



INSTITUT  
DE DÉVELOPPEMENT  
URBAIN DU QUÉBEC

**MÉMOIRE SUR LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN  
SOU MIS À LA COMMISSION DU TRANSPORT  
DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Mémoire réalisé par l'IDU Québec

AVRIL 2012

## Sommaire

1) Qu'est-ce que l'IDU Québec ? .....	3
2) Pourquoi investir dans le transport en commun aujourd'hui ?.....	5
3) Le transport en commun et la communauté immobilière .....	6
4) Les moyens de financements actuels .....	7
5) Une planification nécessaire .....	8
6) Les nouvelles sources de financement .....	9
6) Les recommandations .....	11
7) Conclusion .....	12

L'Institut de développement urbain du Québec (IDU Québec) est fier de participer à l'actuel exercice de consultation publique entrepris par la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ainsi, il nous fait grand plaisir de saluer la justesse de la vision de la CMM qui a élaboré son cadre financier du transport collectif métropolitain en reconnaissant « la nécessité de l'ajout de nouvelles sources de financement situées hors du champ foncier ».

D'entrée de jeu, nous tenons à saluer la transparence et l'ouverture dont font preuve les membres de la Commission en invitant la population et les acteurs économiques concernés à échanger sur un enjeu qui est toujours d'actualité : la croissance de la région métropolitaine de Montréal.

Plus spécifiquement, l'étude publique à laquelle nous sommes conviés permet de faire le point sur les actions réalisées, les objectifs poursuivis et de proposer des orientations pour l'avenir en ce qui a trait au financement des transports. Néanmoins, avant d'aborder ces questions importantes, il nous apparaît à propos de nous présenter.

### **1) Qu'est-ce que l'IDU Québec ?**

Fondé en 1987, l'Institut de développement urbain du Québec (IDU Québec) est un organisme indépendant sans but lucratif. Principal porte-parole de l'industrie immobilière et commerciale au Québec, l'IDU regroupe des promoteurs, des développeurs et des gestionnaires immobiliers, des investisseurs et des prêteurs, ainsi que des professionnels œuvrant en appui de l'industrie immobilière. La valeur de leurs actifs sous gestion dépassant les 30 milliards \$, l'ensemble des membres de l'IDU versent annuellement près de 600 millions \$ en taxes foncières aux villes québécoises.

Agissant à titre d'intermédiaire entre l'industrie immobilière et commerciale et les instances gouvernementales, notre organisme poursuit quatre objectifs :

- représenter les intérêts de l'industrie en général et ceux de ses membres en particulier, et améliorer leurs conditions de croissance et de compétitivité;
- fournir les informations et le support dans le processus continu de formation et d'amélioration des pratiques de ses membres et de leurs employés;
- fournir des occasions d'échanges et de rencontres d'affaires;
- s'assurer de faire toutes les représentations aux trois niveaux gouvernementaux.

Pour en revenir à l'objectif de la consultation publique, les propriétaires, les gestionnaires et les promoteurs immobiliers déploient des efforts constants afin de favoriser la venue de nouvelles entreprises générant des retombées socio-économiques qui dépassent largement le cadre de la métropole. Dans ce contexte, les membres de l'IDU sont unanimes à souhaiter que les instances gouvernementales des paliers provincial et fédéral encouragent ces efforts. De ce point de vue, améliorer le réseau de transport en commun est un enjeu essentiel pour faire de Montréal une métropole internationale digne de ce nom.

## 2) Pourquoi investir dans le transport en commun aujourd'hui ?

Historiquement, les investissements dans le réseau autoroutier n'ont pas posé problème et leur financement a été aisément assumé par les paliers gouvernementaux supérieurs. Les gouvernements provincial et fédéral sont aujourd'hui appelés à réaliser pleinement l'importance et l'urgence de miser sur le transport collectif pour assurer la prospérité de la métropole.

Le service de transport en commun est un service qui est devenu incontournable dans les sociétés modernes. D'un point de vue environnemental, ce mode de déplacement permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, objectif que partagent notamment la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec. L'IDU Québec est également très sensible à cette cause. Nous nous réjouissons que la CMM ait adopté, en décembre 2011, un Plan métropolitain d'aménagement qui vise à augmenter la part modale du transport en commun, la faisant passer de 25 à 30 % d'ici 2021. Concrètement, cela correspond à un transfert de 180 000 déplacements automobiles vers le transport en commun. Pour y parvenir, il faudra consolider le réseau de transport en commun existant. À ce chapitre, la CMM estime que près de 23 milliards de dollars seront nécessaires d'ici 2020 dans la région de Montréal.

Même si elles semblent fort élevées, ces dépenses doivent être perçues comme des investissements puisqu'elles créent au Québec 2,8 fois plus d'emploi et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que les investissements destinés à l'automobile. De plus, il est prouvé que la congestion automobile coûte très cher à la métropole, d'où l'importance d'investir dans les transports en commun.

