



Financer le transport en commun dans le Grand Montréal

**Mémoire déposé par le
Conseil régional de l'environnement de Laval**

Dans le cadre
des consultations publiques de la Communauté métropolitaine de Montréal
sur le financement des transports collectifs

À la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal

AVRIL 2012

SOMMAIRE

En décembre 2011, les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal ont adopté un plan pour les 20 prochaines années qui a pour objectif de faire du Grand Montréal, une région compétitive et attractive dans une perspective de développement durable : le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Les élus municipaux ont fait le choix de développer les transports collectifs en raison des bénéfices qu'ils ont sur le développement économique et la réduction des gaz à effet de serre du Grand Montréal. Toutefois, les besoins financiers pour la réalisation de l'ensemble des projets prévus par l'Agence métropolitaine de transport et les organismes municipaux de transport en commun sont de près de 23 G\$ en immobilisations. L'insuffisance de financement pour assurer la réalisation des projets nous amène à la tenue de consultations publiques sur les financements des transports collectifs en avril 2012, organisées par la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Plusieurs éléments de discussion et de débat sont à l'ordre du jour dans le cadre des ces consultations publiques. D'abord, on se questionne sur les sources de financement à privilégier. Ensuite on s'interroge sur qui devrait financer les investissements dans les réseaux et par quel moyen. Enfin on se demande quels sont les principes qu'il faut préconiser et qui doivent guider le choix de sources additionnelles de financement.

Le Conseil régional de l'environnement de Laval, ayant pour mission d'améliorer la qualité de l'environnement et de promouvoir le développement durable, dépose un mémoire dans lequel des recommandations sont soumises. Neuf recommandations résument la position de l'organisme :

1. Créer un fonds spécifique dédié au transport collectif ;
2. Hausser les contributions du *Fonds vert* et du gouvernement du Québec aux transports collectifs jusqu'à au moins 2020 ;
3. Transférer les sommes consacrées au développement routier vers les transports collectifs ;
4. Augmenter la taxe sur les carburants et la part des revenus de cette taxe dédiée au transport collectif ;
5. Transférer la totalité de la taxe d'accise fédérale sur l'essence au Québec ;
6. Uniformiser la contribution au transport collectif des droits d'immatriculation à 75 \$ ainsi que la taxe foncière pour l'ensemble du territoire de la CMM ;
7. Hausser les droits d'immatriculation additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores ;
8. Remplacer progressivement les stationnements publics gratuits par des stationnements payants sur tout le territoire de la CMM ;
9. Rétablir le péage sur l'ensemble du réseau autoroutier québécois.

Enfin le Conseil régional de l'environnement de Laval propose d'indexer toutes les sources de financements au coût de la vie.

Présentation de l'organisme

Le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval est un organisme à but non lucratif regroupant de façon volontaire tout individu, organisme privé ou public intéressé à la protection et l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Le CRE de Laval se préoccupe des dimensions sociale, environnementale et économique dans une perspective d'équité afin d'assurer un développement qui réponde aux besoins présents sans priver les générations futures d'une qualité environnementale enviable.

Le CRE de Laval regroupe 74 membres qui sont répartis comme suit : 57 individus et étudiants, 14 organismes environnementaux, 1 autre organisme, 1 entreprise de moins de 25 employés et la Ville de Laval. Son conseil d'administration est composé de 8 membres dont 3 sont des citoyens et 5 proviennent d'organisations diverses telles que :

Comité de Citoyens pour des Transports collectifs dans l'Est de Laval (CociTCEL) ;

Comité de protection de l'environnement de Saint-François ;

Éco-Nature ;

Patrimoine en tête ;

Sauvons nos trois grandes îles.

La mission du CRE de Laval est de soumettre des solutions constructives qui tendent vers un développement respectueux de la capacité de support des écosystèmes et qui assure une meilleure qualité de vie et un environnement sain pour les citoyens. Le CRE de Laval est prêt à travailler avec tous les intervenants dans le respect des lois et des règlements. L'œuvre entreprise par le CRE de Laval se fait en toute objectivité.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1 LES SOURCES DE FINANCEMENT ACTUELLES	3
1.1 Le <i>Plan québécois des infrastructures</i> (PQI) 2011-2016	3
1.2 Le <i>Plan d'action sur les changements climatiques</i> (PACC) 2006-2012 et 2013-2020....	4
1.2.1 Les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles	4
1.2.2 Le marché du carbone	4
1.3 Les taxes sur l'essence	5
1.3.1 La taxe d'accise sur l'essence	5
1.3.2 La taxe provinciale sur les carburants	5
1.3.3 La taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT	6
1.4 Les droits d'immatriculation et les droits additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores	6
1.5 Les taxes foncières	7
2 LES SOURCES DE FINANCEMENT À PRIVILÉGIÉ ET LES SOURCES ADDITIONNELLES DE FINANCEMENT	8
2.1 Créer un fonds spécifique dédié au transport collectif	8
2.2 Hausser les contributions du <i>Fonds vert</i> et du gouvernement du Québec au transport collectif jusqu'à au moins 2020	9
2.3 Transférer les sommes consacrées au développement routier vers les transports collectifs	10
2.4 Augmenter la taxe sur les carburants et la part des revenus de cette taxe dédiée au transport collectif	11
2.5 Transférer la totalité de la taxe d'accise fédérale sur l'essence au Québec	13
2.6 Uniformiser la contribution au transport collectif des droits d'immatriculation à 75 \$ ainsi que la taxe foncière sur l'ensemble du territoire de la CMM	14
2.7 Hausser les droits d'immatriculation additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores	15
2.8 Remplacer progressivement les stationnements publics gratuits par des stationnements payants sur tout le territoire de la CMM	17
2.9 Rétablir le péage sur l'ensemble du réseau autoroutier québécois	17
CONCLUSION.....	20

INTRODUCTION

L'état de la mobilité dans le Grand Montréal au cours de la dernière décennie a démontré une hausse plus rapide du nombre d'automobiles par rapport au nombre de ménages, une augmentation du transport des marchandises et de la congestion routière.¹ Ceci entraîne des pertes économiques qui nuisent à la compétitivité du Grand Montréal estimé à 1,4 G\$ en 2003.² C'est dans ce contexte que les élus municipaux du Grand Montréal ont fait le choix de développer le transport en commun afin de remédier aux problèmes de mobilité dans la CMM.

De leur côté, les réseaux de transport collectif de la CMM font face à plusieurs enjeux. D'abord l'étalement urbain nuit grandement à la capacité des réseaux de transport collectif d'offrir des services accessibles et concurrentiels en dehors de la zone centre de l'île de Montréal, où la densité est plus faible, ce qui est une contrainte au transfert modal. Ensuite, la *Politique québécoise du transport collectif 2006-2012*, ayant pour cible une augmentation de 8 % de l'achalandage des réseaux de transport collectif du Québec, a été victime de son succès.³ Désormais, les grands réseaux de trains, d'autobus, et de métro de la CMM et du Québec sont saturés au moment où on compte le plus sur eux pour désengorger le réseau routier, lançant un cri d'alarme sur la nécessité d'un financement rapide et important.⁴ Enfin, plusieurs réseaux de transport ont de vieux équipements qu'il faut renouveler. Toutes ces dépenses s'ajoutent au financement qu'il faut injecter dans le réseau routier vieillissant.

