



Financer le transport en commun dans le Grand Montréal

Mémoire déposé par le
Regroupement national des conseils régionaux
de l'environnement du Québec

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

La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**



Rédaction

Philippe Bourke, directeur général
RNCREQ

Cédric Chaperon, chargé de projet
RNCREQ

Édition

Anne-Marie Gagnon, responsable des communications
RNCREQ



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

Regroupement national des conseils régionaux de
l'environnement du Québec (RNCREQ)

50, rue Sainte-Catherine Ouest

Bureau 380

Montréal (Québec) H2X 3V4

514 861-7022

www.rncreq.org

Table des matières

Présentation du RNCREQ	1
Augmenter l'offre des transports collectifs	2
Pourquoi le Québec doit-il développer l'offre de transport collectif ?.....	2
Augmentation inévitable des prix du pétrole et de l'essence.....	2
Pauvreté et vieillissement de la population	3
Compétitivité des entreprises	4
Finances publiques	4
Changements climatiques	4
Qualité de vie, qualité de l'air et santé publique	5
Milieux naturels	6
Des régions fragilisées	7
Les citoyens le veulent	7
L'heure des choix	8
Moratoire sur le développement routier	8
Le cas de la région montréalaise	9
Pistes de solution pour le financement	11
Révision de la répartition des allocations des budgets du FORT.....	12
Annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs	12
Pour financer le FORT	12
Augmentation de la taxe sur les carburants pour accroître les contributions du Fonds vert au transport collectif.....	12
Reconduire le Fonds Chantiers Canada	13
Pour financer les villes et les sociétés de transport	13
Le prix de l'immatriculation régionale comme levier	14
Mise en place d'une taxe foncière sur les parcs de stationnement et transfert des subventions accordées à l'automobile des stationnements sur rue	14
Le retour des péages sur l'ensemble du réseau autoroutier québécois	16
Recommandations	16
Conclusion	18

Présentation du RNCREQ

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les seize CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement à l'échelle de chacune des régions administratives du Québec. Par leurs actions, ils cherchent à favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement régional. Pour eux, ce développement doit se faire dans le respect de la capacité de support des écosystèmes, une condition essentielle au développement durable.

Les CRE sont des organismes autonomes, issus du milieu, reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales.

Les CRE sont des organismes autonomes, issus du milieu, reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. En 2010, les CRE comptent ensemble près de 2 000 membres. En tenant compte des réalités locales et régionales, les CRE privilégient l'action, la concertation, l'éducation, l'information, la sensibilisation et la veille environnementale pour atteindre leurs objectifs. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Le RNCREQ : un réseau unique, un acteur influent dans le domaine de l'environnement au Québec

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (changements climatiques, matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêt, agriculture, etc.)

Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom.

Augmenter l'offre des transports collectifs

De très nombreux arguments militent en faveur d'une augmentation significative de l'offre de transport en commun au Québec. De plus en plus de politiques publiques et de plans de développement s'inscrivent d'ailleurs dans cette voie. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté par la commission du transport de la CMM en décembre dernier, vise lui-même comme cible d'augmenter de 5 % la part modale dans les transports collectifs.

Pour y parvenir, il faut que les services soient abordables, adaptés aux différents besoins, plus confortables, plus fréquents, etc. Or, cela implique des investissements importants dans un contexte budgétaire aux prises avec de fortes contraintes. Pour éviter le découragement et contourner les obstacles qui pourraient rapidement nous condamner au statut quo, il n'est donc pas inutile de garder à l'esprit les nombreuses raisons qui justifient des efforts soutenus et un virage en profondeur.

En somme, le financement du transport collectif doit être placé non pas dans une perspective de coût de service à court terme, mais en termes d'investissements stratégiques à moyen et long terme. En effet, même si les sommes en jeu sont importantes, de grandes tendances environnementales, sociales et économiques sont à l'œuvre et constituent des opportunités d'investissements qui seront nettement profitables pour les citoyens et la société dans le futur.

Pourquoi le Québec doit-il développer l'offre de transport collectif ?

Augmentation inévitable des prix du pétrole et de l'essence

Le RNCREQ a fait de la réduction de la dépendance au pétrole l'une de ses priorités d'action depuis plus de trois ans maintenant à travers la démarche des Rendez-vous de l'énergie. Celle-ci s'est appuyée sur les travaux d'un comité scientifique et a pu compter sur le soutien de nombreuses organisations partenaires, dont les quelque 150 signataires de la Déclaration d'engagement du Forum québécois sur l'énergie¹.

