

Consultation publique de la Communauté métropolitaine de Montréal
sur le financement du transport en commun

De la parole aux actes!

Financer les transports collectifs : une condition *sine qua none* à un
aménagement durable de la région de Montréal

Mémoire présenté à la
Commission du transport
de la Communauté métropolitaine de Montréal

par le



27 avril 2012

Table des matières

PRÉSENTATION DU CÉUM	1
1. MISE EN CONTEXTE	1
2. LES PRÉMISSSES CONSIDÉRÉES DANS CE MÉMOIRE	3
3. LES SOURCES DE FINANCEMENT À EXPLORER POUR COMBLER LE MANQUE À GAGNER	4
3.1 Niveau fédéral	4
3.1 Niveau provincial	5
3.1 Niveau métropolitain	6
4. RAPPEL DES RECOMMANDATIONS	8

PRÉSENTATION DU CÉUM

Organisme indépendant à but non lucratif fondé en 1996, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM) a pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CÉUM intervient principalement dans trois domaines : 1) l'aménagement urbain favorable aux transports collectifs et actifs, 2) l'intégration de la nature en ville par le verdissement et l'agriculture urbaine ainsi que 3) la démocratie participative et la citoyenneté.

Notre approche d'intervention se fonde sur :

- la valorisation du droit des citoyenNEs de participer aux décisions ayant un impact sur leur milieu de vie;
- la conjugaison des savoirs citoyens et des savoirs spécialisés;
- la connaissance et la promotion des meilleures pratiques d'ici et d'ailleurs;
- la mobilisation des acteurs;
- l'expérimentation et la mise en application des idées novatrices.

Le CÉUM est également l'organisateur du Sommet mondial Écocité qui s'est tenu du 22 au 26 août 2011 à Montréal. Ce Sommet a fortement inspiré notre analyse, nos recommandations et nous a confirmé avec force la nécessité d'intervenir à l'échelle métropolitaine afin de freiner l'étalement et l'éparpillement urbains qui constituent l'obstacle principal à l'atteinte de l'objectif de construire des collectivités viables. Le Sommet a également souligné à quel point il était essentiel de lier les enjeux d'aménagement du territoire et ceux de transport. Ce sont deux enjeux indissociables.

Nous partageons l'analyse de la situation réalisée par TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, et en reprenons ici plusieurs éléments et recommandations.

1. MISE EN CONTEXTE

Des orientations gouvernementales claires et un plan métropolitain structurant

Les orientations gouvernementales en matière d'infrastructures de transport pour le territoire de la CMM sont claires et requièrent, entre autres, des mesures afin de réduire globalement l'usage de l'automobile et les distances parcourues et d'augmenter la part modale des transports alternatifs à l'auto-solo¹. L'adoption, sur la base des orientations gouvernementales, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) par la CMM en décembre dernier a marqué un tournant dans le développement de la Grande région de Montréal afin de rendre ce développement durable et cohérent. En fixant les balises de manière à freiner l'étalement urbain et à favoriser la mobilité durable, le plan orientera les actions futures qui seront décisives pour la qualité des milieux de vie dans les divers secteurs de la région, la mobilité des personnes et des marchandises et la préservation d'un environnement fragile malmené au cours des dernières décennies.

La mise en œuvre des orientations afin d'atteindre les objectifs du PMAD demeure toutefois un défi considérable. Parmi les cibles établies, hausser à 30% la part modale du transport en commun en 10 ans

¹Gouvernement du Québec. 2011. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Annexe A – Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement. p. 22

est cruciale mais ne pourra être atteinte si des choix difficiles, voire douloureux à court terme, ne sont pas faits. C'est pourquoi nous appelons vivement la CMM à faire preuve d'audace et de ténacité dans ses interventions pour s'assurer que les décisions liées au transport qui seront prises au cours des prochaines années permettent de réaliser la vision établie.

