

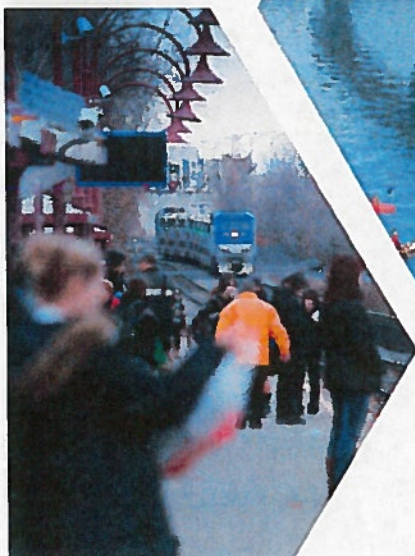


Communauté métropolitaine
de Montréal

SOURCE DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DANS LE GRAND MONTRÉAL

Rapport de la commission du transport de la
Communauté métropolitaine de Montréal

Février 2019



Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal

Adresse postale :

Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

Renseignements généraux :

Téléphone : (514) 350-2550
Télécopieur : (514) 350-2599
Courriel : info@cmm.qc.ca

<http://cmm.qc.ca>

TABLE DES MATIÈRES

Acronymes	4
Membres de la commission du transport	5
1 MANDAT DE LA COMMISSION DU TRANSPORT	8
2 MOBILITÉ DURABLE : CIBLES ET ÉTAT DE LA SITUATION	10
3 NOUVELLE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE	12
4 PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'ARTM	13
4.1 Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021	14
5 FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	16
6 SOURCES POTENTIELLES DE FINANCEMENT	20
7 SONDAGE RELATIF AUX SOURCES DE FINANCEMENT	22
8 RELEVER LE DÉFI DU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF AU COURS DE LA PROCHAINE DÉCENNIE	25
8.1 De fortes pressions à la hausse des contributions municipales	26
8.2 Part relative de la contribution du gouvernement du Québec	31
8.3 Part relative de la contribution des automobilistes	32
8.4 Exemple d'application des autres sources situées hors du champ foncier	33
8.5 Nécessité d'augmenter le financement provenant des automobilistes	34
9 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	35
Bibliographie	42
ANNEXE 1 – RÉOLUTION CE18-177	43
ANNEXE 2 – FICHES DESCRIPTIVES DES SOURCES DE FINANCEMENT	45
ANNEXE 3 – MISE EN ŒUVRE D'UNE TAXE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES DE PROMENADE	70



Membres de la commission du transport

Président

Monsieur Guy Pilon
Maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion

Vice-présidents

Madame Aline Dib
Membre du conseil de la Ville de Laval

Monsieur Peter McQueen
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Membres

Monsieur Claudio Benedetti
Membre du conseil de la Ville de Brossard

Monsieur Éric Alan Caldwell
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Madame Marianne Giguère
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Monsieur Denis Martin
Maire de la Ville de Deux-Montagnes

Madame Sophie Mauzerolle
Membre du conseil de la Ville de Montréal



ACRONYMES

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CIRANO	Centre universitaire de recherche en analyse des organisations
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
EBI	Entente bilatérale intégrée
exo	Réseau de transport métropolitain
FITC	Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
FTE	Fonds de la taxe sur l'essence
GES	Gaz à effet de serre
IDGM	Ile-de-France Mobilités
MTA	Metropolitan Transportation Authority
OPTC	Organisme public de transport en commun
PADTC	Programme d'aide au développement du transport collectif
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PIDTCP	Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PQI	Plan québécois des infrastructures
PSDTC	Plan stratégique de développement du transport collectif
REM	Réseau express métropolitain
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM (exo)	Réseau de transport métropolitain (exo)
SAAQ	Société d'assurance automobile du Québec
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales
SRB	Service rapide par bus
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport collectif
TECQ	Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du gouvernement du Québec
TVQ	Taxe de vente du Québec

1 MANDAT DE LA COMMISSION DU TRANSPORT

En 2011, la commission a été chargée par le comité exécutif d'évaluer les nouvelles sources de revenus pour pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain (résolution CE11-143). Afin de mener à bien son mandat, la commission a d'abord rencontré une série d'experts, puis a tenu des séances de consultation publique dans l'ensemble des grands secteurs géographiques de la Communauté. Au terme de ces travaux, la commission a publié en août 2012 un rapport contenant une série de recommandations.

Dans ce rapport, la commission du transport affirmait que, malgré l'importance de développer l'offre de transport en commun, « les sources actuelles de revenus apparaissent insuffisantes pour financer les projets de maintien et de développement en cours ». La commission ne se limitait pas à l'identification d'une source additionnelle, mais recommandait le recours à une pluralité de sources afin de contrecarrer les variations inévitables associées à l'une ou l'autre des sources, par exemple une hausse du prix de l'essence qui entraînerait une baisse de la consommation. Au final, la commission avait donc penché pour une combinaison de sources incluant une augmentation de la taxe sur l'essence, une indexation des droits d'immatriculation, une augmentation de la taxe sur l'essence perçue par le gouvernement du Québec, une augmentation des contributions versées au Fonds vert (redevance carbone), etc.