Rappelons qu'au Québec, la part du pétrole représente 38 % de la consommation énergétique en 2007, soit presque autant que la consommation d'électricité. La demande de produits pétroliers se concentre principalement dans le secteur des transports avec

¹ Signataires de la Déclaration d'engagement du Forum québécois sur l'énergie. En ligne : <http://www.rdvenergie.qc.ca/forum/signataires-declaration>

plus de 70 % de la consommation totale. Malgré le fait que cette source d'énergie soit très importante pour l'économie du Québec, notre province n'en produit pas et nous devons nous approvisionner entièrement sur les marchés extérieurs pour combler nos besoins. Déjà, l'importation de pétrole plombe la balance commerciale du Québec de l'ordre de 15 milliards \$ par an. Or, ces marchés sont sous forte pression, les pays étant en concurrence pour l'accès à une ressource qui se raréfie et dont le coût d'extraction est à la hausse.

Le rythme des nouvelles découvertes de champs pétroliers a grandement ralenti, au point que la consommation annuelle a dépassé la capacité des sources de pétrole conventionnel découvertes depuis le milieu des années 1980. L'accroissement de la demande mondiale de pétrole s'est en effet considérablement accéléré ces dernières années, essentiellement en raison de la hausse des besoins des pays émergents : une augmentation de 45 % de 1973 à 2007, dont plus des deux tiers se sont réalisés depuis l'an 2000. Or le pétrole devient rare et il faut se tourner vers de nouvelles sources de plus en plus difficiles à exploiter. Elles requièrent davantage d'investissement et d'énergie. D'après l'Agence internationale de l'énergie, les gisements exploitables économiquement à grande échelle par les techniques traditionnelles vont subir une chute accélérée de leur production : une réduction de 61 % en 2030 par rapport au niveau de production de 2007.

Dans ce contexte d'augmentation inévitable des prix du carburant, le développement d'alternatives, comme l'augmentation de l'offre de transports collectifs, apparaît hautement pertinente et stratégique. D'autant plus que cela sera aussi très bénéfique pour la société, tant par la création d'emplois, que par l'amélioration de la mobilité.

Pauvreté et vieillissement de la population

Les jeunes, les personnes à faible revenu ou celles qui sont en perte d'autonomie ont difficilement accès à la liberté et à l'indépendance que procure l'automobile en terme de mobilité. Le vieillissement de la population et l'augmentation du prix des carburants risquent d'accroître cette problématique.

Le développement de l'offre de transport collectif devient donc une condition essentielle pour lutter contre l'exclusion des populations et accroître le niveau d'activité de la population. Il est primordial de faciliter les approches d'inclusion, d'accessibilité universelle, permettant à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population².

² Ville de Montréal, *L'accessibilité universelle : Un engagement et des réalisations concrètes de la Ville de Montréal*. En ligne :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90439645&_dad=portal&_schema=PORTAL

Compétitivité des entreprises

Les pertes de productivité des entreprises associées aux bouchons de circulation sont considérables. Selon le ministère des Transports du Québec, le coût de la congestion en 2009 s'élevait à près de trois milliards de dollars uniquement pour la région métropolitaine, en hausse de 100 % depuis 2004³.

En outre, l'expansion des banlieues, reliées entre elles et à leurs centres-villes par de grands axes routiers, a engendré un autre phénomène : l'augmentation du temps de navettage pour aller et revenir du travail. Entre 1992 et 2005, la proportion de travailleurs qui consacrent plus de quatre-vingt-dix minutes aux déplacements domicile-travail-domicile est passée de 16 % à 27 %⁴.

Finances publiques

Le paradigme actuel est intenable. Face à la congestion routière, le réflexe est d'accroître la fluidité en construisant plus de routes. Or, le contexte des finances publiques québécoises fait en sorte qu'on a déjà du mal à financer correctement le maintien et l'entretien du réseau existant. Qui plus est, il faut savoir que l'accroissement de l'offre en infrastructure routière est généralement rapidement comblé par une demande additionnelle : plus il y a de routes, plus il y aura d'automobilistes pour les emprunter^{5,6}. Ce phénomène est connu sous le vocable du paradoxe de Downs-Thompson, que l'on appelle aussi la demande induite.

Alors qu'au contraire, « Plus un réseau de transport en commun est accueillant, rapide et efficace, plus il attire d'usagers prêts à délaissier leur voiture au profit du bus, du train et du métro. La chose a maintes fois été répétée, elle est maintenant démontrée »⁷.

Changements climatiques

L'humanité est engagée dans un compte à rebours impitoyable. Elle doit rapidement réduire ses émissions de gaz à effet de serre sans quoi des bouleversements climatiques viendront compromettre la survie même de l'espèce humaine sur Terre.

³ Jean-Louis Fortin, « La congestion routière coûte 3 milliards \$ », Journal 24h, 13 juillet 2009.

⁴ Équiterre, Pour un Québec libéré du pétrole en 2030, septembre 2009, p. 44.

⁵ Robert Cervero, *Cervero Road Expansion Urban Growth and Induced Travel, A Path Analysis*, 2003.

⁶ Phil B. Goodwin, *Empirical evidence on induced traffic, A review and synthesis*, 1996.