Le résultat est que jamais le gouvernement du Québec n'aura autant investi dans les infrastructures de transport depuis les 20 dernières années. Selon le *Plan québécois des infrastructures* (PQI) 2011-2016, le gouvernement du Québec prévoit injecter 16,5 G\$ dans le réseau routier et 3 G\$ dans le transport en commun d'ici 2016.⁵

Cependant, si on tient compte de l'ensemble des projets planifiés par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des organismes municipaux de transport en commun, 22,9 G\$ seront nécessaires d'ici 2020 soit 10,3 G\$ pour maintenir et améliorer les actifs actuels et 12,6 G\$ pour développer l'offre de transport en commun.⁶ Il faudra donc trouver de nouvelles sources de financement.

Selon le CRE de Laval, les principales sources de financement doivent provenir du gouvernement du Québec, du gouvernement du Canada, des automobilistes et de la taxe foncière. Ainsi, les municipalités pourront augmenter leurs revenus et par conséquent, voir hausser leurs contributions aux transports collectifs.

¹ Projet de PMAD (2012). p.84.

² Ib.

³ TRANSIT (2011). La Politique québécoise du transport collectif victime de son succès. [En ligne], <http://www.transitquebec.org/2011/11/la-politique-quebecoise-du-transport-collectif-victime-de-son-succes/>.

⁴ Ib.

⁵ Ministère des Finances (2012). Budget 2012-2013. Plan budgétaire. Section C – Le cadre financier du gouvernement du Québec, p. C.56. [En ligne], <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/Budget/2012-2013/fr/documents/Planbudgetaire.pdf>.

⁶ Commission de transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. P.9.

Le CRE de Laval est en faveur d'un rétablissement des péages sur l'ensemble du réseau autoroutier du Québec, dont les revenus seraient réinvestis dans l'entretien du réseau. Ainsi, le gouvernement du Québec serait en mesure de libérer des fonds qui pourront être transférés dans les transports collectifs. Le CRE de Laval prône une uniformisation des coûts associés aux droits d'immatriculation sur l'ensemble du territoire de la CMM ainsi qu'une hausse de la taxe sur l'essence. Le CRE de Laval propose également une hausse des droits d'immatriculation additionnels qui s'appliquent aux véhicules énergivores. Le CRE de Laval estime que les usagers des transports collectifs contribuent déjà suffisamment et qu'il ne faut pas augmenter leurs contributions. Enfin, le CRE de Laval recommande que l'ensemble des sources de financement soit consolidé dans un seul et même fonds dédié aux transports collectifs.

Le présent mémoire fera d'abord état des sources de financement actuelles dans la CMM. Dans la deuxième section du mémoire, le CRE de Laval présentera ses recommandations en lien avec les sources de financement disponibles et proposera de nouvelles sources de financement.

1 LES SOURCES DE FINANCEMENT ACTUELLES

Dans le territoire de la CMM, il existe plusieurs sources de financement potentielles ou déjà existantes dédiées aux transports collectifs: les fonds provinciaux dans le cadre du *Plan québécois des infrastructures* (PQI) et du *Plan d'action sur les changements climatiques* (PACC) 2013-2020, les diverses taxes sur l'essence, les taxes foncières, les droits d'immatriculation et les droits additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores.

1.1 Le *Plan québécois des infrastructures* (PQI) 2011-2016

Le plan lancé en 2007 par le gouvernement provincial a pour objectifs la modernisation, la réfection et la préservation des infrastructures publiques.⁷ Il touche l'ensemble des secteurs que ce soit le réseau routier, le transport en commun, le système de santé, la culture, l'éducation, etc. Selon le budget 2012-2013, le budget total accordé au PQI 2011-2016 est de 44 G\$ dont 16.5 G\$ ira au réseau routier et 3 G\$ au transport en commun.⁸ Le tableau 1 illustre les niveaux d'investissement annuel du secteur des transports tirés du budget 2012-2013. Le budget consacré au transport routier dans le PQI provient des *Fonds dédiés au financement des infrastructures de transport* (FORT), dans lequel sont canalisées les recettes de la taxe sur les carburants et des droits d'immatriculation.⁹

Tableau 1 : Budget annuel du transport routier dans le cadre du PQI 2011-2016 (en millions de dollars)

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
Réseau routier	3 263,9	3 397,1	3 193, 8	3 406,8	3 264,5	16 526,1
Transport en commun	628,6	868,3	716,5	387,0	375,8	2 976,2
Total	3 892,5	4 265,4	3 910,3	3 793,8	3 640,3	19 502,3

Source : Ministère des Finances, 2012

On constate que les investissements accordés au seul secteur du transport routier correspondent à 44 % du budget prévu dans le cadre du PQI 2011-2016. À titre comparatif, les budgets dédiés pour les infrastructures en éducation, en santé et services sociaux mis ensemble pour la période 2011-2016 se chiffrent à 17, 6 G\$.¹⁰

⁷ Gouvernement du Québec (2010). Plan québécois des infrastructures. [En ligne], <http://www.infrastructures.gouv.qc.ca/plan-infrastructure/index.asp>.

⁸ Ministère des Finances (2012). Budget 2012-2013. Plan budgétaire. Section C – Le cadre financier du gouvernement du Québec, p. C.56. [En ligne], <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/Budget/2012-2013/fr/documents/Planbudgetaire.pdf>.

⁹ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.12.

¹⁰ Ministère des Finances (2012). Budget 2012-2013. Plan budgétaire. Section C – Le cadre financier du gouvernement du Québec, p. C.56. [En ligne], <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/Budget/2012-2013/fr/documents/Planbudgetaire.pdf>.

Dans le budget 2012-2013 (70.88 G\$),¹¹ les investissements dans les infrastructures du transport routier représentent 6 % du budget dont 1,22 % est consacré aux transports collectifs.