Plus récemment, dans la foulée des travaux entourant l'élaboration d'un plan stratégique de développement du transport collectif, la Communauté demandait à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de rechercher activement de nouvelles sources de financement du transport collectif et du transport actif. La Communauté s'engageait de son côté à mettre à jour ses études sur les nouvelles sources de financement du transport collectif (résolution CE18-113).

Pour donner suite à cet engagement, au mois d'octobre 2018, le comité exécutif de la Communauté a confié un nouveau mandat à la commission du transport sur les sources de financement du transport collectif :

« La commission devra procéder à la mise à jour des travaux effectués portant sur l'évaluation de nouvelles sources de financement du transport en commun métropolitain structurant. La commission portera une attention particulière sur les impacts de la possible application d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur le territoire de la CMM et de la Ville de Saint-Jérôme » (résolution CE18-177).

Les travaux de la commission, en réponse à ce second mandat sur les sources de financement du transport en commun, prennent appui sur les études et les analyses publiées en 2012.

À la suite de l'évaluation des différentes sources de financement, la commission formulera des recommandations quant aux sources pouvant être déployées au cours des prochaines années. Ultimement, les recommandations de la commission serviront à alimenter les réflexions de l'ARTM dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC) et de sa révision de la Politique de financement, de même que celles du gouvernement dans le cadre du chantier sur le financement de la mobilité de la Politique de mobilité durable - 2030.

2 MOBILITÉ DURABLE : CIBLES ET ÉTAT DE LA SITUATION

Le secteur des transports est névralgique pour trouver des solutions à plusieurs défis du 21^e siècle, dont la réduction des émissions de GES et la lutte aux changements climatiques. C'est pourquoi, dès l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), les élus municipaux du Grand Montréal ont misé sur la mobilité durable. Plusieurs cibles du PMAD concourent à l'atteinte de cette mobilité durable : orienter au moins 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant, hausser la part modale du transport en commun en période de pointe du matin à 35 % d'ici 2031 et favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine. En 2018, la Communauté a réaffirmé ses cibles inscrites au PMAD, et même rehaussé la cible concernant la croissance des ménages, avec l'adoption des Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Dorénavant, l'objectif est d'orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant. Aussi, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est identifiée comme une des trois grandes orientations, aux côtés des orientations en aménagement du territoire et en transport collectif.

Le gouvernement du Québec poursuit également des objectifs ambitieux en matière de transport. La Politique de mobilité durable – 2030, dévoilée au printemps dernier, de même que les cadres d'intervention qui l'accompagnent contiennent de nombreuses cibles. Parmi celles-ci, notons la volonté de porter à 70 % la part de la population québécoise ayant accès à au moins quatre services de mobilité durable, de réduire de 20 % le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail, de réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo ainsi que d'augmenter globalement l'achalandage et le développement des services afin de doubler le nombre de déplacements réalisés en transport collectif régional à l'horizon 2030 – une augmentation de l'ordre de 5 % par année.

Tout récemment, le Rapport de suivi du PMAD 2012-2018 faisait état de plusieurs difficultés à la mise en place d'une véritable mobilité durable dans le Grand Montréal. D'abord, la part modale du transport en commun en pointe du matin stagne à 25 %¹. Ensuite, les coûts de la congestion ont doublé en 10 ans pour se situer à 4,2 G\$ en 2018. Finalement, le Grand Montréal se classe au 11e rang des régions métropolitaines nord-américaines où les automobilistes perdent le plus de temps dans la congestion routière en période de pointe, soit une moyenne de 50 heures annuellement.

La congestion est par ailleurs aggravée par la présence d'importants chantiers de construction. À titre indicatif, les grands projets routiers ou de transport en commun en cours de réalisation dans la région totalisaient 3,4 G\$ en 2012 alors qu'en 2018, cette valeur a quadruplé pour atteindre 15,9 G\$. En 2012, la construction de l'autoroute 30 (partie ouest), le Train de l'Est et l'échangeur Dorval comptaient parmi les projets de plus grande envergure. Depuis, ces projets ont été achevés et, au sommet de la liste, se trouvent maintenant le Réseau express métropolitain, la construction du nouveau pont Champlain et la reconstruction de l'échangeur Turcot². Les grands chantiers à venir, dont la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, laissent présager d'autres perturbations sur le réseau routier.

Alors que plusieurs segments du réseau routier sont congestionnés, certains segments du réseau de transport en commun métropolitain structurant arrivent également à un point de saturation. En ce qui concerne plus précisément l'utilisation de l'automobile, on observe une croissance du nombre de voitures par ménage alors que le covoiturage semble pour sa part faire du surplace (entre 2008 et 2013, le nombre moyen de personnes par automobile lors d'un déplacement en période de pointe du matin est passé de 1,24 à 1,22).