⁷ François Cardinal, Ce qu'il fallait démontrer, La Presse, avril 2012. En ligne : <http://www.cyberpresse.ca/debats/editoriaux/francois-cardinal/201204/13/01-4515192-ce-quil-fallait-demontrer.php>

Le Gouvernement du Québec s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de 20 % ses émissions de GES par rapport au niveau de 1990, à l'horizon 2020. Les transports, comme cela est mis en lumière dans le document *État des lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec*⁸, représentent le secteur sur lequel il faut agir prioritairement, puisqu'il s'agit de celui qui est le plus émetteur de GES.

Le transfert modal de l'auto-solo vers les différents modes de transports collectif apparaît incontournable, ce qui implique nécessairement une amélioration de l'offre.

Qualité de vie, qualité de l'air et santé publique

L'exposition aux polluants de l'air issus de la combustion des produits pétroliers engendre le développement et l'aggravation de problèmes cardio-respiratoires. La combustion des hydrocarbures demeure la source première de pollution atmosphérique pour les principaux contaminants, notamment pour les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils (COV) et le monoxyde de carbone (respectivement 97 %, 52 % et 82 % en 2007). Sa contribution aux émissions des matières particulaires et du dioxyde de soufre est également significative (50 % et 44 % en 2007)⁹. Deux de ces contaminants sont les principaux précurseurs de l'ozone: les NOx ainsi que les COV, ozone qui est lui-même une des composantes principales du smog.

En 2007, l'Institut national de santé publique du Québec a procédé à une estimation des impacts sanitaires de la pollution de l'air sur la population québécoise :

- 1 974 décès prématurés,
- 38 visites à l'urgence pour des problèmes cardiaques,
- 414 visites à l'urgence pour des problèmes respiratoires,
- 246 705 journées de symptômes d'asthme¹⁰.

Outre les impacts directs dus à la pollution atmosphérique engendrée notamment par la combustion des produits pétroliers, leur utilisation ainsi que l'aménagement des villes et du territoire, conçus en fonction de l'usage de l'automobile, contribuent à d'autres impacts sur la santé. Tout d'abord la combustion d'hydrocarbures est notamment associée à des gains de chaleur. Les infrastructures bétonnées mises en place pour faciliter l'utilisation de l'automobile favorisent la rétention de chaleur, ce qui contribue

⁸ Ministère du développement durable, de l'environnement et des Parcs. *État des lieux de la lutte contre les changements climatiques au Québec*, 2011. En ligne : www.mddep.gouv.qc.ca/changements/consultation/etat-lieux.pdf

⁹ Institut de la statistique du Québec, tableau sur les émissions atmosphériques.

¹⁰ Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT).

au phénomène d'îlots de chaleur¹¹. En période de chaleur accablante, le risque de mortalité des personnes se trouvant dans les îlots de chaleur est plus élevé, surtout chez celles qui souffrent de maladies chroniques préexistantes comme le diabète ou les maladies cardiovasculaires, au point de causer des décès prématurés¹².

Par ailleurs, l'automobile favorise un aménagement urbain où l'on devient dépendant de son utilisation excessive, ce qui a un impact considérable sur la sédentarisation de la population. Des études ont illustré la relation entre la sédentarité et l'obésité. L'influence négative de l'automobile sur l'obésité est démontrée, de même que l'influence positive de l'utilisation du transport en commun. L'obésité frappe davantage les pays industrialisés ayant la plus faible part modale en transport actif, ce qui est le cas du Canada : la part de transport actif y est de 12 %, et le taux d'obésité adulte de 15 %. Dans les pays où la part modale de transport actif est plus importante, le taux d'obésité est moindre (on observe un taux de 10 % d'obésité chez la population adulte au Danemark pour une part du transport actif égale à 42 %)¹³.

Les personnes vivant à proximité des voies de circulation sont également exposées à une pollution sonore, dont les effets négatifs sur la santé ont été souvent documentés. L'impact principal de la pollution sonore est la perturbation du sommeil. Certaines études suggèrent également un impact sur la santé mentale.

Pour l'ensemble de ces considérations relié à la santé publique, le développement de l'offre de transport collectif, au détriment de l'utilisation de l'auto-solo, apparaît donc essentiel.

Milieus naturels

La qualité de l'environnement urbain se trouverait avantagé par une meilleure offre de transport en commun. Pour le moment, cet environnement est fortement pénalisé par les nombreuses infrastructures qui sont mises en place pour faciliter l'utilisation de l'automobile : route, stationnement, etc. Les multiples impacts constatés sont l'imperméabilisation des sols, le ruissellement des eaux de pluie (qui entraîne dans les cours d'eau des polluants comme l'huile, l'essence, l'antigel, les oxydes de cuivre, le zinc, le fer) et causent des problèmes de surverses, la diminution du couvert végétal, la création d'îlots de chaleur urbains, la non-recharge de la nappe phréatique, la perte de la biodiversité, etc.

¹¹ EPA, 2008, cité dans *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*, p.7. Pour consultation : http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf.

¹² *Ibid.*

¹³ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé des populations montréalaises*, p.4.

