFIL
Taxe sur le stationnement	Propriétaires fonciers	Centre-ville de Montréal	De 40 ¢ à 1,65 \$ par case par jour	20 M\$	Ville de Montréal
Sources : Forum URBA 2015 et CMM.					

En février 2010, les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal ont approuvé un nouveau modèle financier pour le partage des coûts du transport en commun métropolitain. Ce nouveau cadre financier du transport en commun métropolitain devait remplacer l'ensemble des anciennes règles de partage afin de le rendre plus transparent et équitable. Avec les nouvelles règles, le déficit des services métropolitains, qui comprend à la fois les coûts d'exploitation et le paiement de la dette liée aux immobilisations, est partagé proportionnellement en fonction de l'utilisation des réseaux par les résidents de chaque municipalité.

Suite à l'élaboration de ce nouveau modèle, le gouvernement du Québec, à travers le budget d'avril 2010, a octroyé à la CMM le pouvoir de hausser de 1,5 ¢/litre la taxe sur l'essence à l'échelle métropolitaine, droit dont s'est prévalu la CMM dès mai 2010. Cette nouvelle source de revenus est depuis répartie selon les règles de partage du nouveau cadre financier.



Nouvelles sources potentielles de financement

Plusieurs sources, nouvelles ou existantes, ont commencé à faire l'objet de différentes études de la part des experts rencontrés dans le cadre des rencontres particulières.

Mme Florence Junca-Adenot et son équipe ont notamment évalué plus de seize sources selon une grille de sept critères allant du potentiel de revenus à l'acceptabilité sociale en passant par le pouvoir incitatif de transfert modal. L'ATUQ a également évalué neuf sources différentes. La CCMM étudie des scénarios de financement possible pour l'implantation d'un tramway sur l'île de Montréal. L'AMT quant à elle est actuellement en train d'effectuer un balisage international pour identifier les différentes pratiques à l'étranger et évaluer leur potentiel et leur applicabilité dans la région de Montréal.

Le tableau 5.2 présente les différentes sources potentielles de financement qui ont été abordées lors des rencontres particulières. Pour chaque source, un crochet vert ✓ indique si ce mode de revenu (qu'il soit dédié au financement du transport en commun ou non) existe déjà dans la région métropolitaine de Montréal.

Six des sources ont fait l'objet de nombreux échanges. Il s'agit de la taxe sur l'essence, le péage cordon, les droits sur l'immatriculation, la taxe kilométrique, les mécanismes de captation de la valeur et la taxe sur la masse salariale.

Tableau 5.2 Différentes sources potentielles de financement du transport en commun

Sources potentielles		Source déjà existante
1	Taxe sur l'essence	✓
2	Péage cordon : réseau supérieur	
3	Droits sur l'immatriculation	✓
4	Taxe kilométrique à l'utilisation des véhicules	
5	Taxes sur les stationnements	✓
6	Mécanismes de captation de la valeur	
7	Taxes sur la masse salariale ou versement transport	
8	Taxe de vente sur la consommation	✓
9	Fonds vert : taxe sur les produits pétroliers	✓
10	FORT : nouvelle répartition routes vs transport en commun	✓
11	Fédéral : Allocation de la taxe d'accise au complet	✓
12	Fédéral : Fonds Chantiers Canada	
13	Augmentation des tarifs	✓
14	Taxe sur la loterie et/ou le casino	



Annexe F – Bilan de la consultation publique



Bilan de la consultation publique

La consultation publique sur le financement du transport en commun a connu un franc succès. Au total, 107 mémoires ont été transmis à la commission du transport tandis que 63 de ces mémoires ont fait l'objet d'une présentation. Le bilan présenté dans ce chapitre est une synthèse de l'analyse quantitative et qualitative qui a été effectuée à partir de l'ensemble des mémoires soumis.

Méthodologie

Le bilan des commentaires, opinions et recommandations exprimés par les différents auteurs des mémoires a été réalisé à partir des 107 mémoires transmis à la commission du transport. Chacun de ces mémoires a été analysé et a fait l'objet d'une fiche synthèse afin de regrouper les principaux commentaires en fonction des trois thèmes principaux de la consultation publique : (1) la gouvernance et le cadre de financement des services de transport en commun, (2) les besoins et les projets prioritaires et (3) les propositions de sources de financement.

D'abord destinées aux membres de la commission, ces fiches synthèses ont également servi à l'analyse des commentaires et opinions lus et entendus.

La saisie et la codification par thèmes de l'ensemble des mémoires reçus ont été réalisées par la firme AECOM sous la forme d'un tableau Excel.

Les mémoires traités étaient identifiés selon le lieu et la date de leur présentation devant la commission et selon leur catégorie :

- Mémoires transmis par les citoyens;
- Mémoires transmis par un organisme municipal (OM), une agglomération ou une municipalité;
- Mémoires transmis par une autorité organisatrice de transport (AOT);
- Mémoires transmis par des candidats de partis politiques municipaux, provinciaux ou fédéraux
- Mémoires transmis par des organisations ou des groupes.

Le portrait global

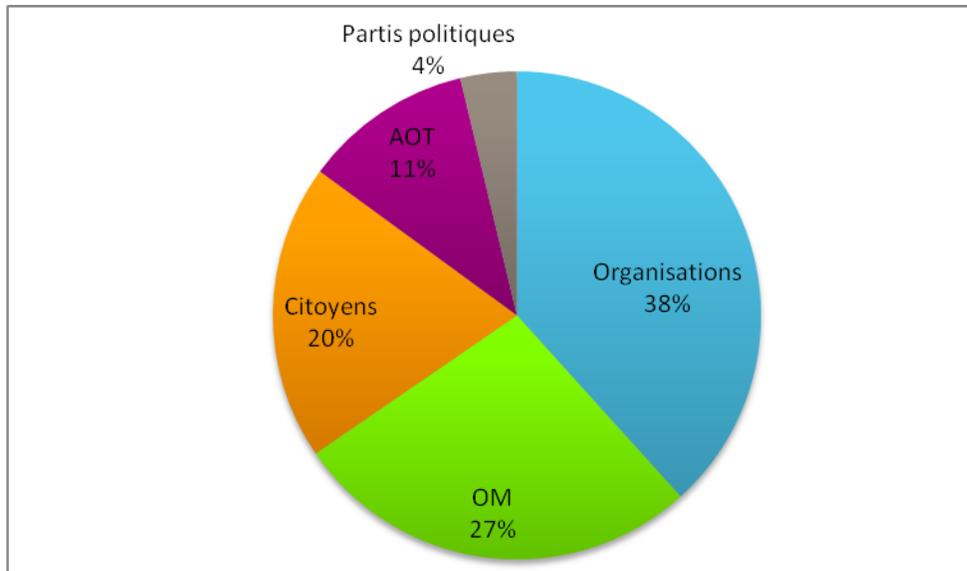
Le tableau qui suit détaille la participation aux journées d'audiences publiques qui se sont tenues sur l'ensemble du territoire métropolitain entre le 30 avril et le 9 mai 2012 ainsi que les mémoires soumis, mais non présentés.