En regard de l'état des transports dans le Grand Montréal et des nombreuses cibles poursuivies par la Communauté et le gouvernement du Québec, la transition vers une mobilité durable doit être accélérée³. Si la mobilité est un facteur évident de compétitivité et d'attractivité du territoire, elle se doit d'être plus efficace au plan énergétique et environnemental ainsi qu'au plan spatial et foncier. La mise en place d'une mobilité durable passe nécessairement par une augmentation significative du financement dédié au transport collectif et actif, et ce financement est indissociable de la gouvernance du transport collectif. Afin de faciliter le virage vers une mobilité durable, une nouvelle gouvernance du transport collectif a été instituée dans le Grand Montréal par le gouvernement du Québec.

1. AMT. Enquêtes origine-destination 2008 et 2013. Traitement : CMM, 2018.

2. CCQ. Projets de 5 M\$ et plus, 2012 et 2018. Traitement : CMM, 2018.

3. En novembre 2018, le conseil de la Communauté s'est engagé à poursuivre les mesures de mise en œuvre du PMAD dans le cadre de son Plan d'action permettant ainsi d'accélérer la mise en œuvre d'initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques incluant la transition énergétique. Le conseil demande par ailleurs aux gouvernements du Canada et du Québec, à l'Autorité régionale de transport métropolitain ainsi qu'aux MRC et municipalités de poursuivre la mise en œuvre d'initiatives permettant d'accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques incluant la transition énergétique (résolution CC18- 046 – Urgence climatique).

3 NOUVELLE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE

Sanctionnée en mai 2016, la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* distingue trois paliers de responsabilité : politique, stratégique et opérationnel. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été abolie et simultanément deux nouvelles organisations ont été créées, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et exo (Réseau de transport métropolitain ou RTM).

Le palier politique est pris en charge par la Communauté métropolitaine de Montréal. En vertu de ce rôle, la CMM établit des orientations métropolitaines et approuve :

- Le Plan stratégique de développement du transport collectif, le Programme d'immobilisation et la Politique de financement de l'ARTM;
- Le Plan stratégique organisationnel du RTL, de la STL, de la STM et d'exo;
- Le Programme des immobilisations d'exo;
- La partie du Programme des immobilisations de la STM spécifique au réseau du métro.

L'ARTM est responsable du volet stratégique. À ce titre, elle est responsable de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir le transport collectif.

Le palier opérationnel, qui vise spécifiquement l'exploitation des réseaux de transport collectif sur le territoire, est occupé, selon le secteur, par la Société de transport de Montréal (STM), le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et par exo. Cette dernière remplace l'AMT qui assurait l'exploitation des lignes de train de banlieue et les conseils intermunicipaux de transport (CIT) qui opéraient les réseaux d'autobus desservant le territoire des deux couronnes.

Auparavant, la CMM, l'AMT, les municipalités et les autorités organisatrices de transport (AOT) assumaient des responsabilités liées au palier stratégique. En plus de ces responsabilités, l'AMT et les AOT étaient également responsables de l'opération des équipements de transport en commun. La nouvelle gouvernance en transport collectif dans le Grand Montréal clarifie les rôles et les responsabilités des organisations et élimine les chevauchements de responsabilités.

4 PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'ARTM

Avec la mise en place de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, l'ARTM s'est vue confier la compétence exclusive d'établir un plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC) sur son territoire. Cette compétence en matière de planification s'exerce avec la collaboration du ministère des Transports et de la Communauté métropolitaine de Montréal et doit tenir compte du PMAD. Ce plan stratégique doit contenir une vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes en indiquant les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis.

Plus précisément, le plan stratégique doit identifier les priorités, l'échéancier de réalisation des interventions et les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées. Le plan stratégique doit également comprendre :

- Le contexte dans lequel évolue l'ARTM et les principaux enjeux;
- Les objectifs et les orientations stratégiques de l'ARTM;
- Les résultats attendus au terme de la période couverte par le plan et les interventions nécessaires pour les atteindre, par domaine de compétences;
- Les mécanismes de suivi et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

L'ARTM œuvre depuis le printemps 2018 à l'élaboration de ce plan stratégique. Cet important exercice est donc en cours et se déroulera jusqu'à la fin de l'année 2019, en concertation avec l'ensemble des partenaires en mobilité. Ce plan sera ensuite soumis à l'approbation de la Communauté.

Il a été précédemment mentionné que la Communauté a publié, en mai 2018, ses Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Ce document et le PMAD constitueront le cadre de référence pour l'approbation du plan stratégique de l'ARTM.