Des impacts du transport routier à réduire et des services de transport en commun à améliorer

La situation régionale actuelle en matière de mobilité est intenable : une large part des infrastructures du réseau routier stratégique est rendue à sa fin de vie utile; la congestion que les usagers du réseau routier expérimentent jour après jour – qu'ils soient automobilistes, camionneurs ou passagers d'autobus – coûte près d'un milliard et demi de dollars annuellement²; les coûts des problèmes de santé qui découlent des volumes de circulation automobile excessifs (troubles respiratoires et cardio-vasculaires, impacts de la sédentarité, traumatismes, etc.) se comptent également par milliards de dollars à l'échelle du Québec³; déjà en 1997, Transports Canada évaluaient entre 14 et 36 milliards de dollars les coûts environnementaux annuels du transport⁴. Le phénomène de vieillissement de la population en cours rend d'autant plus impérieuse la réflexion sur l'offre en infrastructures de transport.

Il devient ainsi de plus en plus urgent de miser sur les transports collectifs pour assurer la mobilité des personnes en réduisant les coûts économiques, sociaux et environnementaux des systèmes mis en place pour ces déplacements. Tout le monde en convient, mais le défi est maintenant de le faire et de se doter collectivement des moyens de passer à l'action, objectif de cette consultation. Signe encourageant, les efforts du gouvernement provincial (principalement via la Politique québécoise de transport collectif et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun – PAGASTC), des municipalités ainsi que des sociétés et agences de transport au cours des dernières années ont permis d'accroître l'achalandage au-delà de l'objectif fixé de 8% entre 2006 et 2012. La hausse est de près de 12% depuis 2006 pour la Société de transport de Montréal (STM)⁵ et elle a été de 15% à la grandeur de la région entre 2003 et 2008⁶. La preuve est faite : quand on offre des services de transports collectifs de qualité, les citoyens sont au rendez-vous.

Malgré l'augmentation substantielle de l'offre en transport en commun mise en place par les sociétés et agences de transport, ce succès remarquable a des répercussions sur le niveau de service aux usagers : ces derniers sont confrontés à des équipements vieillissants, bondés, qui subissent des pannes de plus en plus fréquentes. Des investissements massifs devront être consentis pour répondre aux besoins croissants et pour remplacer les équipements désuets, ce qui doit impliquer une nouvelle répartition des sommes déjà investies dans les transports, une contribution accrue de certaines sources de revenus actuelles et l'ajout de nouvelles sources.

² Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2010. *Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal*. 58 p.

³ Direction de santé publique de Montréal. 2006. *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. 133 p.

⁴ Transports Canada. 1997. *Stratégie de développement durable 1997-2000*.

⁵ Société de transport de Montréal. 2011. *La STM en mouvement. Bulletin d'information de la Société de transport de Montréal*. Novembre

⁶ Agence métropolitaine de transport. Non daté. *Enquête Origine-Destination 2008 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Faits saillants

2. LES PRÉMISSÉS CONSIDÉRÉES DANS CE MÉMOIRE

L'évaluation des besoins pour le transport en commun est justifiée

La CMM a évalué à 22,9 milliards de dollars le financement requis, d'ici 2020, pour réaliser les projets qui permettront le transfert modal souhaité. C'est sur la base de cette somme, qui dépasse évidemment de loin le rythme des dépenses actuelles, que nous émettons des propositions afin d'augmenter considérablement les sources de revenus annuels à un niveau qui permettrait de financer ces projets.

Le réseau routier métropolitain est suffisamment développé

Le constat est facile à faire, le réseau routier requiert, lui aussi, des investissements colossaux pour être remis en état, tous s'entendent là-dessus. Toutefois, les budgets de transport accordent toujours une part très importante des investissements publics au *développement* du réseau routier (souvent décrits comme des projets de prolongement, de parachèvement, d'élargissement, de raccordement, d'optimisation, etc.). Dans le contexte de restrictions financières auquel sont confrontés le Québec et la CMM, il n'est pas possible de développer à la fois le réseau de transport collectif et le réseau routier⁷. Le moment de faire des choix est venu et les gouvernements doivent maintenant passer de la parole aux actes en faisant le choix des transports collectifs et actifs non seulement dans les discours, mais aussi dans les budgets.