	Couronne Sud	Couronne Nord	Laval	Longueuil	Montréal	Non présentés	Grand Total
Organisations	1	1	5	4	19	11	41
OM	6	4		2	1	16	29
Citoyens		1	4		4	12	21
AOT	2	3	1		1	5	12
Partis politiques			1	1	2		4
Grand Total	9	9	11	7	27	44	107



Parmi l'ensemble des mémoires soumis, 39 % provenaient d'organisations ou de groupes, 26 % d'OM ou de municipalités, 20 % de citoyens, 11 % d'AOT et 4 % de candidats de partis politiques, tel qu'illustré à la figure 5.3. La liste complète des participants aux consultations et des auteurs de mémoires se trouve à l'annexe D.

Figure 5.3 Distribution des mémoires par type d'intervenants



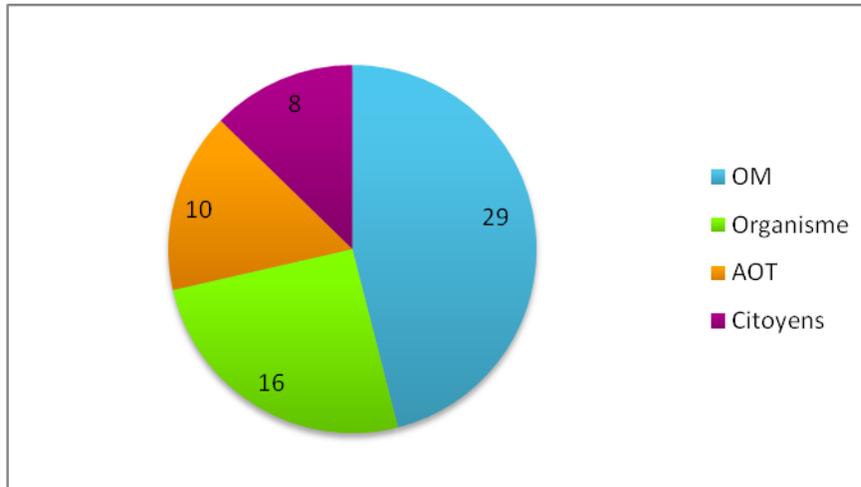
Un grand nombre de participants ont reconnu l'urgence d'aborder la question du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal et ont salué l'initiative de la CMM de lancer le processus de consultation publique. Bien que le mandat de la commission du transport porte sur l'évaluation de nouvelles sources de revenus qui pourraient être mises en place pour pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain, les discussions ont été élargies sur d'autres thèmes. Ainsi, trois thèmes principaux ont été abordés : l'identification de sources de financement, les projets et besoins en transport en commun et la gouvernance. La distribution du nombre de mémoires touchant à chacun des thèmes est la suivante :

- Sources de financement : 98 mémoires (92 %)
- Projets et besoins en transport en commun : 64 mémoires (60 %)
- Gouvernance du transport en commun : 63 mémoires (59 %)

Gouvernance du transport en commun

Le thème de la gouvernance a été abordé dans 63 mémoires, dont plus de la moitié (41) provenant d'organismes publics du palier municipal (municipalités, MRC, CIT), 14 provenant des organisations et 8 des citoyens. Le plus grand nombre d'intervenants sur le sujet de la gouvernance sont notamment les MRC et municipalités de la couronne Sud et de la couronne Nord.

Figure 5.4 Distribution des 63 mémoires évoquant le thème de la gouvernance par types d'intervenants



Les différents commentaires émis au sujet de la gouvernance du transport en commun ont été regroupés sous trois thèmes :

Thème 1 :	Une réforme de la gouvernance du transport en commun	48 mémoires (46 %)
Thème 2 :	Une vision intégrée de la planification des besoins en déplacements	44 mémoires (41 %)
Thème 3 :	Une instance unique de planification et mise en œuvre du transport en commun	12 mémoires (11 %)

Le thème le plus mentionné, dans 48 mémoires, est celui de la nécessité de procéder à une réforme de la gouvernance sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal en ce qui concerne l'organisation et la planification du transport en commun. Sur l'ensemble des mémoires, 44 mémoires ont insisté sur la nécessité d'avoir une vision intégrée de la planification des besoins en déplacements. Finalement, 12 mémoires ont proposé qu'une instance unique soit créée et assure la gouvernance de l'ensemble des services de transport en commun à travers la région métropolitaine, ce qui représente le troisième thème.

Les arguments ayant trait à la réforme de la gouvernance qui ont été les plus souvent évoqués sont les suivants :

- Il est nécessaire qu'il y ait un dialogue et un partenariat entre les instances municipales de la CMM, le gouvernement, les municipalités et les AOT;
- Les élus municipaux devraient davantage être impliqués dans les processus décisionnels et imputables;



- L'éclatement et/ou le chevauchement des compétences en transport urbain par la prolifération des décideurs nuisent à la rationalisation financière et à la cohérence de planification;
- Le nombre élevé d'intervenants et le nombre élevé de plans de transport;
- Une plus grande cohérence et une meilleure définition des rôles entre paliers de décideurs feraient en sorte que les décisions ne seraient pas remises en cause à travers le temps.

Ces mémoires prônent donc la mise en place d'un nouveau cadre de gouvernance.

Quant à la CMM et l'AMT, plusieurs (8 mémoires) ont suggéré que leur structure et leur rôle soient revus. Certains suggèrent que la répartition du conseil d'administration de l'AMT soit revue afin que chaque secteur de la région montréalaise soit représenté. D'autres estiment que le rôle de l'AMT devrait se limiter à celui d'une AOT en ce qui concerne les trains et les équipements métropolitains et que la CMM soit la principale planificatrice, responsable de la mise en œuvre du plan de financement puisqu'elle détient tous les pouvoirs nécessaires pour l'élaboration et l'implantation d'une stratégie de transport en commun.

Un grand nombre d'intervenants ont mis de l'avant la nécessité d'une démarche de développement des transports faisant preuve de coordination, de cohérence et de planification intégrée. Parmi les arguments évoqués, plusieurs avancent que le développement du tissu urbain devrait intégrer l'urbanisme et les transports. Il devrait être articulé de manière cohérente entre les besoins de déplacements et les vocations territoriales. On considère également que le transport en commun et son financement ne peuvent être pensés indépendamment du transport routier. Les décisions d'investissements dans les réseaux routiers et les réseaux de transport en commun doivent être élaborées en fonction des objectifs d'achalandage. On relève enfin l'importance d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises pour le développement économique de la région.