Encadré 1 – Besoins d'investissements en transport en commun identifiés en 2011

Le PMAD, adopté en 2011, comprend une compilation des investissements envisagés à l'époque par l'ensemble des AOT pour la période 2010 à 2020. Au total, les besoins en investissements dans le réseau de transport en commun métropolitain structurant s'élevaient à 23 G\$, dont 10,3 G\$ en maintien et en amélioration des actifs et 12,6 G\$ en développement de nouveaux projets.

De cette liste initiale, certains projets ont été complétés ou sont en voie de l'être (par exemple le train de l'Est, le remplacement des voitures MR-63 et MR-73 du métro et le SRB Pie-IX) alors que d'autres ont été abandonnés ou modifiés (par exemple le réseau initial tramway Montréal et le SRL sur le pont Champlain). D'autres encore se sont ajoutés à la liste initiale (par exemple le Réseau express métropolitain) et d'autres sont à l'étude dans le cadre du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC) de l'ARTM.

4.1 PLAN DES INITIATIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 2018-2021

Le Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) 2018-2021 s'inscrit dans les travaux d'élaboration du Plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC) de l'ARTM. Il regroupe les interventions en cours de planification et de réalisation puis il identifie de nouvelles initiatives à court terme. Il donne par ailleurs un coup d'envoi aux études de grands projets structurants à plus long terme selon les priorités identifiées, de concert avec les municipalités et les OPTC.

Nouvelles initiatives visées par le PIDTC 2018-2021

PLAN DE FIABILITÉ DU SERVICE DE TRAINS DE BANLIEUE D'EXO

- Aiguillage et autres infrastructures de voies
- Achat de 20 voitures

BUREAU D'ÉTUDES SUR LA PRÉPARATION À LA MISE EN SERVICE DU REM

- Construction du centre de maintenance Mascouche
- Étude de besoins pour des mesures préférentielles aux autobus pour l'accès aux stations du REM sur la Rive Sud et aménagement de ces mesures
- Études et actions de mise en œuvre nécessaires à la refonte des réseaux d'autobus desservant l'antenne Rive Sud du REM
- Études d'opportunité pour identifier les projets d'accès piétonniers et cyclables aux stations du REM

BUREAU D'ÉTUDES SUR L'AMÉNAGEMENT URBAIN, RÉSEAU CYCLABLE

- Étude de valorisation et redéveloppement des équipements de transport collectif
- Campagne de promotion des modes actifs
- Étude d'opportunité pour qualifier les accès piétonniers et cyclables aux stations de métro et gares de train
- Étude d'opportunité pour identifier des axes du réseau de vélo métropolitain à favoriser pour faciliter l'interconnexion des réseaux TC et cyclables

RÉSEAU D'AUTOBUS STRUCTURANT

- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour relier le SRB Pie-IX à l'axe du boulevard Notre-Dame à Montréal

BUREAUX D'ÉTUDES SUR LES INTERVENTIONS VISANT À AMÉLIORER LES DESSERTES PAR AUTOBUS DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour l'aménagement de voies réservées aux autobus dans les axes autoroutiers 15, 19 et 640 de la couronne Nord et Laval et 10, 20, 30 et 40 de la couronne Sud et Longueuil

BUREAUX D'ÉTUDES SUR LES INTERVENTIONS VISANT À DÉVELOPPER LE RÉSEAU STRUCTURANT RÉGIONAL

- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la section ouest de la ligne orange du métro à Montréal et à Laval
- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans les axes des boulevards des Laurentides et de la Concorde à Laval
- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil
- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du boulevard Taschereau de Brossard à Longueuil
- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe de la ligne rose reliant le nord-est et le sud-ouest de Montréal
- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant reliant la couronne Nord, le sud-est de Montréal et le centre-ville
- Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour permettre un accès direct au centre-ville à la ligne Mascouche (à Montréal et dans la couronne Nord), notamment par un mode compatible avec le REM

Source : ARTM, Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021.

5 FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Dans les années 80 et jusqu'en 1991, le gouvernement du Québec était le plus important contributeur du transport collectif dans le Grand Montréal⁴. Ses contributions représentaient 40 % des revenus totaux des sociétés de transport alors que la part des usagers s'élevait à 35 % et celle des municipalités à 25 %. En 1992, la réforme Ryan modifiait le partage du financement du transport collectif entre le gouvernement du Québec et les municipalités. La part combinée des usagers et des municipalités passait de 60 % à 75 % tandis que celle du gouvernement chutait de 40 % à 20 %.

Cette tendance s'est poursuivie et, en 2008, la contribution gouvernementale au transport collectif dans le Grand Montréal ne représentait que 12 % des revenus. Les usagers étaient alors les plus grands contributeurs au transport collectif puisque leur contribution représentait 44 % des revenus. La part des municipalités était quant à elle de 37 %. La part du financement du transport collectif provenant des automobilistes a augmenté légèrement entre 1992 et 2000, en passant de 5 % à 8 %, pour ensuite demeurer relativement stable. En 2008, elle représentait 7 % des contributions.