Cela implique, en premier lieu, de suspendre l'expansion du réseau autoroutier métropolitain (incluant le prolongement d'autoroutes existantes, la conversion de routes en autoroutes, l'ajout de voies à des autoroutes existantes, etc.), qui est déjà largement développé, au moins jusqu'à ce que la remise en état du réseau routier *actuel* de la région métropolitaine aient été réalisées. Nous croyons que la CMM devrait faire toutes les représentations nécessaires auprès des différents paliers de gouvernement pour faire en sorte que les sommes dédiées au développement du réseau routier stratégique soient réallouées au financement de la réfection nécessaire de ce réseau et à l'entretien, au renouvellement et au développement des infrastructures et équipements de transport en commun. Ici, la CMM doit faire preuve de leadership et proposer clairement une réallocation des sommes existantes. On ne peut proposer d'investir 23 milliards de dollars dans les transports collectifs sans renoncer au développement autoroutier.

Le financement des transports collectifs est une responsabilité partagée

Les trois paliers de gouvernement, soit le municipal, le provincial et le fédéral, doivent se partager, selon une juste part pour chacun, le financement du transport en commun dans la région métropolitaine. Aucune solution durable ne pourra être apportée sans une contribution accrue et stable de la part de chacun. À l'heure actuelle, le financement par le gouvernement du Canada fait cruellement défaut et les instances municipales et provinciales devront faire les efforts nécessaires pour aller chercher les sommes disponibles du côté fédéral. Les usagers assument déjà une part importante des coûts, soit 31%, et nous considérons qu'il n'est pas souhaitable d'augmenter cette part afin d'éviter de créer une barrière à l'utilisation.

⁷ TRANSIT. 2011. *Artères bloquées – Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*. Document d'analyse en appui à la création de TRANSIT – Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

3. LES SOURCES DE FINANCEMENT À EXPLORER POUR COMBLER LE MANQUE À GAGNER

En considérant l'évolution anticipée des sources de revenus actuelles, un manque à gagner annuel de 1,7 milliard de dollars à l'horizon 2020 a été établi pour combler les besoins d'investissement de 23 milliards de dollars⁸. C'est donc cette somme supplémentaire que les diverses instances doivent réussir à rassembler au cours des 10 prochaines années. Nous proposons plusieurs pistes à la CMM pour hausser la contribution de certaines sources actuelles et en intégrer de nouvelles.

3.1 Niveau fédéral

Nous estimons qu'il est grand temps que le gouvernement fédéral hausse considérablement sa part du financement des infrastructures de transport en commun au Québec et dans la région de Montréal. En 2008, la contribution du gouvernement du Canada ne comptait que pour 3,5% du financement total⁹. La mise en place, par le gouvernement fédéral, d'un cadre stratégique pour les transports collectifs assurerait un financement stable, récurrent et prévisible. Rappelons que le Canada est l'un des seuls pays occidentaux à ne pas avoir de stratégie pour les transports collectifs.

RECOMMANDATION 1 – Nous recommandons que la CMM invite le gouvernement fédéral à adopter un cadre stratégique de financement des transports collectifs au Canada.

Les instances municipales, métropolitaines et provinciales doivent porter une part du blâme dans cette situation : les programmes fédéraux de soutien aux infrastructures municipales auraient pu financer une partie de leurs projets de développement de transports collectifs mais ni le gouvernement du Québec ni les élus de la région métropolitaine ne s'en sont prévalus pour financer ces projets.

D'autres villes et régions du Canada ont profité de ces programmes pour réaliser des projets structurants. Toronto, par exemple, est allée chercher des sommes importantes via le Fonds Chantiers Canada pour prolonger son réseau de métro et remettre en état la gare Union. Calgary en a profité pour améliorer ses trains légers sur rail et ses lignes d'autobus express. Vancouver a mis en place un système de paiement intelligent et accru le service du SkyTrain et des trains de banlieue¹⁰.