Douze mémoires ont suggéré la création d'une nouvelle entité pour assurer la gouvernance du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Les arguments soulevés sont la nécessité d'un organisme mandataire neutre et objectif sur la question du transport en commun qui aurait une vue d'ensemble. Cela favoriserait la prise de décision et la priorisation de projets. Au sein de cet organisme, certains suggèrent que les élus aient une grande place décisionnelle.

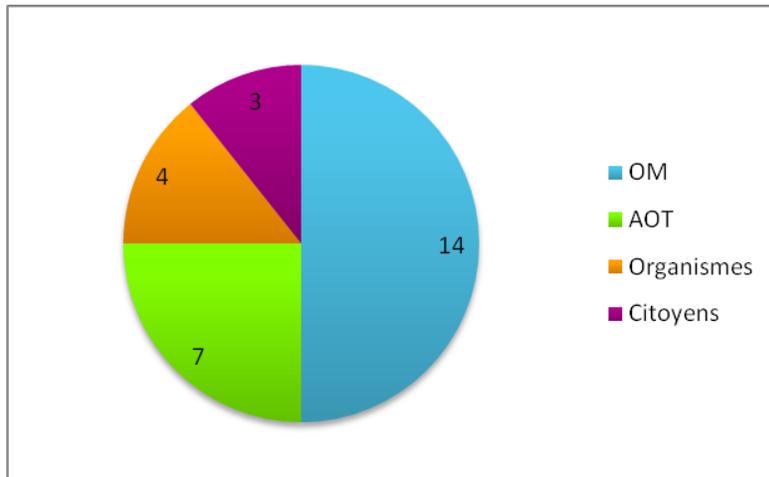
Finalement, plusieurs avancent la nécessité de mettre les besoins des usagers au centre des préoccupations.

Projets et besoins en transport en commun

Plusieurs intervenants questionnent la possibilité de réaliser l'ensemble des projets planifiés dans le cadre du PMAD d'ici l'horizon 2020 pour un montant total de 23 G\$. Plus d'un quart des mémoires (28 mémoires) estiment qu'il faut procéder à un exercice de priorisation de ces projets, et revoir l'étalement des investissements au-delà de 2020. La distribution des 28 mémoires adoptant cette position est illustrée à la figure 5.5.



Figure 5.5 Distribution des mémoires qui recommandent une priorisation des projets à réaliser d'ici 2020



Tel qu'évoqué par quelques intervenants, parler d'un montant global aussi important que 23 milliards \$ en projets peut intimider et susciter l'immobilisme. Un participant suggère plutôt d'avoir toujours un projet en cours, d'un montant raisonnable qui générerait un investissement soutenu annuel de l'ordre de 300 M\$.

Afin de contribuer concrètement à l'effort de priorisation des projets, certains mémoires ont émis des recommandations de projets de transport en commun spécifiques à réaliser (15 mémoires), d'autres ont évoqué des grands principes qui devraient dicter le choix des projets à prioriser (56 mémoires). Parmi les propositions émises par les intervenants quant aux choix à faire en termes de projets, certaines sont ressorties de façon plus fréquente, dont :

1	L'offre de transport en commun doit être bonifiée avant toute perception de nouvelle taxe afin d'offrir des alternatives. Le péage sera notamment viable uniquement s'il y a une alternative pour les véhicules.	24 mémoires
2	Chaque projet doit faire l'objet d'une analyse avantage-coûts afin de déterminer sa pertinence.	9 mémoires
3	Adopter un modèle de développement polycentrique basé sur une distribution géographique des activités.	8 mémoires
4	Cesser tout projet d'expansion du réseau autoroutier (moratoire).	7 mémoires
5	Favoriser les scénarios qui permettent d'agir rapidement. Notamment, renforcer les services d'autobus existants, accorder davantage de budget aux voies réservées et autres équipements qu'aux infrastructures lourdes et répartir la surface de voirie urbaine.	6 mémoires
6	L'offre doit être bonifiée en termes de disponibilité, fréquence, synchronisation et fiabilité.	5 mémoires



À ces suggestions s'ajoutent les commentaires relevés suivants :

- Prioriser les projets qui convainquent les automobilistes de laisser leur véhicule.
- Que le nouveau financement serve aussi à l'implantation et l'amélioration de réseaux de transports actifs.
- Que tout nouveau développement s'accorde avec les principes sous-jacents à l'accessibilité universelle.
- Favoriser les trams-trains plutôt que les voies réservées d'autobus qui contribuent à la congestion.
- Les infrastructures de base doivent être conviviales et accueillantes.
- Investir en premier dans les couronnes afin de générer un réel transfert modal.
- Mettre en place des mesures de marketing social.
- Mettre en place des mesures incitatives par les entreprises telles que : covoiturage, pratique du transport actif, horaires variables, parking cash-out et service de navettes.
- Prioriser les minibus et taxis collectifs hors heures de pointe.
- Le transfert modal ne suffira pas pour désengorger; il faut également créer une ceinture autoroutière de contournement de la zone métropolitaine.
- Améliorer les dessertes intra-arrondissements.
- Tenir compte des populations moins bien desservies par les modes de transport lourd.
- Prioriser les TOD sur l'Île de Montréal.

Sources de financement

Parmi les 107 mémoires, la grande majorité ont répondu à l'appel de proposer de nouvelles sources de financement et ont émis des recommandations dans ce sens. Ainsi, 99 mémoires abordent la question du financement du transport en commun, parmi lesquelles 88 prennent position sur les sources qui devraient être privilégiées. Huit mémoires n'ont pas fait de recommandations ou de propositions sur l'objet de la consultation. Il s'agit des mémoires de trois organismes, un citoyen et quatre organismes municipaux.

Principes dictant le choix des sources de financement

Avant d'aborder les différentes sources de financement proposées par les intervenants, il importe de résumer les principaux principes qui ont été évoqués comme étant ceux qui devraient dicter le choix de nouvelles sources.



- ✓ Les sources devraient être durables, pérennes et récurrentes, tant pour les investissements que pour les coûts d'opération.
- ✓ Les sources devraient être équitables non seulement d'un point de vue intra-régional mais aussi interrégional.
- ✓ Les sources devraient permettre d'atteindre des objectifs de transport et de protection de l'environnement.
- ✓ Les sources devraient être faciles et économiques à gérer.
- ✓ La mise en œuvre de nouvelles sources ne devrait pas avoir d'impact négatif sur l'économie.
- ✓ Le financement du transport en commun étant une responsabilité partagée, toutes les instances (municipales, provinciales et fédérales) devraient être mises à contribution.
- ✓ De nouvelles sources devraient permettre la réduction des inégalités sociales et de santé.