La mise en place de l'ARTM facilitera l'analyse de la provenance des contributions et de l'évolution de la part relative des différents contributeurs. Le budget 2019 de l'ARTM prévoit que la contribution des usagers atteigne 29 % du total, ce qui représente une diminution de 15 points de pourcentage par rapport à 2008. La part de contribution des municipalités est également réduite passant de 37 % en 2008 à 27 % en 2019. La part gouvernementale a quant à elle augmenté à 37 %, son plus haut niveau depuis 1991. La part des automobilistes a quant à elle diminué et se situe à 5 %.

Notons que la politique de financement de l'ARTM, approuvée par le conseil de la CMM le 21 septembre 2017 (résolution CC17 033) limite actuellement la part de financement provenant des municipalités à 30 %. Elle identifie également une cible d'autofinancement par les recettes tarifaires qui est de 31 %⁵. En approuvant la première politique de financement de l'ARTM, les élus siégeant au conseil de la CMM ont entériné la part actuelle de chaque contributeur.

4. Note au lecteur : L'étude de l'évolution des contributions des différents partenaires du financement du transport collectif n'est pas une tâche facile. En effet, avant la création de l'ARTM, les revenus étaient reçus par les différents exploitants. Afin d'obtenir un portrait à l'échelle métropolitaine, il a donc été nécessaire de consolider l'ensemble des informations issues des différents opérateurs.

5. ARTM. 2017. Première politique de financement.

Tableau 1 – Évolution de la part des contributeurs au transport collectif entre 1991 et 2019

Contributeurs	1991 ¹	1992 ¹	2000 ²	2001 ¹	2005 ²	2008 ³	2019 ⁴
Gouvernements du Québec et du Canada	40 %	20 %	17 %	16 %	19 %	12 %	37 %
Municipalités	25 %	40 %	35 %	36 %	34 %	37 %	27 %
Usagers	35 %	35 %	39 %	40 %	40 %	44 %	29 %
Automobilistes	0 %	5 %	8 %	8 %	7 %	7 %	5 %
Revenus autonomes	-	-	-	-	-	-	2 %

Note : Les informations proviennent d'estimations budgétaires.

Sources :

1. MTQ. 1991-2005.

2. CMM. Février 2005. Bâtir une communauté responsable : Optimiser le transport en commun dans la CMM.

3. CMM. 2010. Travaux sur nouveau cadre financier.

4. ARTM. Budget 2019.

Traitement : CMM, 2019.

Encadré 2 - Politique de financement de l'ARTM

Après un important processus de consultation et de concertation, l'Autorité régionale de transport métropolitain adoptait, le 20 septembre 2017, sa première Politique de financement. Cette Politique, approuvée par la Communauté conformément à la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, en est une de transition. Elle fixe les bases permettant d'établir les nouvelles contributions municipales et assure la continuité du service de transport collectif suite aux modifications importantes de la gouvernance. Dans ce contexte, la politique de financement est effective du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2020. Élaborée avant l'adoption d'un Plan stratégique de développement du transport collectif par l'ARTM, elle est plutôt basée sur les programmes d'immobilisation et les budgets des autorités organisatrices de transport.

La première politique de financement de l'ARTM vise à assurer un financement suffisant pour le développement, le maintien des actifs et le niveau de prestation, à baliser les parts relatives des contributeurs, à assurer une utilisation efficiente des revenus et à assurer l'équité entre les municipalités desservies.

La politique identifie 4 sources de financement du transport collectif, soit les contributions des automobilistes, les contributions des usagers et les revenus autonomes, les contributions gouvernementales, tant provinciales que fédérales, et les contributions municipales.

La contribution des automobilistes, par l'intermédiaire de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation, est perçue par le gouvernement du Québec puis remise à l'ARTM. La taxe sur l'immatriculation est également identifiée par l'ARTM comme une source potentielle de financement.

Les usagers du transport collectif contribuent à son financement par l'achat de titres de transport et par les paiements de tarifs pour l'accès à certains stationnements incitatifs. Des revenus autonomes sont également générés. La cible de revenus obtenus par ces sources est fixée à 31 %.

Encadré 2 - Politique de financement de l'ARTM (suite)

Le gouvernement du Québec finance le transport collectif dans la région métropolitaine par l'intermédiaire du Fonds des réseaux de transport terrestre qui pourvoit au *Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes* lequel finance à la fois les dépenses d'exploitation et les dépenses d'immobilisations alors que le *Programme d'aide au développement du transport collectif* soutient les dépenses d'exploitation. De plus, le gouvernement du Québec soutient les dépenses en immobilisations à travers la Société de financement des infrastructures locales du Québec. Enfin, le gouvernement du Québec finance des mesures d'atténuation dans le cadre de grands chantiers de transport de personnes.