1.2 Le Plan d'action sur les changements climatiques (PACC) 2006-2012 et 2013-2020

Dans le cadre des PACC 2006-2012 et 2013-2020, des sources de financement sont disponibles pour les transports collectifs par le *Fonds vert*. Le *Fonds vert* est entre autres financé par les redevances sur les carburants et les combustibles et ce jusqu'en 2015.¹² Cette source de financement sera progressivement remplacée par le nouveau marché du carbone à compter de 2012.¹³ La CMM estime à 200 M\$ l'enveloppe du *Fonds vert* dont 100 M\$ sont consacrés aux organismes de transport collectif sur la base de l'augmentation de service.¹⁴

1.2.1 Les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles

Les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles sont imposées « *aux distributeurs de gaz naturel, à toute personne morale ou Société qui apporte au Québec des carburants et combustibles à des fins autres que la revente ainsi qu'aux distributeurs de carburants et de combustibles* » en vertu de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.¹⁵ Ces redevances ont été mises sur pied en 2006 dans le cadre du PACC 2006-2012.¹⁶ Lors du dévoilement du budget 2012-2013, on apprend que les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles apporteront une contribution de 220 M\$ à l'enveloppe du *Fonds vert* jusqu'en 2015, date à laquelle prendront fin les redevances.¹⁷

1.2.2 Le marché du carbone

Selon les estimations du ministre Bachand, la vente de permis dans le cadre du système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre (GES) rapportera 10 M\$ en 2012-2013, 30 M\$ en 2013-2014, 120 M\$ en 2014-2015 et 425 M\$ pour chacune des années subséquentes pour un total estimé à 2,4 G\$.¹⁸ Ces revenus sont estimés en considérant que la tonne de GES sera vendue à 10 \$ dans les prochaines d'années.¹⁹

¹¹ Rudy Le Cours (2012). Cap sur le déficit zéro l'an prochain. La Presse, *Affaires*, 21 mars 2012.

¹² Paul Journet (2012). Budget 2012, changements climatiques, 2,7 milliards pour combler le retard. La Presse, *Affaires*, le 21 mars 2012.

¹³ Ib.

¹⁴ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.18.

¹⁵ Loi sur la Régie de l'énergie, L.R.Q., c. R-6.01.

¹⁶ MDDEP (2002). Fonds vert du gouvernement du Québec. [En ligne], <http://www.mddep.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/index.htm>.

¹⁷ Paul Journet (2012). Budget 2012, changements climatiques, 2,7 milliards pour combler le retard. La Presse, *Affaires*, le 21 mars 2012.

¹⁸ La Presse canadienne (2012). Marché du carbone- Québec compte collecter 2,4 milliards d'ici 2020. Le Devoir, 21 mars 2012, [En ligne], <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/345547/marche-du-carbone-quebec-compte-collecter-2-4-milliards-d-ici-2020>.

¹⁹ Ib.

Au final, les revenus du nouveau marché du carbone et des redevances sur les carburants constitueront une enveloppe de 2,7 G\$ sur sept ans dédiée au PACC 2013-2020 dont 1,54 G\$ sera entièrement consacré aux transports collectifs et alternatifs.²⁰

1.3 Les taxes sur l'essence

Plusieurs taxes sur l'essence sont imposées aux automobilistes sur le territoire de la CMM. En effet, il faut considérer la taxe d'accise fédérale, la taxe sur les carburants provinciale et la taxe sur l'essence perçue dans le territoire de l'AMT.

1.3.1 La taxe d'accise sur l'essence

Au fédéral, la taxe d'accise sur l'essence est de 10 cents/litre dans toutes les provinces canadiennes. Sur cette taxe perçue au Québec, 5 cents sont transférés et gérés par la *Société de financement des infrastructures locales* (SOFIL), organisme provincial créé en 2005. De ce montant, 29 % sert à financer les sociétés et les organismes de transport collectif du Québec (sauf l'AMT) selon leur niveau d'achalandage.²¹ Ainsi, 1,5 cent/ litre de la taxe d'accise finance le transport en commun au Québec. Entre 2006 et 2010, la SOFIL a dédié 504 M\$ aux transports collectifs grâce en partie aux revenus de cette taxe, mais aussi des droits d'immatriculation et de la taxe sur les véhicules énergivores.²² La part dédiée aux transports collectifs issue de la taxe d'accise sur l'essence est de 1,34 G\$ et fait suite à l'entente en 2005 convenue entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.²³ Cependant en 2010, le ministère des Transports du Canada avait autorisé le versement de 424 M\$ aux organismes de transport collectif dont 378,5 M\$ ont effectivement été versés. Le gouvernement du Canada a annoncé que le versement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence se poursuivrait au cours des prochaines années.²⁴

1.3.2 La taxe provinciale sur les carburants

Au provincial, le ministère des Finances avait annoncé dans son budget 2010-2011 une hausse de la taxe sur les carburants de 4 cents échelonnée sur quatre ans.²⁵ Selon CAA Québec, en 2012, la taxe sur les carburants a atteint 17,2 cents/ litre et atteindra 18,2 cents/ litre en 2013.²⁶ Cette taxe sur l'essence sert à financer le *Fonds dédié au financement des*

²⁰ Paul Journet (2012). Budget 2012, changements climatiques, 2,7 milliards pour combler le retard. La Presse, *Affaires*, le 21 mars 2012.

²¹

²² Subventions versées par la SOFIL au 31 décembre 2010 dans le cadre du transfert de la taxe fédérale sur l'essence et des contributions du Québec. <http://www.sofil.gouv.qc.ca/pub/Sub-TC20101231.pdf>.

²³ CMM (2011). Portrait des projets de transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Document de référence. p. 8.

²⁴ *Ib.*

²⁵ Frédéric Perron (2010). Budget provincial: préparez-vous à payer! Protégez-vous, 1er avril 2010). [En ligne], <http://www.protegez-vous.ca/budget-provincial.html>.

²⁶ CAA Québec (2012). Réaction du CAA-Québec au Budget 2010-2011 : Les automobilistes passent eux aussi à la caisse. [En ligne], <http://www.caaquebec.com/Nouvelles/CommuniquésDePresse/CommuniquésPresseDetail.htm?lang=f&ID=7beba796-26a1-4597-a55b-0a98c445ae49>.

infrastructures de transport (FORT) créé en 2010 dont 1 cent/ litre finance les transports collectifs.

1.3.3 La taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT

Une taxe sur l'essence finançant exclusivement le transport en commun est perçue sur le territoire de l'AMT depuis 1996. Alors qu'elle était de 1,5 cent/litre en 1996, elle a été majorée en 2010 à 3 cents/litre.²⁷ Elle procure environ 100 M\$ de revenus à l'AMT par année depuis 2010. On estime que pour chaque hausse de 1 cent/ litre de la taxe sur l'essence, on générera 34 M\$ de revenus supplémentaires sur le territoire de l'AMT.²⁸ Cette estimation ne tient pas compte des fluctuations probables de la consommation de l'essence.

La CMM recommandait, dans son mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires 2011-2012 du gouvernement du Québec, de majorer de 5 cents/litre la taxe sur l'essence sur une période de 10 ans afin d'alléger la contribution des municipalités estimée en 2010, à 34 %.²⁹

1.4 Les droits d'immatriculation et les droits additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores

Au Québec, les automobilistes paient une contribution annuelle aux transports collectifs lors du renouvellement de leurs droits d'immatriculation. Cette contribution s'applique aux véhicules de promenades de 3 000 kg ou moins sur l'ensemble du territoire de l'AMT et est de 30 \$/année.³⁰ Pour les résidents de l'agglomération de Montréal, une contribution supplémentaire de 45 \$/ année s'applique pour un total de 75 \$/année. Ces frais procurent des revenus annuels consacrés aux transports collectifs de 55,4 M\$ sur le territoire de l'AMT et de 30 M\$ (estimation pour 2013) pour l'agglomération de Montréal.³¹

Des droits d'immatriculation additionnels s'appliquent aux véhicules énergivores depuis l'adoption du budget provincial 2004-2005.³² Cette mesure a pour but d'inciter à réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant l'achat de véhicules plus économiques. Ces coûts varient de 31,25 \$ à 156 \$ pour un véhicule ayant une cylindrée d'une capacité de

²⁷ CAA (2012). De quoi se compose le prix de l'essence. [En ligne], <http://www.caaquebec.com/infoessence/fr/composition.asp>.