Sources de financement proposées

La figure 5.6 illustre le nombre de mémoires en faveur de chaque type de source et la figure 5.7 illustre le nombre de mémoires opposés à celles-ci. Notons que les sources les plus populaires, le péage avec 68 mémoires et la taxe sur l'essence avec 52 mémoires, sont également les plus contestées (24 mémoires et 8 mémoires respectivement). Dans le cas du péage, il est important de faire la distinction entre les différents types puisque la majorité des 15 mémoires opposés aux péages uniquement sur les ponts sont par contre en faveur de péages de type cordon.

Figure 5.6 Nombre de mémoires en faveur des sources de financement

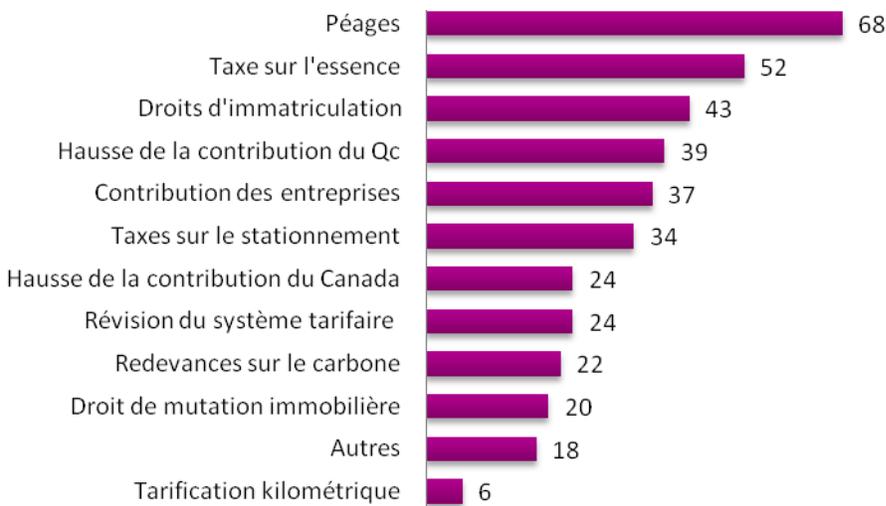


Figure 5.7 Nombre de mémoires opposés aux sources de financement





Le tableau suivant présente la même information par type d'intervenant. Les sections suivantes présenteront les résultats pour chacune des sources de façon plus détaillée.

Tableau 5.3 Nombre de mémoires en faveur des sources de financement par type d'intervenant

	Péages	Taxe sur l'essence	Droits d'immatriculation	Hausse de la contribution du Québec	Contribution des entreprises	Taxes sur le stationnement	Révision du système tarifaire	Hausse de la contribution du Canada	Redevances sur le carbone	Droit de mutation immobilière	Autres	Tarifification kilométrique
AOT	6	5	5	3	9	3	8	3	3	5	7	2
Couronne Nord	0	1	1	2	3	1	1	1	1	0	1	1
Couronne Sud	5	2	3		6	1	7	1	0	4	6	0
Laval	0	1	0		0	0			1	0	0	0
Montréal	1	1	1	1	0	1		1	1	1	0	1
Citoyens	18	11	9	5	4	8	3	2	1	2	1	1
OM-Municipalités	15	7	4	5	16	1	5	1	0	4	7	0
Couronne Nord	3	1	0	1	5	0			0	1	3	0
Couronne Sud	10	5	3	2	11	1	3	1	0	3	4	0
Longueuil	2	1	1	2	0	0	2		0	0	0	0
ORG	27	26	23	25	8	20	7	17	16	8	3	2
Partis politiques	2	3	2	1	0	2	1	1	2	1	0	1
Laval	0	1	1		0	1			1	0	0	0
Longueuil	1	0	0		0	0		1	1	0	0	0
Montréal	1	2	1	1	0	1	1		0	1	0	1
Grand Total	68	52	43	39	37	34	24	24	22	20	18	6
% des mémoires	64 %	49 %	40 %	36 %	35 %	32 %	22 %	22 %	21 %	19 %	17 %	6 %



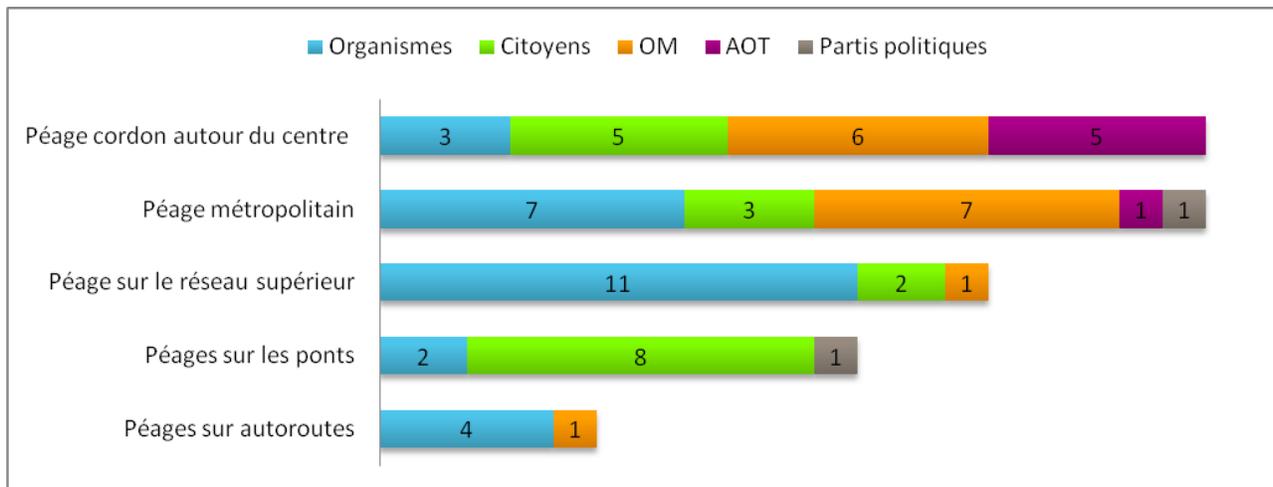
Les péages

Les péages ont fait l'objet de beaucoup de discussions lors des séances publiques et de mentions dans les mémoires déposés. Au total, 68 mémoires se montraient en faveur de la mise en place de péages, mais pas de n'importe quelle façon. Sur les 68, 19 sont en faveur d'un péage dit de type cordon, qui délimiterait le centre de l'île de Montréal, 14 sont en faveur d'un péage sur le réseau supérieur, 11 sont en faveur d'instaurer des péages sur les ponts et tunnels entourant l'île de Montréal et 5 proposent plutôt des péages sur l'ensemble du réseau autoroutier du Québec. Les 19 mémoires restants émettent l'idée d'un péage métropolitain sans toutefois préciser son emplacement ou sa forme.