Le gouvernement du Canada contribue quant à lui aux dépenses d'immobilisation en transport collectif à travers l'Entente bilatérale intégrée de 2018-2028 qui remplace le *Fonds pour les infrastructures de transport en commun*.

La contribution municipale est établie à un cent par 100 \$ de richesse foncière uniformisée. Les municipalités sont également responsables du déficit résiduel du service de transport collectif. La politique de financement limite la contribution municipale à 30 % des revenus généraux.

Un financement gouvernemental de 399 M\$ sur 5 ans vient également soutenir l'implantation de la réforme de l'organisation et de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

6 SOURCES POTENTIELLES DE FINANCEMENT

Pour financer la transition vers une mobilité durable, des investissements importants seront requis. Déjà, en prenant appui sur les travaux antérieurs de la commission, une dizaine de sources de financement additionnelles peuvent être rassemblées pour procéder à un exercice d'évaluation : certaines sont d'ores et déjà implantées (et leurs taux pourraient être indexés afin d'accorder des fonds additionnels au transport en commun), alors que d'autres sont encore strictement hypothétiques. Deux autres sources s'ajoutent à la liste initiale – la taxe sur l'immatriculation et les redevances de transport – celles-ci étant rendues possibles depuis le remaniement des pouvoirs et responsabilités en transport collectif survenu dans la région.

Tableau 2 – Sources potentielles de financement du transport en commun

Sources	Existence (✓ : oui/vider non)	Contributeurs
Taxe sur l'essence	✓	Automobilistes
Droits sur l'immatriculation (véhicules de promenade)	✓	Automobilistes
Droits sur l'immatriculation (véhicules commerciaux)		Entreprises
Taxe sur l'immatriculation		Automobilistes
Péages cordon et kilométrique		Automobilistes
Taxes sur le stationnement	✓	Propriétaires de stationnement
Taxes sur le stationnement		Automobilistes
Redevances de transport	✓	Promoteurs immobiliers
Taxes sur la masse salariale ou versement transport		Employeurs
Taxe de vente sur la consommation (TVQ)		Consommateurs
Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)	✓	Taxe sur les carburants automobilistes et Fonds vert
Société de financement des infrastructures locales (SOFIL)	✓	Fonds de la taxe fédérale sur l'essence Droits d'immatriculation et d'acquisition des fortes cylindrées
Entente bilatérale intégrée (EBI)	✓	Gouvernement du Canada

Depuis 2016, la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* autorise cette dernière à imposer une taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade immatriculé par une personne dont l'adresse, inscrite au registre de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), est située sur le territoire de la Communauté et de Saint-Jérôme. Les recettes de cette taxe, perçue par la SAAQ, doivent être versées à l'ARTM pour le financement du transport collectif. Pour l'instant, la Communauté ne s'est pas prévaluée de ce nouveau pouvoir. Rappelons que dans le cadre de son mandat, la commission doit porter une attention particulière sur les impacts de la possible application de cette taxe.

De plus, l'ARTM peut, par règlement, assujettir des travaux de construction à une redevance à des fins de transport collectif. Il s'agit d'une nouvelle source de financement qui doit être dédiée à la réalisation d'un projet de transport collectif en particulier. Cette redevance de transport se traduit par une contribution lors de l'acquisition d'un permis de construction auprès d'une municipalité. Dans un premier temps, cette redevance est utilisée pour financer le Réseau express métropolitain (REM) jusqu'à concurrence maximale de 600 M\$ ou d'une période de 50 ans. Actuellement et jusqu'au 1er janvier 2021, la redevance de transport concerne tous les travaux de construction d'une valeur supérieure à 756 150 \$, visant une superficie de plancher égale ou supérieure à 186 m² et situés dans un rayon de 1 km autour des stations du futur REM. À compter de janvier 2021, l'ARTM pourrait élargir ce pouvoir d'imposer une redevance de transport à d'autres services de transport collectif qu'elle finance.

À la suite de l'évaluation des différentes sources de financement additionnelles, la commission formulera des recommandations quant aux sources à employer à court, moyen et long termes. Ultimement, les recommandations de la commission serviront à alimenter les réflexions de l'ARTM dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique de développement du transport collectif.

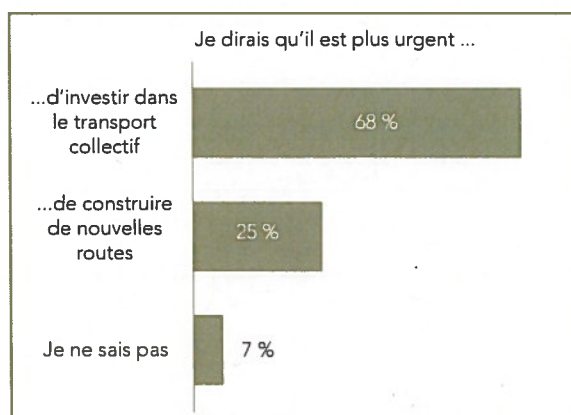
7 SONDAGE RELATIF AUX SOURCES DE FINANCEMENT

La Communauté a mandaté la firme CROP pour la réalisation d'un sondage d'opinion sur les différentes sources de financement du transport collectif. L'objectif premier du sondage consistait à évaluer l'acceptabilité sociale de chaque source identifiée par la Communauté. Par la même occasion, le sondage a aussi mesuré les perceptions à l'égard de la contribution des différents acteurs au financement du transport collectif et l'opinion de la population sur l'état des transports.