Des régions fragilisées

Même si cela déborde du cadre de la présente consultation, il faut garder à l'esprit que l'enjeu du transport collectif ne concerne pas uniquement les milieux urbains. Déjà aux prises avec des problèmes inquiétants en matière de relève, de dévitalisation et d'accès aux services, les régions rurales et périphériques du Québec risquent de voir ces problématiques s'amplifier avec la réduction de la disponibilité du pétrole, et conséquemment l'augmentation des prix.

Dans un avis récent sur le thème de l'occupation des territoires, Solidarité rurale du Québec identifiait l'enjeu de la transition énergétique comme l'un des principaux défis : « Le choc des prix du pétrole, qui ont atteint un sommet en juillet 2008, a rappelé la vulnérabilité qui caractérise la structure économique et l'organisation territoriale du Québec. Il va sans dire que l'organisation territoriale des villes et des collectivités, les dynamiques liées au navettage, les secteurs névralgiques comme les transports ou l'agriculture, reposent tous sur les paramètres de coût et sont donc fortement et directement influencés par le cours du pétrole. [...] Ce défi revêt aussi un caractère économique, puisque les dépenses liées au pétrole grèvent le portefeuille des particuliers, des entreprises, des institutions et de l'État. [...] La transition vers de nouvelles sources d'énergie est donc engagée pour des raisons économiques - réduire la dépendance par rapport à des énergies fossiles de moins en moins accessibles - autant qu'environnementales puisqu'aucun effort crédible de réduction des gaz à effet de serre (GES) ne peut se passer de mesures de réduction absolue de la consommation de pétrole¹⁴. »

Des solutions pour accroître l'offre de transport collectif en région et entre les régions doivent donc aussi être mises de l'avant, et surtout, celles-ci ne doivent pas pâtir devant les investissements qui doivent être faits dans la région de Montréal.

Les citoyens le veulent

Récemment, lors d'un sondage commandé par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ) et réalisé par Léger Marketing¹⁵, il a été démontré que les Québécois sont toujours largement en faveur de la lutte contre les changements climatiques. Ce sondage révèle d'ailleurs que 80 % des répondants vont jusqu'à espérer que le Québec soit parmi les leaders en Amérique du Nord et dans le

¹⁴ Solidarité rurale du Québec, « Avis sur l'occupation des territoires, Pour un Québec fort de ses communautés », juin 2010, p. 11. Pour consultation : http://www.solidarite-rurale.qc.ca/documents/805/Avis_SRQ_Occupation%20des%20territoires.pdf

¹⁵ Sondage RNCREQ - Léger Marketing, p.10, Janvier 2012. Pour consultation : http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ_Sondage-Changeementsclimatiques_2012.pdf

monde en ce domaine. Les québécois placent l'utilisation de la voiture pour les déplacements et les transports des marchandises par camion comme les 2^e et 3^e activités ayant l'impact le plus important sur les changements climatiques.

Les citoyens ne s'y trompent pas et le savent, l'enjeu du transport est évidemment fondamental quand on veut travailler à réduire ses émissions de GES. Ils estiment que la place de la voiture dans le mode de vie des québécois est le principal obstacle à l'action contre les changements climatiques

L'heure des choix

Le transport collectif ne doit plus être simplement perçu comme un service public destiné à satisfaire les besoins des « usagers ». C'est un moyen efficace et structurant de favoriser le développement du Québec et de le positionner avantageusement face aux tendances lourdes exposées précédemment.

Mais il serait utopique de penser pouvoir soutenir le développement de l'offre de transport collectif tout en poursuivant en parallèle le développement routier et l'étalement. D'une part parce que cela n'est pas efficace et de surcroît très complexe à gérer, mais surtout parce que nous n'en avons pas les moyens.

En l'occurrence, le coût faramineux du maintien et du développement du système routier empêche que des investissements adéquats soient faits pour le développement du réseau de transport en commun. Il faut régler rapidement ce manque à gagner en trouvant des solutions à court et moyen termes pour permettre les investissements appropriés à la fois par les municipalités et le gouvernement du Québec afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs parts respectives du financement du transport collectif. Les coûts d'investissement et d'exploitation reliés à ceux-ci sont très importants et nécessiteront des efforts financiers substantiels.

Moratoire sur le développement routier

Le RNCREQ estime qu'e le Québec ne pourra pas atteindre ses objectifs de réduction de GES à l'horizon 2020 s'il ne cesse pas dès maintenant l'accroissement de l'offre de transport routier. Le développement du réseau routier pour le transport individuel en voiture, choisi depuis des dizaines d'années n'a pas permis de réduire la congestion routière, a des effets dramatiques sur la santé publique et ne fait que repousser les problèmes à la génération suivante. Le Québec est à l'heure des choix. Il n'a pas les ressources pour soutenir le financement, le développement et l'entretien de deux réseaux de transport en parallèle (individuel et collectif). Les efforts et les investissements pour les développements doivent se porter en priorité sur le développement de l'offre de transports collectifs, la promotion du transport actif, l'accélération de l'usage des véhicules de transport hybrides et électriques. Cela

nécessitera donc de la part du gouvernement des politiques et décisions intégrées et cohérentes en matière de transport routier et collectif.