Quant aux 24 intervenants opposés aux péages, 15 sont opposés à des péages qui seraient uniquement sur les ponts encerclant l'île de Montréal et 9 sont opposés à toute forme de péages.

La distribution du nombre de mémoires en faveur du péage par type de péage et par type d'intervenants est présentée à la figure 5.8.

Figure 5.8 Nombre de mémoires en faveur du péage par type de péage et par type d'intervenants





Parmi les principaux **arguments en faveur** des péages, on retrouve :

- ✓ Présente un fort potentiel de financement et permettra de dégager des fonds lorsque la taxe sur l'essence commencera à décroître.
- ✓ Présente un fort potentiel de transfert modal, incitant les Québécois à utiliser le transport en commun et contribuant à améliorer la qualité de l'air.
- ✓ Le tarif peut être modulé selon l'heure de la journée de façon à mieux gérer la congestion.
- ✓ Permet rapidement de voir une diminution de la congestion.
- ✓ Le tarif peut être très faible avec peu d'impacts sur le portefeuille des automobilistes.
- ✓ Permet une meilleure efficacité de l'industrie du camionnage en permettant aux camions d'arriver à destination plus rapidement.
- ✓ Plusieurs villes ont connu beaucoup de succès dans leur stratégie de décongestion grâce à cette mesure (Londres). Certaines (Milan, Stockholm) sont même revenues au péage après l'avoir délaissé en constatant le retour de la congestion.
- ✓ Dans le cas de péages sur les ponts, peut être simple à établir compte tenu de la géographie de l'archipel avec 22 ponts routiers comme points de contrôle « naturels ».
- ✓ Il faut rapidement instaurer le péage avant que le gouvernement fédéral ne le fasse, tel que c'est le cas sur le nouveau pont de l'A-25 et le futur pont Champlain. Puisque ces deux ponts auraient des péages, il serait plus équitable d'un point de vue géographique que tous en aient.

Plusieurs **mises en garde ou oppositions** ont également été émises quant aux péages :

- ✓ Coûts et complexité de mise en place et d'administration.
- ✓ Dans le cas de péages sur les ponts : Peut créer des iniquités en termes de distances pour les habitants de l'est et de l'ouest de l'île qui parcourent de longues distances pour aller au centre sans toutefois avoir à payer de péages.
- ✓ Crée des distorsions qui affectent la rationalité économique des déplacements.
- ✓ Les études ne documentent pas les effets dissuasifs qu'un péage aurait sur l'île de Montréal.



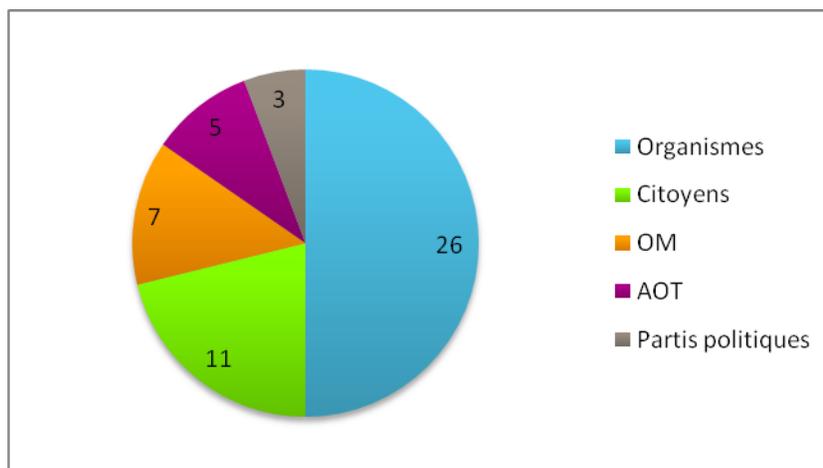
Parmi les **recommandations** formulées, les principales sont :

- ✓ Avant d'envisager le péage, il faut s'assurer qu'il y ait des alternatives offertes.
- ✓ Allouer les revenus à la fois au transport en commun et au transport routier (dans une proportion 50-50 %).
- ✓ Moduler les tarifs en les haussant aux heures de pointe et les baissant (voir en les annulant) les soirs et fins de semaine.
- ✓ Certains recommandent d'implanter dès maintenant les péages sur les ponts et de progresser vers les couronnes supérieures à travers le temps. D'autres proposent plutôt d'annoncer dès maintenant l'implantation de péages sur le réseau supérieur et l'implanter d'ici quelques années.

La taxe sur l'essence

La taxe sur l'essence est arrivée en deuxième place avec 52 mémoires en sa faveur. Elle compte toutefois 8 mémoires réfractaires. La distribution des mémoires en faveur d'une telle taxe par type d'intervenants est illustrée à la figure 5.9.

Figure 5.9 Distribution des mémoires en faveur de la taxe sur l'essence



Parmi les 8 mémoires s'opposant à la taxe sur l'essence, 3 proviennent d'OM de la couronne Sud, 2 d'OM de la couronne Nord, 2 d'organismes et 1 d'une AOT de la couronne Sud.

La majorité des mémoires qui prônent une hausse de la taxe sur l'essence sont en faveur d'une hausse allant de 1,5 à 5 ¢/litre à la grandeur de la région de Montréal. Quatre mémoires suggèrent même une hausse à la grandeur de la province du Québec.



Parmi les principaux **arguments en faveur** de la taxe sur l'essence, on retrouve :

- ✓ S'appuie sur le principe de pollueur-payeur et contribue à améliorer l'environnement en incitant les Québécois à moins utiliser leur voiture. Intègre efficacement les coûts externes de la pollution étant directement proportionnelle aux émissions de GES.
- ✓ La mesure est simple, peu coûteuse et pourrait être mise en place rapidement : les mécanismes de perception sont déjà en place.
- ✓ Reconnaît les citoyens qui investissent dans un véhicule électrique ou hybride. Cohérente avec les orientations du gouvernement du Québec de réduction des émissions de GES.
- ✓ C'est un mécanisme qui est neutre par rapport à la localisation de résidence et de travail.

Plusieurs **mises en garde ou oppositions** ont également été émises quant à la taxe sur l'essence :

- ✓ À moyen/long termes, cette source sera appelée à décroître à cause de la hausse des véhicules hybrides et électriques, le transfert modal des usagers vers les transports en commun et la réduction des déplacements.
- ✓ Il est important de trouver un seuil qui n'affecte pas l'économie.
- ✓ Il est essentiel de tenir compte de l'industrie du camionnage et de son avantage compétitif. Une taxe sur l'essence augmente le coût de production dans un espace économique donné.
- ✓ N'a pas un effet direct sur la réduction de la congestion aux heures de pointe.
- ✓ Le litre d'essence au Québec est le plus taxé du Canada; une taxe additionnelle pourrait nuire aux ménages à faibles revenus.