Le sondage Web a été complété par 1 073 répondants adultes résidant sur le territoire de l'ARTM, du 12 décembre 2018 au 8 janvier 2019. Les données ont été pondérées de manière à obtenir un portrait pour l'ensemble du territoire sondé, mais également pour l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

Les résultats révèlent que 68 % des résidents de la grande région de Montréal estiment que des investissements dans le transport collectif sont la solution à la congestion routière ainsi qu'à la réduction des temps de déplacement et des émissions de GES. Dans ce contexte, la population estime que la part des gouvernements au financement du transport collectif devrait être rehaussée, alors que les parts relatives des usagers du transport collectif, des automobilistes et des consommateurs devraient être revues à la baisse, sans pour autant être réduites à zéro. Lorsqu'on compare la contribution des automobilistes considérée comme souhaitable par l'ensemble de la population (13 %), on constate un écart de 8 % par rapport à leur contribution réelle (5 % en 2019).

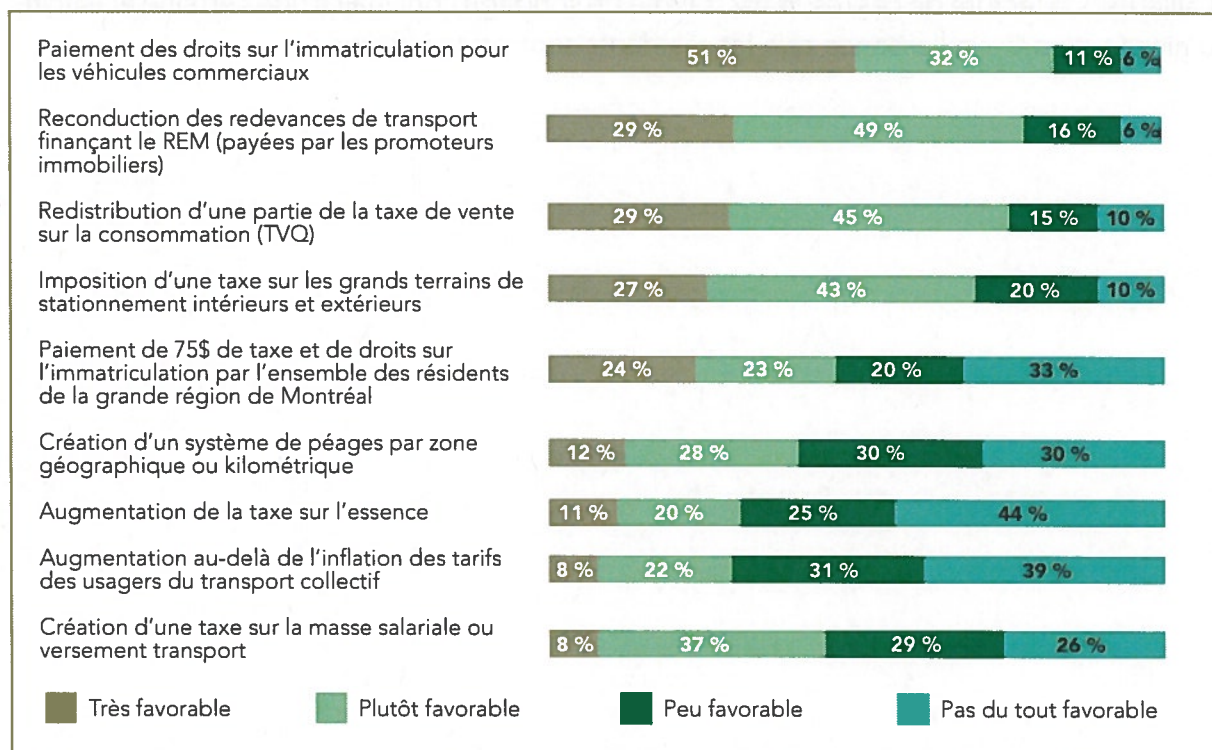
Figure 1 – Opinion à l'égard des investissements pour lutter contre la congestion routière



Source : CROP (2019, janvier), Sondage - Acceptabilité sociale de différentes sources de financement du transport en commun.