²⁸ David B. Hanna (2010). Les taxes sur les produits pétroliers sont-elles suffisantes ou faut-il recourir aussi au péage urbain et répondre aux enjeux urbains. [En ligne], http://www.forumurba2015.com/3_colloques/3.8_financement_transports_commun/PPT/03_David%20Hanna.ppt.pdf.

²⁹ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.4.

³⁰ SAAQ (2012). Coût du renouvellement de l'immatriculation pour l'année en cours. [En ligne], http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/cout_immatriculation/promenade.php.

³¹ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.17.

³² SAAQ (2012). Droits d'immatriculations sur les véhicules de forte cylindrée. [En ligne], <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/cylindree.php#renvoi>.

4 à 5,2 litres ou plus.³³ La CMM estime à 54,9 M\$ les revenus de ces droits d'immatriculation additionnels.³⁴

1.5 Les taxes foncières

Les taxes foncières financent en partie le transport en commun. Selon la CMM, 0,01 % (1cent/100 \$) de l'évaluation foncière d'une propriété finance le *Fonds d'immobilisations* de l'AMT.³⁵ Selon la CMM, ces revenus sont de l'ordre de 33,4 M\$/année.³⁶

La taxe sur le stationnement accorde également un montant aux transports collectifs. Elle s'applique au centre-ville de Montréal et la contribution au transport collectif varie entre 0,40 \$ et 1,65 \$ par jour.³⁷

³³ Ib.

³⁴ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.17.

³⁵ Ib.

³⁶ Ib.

³⁷ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.17.

2 LES SOURCES DE FINANCEMENT À PRIVILÉGIER ET LES SOURCES ADDITIONNELLES DE FINANCEMENT

Dans cette section du mémoire seront présentées les recommandations du CRE de Laval concernant les sources de financement à privilégier ainsi que les sources additionnelles de financement à considérer.

2.1 Créer un fonds spécifique dédié au transport collectif

Tel que démontré dans la section précédente, des sources de financements potentielles ou déjà existantes sont ou seront consacrées au transport collectif. Cependant, une panoplie d'intervenants interviennent dans le financement des transports collectifs que ce soit le gouvernement du Québec, la SOFIL, le gouvernement du Canada, l'AMT ou les municipalités.

Dans le contexte actuel où les organismes de transport collectif nécessitent 22,9 G\$ pour la réalisation de l'ensemble des projets prévus d'ici 2020, il est évident qu'il faut prévoir un financement à long terme sur lequel les organismes de transport pourront s'appuyer. Ce financement devra strictement servir pour les transports collectifs et le gouvernement du Québec ainsi que la CMM ont le devoir de s'en assurer. En effet, en février 2012, une partie du *Fonds d'immobilisations* a été transférée pour payer le déficit associé aux coûts d'exploitation de l'AMT, ce qui a suscité la grogne des municipalités.³⁸ Cet exemple démontre le manque de discipline qu'il peut y avoir parfois de la part de ceux qui gèrent les budgets consacrés aux transports collectifs.

CONSIDÉRANT QUE les autorités organisatrices de transport (AOT) dépendent de financements stables, permanents et prévisibles pour leur planification de projets à un long terme.

CONSIDÉRANT QU'il est essentiel d'assurer une gestion adéquate des sommes dédiés aux transports collectifs pour assurer la réalisation des projets à long terme, de l'entretien des réseaux et pour payer les coûts d'exploitation.

Le CRE de Laval recommande de consolider toutes les sources de financement dédiées aux transports collectifs dans un seul et même fonds qui serait intouchable et spécifique au transport collectif. Ce fonds permettrait d'offrir le financement stable, permanent et prévisible dont les AOT ont besoin pour la réalisation de leur projet.

³⁸ Karim Benessaïeh (2012). AMT : un déficit de 18 millions renfloué par les villes. *La Presse. Actualité*, 28 février 2012.

2.2 Hausser les contributions du *Fonds vert* et du gouvernement du Québec au transport collectif jusqu'à au moins 2020

Si le Québec a réussi à limiter la hausse de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à 6 % entre 1990 et 2004, c'est grâce au secteur industriel. En effet, à cette période, les émissions de GES du secteur des transports ont augmenté de 25 % et sont surtout attribuables aux déplacements en automobile.³⁹ Cette tendance n'est pas près de s'améliorer considérant que l'augmentation du nombre de véhicules a augmenté plus rapidement que le nombre de ménages sur le territoire de la CMM entre 2003 et 2008.⁴⁰ Ainsi, bien que le CRE de Laval soit favorable au nouveau marché du carbone, il semble que les mesures pour s'attaquer à l'auto solo demeurent timides alors que c'est plutôt là qu'il faudrait concentrer nos efforts.

Le fait de mettre fin aux redevances sur les carburants et les combustibles fossiles en misant sur le marché du carbone pour le financement du *Fonds vert* contribue à accroître la vulnérabilité des autorités organisatrices de transport (AOT) envers les aléas du marché. En effet, la valeur de la tonne de carbone vendue peut énormément fluctuer comme on a pu observer au sein de l'Union européenne où elle a diminué de moitié au cours des dernières années.⁴¹ Ainsi, les 2,4 G\$ de revenus du marché du carbone estimés entre 2013 et 2020 ne sont pas assurés. Or, on sait que les AOT ont besoin de financement stable, permanent et prévisible pour les projets à long terme.

Le gouvernement du Québec doit considérer les dépenses dans les transports collectifs comme des investissements qui ont des répercussions positives sur notre économie, notre santé et notre environnement pour l'ensemble de la collectivité. Effectivement, les déplacements en transport en commun, en comparaison à l'automobile, permettent de diminuer la pollution atmosphérique, les accidents de la route, la consommation d'énergie et l'espace utilisé sur le réseau routier.⁴² De plus, selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, il est estimé qu'une dépense en transport en commun au Québec crée 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense pour l'automobile.⁴³ Enfin, un investissement dans les transports collectifs est une dépense de moins pour la santé puisque cela améliore la qualité de l'air, favorise l'activité physique tout en luttant contre la sédentarité, l'obésité et les maladies cardio-respiratoires.

CONSIDÉRANT QUE des études ont révélé que la pollution de l'air cause annuellement au Québec près de 2 000 morts prématurées, 20 000 visites aux urgences pour des coûts estimés de 2 G\$ par année ;⁴⁴

³⁹ Environnement Canada (2006). Le rapport d'inventaire national : 1990–2004, Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada. [En ligne], www.ec.gc.ca/ghg-ges.