Quelques **recommandations** ont été formulées quant à la taxe sur l'essence :

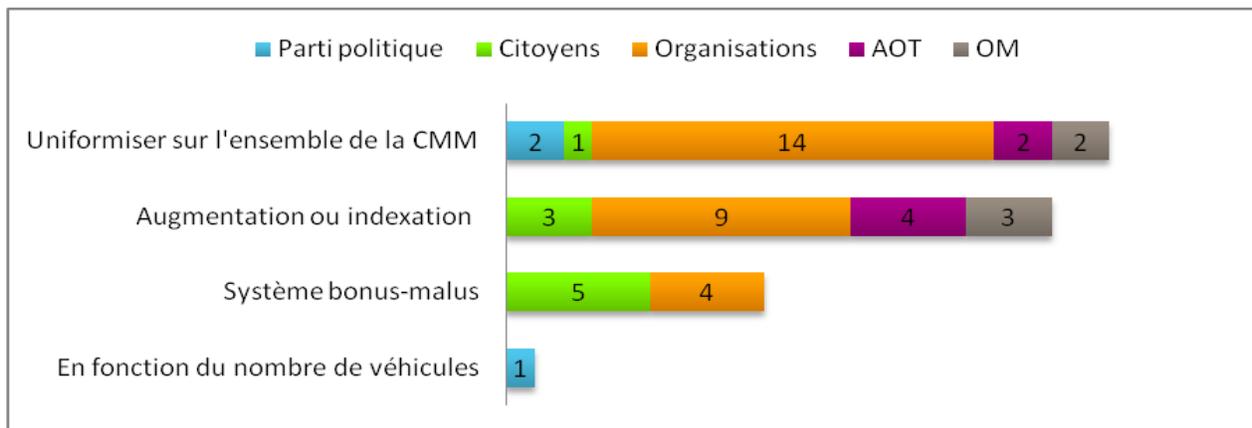
- ✓ Plus d'études de sensibilité au prix de l'essence seraient nécessaires.
- ✓ Ne pas sous-estimer les effets pervers de la taxe sur l'essence sur l'attractivité du territoire.
- ✓ Continuer d'augmenter de 1 ¢/litre/année au Québec en entier au-delà de 2014 pour le FORT, appliquer une taxe de 3 ¢/litre dans toutes les régions métropolitaines au Québec et appliquer une taxe de 5 ¢/litre dans la région métropolitaine de Montréal.
- ✓ Accorder un crédit aux entreprises pour contrer la hausse de coût de production.



Droits d'immatriculation

En ce qui concerne les droits d'immatriculation, les 43 différents mémoires proposent des mesures qui se regroupent dans quatre types de hausses ou d'ajouts de droits d'immatriculation. La figure 5.10 en fait état.

Figure 5.10 Distribution des types de hausses de droits sur l'immatriculation par type d'intervenant



La moitié des intervenants (21 mémoires) proposent que la taxe d'immatriculation de 45 \$ appliquée uniquement sur l'île de Montréal (la TIV) soit appliquée à l'ensemble de la communauté métropolitaine de Montréal. Dix-neuf mémoires ont suggéré que les droits d'immatriculation soient augmentés ou au moins indexés.

Certains (9 mémoires) ont proposé que soit appliqué un système bonus-malus où les véhicules énergivores se verraient attribuer des droits plus élevés et les véhicules dits écologiques seraient récompensés par des baisses de frais. Finalement, un mémoire a proposé que les frais d'immatriculation augmentent de façon exponentielle au nombre de véhicules détenus.

Parmi les principaux **arguments en faveur** de la hausse des droits d'immatriculation, on retrouve :

- ✓ Mesure simple et peu coûteuse : les mécanismes de perception sont déjà en place.
- ✓ Contribue aux objectifs de réduction des émissions de GES en mettant davantage à contribution les automobilistes qui possèdent des voitures énergivores.
- ✓ La demande est relativement inélastique au prix et le potentiel de revenus est intéressant.



Plusieurs **mises en garde ou oppositions** ont également été émises :

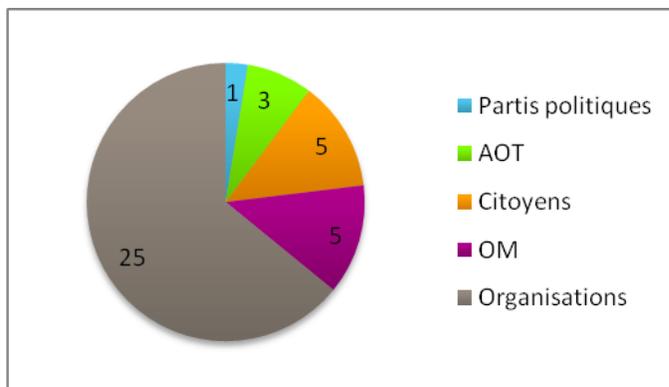
- ✓ Représente une taxe sur la possession et non sur l'utilisation.
- ✓ Le gain est nul lorsque basé sur un modèle bonus-malus où les véhicules énergivores sont pénalisés et les véhicules écologiques récompensés.

Hausse de la contribution du gouvernement du Québec

Il a été suggéré que les fonds du FORT soient rééquilibrés afin de refléter les objectifs de part modale de 30 % pour le transport en commun, en accord avec les orientations du gouvernement en matière de réduction des émissions de GES et de diminution de la congestion routière. Actuellement, 18 % des fonds du FORT sont versés au transport en commun contre 82 % pour les projets routiers. On recommande que l'allocation au transport en commun soit augmentée à 30 %.

Sur l'ensemble des mémoires, plus du tiers, soient 39 mémoires, se sont montrés favorables à cette recommandation. La distribution de ces mémoires par type d'intervenants est illustrée à la figure 5.11.