### 3) Le transport en commun et la communauté immobilière

Si l'IDU s'intéresse tant à cette problématique du transport, c'est parce qu'elle a une influence directe sur l'industrie immobilière et, ultimement, sur sa capacité à attirer et retenir des entreprises et, par ricochet, les employés qu'elles mobilisent.

En investissant dans un service de transport en commun performant, on s'assure d'augmenter le nombre d'utilisateurs. Or, la facilité d'accès aux transports en commun profite tant aux résidents des quartiers qu'aux commerçants et aux entreprises, car cela favorise l'accès aux lieux de travail et aux services et élargit du coup le bassin de travailleurs et de clients des entreprises locataires. Effectivement, des services de transport collectif efficaces ont pour effet d'amener une migration des déplacements, réduisant la lourdeur de la congestion routière et de réduire les pertes liées à la non-productivité en découlant.

Le rapport entre le développement immobilier et les transports en commun est connu depuis assez longtemps. Par exemple, bon nombre de réseaux de tramway ont été mis en place aux États-Unis et en Europe, parce que les autorités publiques avaient conscience qu'ils feraient grimper la valeur des terrains environnants.

Toutefois, pour arriver à un tel résultat, un effort de planification doit être entrepris entre les trois ordres de gouvernement et les promoteurs afin de favoriser la concentration des emplois, des commerces de détail et des fonctions résidentielles.

#### 4) Les moyens de financements actuels

Historiquement, les organismes de transport en commun ont été financés par les usagers, la municipalité et le gouvernement provincial. Néanmoins, avec l'augmentation criante des besoins, l'enveloppe budgétaire des transports en commun a grandement évolué au cours de la dernière décennie.

Dans le Grand Montréal, en 2010, les budgets de l'ensemble des sociétés de transport totalisaient 1,9 G\$, dont environ les trois quarts étaient affectés à des dépenses d'exploitation. Fait digne de mention : la part du fardeau financier assumée par les usagers était de 31 %.

La contribution du gouvernement du Québec à hauteur de 22 % résulte de deux structures :

- le Fonds vert, créé en 2006 dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques. Ce fonds rassemble des redevances sur la distribution des carburants et des combustibles fossiles. Sur les \$200 millions récoltés, la moitié est destinée au financement des transports en commun;
- le Fonds des infrastructures et du transport en commun (FORT) qui a été fondé en 2010. Celui-ci prélève les recettes de la taxe sur les carburants et les droits d'immatriculation. Sur les 2,38 milliards de \$ récoltés, les 2/3 sont dédiés aux transports en commun.

Les subventions municipales, provenant essentiellement des taxes foncières, assurent un autre 34 % des dépenses. Les taxes prélevées aux automobilistes financent 7 % de l'enveloppe totale. Cette source de revenus provient d'une partie des taxes sur le stationnement et sur l'immatriculation, qui sont entièrement dédiés au transport collectif.

Le gouvernement du Canada contribue également en fournissant 6 % du budget total.

## 5) Une planification nécessaire

L'IDU est parfaitement conscient que le choix judicieux des méthodes de financement du transport en commun dans le Grand Montréal est critique et s'avérera déterminant pour la région métropolitaine de Montréal. Il ne fait aucun doute que dans un monde idéal, il serait apprécié que TOUS les projets envisagés en vue d'améliorer les infrastructures de transport collectif soient réalisés, mais ce serait commettre une grave erreur, car le prix à payer dépasserait largement les quelques 23 milliards. En effet, il ne faut jamais perdre de vue que la création de richesse dépend de notre capacité à attirer et à fidéliser des entreprises, des employés et des résidents au sein du Grand Montréal. Pour ce faire, chaque geste que nous posons doit prendre en considération notre positionnement concurrentiel sur la scène nationale et internationale. Or, l'accroissement du fardeau foncier de même que la multiplication des taxes directes et indirectes sont lourds de conséquences. Dans un tel contexte, l'IDU recommande qu'avant de choisir les méthodes de financement, les projets de développement en transport collectif soient choisis en tenant compte particulièrement du coût par rapport au nombre de déplacements modales que permettra chacun de ces investissements. Une autre préoccupation qui doit être prise en compte lors du choix des mécanismes de financement : leur coût respectif d'implantation, d'opération et de gestion, de même que le délai d'implantation. À titre d'exemple, sans même procéder à une étude exhaustive, il semble évident qu'en plus du débalancement que cela créerait, la mise en place d'une infrastructure de péages serait plus longue et plus coûteuse à mettre en place qu'une simple majoration du montant perçu de la taxe sur l'essence peu coûteuse à gérer et dont les retombées sont à toutes fins utiles immédiates.

Finalement, notre consultation de divers spécialistes en transports collectifs nous a amenés à réaliser qu'il faut éviter d'importer sans nuance une stratégie d'intervention ou un modèle international, la réalité géographique et économique



de l'agglomération de Montréal n'ayant, par exemple, aucune commune mesure avec Londres.