Les villes et les régions québécoises ont besoin que le gouvernement du Québec fasse les démarches nécessaires pour récolter lui aussi sa part des sommes fédérales disponibles. Passer de la parole aux actes signifie également de prioriser les projets de transports collectifs dans le Fonds Chantier Canada. Cette mesure n'a aucun impact sur la capacité de payer des contribuables puisqu'elle ne requiert que la réallocation de sommes existantes. Elle exige toutefois du leadership de la part de nos élus.

RECOMMANDATION 2 – Nous recommandons que les autorités du Grand Montréal et le gouvernement du Québec priorisent les projets de transport collectif prévus au PMAD dans leurs demandes au Fonds Chantiers Canada.

Une autre façon pour le fédéral d'accroître sa contribution serait de verser la totalité de la taxe sur l'essence qu'il perçoit déjà pour les infrastructures municipales. Actuellement, la moitié des 10¢ perçus

⁸ Junca-Adenot, F. 2011. *Quelles ressources sont requises pour développer les transports collectifs ciblés par les nouveaux enjeux urbains?* Présentation lors de la Journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal organisée par le Forum URBA 2015 – UQÀM. 10 février

⁹ *Idem*

¹⁰ TRANSIT. 2012. *Développement des infrastructures : Québec doit se servir du fonds chantiers canada pour financer les transports collectifs*. Communiqué de presse. 16 février 2012

est versée dans le Fonds de la taxe sur l'essence qui finance les projets des municipalités québécoises par l'intermédiaire de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL). 25% de ces revenus sont consacrés au transport en commun. L'entente conclue entre les deux niveaux de gouvernement rapporte 700 millions de dollars sur 5 ans, soit de 2010 à 2014. Le versement de l'entièreté de la taxe perçue par le fédéral après 2014 permettrait de pérenniser cette source de financement et d'en doubler la contribution. Encore ici, il s'agit d'une mesure qui ne requiert que la réallocation de sommes existantes.

RECOMMANDATION 3– Nous recommandons que le financement fédéral des infrastructures locales à travers la SOFIL soit pérennisé après 2014, que les montants versés soient doublés en y dédiant les 10¢ perçus et que la part de 25% de ce fonds dédiée aux projets de transports collectifs soit à tout le moins maintenue.

3.2 Niveau provincial

Le principal acteur responsable du financement des infrastructures de transports collectifs au Québec est le gouvernement provincial. Ce dernier est d'ailleurs lui-même bien conscient de la nécessité de hausser les sommes qu'il consacre aux transports collectifs afin de contribuer de manière significative à combler le manque à gagner annuel de 1,7 milliard de dollars. Il a déjà commencé à le faire, mais il doit accélérer la cadence. Il doit rapidement mettre en place une série de mesures qui lui permettrait de s'acquitter de ses obligations.

Un rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT

Le Fonds des réseaux de transport terrestre est un des principaux outils du gouvernement du Québec pour financer les immobilisations pour les transports collectifs, bien qu'il serve en majeure partie à financer le réseau routier (les dépenses dans ce dernier représentent actuellement 82% du fonds alors qu'un mince 18% sert à financer les transports collectifs). Un rééquilibrage de la répartition des dépenses entre les deux secteurs s'impose.

Cesser de développer le réseau routier supérieur, mesure posée précédemment comme prémisses, entraînerait au minimum des économies de 200 millions de dollars par année. Nous croyons que cette somme devrait être versée dans l'enveloppe budgétaire des transports collectifs, ce qui permettrait d'amorcer le nécessaire rééquilibrage. Une répartition qui nous semble équitable serait de 70% pour le réseau routier et 30% pour le transport collectif. Encore là, aucun impact financier n'affecterait les contribuables (réallocation de sommes existantes).