Recommandation 1

Le gouvernement du Québec, ainsi que les municipalités de la CMM, à l'instar des autres centres urbains, doivent suspendre le développement, le prolongement et l'élargissement des projets routiers et autoroutiers afin de libérer des sommes pour le maintien du réseau existant et le développement des transports collectifs.

Le cas de la région montréalaise

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la commission du transport de la CMM en décembre dernier devra donc pouvoir compter sur les moyens les plus appropriés pour atteindre son objectif de + 5 % de part modale dans les transports collectifs. Or, 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. Le problème réside maintenant dans le fait que les financements sont insuffisants, d'où la tenue de cette consultation visant à étudier et proposer de nouvelles sources de financement pour le transport collectif métropolitain.

D'après un document de travail de TRANSIT :

- Le financement des transports collectifs est une responsabilité partagée entre 3 paliers gouvernementaux : gouvernement du Québec, gouvernement du Canada et municipalités.
- Les transports collectifs constituent la pierre d'assise du premier Plan métropolitain 'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopté en décembre 2011.
- Afin d'atteindre les objectifs de croissance d'achalandage dans les transports collectifs, de réduction tant de l'étalement urbain que des émissions de GES¹⁶, la réussite du PMAD repose sur des investissements de l'ordre de 23 milliards \$ entre 2011 et 2020¹⁷.
- Ces investissements sont nécessaires pour le maintien et l'amélioration des réseaux (10,3 milliards \$), poursuivre les projets en vigueur et les mesures de

¹⁶ L'objectif québécois est de réduire de 20 %, d'ici 2020, les émissions de GES sous le niveau de 1990. Les transports constituent aujourd'hui le principal secteur d'émissions.

¹⁷ CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Décembre 2011, p, 111.

mitigation des grands travaux (4 milliards \$) et développer les réseaux (8,6 milliards \$) afin de décongestionner les réseaux de transports déjà saturés.

- Les montants octroyés par les principaux bailleurs de fonds sont insuffisants et conduisent à un manque à gagner annuel de 1,7 G\$ à l'horizon 2020, seulement pour combler les investissements en infrastructures¹⁸.
- Pourquoi? D'une part, parce que depuis les années 1990 le gouvernement du Québec a coupé sa contribution, menant à un sous-investissement chronique des transports collectifs et, d'autre part, parce que la majorité des bailleurs de fonds n'ont pas de marge de manœuvre additionnelle.
 - Les usagers subissent constamment une hausse plus grande que l'indexation depuis 1990 ;
 - Les villes éprouvent des difficultés à augmenter la part de leur contribution en provenance de la taxe foncière, malgré des efforts parmi les plus importants au pays par personne¹⁹;
 - Le gouvernement du Québec, dont la contribution a recommencé à croître depuis quelques années, n'aura bientôt plus les moyens de défrayer les coûts de maintien, d'amélioration et de développement des infrastructures de transports collectifs puisque le principal fonds dédié - le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) - sera déficitaire à partir de 2015²⁰.
- Actuellement, seulement 18 % du FORT est alloué aux transports collectifs tandis que 82 % du Fonds finance les infrastructures routières²¹.
- Le gouvernement fédéral, qui ne défraie qu'une petite partie des investissements, n'a pas augmenté sa part depuis 2006²² et n'a toujours pas de cadre stratégique pour financer les transports collectifs.
- Les règles de financement des transports sont inéquitables et favorisent le développement autoroutier au détriment des réseaux de transports collectifs, pourtant trois fois plus rentables²³.

¹⁸ Forum Urba2015, *Journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal*, 10 février 2011, dans CMM, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*. Document de consultation, 2012, p.11,

¹⁹ Association canadienne du transport urbain, *L'impact économique des investissements dans le transport en commun : une enquête nationale*, 2010, p.68.

²⁰ Gouvernement du Québec. *Budget 2012-13. Plan budgétaire*. Tableau A.16

²¹ *Ibid.*

²² Forum Urba2015, *Op. cit.*

La réalisation de l'ensemble des investissements planifiés en transports collectifs prévus au PMAD est un incontournable pour la compétitivité de la métropole montréalaise. Si des mesures ne sont pas rapidement adoptées pour résoudre la problématique du financement du transport collectif, les impacts sur l'économie de la métropole montréalaise pourraient être très importants.

Le RNCREQ veut souligner que même si ce mémoire traite de la problématique du financement des transports collectifs dans la région métropolitaine montréalaise, il ne faut pas s'y tromper : les constats que nous venons d'établir et les besoins que nous allons identifier sont valables partout au Québec, dans toutes les régions.