⁴⁰ CMM (2011). Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Projet de PMAD. p. 84

⁴¹ Agence Science-Pressé (2008). Marché du carbone : Est-ce que ça fonctionne ? [En ligne], <http://www.sciencepresse.qc.ca/actualite/2008/07/23/marche-carbone-fonctionne>.

⁴² Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004). Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. p. 4, [En ligne], http://www.cmm.qc.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf.

⁴³ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p.6.

⁴⁴ Benjamin Tanguay (2012). Les ravages du smog. *La Presse*, 16 février 2012. [En ligne], <http://www.cyberpresse.ca/environnement/pollution/201202/16/01-4496543-les-ravages-du-smog.php>.

CONSIDÉRANT QU'investir dans les transports collectifs est une mesure concrète de réduction de la pollution atmosphérique ;

CONSIDÉRANT QUE le fait d'utiliser les transports collectifs permet de pratiquer le quart de l'activité physique quotidienne recommandée par Santé Canada et permet ainsi de lutter contre l'obésité et la sédentarité ;⁴⁵

CONSIDÉRANT QUE le gouvernement du Québec octroie 1,22 % (868,3 M\$) de son budget 2012-2013 au financement des transports collectifs.

Le CRE de Laval recommande que le gouvernement du Québec augmente les revenus du *Fonds vert* ainsi que sa contribution aux transports collectifs jusqu'à au moins 2020.

Le CRE de Laval recommande que le gouvernement du Québec alloue une part plus importante du budget provincial au financement des transports collectifs et qu'elle soit transférée au fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

2.3 Transférer les sommes consacrées au développement routier vers les transports collectifs

L'étalement urbain engendre des coûts importants pour l'ensemble de la collectivité de la CMM. En effet, tout développement lié à l'étalement urbain coûte cher en infrastructures et en services. Malgré ce fait, le MTQ continue de financer l'élargissement et le prolongement des routes, ce qui, selon le CRE de Laval, encourage l'étalement urbain.

Plusieurs études ont démontré le lien entre l'offre routière, l'augmentation du parc automobile et des problèmes de congestion. Pour n'en nommer que quelques-unes, M. Robert Moses, ingénieur mandaté par la Ville de Montréal entre 1939 et 1942, a constaté que la construction des routes avait entraîné davantage de problèmes de circulation.⁴⁶ Également, une étude de l'Université de Berkeley en Californie menée entre 1973 et 1990 a conclu que pour un accroissement de 10 % de la capacité des autoroutes dans une ville, on constate une augmentation de 9 % de la congestion automobile totale dans les quatre années qui suivent. Des tendances similaires ont également été observées dans des études réalisées à Montréal pour le compte des gouvernements du Québec et du Canada.⁴⁷ Par exemple, selon les prévisions du MTQ sur la durée des heures de pointe le matin en 2016 à la suite du prolongement de l'A 25 entre l'A 440 et le boulevard Henri-Bourassa, le MTQ prévoyait

⁴⁵ Marie Lambert-Chan (2011). Le transport en commun est bon pour la santé. UdeM Nouvelles. [En ligne], <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/20111107-le-transport-en-commun-est-bon-pour-la-sante.html>.

⁴⁶ McKenna, Alain (2008). Rue Notre-Dame : plus de voies, plus de problèmes. La Presse, 25 février 2008.

⁴⁷ McKenna, Alain (2008). Rue Notre-Dame : plus de voies, plus de problèmes. La Presse, 25 février 2008.

qu'« au lieu de durer une heure, elles seraient présentes durant au moins trois heures avec en prime un allongement moyen de plus de 2 km par voie disponible (14 voies) ». ⁴⁸

CONSIDÉRANT QUE le MTQ souhaite consacrer d'ici les 5 prochaines années 5,4 G\$ du budget du PQI à la construction, l'agrandissement ou au parachèvement de nouvelles routes dans les grands centres urbains du Québec ;⁴⁹

CONSIDÉRANT QUE le développement routier consiste à créer de nouveaux fardeaux fiscaux qui seront légués aux générations futures ;

CONSIDÉRANT QU'il y a un manque à gagner de 619 M\$ d'ici 2031 pour le financement nécessaire aux immobilisations des transports collectifs pour l'ensemble des municipalités de la CMM.⁵⁰

Le CRE recommande à la CMM et au MTQ d'imposer un moratoire sur tout nouveau projet de prolongement et d'élargissement autoroutiers qui favoriseraient l'utilisation de l'auto solo sur son territoire.

Le CRE recommande que la totalité des sommes prévues par le MTQ dans le cadre du PQI 2011-2016 pour l'élargissement et le prolongement autoroutiers sur le territoire de la CMM soit transférée aux transports collectifs et actifs.

Le CRE recommande que ces sommes soient transférées dans le fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

2.4 Augmenter la taxe sur les carburants et la part des revenus de cette taxe dédiée au transport collectif

Selon les états financiers de la CMM en 2010, la contribution la plus faible au transport collectif, après le gouvernement du Canada, est celle des automobilistes, estimée à 7 %.⁵¹ Par contre, les contributions des usagers et des municipalités mises ensemble sont de 65,2 %.⁵²

La décentralisation de l'État québécois qui a suivi la réforme Ryan en 1992 a causé un important transfert de financement et des responsabilités vers les municipalités faisant en sorte que les transports collectifs ont souffert depuis, d'un sous-financement chronique.

⁴⁸ MTQ (2011). Prolongement de l'Autoroute 25 entre l'Autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement. p. 33.

⁴⁹ TRANSIT, L'Alliance pour le financement des transports collectifs (2012). Déjà incapable de financer les travaux de réfection et les transports collectifs, le MTQ doit cesser d'élargir et d'allonger les autoroutes à coup de milliards de dollars dit TRANSIT.

⁵⁰ Bruno Bisson (2012). CMM : un manque à gagner de 619 millions par année pour les villes. *La Presse, Actualité*, 29 février 2012.

⁵¹ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p. 15.

⁵² Ib.

Selon l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), les investissements au transport collectif sont passés de 299,9 M\$ en 1991 à 89 M\$ en 1992, soit une perte de 70 % des subventions provinciales en un an.⁵³ Pour compenser, on a instauré au Québec au même moment les droits d'immatriculation de 30 \$ afin de financer le transport collectif. Toutefois, les revenus estimés à 58,4 M\$/année issus des droits d'immatriculation n'étaient pas suffisants pour compenser la baisse des investissements. Les conséquences sont qu'au fil des ans, l'état des infrastructures s'est détérioré, la contribution moyenne des municipalités aux revenus du transport en commun a augmenté (passant de 29 % en 1992 à 38 % en moyenne en 2003) et la situation financière des municipalités québécoises s'est aggravée.⁵⁴ Selon une étude réalisée pour le compte de l'Union des municipalités du Québec en 2003, « *Le sous-investissement en matière d'infrastructure a engendré une nette détérioration des infrastructures* ». « *Un estimé conservateur du rattrapage que doit effectuer l'ensemble des municipalités du Québec en matière d'infrastructure s'élève à 15 milliards de dollars.* »⁵⁵

La contribution des usagers au transport collectif est également très importante et se chiffre à 31,2 %. De plus, les tarifs des transports collectifs ont augmenté très rapidement. Entre 2000 et 2006, l'indice des prix associés au transport en commun s'est accru de 29,2 %.⁵⁶ Si on évalue l'évolution du coût de la CAM mensuelle de la STM, le tarif est passé de 50 \$ en 2002 à 75,50 \$ en 2012, une hausse de plus de 50 % du prix.