RECOMMANDATION 4 – Nous recommandons que la CMM réclame du gouvernement du Québec un moratoire sur le développement du réseau autoroutier dans la région métropolitaine et que les sommes ainsi économisées servent à financer le transport en commun. La CMM devrait également proposer un rééquilibrage du FORT selon une proportion de 70% pour le transport routier et 30% pour le transport collectif.

Par ailleurs, selon les prévisions actuelles du gouvernement, le FORT deviendra déficitaire à partir de l'année 2015-2016. Il est urgent de trouver de nouvelles sources pour maintenir la capacité du Québec d'investir dans les transports collectifs à partir du FORT. Une hausse de 5¢/litre de la taxe sur l'essence, facile et peu coûteuse à mettre en œuvre, rapporterait environ 600 millions de dollars annuellement, ce qui contribuerait de manière importante à combler le manque à gagner du gouvernement du Québec dans le financement des transports collectifs. Cette mesure nous semble équitable puisqu'elle est fondée sur le principe pollueur-payeur en reposant sur la consommation d'essence.

RECOMMANDATION 5 – Nous recommandons que la CMM réclame du gouvernement du Québec une hausse de 5¢ le litre la taxe sur l’essence et que les sommes supplémentaires recueillies soient investies exclusivement dans les transports collectifs.

Une augmentation des revenus du Fonds vert

Les sources de financement abordées jusqu’à maintenant sont suggérées pour acquitter les dépenses d’immobilisation des transports collectifs. Toutefois, des sommes supplémentaires demeurent à trouver pour répondre aux coûts croissants d’exploitation qui accompagneront à coup sûr les hausses de service et d’achalandage.

Pour assurer la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif, divers programmes et initiatives ont été instaurés par le gouvernement provincial. Ils rapportent quelque 130 millions de dollars par année aux sociétés et agences de transport qui servent à défrayer les coûts d’exploitation, à partir des redevances sur les carburants et les combustibles fossiles versées au Fonds vert.

Le Programme d’aide gouvernementale à l’amélioration des services de transport en commun (PAGASTC), entre autres, couvre 50% des coûts d’exploitation directs additionnels résultant de l’accroissement de l’offre. Le gouvernement n’a toutefois pas indexé ses contributions au programme et, de surcroît, celui-ci sera échu le 31 décembre 2012.

La stabilité et la récurrence du financement pour l’exploitation des infrastructures et équipements par les sociétés de transport sont pourtant des conditions élémentaires du succès du transport en commun. Nous considérons donc essentielle la reconduction du PAGASTC à partir de 2013 et que les sommes qui y sont versées soient indexées annuellement.

RECOMMANDATION 6 – Nous recommandons que la CMM demande au gouvernement de reconduire le PAGASTC après le 31 décembre 2012 et en indexe annuellement les sommes qui y sont versées

La mise en place à court terme de péages sur le réseau routier supérieur

Il fait de plus en plus consensus dans la région de Montréal que le péage routier est devenu une mesure incontournable. L’heure n’est plus à questionner sa pertinence, mais plutôt à identifier une formule équitable pour l’ensemble de la région. Nous considérons qu’un péage métropolitain, sur le réseau supérieur, dont les recettes seraient partagées à parts égales entre l’entretien du réseau routier et l’entretien et le développement des transports collectifs représente une solution qui pourrait faire rapidement consensus. Des experts ont étudié différents scénarios qui confirment que l’implantation pourrait être relativement aisée compte tenu des expériences d’autres régions métropolitaines et de la technologie existante¹¹. Il sera important de rendre visibles les nouveaux services développés avec ces revenus afin que la population perçoive clairement les résultats de cette contribution et que de nouvelles options de transports collectifs efficaces soient réellement offertes aux automobilistes.

RECOMMANDATION 7 – Nous recommandons qu’un péage régional soit implanté le plus rapidement possible et que les recettes générées soient partagées à parts égales entre l’entretien du réseau routier et l’entretien et le développement des transports collectifs dans la région.