Pistes de solution pour le financement

Sachant que les sommes actuellement disponibles pour soutenir le développement de l'offre de transport collectif sont insuffisantes, il importe de réfléchir à de nouvelles stratégies de financement. Celles-ci devront impliquer aussi bien les villes que le gouvernement du Québec et s'articuler autour de trois types d'intervention :

- Réallouer les sommes disponibles
- Hausser les contributions existantes
- Rechercher de nouvelles sources

Parmi ces nouvelles sources de financement, signalons que 83% (51% et 32%) des québécois (dans le sondage récent du RNCREQ²⁴) se disent en faveur (totalement favorables et plutôt favorables) à l'introduction de taxes sur les véhicules à forte consommation. Une proportion de 70 % (40 % et 30 %) dit être en faveur à ce que l'on taxe la publicité automobile, tandis que 59 % (26 % et 33 %) et seraient favorables à l'ajout de péages sur les ponts et autoroutes. L'introduction de taxes sur le stationnement 33 % (13 % et 24 %), de taxes sur l'essence 27 % (9 % et 18%) ainsi que l'augmentation des tarifs pour les usagers des transports collectifs 23 % (7 % et 14%) sont des mesures beaucoup moins populaires. Cela prouve bien qu'une multiplicité des types de mesures est nécessaire.

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

²⁴ Sondage RNCREQ - Léger Marketing, p.10, Janvier 2012
http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ_Sondage-Changeementsclimatiques_2012.pdf

Révision de la répartition des allocations des budgets du FORT

La part des budgets du FORT destinée au financement des infrastructures routières est de 82 %. Comme nous l'expliquons plus haut, il est l'heure pour le Québec de changer de direction et de se donner les moyens de développer adéquatement l'offre de transport en commun dans la région métropolitaine montréalaise. Un signal fort sera de revoir la répartition des budgets.

Recommandation 2

Répartir plus équitablement les budgets du FORT, en faisant passer la part respective de 82 % allouée au réseau routier et de 18 % allouée aux transports collectifs, à une répartition de 70/30.

Annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs

Il est indispensable aujourd'hui de mieux planifier la gestion de nos infrastructures de transports (routiers et collectifs) : tant dans leur développement que dans leur entretien. Cela contribuera à assurer la pérennité de l'offre de transport et de la gestion de leurs coûts (notamment à long terme).

Recommandation 3

Annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.

Pour financer le FORT

Selon les estimations de TRANSIT, le gouvernement manquera de ressources dans le FORT dès 2015 et ne pourra dès lors remplir ses obligations. Il faut donc hausser les contributions existantes et rechercher de nouvelles sources.

Augmentation de la taxe sur les carburants pour accroître les contributions du Fonds vert au transport collectif

Le cadre financier du PACC2020, basé sur les revenus de la bourse du carbone, prévoit déjà des contributions importantes pour le financement du transport collectif. Toutefois, les sommes prévues sont insuffisantes et ont le désavantage de ne pas créer en contrepartie un désincitatif à l'utilisation de l'auto-solo. Le maintien et la croissance graduelle de la taxe sur les carburants jusqu'en 2020, laquelle finance déjà le Fonds verts, pourrait répondre à ces objectifs tout en évitant un choc tarifaire.

Soulignons que la réduction de la consommation de carburant associée à ces mesures (augmentation de l'offre de transport en commun et augmentation des coûts de l'utilisation de l'auto-solo) permettrait de réduire d'autant l'importation de pétrole, évitant du coup la fuite de plusieurs milliards de capitaux à l'extérieur de la province.

Recommandations 4 et 5

Augmenter dès le prochain budget les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.

Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert et dédier deux tiers des sommes au développement des services et projets de transports collectifs.

Reconduire le Fonds Chantiers Canada

Le Fonds permet de concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et d'appuyer des projets qui contribuent aux trois objectifs nationaux suivants :

- une économie plus forte;
- un environnement plus sain;
- des collectivités prospères.²⁵

Celui-ci assure une partie du financement des grands projets d'infrastructures. Les sommes que l'on pourrait obtenir permettraient au Québec de les utiliser à des fins de transports collectifs ;

Recommandation 6

Reconduire le Fonds Chantiers Canada pour financer des projets d'infrastructures de transports collectifs.

Pour financer les villes et les sociétés de transport

Les villes et sociétés de transports devront aussi apporter leur pierre à l'édifice pour que les moyens financiers mis dans le développement du transport collectif soient adéquats.

²⁵ Infrastructures Canada, Fonds Chantiers Canada. En ligne : <http://www.infrastructure.gc.ca/prog/bcf-fcc-fra.html>

Le prix de l'immatriculation régionale comme levier

Malgré les résultats encourageants au niveau de la diminution globale des émissions de GES au Québec, l'évolution des émissions du secteur des transports - le principal émetteur - est en progression.

Actuellement, afin de limiter cette croissance en décourageant l'achat de véhicules énergivores, le gouvernement a mis en place une taxe à l'immatriculation annuelle de 40 \$ à tous les véhicules de 4 litres de cylindrée, taxe qui augmente de 10 \$ par dixième de litre additionnel.