Selon CAA Québec, la contribution des automobilistes au transport collectif a augmenté considérablement dans les dernières années passant de 611 M\$ à 2010-2011 à 984 M\$ en 2013-2014.⁵⁷ Si on considère que le parc automobile est composé de 6 millions de véhicules, chaque automobiliste paiera en moyenne 164 \$ en 2013-2014 pour les transports collectifs au Québec.

Bien que cette contribution semble importante, il ne faut pas négliger les coûts sociaux engendrés par le secteur du transport routier. En effet, selon les estimations de *Transports Canada*, les coûts sociaux associés aux accidents, aux retards, à la pollution de l'air, aux gaz à effet de serre et aux bruits attribuables au secteur routier, totalisaient 29,59 G\$ sur 32 G\$ pour l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) au Canada en 2008.⁵⁸ Pour le Québec, les coûts sociaux du transport routier pour la même année étaient de l'ordre de 7,3 G\$. Par conséquent, si tous les propriétaires de voiture au Québec payaient leur juste part pour compenser les coûts sociaux de leurs déplacements au Québec, chaque automobiliste paierait 1211 \$ annuellement. De plus, en entamant des mesures qui

⁵³ Association du transport urbain du Québec (2009). Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2010-2011. p.4 [En ligne], http://www.atuq.com/library/images/contentImages/memoire_2010_03_16.pdf.

⁵⁴ *Ib.*, p.5.

⁵⁵ Association du transport urbain du Québec (2009). Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2010-2011. p.5 [En ligne], http://www.atuq.com/library/images/contentImages/memoire_2010_03_16.pdf.

⁵⁶ Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2008). Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu. p.14, [En ligne], http://www.cclp.gouv.qc.ca/publications/pdf/avis_hausses_tarifaires.pdf.

⁵⁷ CAA Québec (2012). Consultations prébudgétaires 2012-2013. Document de réflexion sur la question du financement des infrastructures de transport au Québec. Annexe 1. [En ligne], http://www.caaquebec.com/NR/rdonlyres/8F5A1B11-DAC8-4282-977D-76BDF9389B8A/0/Consultations_prebudgetaires_2012_2013.pdf.

⁵⁸ Pierre-Olivier Pineau (2011). Signaler un changement de voie en transport, proposition d'un mécanisme fiscalement neutre pour réduire la consommation de carburant. p.3.

encouragent l'indépendance au pétrole, nous favoriserons le développement de l'économie verte⁵⁹ en prévision d'un éventuel choc pétrolier.

CONSIDÉRANT QUE si les automobilistes payaient les coûts sociaux réels de leur déplacement, ils devraient payer 50 cents supplémentaires sur le litre d'essence ;⁶⁰

CONSIDÉRANT QUE les municipalités ont atteint leur capacité maximale de contribuer au transport collectif ;

CONSIDÉRANT QUE les tarifs des transports collectifs ont augmenté considérablement au cours de la dernière décennie au Québec ;

CONSIDÉRANT QU'une hausse importante des tarifs des transports collectifs pourrait mettre en péril une croissance soutenue de l'achalandage dans les transports collectifs⁶¹ tout en détériorant la situation économique des personnes à faible revenu ;

CONSIDÉRANT QU'un coût élevé de transport collectif pourrait encourager un employé au salaire minimum à renoncer à cet emploi, créant ainsi un chômage structurel ;

CONSIDÉRANT QUE la contribution des automobilistes au transport collectif est de seulement de 7 % ;

CONSIDÉRANT QUE seulement 1 cent sur 17,2 cents de la taxe sur les carburants est dédié au transport collectif.

Le CRE de Laval recommande d'augmenter la part de la taxe sur les carburants dédiée au transport collectif et de transférer les revenus supplémentaires au fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

Le CRE de Laval recommande que la CMM réitère sa demande au gouvernement du Québec de majorer de 5 cents/litre la taxe sur les carburants dont les revenus devraient être entièrement versés au fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

2.5 Transférer la totalité de la taxe d'accise fédérale sur l'essence au Québec

Les sociétés de transport au Québec ont permis d'injecter des sommes considérables d'argent dans l'économie du Québec et du Canada. Selon l'*Institut de statistiques du Québec*, en 2008, les neuf sociétés de transport du Québec ont injecté 1,7 G\$ dans

⁵⁹ Les Rendez-vous de l'énergie. Imaginons le Québec sans pétrole! p.28.

⁶⁰ Pierre-Olivier Pineau (2012). Transports collectifs : qui doit payer ? La Presse, le 16 janvier 2012.

⁶¹ Association du transport urbain du Québec (2009). Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2010-2011. p.24 [En ligne],

http://www.atuq.com/library/images/contentImages/memoire_2010_03_16.pdf.

l'économie du Québec, générant des recettes fiscales de l'ordre de 287 M\$ pour le gouvernement du Québec et de 108 M\$ pour le gouvernement fédéral.⁶²

CONSIDÉRANT QUE la contribution du gouvernement du Canada est seulement de 5,7 %, ⁶³

CONSIDÉRANT QUE le choix d'investir davantage dans les transports collectifs générera vraisemblablement des retombées économiques considérables pour le gouvernement du Canada.

Le CRE de Laval recommande au gouvernement du Canada de transférer au Québec la totalité de la taxe d'accise fédérale sur l'essence.

Le CRE de Laval recommande de hausser la part de la taxe d'accise sur l'essence transférée au transport collectif, actuellement de 29 %, et qu'elle soit transférée dans le fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

2.6 Uniformiser la contribution au transport collectif des droits d'immatriculation à 75 \$ ainsi que la taxe foncière sur l'ensemble du territoire de la CMM

L'île de Montréal ne cesse de subir les effets de l'étalement urbain et pourtant, les taxes foncières sur l'île de Montréal, les taxes sur l'essence et les droits d'immatriculation y sont plus élevées qu'ailleurs dans la CMM. Si on prend l'exemple du Plateau Mont-Royal à Montréal, les principaux modes de transport sont la marche (à 33 %), suivie de la voiture (à 30 %), le transport en commun à (29 %) et le vélo (à 8 ou 9 %).⁶⁴ Pourtant, selon M. Alex Norris, conseiller municipal, le Plateau est l'endroit où la proportion de piétons blessés dans des accidents est la plus élevée au Québec. Selon lui, le Plateau paie « le prix pour la croissance effrénée » du parc automobile. De plus, pour les réseaux de transport, il coûte plus cher de desservir les banlieues, il est donc difficile d'offrir un service adéquat de transport en commun.⁶⁵ Ceci est également valable pour l'offre d'infrastructures routières, les écoles, les hôpitaux, etc. L'étalement urbain engendre des coûts supplémentaires pour l'ensemble de la collectivité.