¹¹ Bisson, B. 2012. *Montréal a-t-il les moyens de se priver des péages routiers?* La Presse, 30 avril

3.3 Niveau métropolitain

Diverses sources de financement des transports collectifs sont à la portée des instances régionales et municipales mais sont trop rarement exploitées. Dans le contexte actuel où le partage de l'assiette fiscale désavantage les municipalités, il devient essentiel que ces dernières fassent preuve d'innovation pour créer de nouveaux revenus. Nous proposons ici les mesures qui nous semblent les plus appropriées au contexte montréalais pour financer le transport en commun.

Les outils de gestion du stationnement

L'instauration d'une taxe foncière sur les parcs de stationnement permettrait aux municipalités de récolter des sommes importantes pour financer les transports collectifs. La taxe foncière sur les parcs de stationnement mise en place en 2010 par la Ville de Montréal, par exemple, rapporte annuellement près de 20 millions de dollars qui sont consacrés aux transports collectifs. La taxe s'applique, dans deux zones, soit le secteur des affaires et le centre-ville, aux parcs de stationnement non résidentiels intérieurs et extérieurs, avec des taux variables selon la superficie et la zone visée. L'application régionale d'une telle mesure permettrait de générer plus de 100 millions de dollars supplémentaires pour le financement des transports collectifs¹².

Par ailleurs, les espaces de stationnement sur rue, donc sous la responsabilité des villes et des arrondissements, comptent pour une large part de tout le stationnement offert sur le territoire de la CMM. Les utilisateurs de ces emplacements situés, tout comme les autorités municipales de la région, semblent considérer le stationnement gratuit sur rue comme un droit inaliénable. Il en découle qu'une minorité de ces emplacements situés sur le domaine public est tarifée et, pour la portion qui l'est, la tarification établie est généralement en deçà de la juste valeur marchande¹³. Les municipalités se privent ainsi d'une source considérable de revenus. À toute fin pratique, les villes et les arrondissements de la CMM se trouvent à subventionner directement les utilisateurs du stationnement sur rue.

Pourtant, la tarification du stationnement peut constituer un moyen extrêmement efficace et peu coûteux d'accroître l'utilisation des transports en commun tout en réduisant substantiellement la congestion routière¹⁴. Si la subvention au stationnement résidentiel sur le domaine public était transformée en tarification pour les utilisateurs, cela pourrait représenter de nouvelles sources de revenus atteignant plusieurs centaines de millions de dollars annuellement. Ces sommes pourraient être allouées en partie au financement des transports collectifs et à l'implantation des mesures locales d'apaisement de la circulation. Une telle décision demande toutefois beaucoup de courage politique et devrait être appliquée progressivement.

RECOMMANDATION 8 – Nous recommandons à la CMM d'imposer une taxe foncière sur le stationnement non résidentiel sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine et de réserver cette somme au financement des transports collectifs.

¹² Hanna, D. 2011. *Taxe foncière sur le stationnement – Simulation pour la région de Montréal*. Présentation lors de la Journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal organisée par le Forum URBA 2015 – UQÀM. 10 février

¹³ Le Victoria Transport Policy Institute estime les coûts annualisés d'acquisition, de construction et d'entretien d'une case de stationnement sur rue variant de 500 \$ en banlieue à 3 000 \$ au centre-ville. En ligne : <http://www.vtpi.org/tdm/tdm26.htm>

¹⁴ Litman, T. 2011. *Sustainable Funding For Sustainable Transportation – Non-Fare Revenues For Public Transport*. Présentation lors de la Journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal organisée par le Forum URBA 2015 – UQÀM. 10 février

RECOMMANDATION 9 – Nous recommandons aux municipalités de la CMM d’implanter progressivement la tarification des espaces de stationnement situés sur le domaine public et de réallouer ces sommes pour le financement des transports collectifs et actifs dans la région.