## **6) Les nouvelles sources de financement**

Comme nous venons de le voir, les besoins en matière de transport en commun sont criants et nous sommes préoccupés par le fait que la migration des déplacements automobiles vers le transport en commun ne fera qu'aggraver le déficit d'opération des organismes de transport. Par conséquent de nouvelles sources de financement sont à prévoir.

La Commission du transport de la CMM devrait tout d'abord se pencher sur la possibilité de solliciter une contribution accrue de la part des usagers du transport en commun, l'expérience internationale ayant démontré que les usagers sont prêts à payer une prime pour s'assurer une qualité de service (alliant fiabilité, flexibilité, fréquence et confort).

Parmi les autres sources de financement possibles, l'augmentation de la taxe d'immatriculation est étudiée. En effet, si les résidents de l'île de Montréal paient déjà 45 \$ de plus que le reste des Québécois pour leur immatriculation, les résidents de la communauté métropolitaine eux ne participent pas à cet effort budgétaire. Pourtant, ils bénéficient des infrastructures de la communauté métropolitaine. Il serait selon nous logique de les mettre à contribution.

L'augmentation de la taxe sur les carburants est également envisagée. Chaque majoration d'un cent le litre permettrait de générer des revenus annuels additionnels de 34 millions de dollars pour supporter les sociétés de transport du Grand Montréal. Nous estimons que cette forme de taxation est la plus pertinente, car elle est peu coûteuse à opérer, qu'elle favorise une migration de l'automobile vers les TC et qu'elle est proportionnelle à l'impact environnemental des véhicules. De plus, elle a le mérite de favoriser un désengorgement du

réseau routier, ce qui se traduit par une plus grande fluidité et par un accroissement de la productivité. De tels impacts facilitent l'acceptation par les automobilistes de leur contribution malgré le fait qu'ils ne sont que des bénéficiaires indirects du transport en commun. Toutefois, toute autre majoration de cette taxe devrait, en toute équité, être précédée d'une majoration de la tarification des utilisateurs du TC. D'autant plus que cette mesure susciterait des recettes de 83 millions de dollars par année.

Une autre option de financement a été soulevée : la création de péages régionaux. Ces postes de péage seraient installés à l'entrée des ponts vers l'île de Montréal. Si les automobilistes contribuent à hauteur de 1 dollar par passage, cela amènerait 400 millions de dollars annuellement. Bien qu'alléchante à première vue, nous nous opposons fermement à cette solution, tout d'abord à cause des coûts de mise en place et de gestion de l'infrastructure de perception, mais aussi à cause de l'iniquité d'une telle mesure qui désavantagerait l'agglomération métropolitaine, créant un frein à la vitalité du centre-ville et à la santé de ses commerces de détail. En effet, cette taxe pourrait décourager les résidents des périphéries à se rendre au centre-ville.

Finalement, suite à la mise en place de nouvelle source de financement, il y aura lieu aussi de s'assurer que les sommes perçues soient versées dans des fonds dédiés.

## 6) Les recommandations

Suite aux enjeux précédemment exposés, l'IDU est d'avis que la résolution de la problématique du financement du transport en commun dans la région de Montréal doit reposer sur diverses solutions visant des catégories de bénéficiaires différents. Par conséquent, nous proposons cinq recommandations :

- 1) Que les revenus des taxes sur l'essence soient augmentés et exclusivement dédiés à financer les transports en commun;
- 2) Que les revenus des taxes sur l'immatriculation continuent d'être exclusivement dédié à financer les transports en commun et qu'ils soient augmentés pour les résidents de toute la communauté métropolitaine de Montréal vivant en dehors de l'île de Montréal;
- 3) Que les revenus du Fond vert soient entièrement destinés à financer les transports en commun. Pour l'instant, seuls les deux tiers de ce fond sont alloués à cet effet;
- 4) Que des choix concernant les investissements à réaliser pour l'amélioration ou la réalisation de nouveaux systèmes de transports en commun se fassent en fonction de leur impact sur le transfert modal entre la voiture et les transports en commun.

Chose certaine, l'IDU considère que la recherche de solutions à la problématique du financement du transport en commun soit innovante. De plus, il nous semble important que les responsables évaluent avec soin le potentiel des sources de revenus existantes afin qu'elles soient entièrement consacrées au transport, et ce avant de créer de nouvelles taxes.

## 7) Conclusion

En conclusion, le présent mémoire réalise un survol évocateur de la problématique du financement du transport en commun.

Selon nous, la vitalité économique de la région de Montréal et la force de son centre-ville reposent à la fois sur un système de transport en commun performant qui facilite les déplacements, améliore l'accès aux places d'affaires et de commerce, réduit la congestion automobile et limite les besoins de places de stationnement par espace construit. Pour réaliser une telle entreprise, le présent mémoire démontre bien que les sources de financement doivent être réfléchies en termes d'équité et d'efficacité.

En terminant, l'IDU Québec réitère qu'elle entend tout mettre en œuvre afin de collaborer avec les instances gouvernementales et la communauté d'affaires de façon à contribuer significativement à l'essor socio-économique de la ville de Montréal, à titre de métropole québécoise et internationale.