CONSIDÉRANT QUE l'accroissement du parc automobile sur le territoire de la CMM est attribuable en grande partie à l'étalement urbain et que ce dernier engendre des coûts en infrastructures et en services de plus en plus élevés, qui sont assumés par la collectivité ;

⁶² Association du transport urbain du Québec (2009). Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2010-2011. p.5 [En ligne], http://www.atuq.com/library/images/contentImages/memoire_2010_03_16.pdf.

⁶³ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p. 15.

⁶⁴ Yves Boisvert (2012). La guerre culturelle du Plateau. *La Presse*, 19 mars 2012.

⁶⁵ Ib.

CONSIDÉRANT QUE les impacts négatifs associés à l'étalement urbain tels que l'augmentation de la congestion routière, la hausse de la pollution de l'air et la diminution de la qualité de vie ont des répercussions sur tous les résidents de la CMM ;

CONSIDÉRANT QUE la contribution au transport collectif des droits d'immatriculation est actuellement fixée à 75 \$ à Montréal et est uniquement de 30 \$ en dehors de Montréal.

Le CRE de Laval recommande d'uniformiser la contribution au transport collectif des droits d'immatriculation à 75 \$ pour l'ensemble du territoire de la CMM.

Le CRE de Laval recommande d'uniformiser la taxe foncière sur l'ensemble du territoire de la CMM afin de faire payer les vrais coûts associés à l'étalement urbain.

Le CRE de Laval recommande qu'une partie des revenus supplémentaires générés par la hausse de la taxe foncière à la municipalité soit dédiée au transport collectif.

Le CRE de Laval recommande que les revenus supplémentaires de la taxe foncière et de la contribution des droits d'immatriculation au financement des transports collectifs soient transférés au fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

2.7 Hausser les droits d'immatriculation additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores

Au Québec, le système de *bonus-malus* environnemental implanté en 2004 à travers les droits d'immatriculation additionnels qui s'appliquent aux véhicules énergivores ne semble pas être une mesure qui modifie les comportements de consommation. En effet, selon les données de la *Société de l'assurance automobile du Québec* (SAAQ), le nombre de véhicules de 2 000 à 3 000 kg a augmenté de 86,7 % entre 2005 et 2010.⁶⁶ Dans le cas des 3 000 à 4 000 kg, l'augmentation était de 828 % au cours de la même période.⁶⁷ Par conséquent, on peut conclure que les droits spéciaux de 31,25 \$ à 156 \$ imposés annuellement aux propriétaires de véhicules énergivores ne sont pas assez élevés pour décourager l'achat de ce type de véhicule. Grâce aux revenus des droits additionnels imposés aux véhicules énergivores, le gouvernement du Québec prévoit accorder 50 M\$ en subventions d'ici 2015 aux acheteurs de véhicules écoénergétiques.⁶⁸ On peut se questionner sur cette mesure puisqu'elle privilégie uniquement les personnes qui ont les moyens financiers de se procurer une voiture écoénergétique.

Si on compare avec des pays qui ont implanté des systèmes similaires tels la France et la Suède, les consommateurs qui achètent des véhicules énergivores doivent s'acquitter d'une taxe oscillant entre 280 et 3 600 dollars.⁶⁹ En France, les revenus de cette taxe ont servi à

⁶⁶ Louis-Gilles Francoeur (2012). Québec roule dans le mauvais sens. Le Devoir, 11 janvier 2012. [En ligne], <http://m.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/340004/ges-quebec-roule-dans-le-mauvais-sens>.

⁶⁷ Ib.

⁶⁸ Ib.

⁶⁹ Canoe.ca (2010). Taxer ceux qui utilisent des véhicules énergivores. 8 novembre 2010. [En ligne], <http://argent.canoe.ca/lca/affaires/quebec/archives/2010/11/20101108-175936.html>.

financer les subventions accordées à partir de 2008, pour les achats de véhicules neufs de faible consommation.⁷⁰ Entre 2008 et 2009, une hausse de 16 % des ventes de véhicules de faible consommation a été observée en France.

CONSIDÉRANT QUE le *bonus-malus* environnemental actuel au Québec n'augmente pas significativement la facture des acheteurs de véhicules énergivores puisqu'il en coûte au moins 40 000 \$⁷¹ pour l'achat d'un véhicule équipé d'un moteur de 4 litres (cylindrée en litres), ce qui explique son échec ;

CONSIDÉRANT QUE les revenus des droits additionnels d'immatriculation s'appliquant aux véhicules énergivores sont estimés à 500 M\$ d'ici 2020, auxquelles s'ajouteront 500 M\$ de la taxe sur l'essence, ce qui équivaut à des revenus de 1 G\$ qui iront dans les coffres de l'État;⁷²

CONSIDÉRANT QUE les subventions provinciales de 50 M\$ pour l'achat de véhicules écoénergétiques d'ici 2015 sont relativement minimes si l'on compare avec les revenus supplémentaires associés à l'acquisition de véhicules énergivores de 1 G\$ d'ici 2020.⁷³

Le CRE de Laval recommande au gouvernement du Québec de majorer les droits d'immatriculation additionnels qui s'appliquent aux véhicules énergivores de manière à réellement modifier les habitudes de consommation.

Le CRE de Laval recommande à la CMM de demander au gouvernement du Québec qu'une part plus importante des revenus des droits d'immatriculation additionnels soit accordée aux subventions à l'achat de véhicules écoénergétiques et de dédier également une part au transport collectif.

Le CRE de Laval recommande que des sommes d'argent supplémentaires issues des droits d'immatriculation s'appliquant aux véhicules énergivores soient dédiées au transport collectif à travers le fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

⁷⁰ Louis-Gilles Francoeur (2010). Réduction des gaz à effet de serre succède imprévu du bonus-malus. *Le Devoir*, 20 novembre 2010.

⁷¹ Collectif d'auteurs (2011). Transport et bonus-malus : l'heure des choix difficiles. *Le Devoir*, 28 février 2011. [En ligne], <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/317734/transport-et-bonus-malus-l-heure-des-choix-difficiles>.

⁷² Louis-Gilles Francoeur (2012). Québec roule dans le mauvais sens. *Le Devoir*, 11 janvier 2012. [En ligne], <http://m.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/340004/ges-quebec-roule-dans-le-mauvais-sens>.