La hausse des droits d’immatriculation

Pour contribuer au financement des transports collectifs dans les municipalités qui en bénéficient, la Société de l’assurance automobile du Québec applique, depuis 1992, des droits supplémentaires de 30\$ sur l’immatriculation des véhicules. Excepté sur le territoire de l’agglomération de Montréal, qui a obtenu une majoration de 45\$ de ces droits en 2011, cette contribution n’a jamais été indexée depuis son instauration, ce qui prive la CMM de revenus supplémentaires importants, qui pourraient atteindre 50 millions de dollars en 2020.

RECOMMANDATION 10 – Nous recommandons que la CMM demande au gouvernement du Québec l’application à l’échelle de l’ensemble de son territoire d’une contribution aux transports collectifs de 75 \$ par véhicule immatriculé.

La taxation de la masse salariale

Enfin, il nous semble opportun que la CMM explore l’avenue de la taxation de la masse salariale comme nouvelle source de revenus. La région de Portland, en Oregon, a réussi à financer largement le développement de ses réseaux de transport en commun en appliquant une taxe de 0,7% sur la masse salariale de tous les employés de la région, tout en maintenant bas les tarifs du transport en commun. Le transfert modal produit a permis de décongestionner de manière considérable le réseau routier, ce dont bénéficient, en contrepartie, les entreprises de la région qui défraient le montant de cette taxe.

RECOMMANDATION 11 – Nous recommandons que la CMM explore l’opportunité d’appliquer, à moyen terme, une taxe sur la masse salariale des entreprises afin de bonifier l’offre de transports collectifs.

4. RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 – Nous recommandons que la Commission des transports de la CMM invite le gouvernement fédéral à adopter un cadre stratégique de financement des transports collectifs au Canada.

RECOMMANDATION 2 – Nous recommandons que les autorités du Grand Montréal et le gouvernement du Québec priorisent les projets de transport collectif du PMAD dans leurs demandes au Fonds Chantiers Canada.

RECOMMANDATION 3 – Nous recommandons que le financement fédéral des infrastructures locales à travers la SOFIL soit pérennisé après 2014, que les montants versés soient doublés en y dédiant les 10¢ perçus et que la part de 25% de ce fonds dédiée aux projets de transports collectifs soit à tout le moins maintenue.

RECOMMANDATION 4 – Nous recommandons que la CMM réclame du gouvernement du Québec un moratoire sur le développement du réseau autoroutier dans la région métropolitaine et que les sommes ainsi économisées servent à financer le transport en commun par un rééquilibrage du FORT, selon une proportion de 70% pour le transport routier et 30% pour le transport collectif.

RECOMMANDATION 5 – Nous recommandons que la CMM réclame du gouvernement du Québec une hausse de 5¢ le litre la taxe sur l'essence et que les sommes supplémentaires recueillies soient investies exclusivement dans les transports collectifs.

RECOMMANDATION 6 – Nous recommandons que la CMM demande au gouvernement de reconduire le PAGASTC après le 31 décembre 2012 et en indexe annuellement les sommes qui y sont versées.

RECOMMANDATION 7 – Nous recommandons qu'un péage régional soit implanté le plus rapidement possible et que les recettes générées soient partagées à parts égales entre l'entretien du réseau routier et l'entretien et le développement des transports collectifs dans la région.

RECOMMANDATION 8 – Nous recommandons à la CMM d'imposer une taxe foncière sur le stationnement non résidentiel sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine et de réserver cette somme au financement des transports collectifs.

RECOMMANDATION 9 – Nous recommandons aux municipalités de la CMM d'implanter progressivement la tarification des espaces de stationnement situés sur le domaine public et de réallouer ces sommes pour le financement des transports collectifs et actifs dans la région.

RECOMMANDATION 10 – Nous recommandons que la CMM demande au gouvernement du Québec l'application à l'échelle de l'ensemble de son territoire d'une contribution aux transports collectifs de 75\$ par véhicule immatriculé.

RECOMMANDATION 11 – Nous recommandons que la CMM explore l'opportunité d'appliquer, à moyen terme, une taxe sur la masse salariale des entreprises afin de bonifier l'offre de transports collectifs.