« Mais quand on regarde de près les statistiques de la SAAQ, on s'aperçoit que ce frein n'a atténué en rien la tendance des consommateurs à acheter des véhicules de plus en plus gros. Ainsi, selon le bilan de la SAAQ, le nombre d'automobiles dont la masse se situe entre 1750 et 1999 kg a augmenté de 45 % entre 2005 et 2010 et de 68 % dans le cas des voitures les plus lourdes, soit celles pesant entre 2000 et 3000 kg. »²⁶

Aussi, de 1997 à 2007, le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés au Québec a enregistré un bond de 22,4 %.²⁷

Afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs, le RNCREQ croit qu'il faut davantage appliquer le principe de l'utilisateur-payeur.

Recommandations 7 et 8

Harmonisation au territoire de la CMM de la taxe de 75 \$ de l'immatriculation des voitures (déjà en vigueur dans l'agglomération de Montréal), comme contribution pour financer des projets de développement du transport collectif;

Hausse des droits d'immatriculation additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores.

Mise en place d'une taxe foncière sur les parcs de stationnement et transfert des subventions accordées à l'automobile des stationnements sur rue

La ville de Montréal a mis en place en 2010 une taxe foncière sur les parcs de stationnement pour financer les transports collectifs, laquelle rapporte annuellement environ 20 millions de dollars. La taxe s'applique aux parcs de stationnement non-résidentiels avec des taux variables par m² pour les stationnements intérieurs et

²⁶ Louis-Gilles Francoeur, « 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>

²⁷ Richard Bergeron, « Première décennie de Kyoto - Toujours aussi dépendants de la voiture », *Le Devoir*, 28 juillet 2008. Pour consultation : <http://www.ledevoir.com/non-classe/199422/premiere-decennie-de-kyoto-toujours-aussi-dependants-de-la-voiture>

extérieurs et pour les zones du centre des affaires et celle plus élargie du centre-ville. Les parcs de stationnement de la zone centre des affaires sont taxés à 9,90 \$ par m² pour les stationnements intérieurs et à 19,80 \$ par m² pour les stationnements extérieurs. La zone centre-ville est taxée quant à elle à 4,95 \$ par m² pour les stationnements intérieurs et à 14,85 \$ par m² pour les stationnements extérieurs. Une application régionale de ce droit permettrait de générer quelque 111 millions de dollars de plus pouvant être consacrés au financement des transports collectifs.

Le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal s'élevait à quelque 1,8 million de véhicules en 2008²⁸. On compte en moyenne de 3 à 5 cases de stationnement par véhicule immatriculé en Amérique du Nord²⁹. La région métropolitaine de Montréal pourrait ainsi compter entre 5,4 et 9 millions de cases de stationnement. Une bonne partie de ces cases de stationnement, soit les stationnements sur rue, sont sous la responsabilité des villes et des arrondissements. Par ailleurs, le Victoria Transport Policy Institute estime les coûts annualisés d'acquisition, de construction et d'entretien d'une case de stationnement entre 500 \$ en banlieue sur rue, à 1 400 \$ en ville sur rue et à 3 000 \$ au centre-ville sur rue³⁰. Une minorité de ces stationnements sont tarifés par des parcomètres ou des vignettes dans la région métropolitaine de Montréal (seulement 15 % dans l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal), et la tarification est en dessous de la juste valeur marchande de ces stationnements. La tarification passe de 0 \$ pour l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, à 20 \$ pour la Ville de Longueuil, 30 \$ pour la ville de Laval, 50 \$ pour l'arrondissement Verdun, 120 \$ pour la Ville de Westmount et 140 \$ pour l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal.

En somme, les villes et les arrondissements de la Communauté métropolitaine de Montréal subventionnent ainsi directement la grande majorité des coûts associés à l'utilisation de stationnements. Cette subvention pourrait dépasser le milliard de dollars annuellement.

Recommandations 9 et 10

Appliquer, la taxe foncière sur le stationnement du centre-ville de Montréal à l'échelle de la CMM.

Recommander aux villes et aux arrondissements de la CMM de faire un inventaire de leurs cases de stationnements sur rue, de réduire la subvention accordée aux automobilistes et de réallouer les sommes perçus afin de financer les transports collectifs.

²⁸ AMT (2010), Enquête OD 2008.

²⁹ Shoup, D. (2010) *The High Cost of Free Parking*.

³⁰ Victoria Transport Policy Institute (2007) Parking Costs, Pricing and Revenue Calculator

Le retour des péages sur l'ensemble du réseau autoroutier québécois

Le développement et l'entretien des infrastructures au Québec coûtent très cher et d'importants travaux sont à venir, notamment dans la réfection des ponts amenant à Montréal. Là encore, il convient d'appliquer plus fermement le principe d'utilisateur-payeur. La mise en place d'un système de péage autoroutier au Québec, qui ferait payer les utilisateurs de la route, pourrait permettre de financer tout ou partie de leur entretien. Les sommes dégagées pourraient ainsi être allouées au développement de l'offre de transport en commun.