⁷³ *Ib.*

2.8 Remplacer progressivement les stationnements publics gratuits par des stationnements payants sur tout le territoire de la CMM

Selon M. Todd Litman, directeur exécutif de l'*Institut des politiques en transports de Victoria*, une place de stationnement gratuit engendre des coûts sociaux pour la collectivité variant entre 500 et 1500 \$ par année.⁷⁴ En d'autres termes, l'allocation d'espaces gratuits de stationnement est une forme de subvention à l'automobile.

CONSIDÉRANT QUE les stationnements publics gratuits reviennent à subventionner l'automobile ;

CONSIDÉRANT QUE pour chaque offre de stationnement gratuit, des sommes variant entre 500 et 1 500 \$/ année sont payées par la collectivité ;⁷⁵

CONSIDÉRANT QUE l'offre de stationnements publics gratuits est une mesure qui encourage l'utilisation de l'automobile en défaveur des transports collectifs ;

CONSIDÉRANT QU'on estime à 30 % la congestion urbaine causée par les automobilistes cherchant du stationnement.⁷⁶

Le CRE de Laval recommande que les municipalités et MRC de la CMM considèrent les coûts sociaux associés aux places de stationnement et remplacent progressivement les stationnements publics gratuits par des stationnements payants.

Le CRE de Laval recommande qu'une proportion des revenus supplémentaires engendrés par ces frais de stationnement soit allouée au fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

2.9 Rétablir le péage sur l'ensemble du réseau autoroutier québécois

Durant l'expansion de notre réseau autoroutier québécois, et ce, jusque dans les années 80, de multiples points de péages ont été mis en fonction et permettaient ainsi une entrée d'argent pour le développement de l'ensemble de notre réseau autoroutier.⁷⁷ Selon l'*Institut économique de Montréal*, si nous rétablissions les péages dans les grands axes autoroutiers du Québec et sur les autoroutes à proximité des agglomérations urbaines, les recettes pourraient atteindre 1,6 G\$/année.⁷⁸ De plus, les péages constituent un outil fort intéressant pour désengorger le réseau routier.

⁷⁴ Transit (2011). Rencontre des membres, le 8 septembre 2011.

⁷⁵ Transit (2011). Rencontre des membres, le 8 septembre 2011.

⁷⁶ Ib.

⁷⁷ Institut économique de Montréal (2008). Le retour des péages sur les autoroutes québécoises. p.2. [En ligne], http://www.iedm.org/files/mars08_fr_0.pdf.

⁷⁸ Ib.

L'instauration des péages sur l'ensemble du réseau autoroutier du Québec serait bénéfique pour l'ensemble de la population. Effectivement, les embouteillages et la pollution atmosphérique seront atténués. Les revenus des péages pourront être utilisés pour l'entretien du réseau routier. Enfin, comme les péages auront un effet bénéfique sur la congestion routière, tous les utilisateurs du réseau routier profiteront d'une économie de temps et de carburant ce qui compensera les frais déboursés pour les péages.

Ce qui a le plus de sens dans l'instauration des péages, c'est qu'elle ferait respecter le principe d'utilisateur-payeur. Selon M. Jean-Philippe Monette, les péages feraient réaliser aux automobilistes que l'utilisation du réseau routier a un prix et qu'il augmente lorsqu'il est utilisé.⁷⁹ Selon le CRE de Laval, il s'agit d'un principe plus responsable et plus juste que de faire payer l'ensemble de la collectivité pour l'utilisation d'un véhicule privé, dont personne ne bénéficie.

CONSIDÉRANT QUE le budget du MTQ consacré à l'ensemble du réseau routier d'ici 2016 sera de 16,5 G\$;

CONSIDÉRANT QUE le péage sur l'ensemble du réseau autoroutier permettra de financer l'entretien des infrastructures routières, ce qui libérera des fonds pour le financement des transports collectifs ;

CONSIDÉRANT QUE l'instauration des péages permettra l'application du principe utilisateur-payeur et que l'argent déboursé sera proportionnel à l'utilisation du réseau routier au lieu de faire payer la collectivité, ce qui est plus juste.

Le CRE de Laval recommande à la CMM de demander au gouvernement du Québec le rétablissement des péages sur tout le réseau supérieur à l'échelle du Québec selon le principe utilisateur-payeur.

Le CRE de Laval recommande à la CMM de demander au gouvernement du Québec d'injecter tous les revenus issus des péages dans l'entretien du réseau routier.

Le CRE de Laval recommande à la CMM de demander au gouvernement du Québec de transférer la portion du budget dédié à l'entretien et au développement du réseau autoroutier dans les transports collectifs dès que les péages pourront compenser les sommes investies par le gouvernement du Québec.

Le CRE de Laval recommande qu'une portion supplémentaire du budget provincial soit transférée vers le fonds spécifique dédié au transport collectif (voir section 2.1).

⁷⁹ Jean-Philippe Monette (2009). Le rétablissement du péage sur les autoroutes québécoises. Devrions-nous favoriser le rétablissement du péage sur les autoroutes québécoises?

Enfin, le CRE de Laval aimerait apporter une recommandation supplémentaire concernant toutes les sources de financement dédiées aux transports collectifs.

Le CRE de Laval recommande que toutes les sources de financement dédiées aux transports collectifs soient indexées au coût de la vie.

CONCLUSION

D'ici 2031, la CMM prévoit une augmentation de 14 % de la population dans la région métropolitaine.⁸⁰ Afin de réduire la congestion routière et d'améliorer la mobilité, la CMM a décidé de miser sur le développement des transports collectifs et de se donner pour objectif l'augmentation de la part modale du transport en commun de 25 % à 30 % d'ici 2021.⁸¹ L'atteinte de cette cible ne pourra être assurée sans investissements majeurs dans les réseaux de transport collectif. C'est dans ce contexte que la commission du transport de la CMM entreprend des consultations publiques afin d'entendre les avis et recommandations de la population sur les modes de financement actuels ainsi que sur de nouvelles sources de financement.

Voici les recommandations émises par le CRE de Laval dans le cadre des consultations publiques sur le financement des transports collectifs :

1. Créer un fonds spécifique dédié au transport collectif ;
2. Hausser les contributions du *Fonds vert* et du gouvernement du Québec au transport collectif jusqu'à au moins 2020 ;
3. Transférer les sommes consacrées au développement routier vers les transports collectifs ;
4. Augmenter la taxe sur les carburants et la part des revenus de cette taxe dédiée au transport collectif ;
5. Transférer la totalité de la taxe d'accise fédérale sur l'essence au Québec ;
6. Uniformiser la contribution au transport collectif des droits d'immatriculation à 75 \$ ainsi que la taxe foncière pour l'ensemble du territoire de la CMM ;
7. Hausser les droits d'immatriculation additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores ;
8. Remplacer progressivement les stationnements publics gratuits par des stationnements payants sur tout le territoire de la CMM ;
9. Rétablir le péage sur l'ensemble du réseau autoroutier québécois.

Enfin le CRE de Laval recommande que toutes les sources de financements soient indexées aux coûts de la vie.

⁸⁰ Commission du transport de la CMM (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. p. 6.

⁸¹ *Ib.*