Figure 5.11 Distribution des 39 mémoires en faveur d'une hausse de la contribution du Québec par type d'intervenants



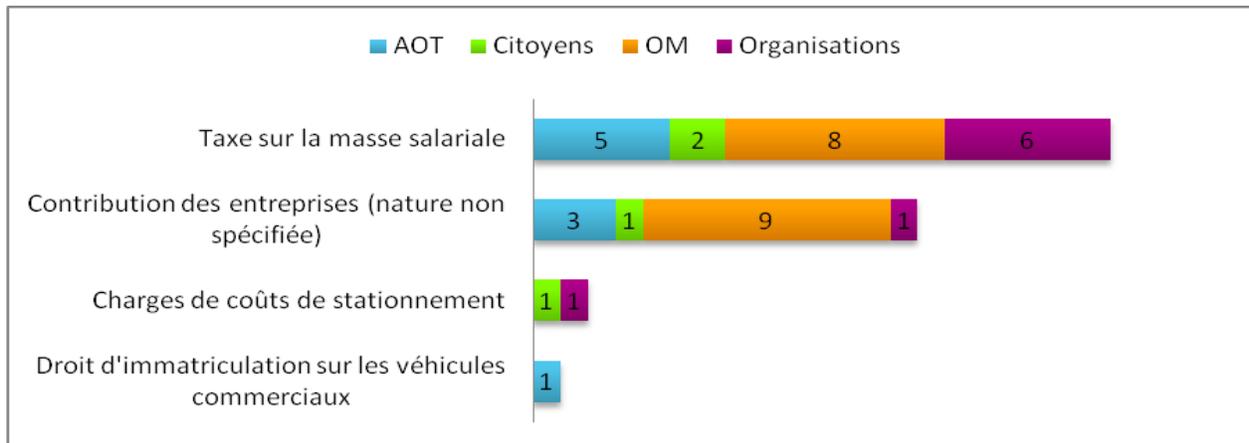
Contribution des entreprises

Il a été émis par plusieurs mémoires qu'à titre de bénéficiaires indirects du transport en commun, les entreprises devraient être mises à contribution. C'est le cas de 37 mémoires. Plusieurs formes de contribution ont été proposées, dont la plus populaire, une taxe sur la masse salariale.

La figure 5.12 illustre la distribution des mémoires en faveur d'une contribution des entreprises par type de contribution et par type d'intervenant. La taxe sur la masse salariale a été proposée par 21 mémoires, dont 8 par des mémoires provenant d'organismes municipaux. Dans 14 mémoires, une contribution est demandée des entreprises sans toutefois préciser la nature de cette contribution. Encore une fois, les organismes municipaux en sont les principaux défenseurs avec 9 mémoires.



Figure 5.12 Distribution des mémoires en faveur d'une contribution des entreprises par type de contribution et par type d'intervenant



La taxe sur la masse salariale a fait l'objet de 8 oppositions formelles : 4 provenant d'organisations (chambres de commerce, conseil du patronat et CLD), 2 provenant de citoyens, 1 d'une AOT et 1 d'un organisme municipal.

Parmi les principaux **arguments en faveur** d'une taxe sur la masse salariale, on retrouve :

- ✓ Présente un fort potentiel de financement.
- ✓ Les entreprises gagnent à ce que leurs employés arrivent à l'heure et soient plus productifs n'ayant pas passé plusieurs heures dans les embouteillages.

Plusieurs **misés en garde ou oppositions** ont également été émises :

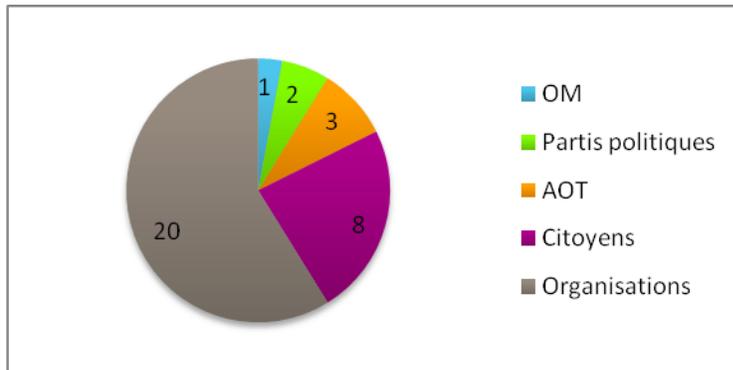
- ✓ D'un point de vue économique, elle créerait un choc, ce qui n'est pas souhaitable. Cela pourrait affecter la demande de travailleurs et diminuer le nombre d'emplois.
- ✓ Doit être appliquée de façon uniforme pour éviter de provoquer un exode des entreprises de Montréal.

Taxes sur le stationnement

La taxe sur le stationnement a été mise de l'avant dans 34 mémoires. Elle englobe à la fois les stationnements hors rue et sur rue. La distribution des mémoires prônant cette mesure par type d'intervenant est présentée à la figure 5.13.



Figure 5.13 Distribution des 34 mémoires en faveur d'une taxe sur le stationnement par type d'intervenant



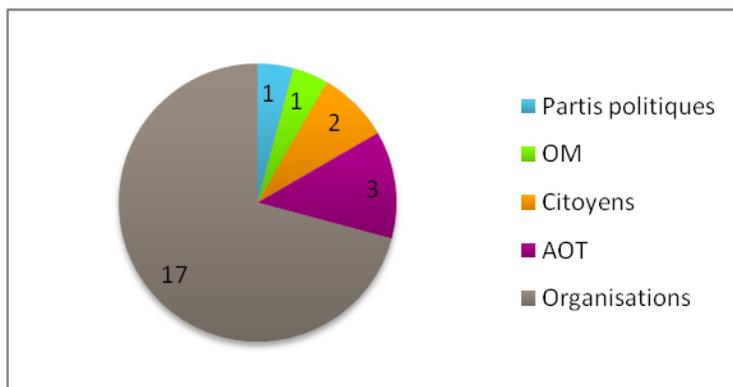
Il a été évoqué que la taxe sur le stationnement avait un effet incitatif important pour dissuader les automobilistes d'utiliser leur véhicule. Plusieurs intervenants ont évoqué qu'on prenait pour acquis les espaces gratuits de stationnement, mais qu'ils avaient un coût réel.

Les réfractaires (3 mémoires) à une taxe sur le stationnement estiment que celle-ci est déjà appliquée sous forme de taxe foncière.

Hausse de la contribution du Canada

Plusieurs mémoires ont demandé à ce que le gouvernement du Canada augmente sa contribution au financement du transport en commun. C'est notamment le cas de 24 mémoires dont la distribution est illustrée à la figure 5.14 par type d'intervenants.

Figure 5.14 Distribution des 24 mémoires en faveur d'une hausse de la contribution du gouvernement du Canada par type d'intervenants





Trois recommandations principales ont été formulées concernant la hausse de la contribution du gouvernement du Canada :

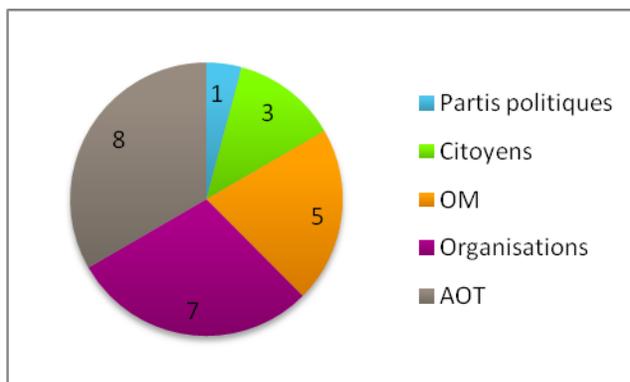
1. Qu'il y ait une négociation pour que l'intégralité de la taxe d'accise sur l'essence de 10 ¢/litre soit versée aux provinces et non pas seulement la moitié.
2. Que le gouvernement fédéral devrait prolonger le versement à la SOFIL après 2014.
3. Que des projets de transport collectif soient présentés au Fonds Chantiers Canada et non pas seulement des projets routiers, comme l'ont fait Toronto pour financer le métro et Vancouver pour financer le SkyTrain.