En outre, les péages constituent un outil fort intéressant pour désengorger le réseau routier et atténuer les embouteillages et la pollution atmosphérique.

Recommandations 11 et 12

Définir les objectifs et annoncer l'implantation à moyen terme d'un réseau de péage autoroutier.

Allouer l'ensemble des fonds libérés par l'implantation de ce réseau de péage au développement des transports collectifs (urbain et interurbain).

Recommandations

Recommandation 1

Le gouvernement du Québec, ainsi que les municipalités de la CMM, à l'instar des autres centres urbains, doivent suspendre le développement, le prolongement et l'élargissement des projets autoroutiers afin de libérer des sommes pour le maintien du réseau existant et le développement des transports collectifs.

Recommandation 2

Répartir plus équitablement les budgets du FORT, en faisant passer la part respective de 82 % allouée au réseau routier et de 18 % allouée aux transports collectifs, à une répartition de 70/30.

Recommandation 3

Annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.

Recommandation 4

Augmenter dès le prochain budget les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.

Recommandation 5

Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert et dédier deux tiers des sommes au développement des services et projets de transports collectifs.

Recommandation 6

Reconduire le Fonds Chantiers Canada pour financer des projets d'infrastructures de transports collectifs.

Recommandation 7

Harmonisation au territoire de la CMM de la taxe de 75 \$ de l'immatriculation des voitures (déjà en vigueur dans l'agglomération de Montréal), comme contribution pour financer des projets de développement du transport collectif.

Recommandation 8

Hausse des droits d'immatriculation additionnels s'appliquant aux véhicules énergivores.

Recommandation 9

Appliquer la taxe foncière sur le stationnement du centre-ville de Montréal à l'échelle de la CMM.

Recommandation 10

Recommander aux villes et aux arrondissements de la CMM de faire un inventaire de leurs cases de stationnements sur rue, de réduire la subvention accordée aux automobilistes et de réallouer les sommes perçus afin de financer les transports collectifs.

Recommandation 11

Définir les objectifs et annoncer l'implantation à moyen terme d'un réseau de péage autoroutier.

Recommandation 12

Allouer l'ensemble des fonds libérés par l'implantation de ce réseau de péage au développement des transports collectifs urbain et interurbain.

Conclusion

La croissance de l'offre du transport collectif est stratégique et structurante pour le Québec. Il en sera de même pour la région métropolitaine montréalaise. Rappelons que sur le plan économique et social, le ministère des Transports souligne que :

« Les investissements en transport en commun entraînent d'importantes retombées économiques pour le Québec. On dénombre plus de 11 600 personnes à l'emploi des sociétés de transport et des entreprises privées qui exploitent des services de transport en commun. À ce nombre, il faut ajouter plus de 3 500 emplois indirects chez les fournisseurs. Pour la seule région de Montréal, les achats de biens et services réalisés pour les autorités organisatrices de transport en commun atteignaient 284 millions de dollars en 2003. Au Québec, la fabrication du matériel de transport en commun est très bien implantée. Des entreprises comme Bombardier, Prévost, Novabus, Alstom sont des entreprises de pointe produisant du matériel de haute qualité. Aux emplois directs s'ajoutent plus de 5 000 emplois chez leurs fournisseurs, pour la plupart établis également au Québec. »³¹

En outre, les offres modernes de transport collectif (tramway, train léger, etc.) ont des effets structurants et attractifs positifs sur l'organisation urbaine et la qualité de vie³².

Le Québec dispose de tous les outils pour se doter d'un réseau de transports collectifs dynamique et de haute qualité.

Plus un réseau de transport en commun est accueillant, rapide et efficace, plus il attire d'usagers prêts à délaisser leur voiture au profit du bus, du train et du métro. La chose a maintes fois été répétée, elle est maintenant démontrée. Il convient maintenant de mettre les moyens à la bonne place.

Le RNCREQ souhaite que cette consultation aboutisse sur un plan de financement ambitieux et fasse émerger des idées originales, dans le respect des intérêts de ses citoyens, pour permettre de donner au transport collectif toute la place qu'il devrait avoir.

C'est en outre une façon efficace de diminuer substantiellement notre dépendance au pétrole et ainsi positionner le Québec de façon avantageuse en faveur du développement durable.

³¹ Ministère des Transports du Québec, *Politique québécoise du transport collectif*, p. 5. Pour consultation : http://www.mtg.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/compl_polit_collectif2006.pdf.

³² Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, p. 32, 2004. Pour consultation : http://www.ccmm.qc.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf.



Regroupement national des conseils régionaux de
l'environnement du Québec (RNCREQ)

50, rue Sainte-Catherine Ouest
Bureau 380
Montréal (Québec) H2X 3V4
514 861-7022



La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**