Plusieurs intervenants ont également souligné que le Canada était un des seuls pays à ne pas être doté d'un plan stratégique en matière de transport et qu'un fonds national devrait être créé à cet effet.

Révision du système tarifaire

Une grande proportion des intervenants ont été méfiants quant à suggérer qu'il pourrait y avoir une hausse des tarifs des usagers. Beaucoup prétendent que cela pourrait avoir un effet dissuasif et détourner certains usagers des transports en commun. Par contre, plusieurs sont d'avis que le système tarifaire pourrait être révisé dans son ensemble, c'est notamment le cas de 24 mémoires, distribués selon la figure 5.15.

Figure 5.15 Distribution des 24 mémoires en faveur d'une révision du système tarifaire



Parmi les propositions apportées, on estime que les tarifs pourraient être modulés en fonction des heures et des usagers. On considère aussi que le système actuel est trop complexe et inefficace avec au-delà de 700 titres et qu'il devrait être simplifié. Il faudrait revoir la tarification par zone qui ne tient pas compte de l'utilisation réelle du service par les usagers vers une tarification intégrée.

Les usagers actuellement contribuent pour plus de 30 % des coûts d'opération des services de transport en commun. Un intervenant a avancé que cette contribution pourrait être augmentée jusqu'à 50 %.

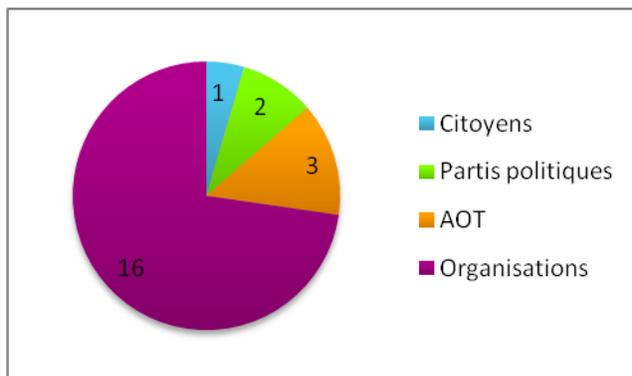
Deux mémoires (un citoyen et une organisation) se sont dits en opposition catégorique à toute hausse des tarifs.



Redevances sur le carbone

Une fois que les distributeurs de carburants et de combustibles fossiles seront assujettis au marché du carbone, il a été suggéré que d'importantes sommes soient dédiées au développement du transport en commun à travers le Fonds vert. C'est notamment le cas dans 22 mémoires, distribués selon la figure 5.16 par type d'intervenants.

Figure 5.16 Distribution des 22 mémoires en faveur d'une redevance sur le carbone

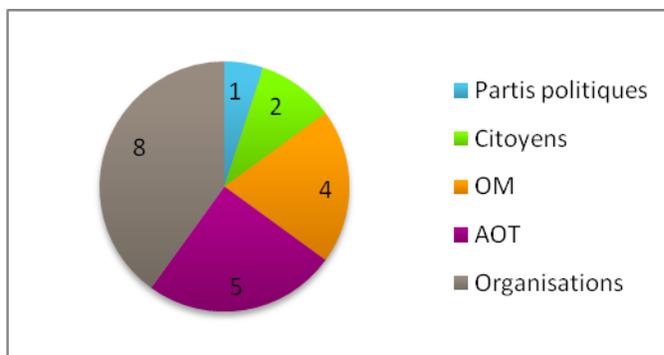


Mécanismes de captation de la valeur

Les mécanismes de captation de la valeur ont été recommandés dans 20 mémoires. On considère qu'il s'agit d'une nouvelle source qui n'est pas encore exploitée et qui est pourtant utilisée dans plusieurs villes à travers le monde. En estimant les effets d'un projet de transport en commun sur la valeur foncière des établissements avoisinants, on peut évaluer la valeur d'un droit qui contribuerait à le financer.

Les mémoires en faveur d'un tel système sont illustrés par type d'intervenant à la figure 5.17. Seul un mémoire, de la ville de Longueuil, s'est dit opposé à une telle mesure.

Figure 5.17 Distribution des 20 mémoires en faveur de mécanismes de captation de la valeur

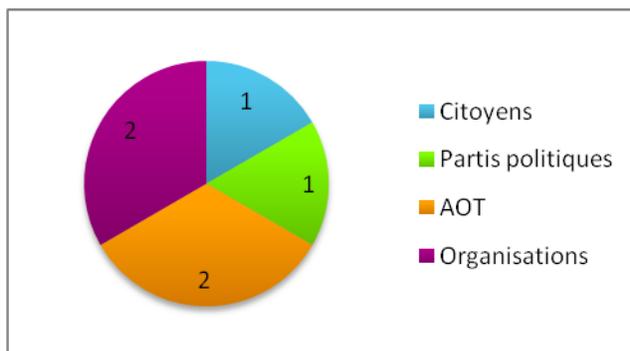




Tarification kilométrique

La tarification kilométrique consiste à charger aux automobilistes un droit qui serait directement proportionnel à son kilométrage effectué. Cette mesure s'appuie directement sur le principe de l'utilisateur (des routes) – payeur. La tarification peut être modulée selon le niveau d'émissions de GES d'un véhicule donné, appliquant également le principe de pollueur-payeur. Les 8 mémoires en faveur d'une telle mesure sont distribués selon la figure 5.18.

Figure 5.18 Distribution des 8 mémoires en faveur d'une tarification kilométrique



Plusieurs formes de mise en application existent. Dans certaines villes, on utilise un système de GPS installés sur les véhicules. Certains considèrent toutefois que cette mesure peut porter atteinte à la vie privée en plus d'être coûteuse à mettre en œuvre. Une autre façon proposée serait de soumettre les automobilistes à une lecture annuelle de leur odomètre afin de comptabiliser leur kilométrage annuel. Un réseau de « garagistes certifiés » à faire la lecture pourrait être mis en place.



Autres sources de financement évoquées

Finalement, 18 mémoires ont proposé d'autres sources de financement. La figure 5.19 présente l'ensemble de ces sources et le nombre de recommandations par type d'intervenants.

Figure 5.19 Distribution des mémoires par autre source de financement et par type d'intervenants