Les résidents de la grande région de Montréal ont également été appelés à se prononcer sur chacune des sources de financement non gouvernementales examinées par la commission du transport. Il en ressort que l'élargissement des droits sur l'immatriculation aux véhicules commerciaux gagne plus la faveur populaire, avec 51 % des résidents très en faveur. Viennent ensuite la reconduction des redevances de transport finançant le REM, la redistribution d'une partie de la taxe de vente sur la consommation (TVQ) ainsi que l'imposition d'une taxe sur les grands terrains de stationnements intérieurs et extérieurs avec des taux de répondants très favorables allant de 24 à 29 %.

Figure 2 – Favorabilité à l'égard de différentes possibilités de sources de financement du transport collectif



Source : CROP (2019, janvier), Sondage - Acceptabilité sociale de différentes sources de financement du transport en commun.

Quant aux autres sources, la proportion de résidents pas du tout favorables dépasse la proportion de résidents très favorables. Toutefois, l'examen des résultats du sondage permet également de dégager une proportion de résidents de la grande région de Montréal ni fortement en faveur ni fortement en défaveur pour chaque source de financement. Cette part, plutôt ou peu favorable, ne passe jamais sous la barre des 40 % et s'élève jusqu'aux deux tiers (66 %) selon la source examinée.

Bien que peu favorables à une hausse de la taxe sur l'essence, les résidents de la grande région de Montréal seraient pourtant prêts à payer jusqu'à 1,29 \$ le litre d'essence, soit un prix significativement supérieur au coût du litre d'essence en vigueur au moment de la réalisation du sondage (le prix moyen s'établissait alors à près de 1,10 \$ le litre d'essence). D'ailleurs, à la lecture de ces résultats, la firme de sondage concluait à une certaine élasticité au niveau du prix de l'essence que les résidents sont prêts à payer.

8 RELEVER LE DÉFI DU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF AU COURS DE LA PROCHAINE DÉCENNIE

Selon l'objectif fixé par le PMAD, la part modale du transport en commun doit atteindre 35 % sur le territoire de la Communauté en 2031. Cet objectif représente tout un défi sachant que la part modale du transport en commun stagne à 25 % depuis 2008⁶, ce qui freine la réduction des émissions de GES et augmente les coûts de la congestion routière.

- Les coûts de la congestion routière, 4,175 G\$ en 2018, augmentent à un taux moyen annuel de 6,7 % depuis 25 ans. À ce rythme ils doubleront en 2028 pour atteindre 8,35 G\$;
- Le transport routier est le principal émetteur de GES dans le grand Montréal avec 38 % des émissions;
- L'augmentation de la part modale du transport en commun est un facteur déterminant de la réduction des GES et de la diminution des coûts de la congestion routière.

Pour la période 2019-2028, l'augmentation de la part modale du transport en commun doit, entre autres, s'appuyer sur une stratégie de financement des investissements et de l'offre additionnelle de service.

- Offre additionnelle de service par les infrastructures existantes;
- Amélioration des services et des infrastructures existants;
- Réduction du déficit de maintien d'actifs;
- Développement des réseaux par des projets d'investissement;
- Couverture des coûts d'exploitation attribuables aux nouveaux projets d'investissement.

6. Selon les données de l'Enquête origine-destination de 2008 et 2013. Une nouvelle enquête a été réalisée en 2018. Les faits saillants de cette enquête seront disponibles à l'automne 2019.

8.1 DE FORTES PRESSIONS À LA HAUSSE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

En 2019, le budget du transport en commun sur l'ensemble du territoire de l'ARTM atteint 3,199 G\$ en hausse de 11,7 % par rapport au budget 2018. Dans son budget 2017-2018, le gouvernement du Québec a accordé à l'ARTM une aide de 399 M\$ sur 5 ans (2017-2021) pour faciliter la transition (dont un montant de 99 M\$ en 2019). Ce soutien est utilisé, conformément à la politique de financement, afin d'appliquer des mesures de transition et de lissage limitant l'augmentation des contributions municipales. Par conséquent, en 2019, les contributions municipales s'élèvent à 853,4 M\$, en hausse de 2,3 % par rapport au budget 2018. Les contributions municipales représentent 27,1 % de l'ensemble des dépenses, ce qui respecte la cible de 30 % établie par la première politique de financement de l'ARTM. Le tableau 3 présente la part du financement du transport collectif sur le territoire de l'ARTM assumée par chacune des catégories de contributeurs en 2019. Ce tableau ne tient pas compte du coût des mesures d'atténuation liées aux travaux de construction du REM.

Tableau 3 – Sources de financement du transport en collectif sur le territoire de l'ARTM en 2019

Contributeur	\$	%
Gouvernements supérieurs	1 195	37,4
Usagers	916	28,6
Municipalités	853	26,7
Automobilistes	160	5,0
Autres	74	2,3
TOTAL	3 199	100,0

Source : ARTM, Budget 2019

Les municipalités sont préoccupées par le respect de la cible ainsi que la hausse de leurs contributions. Une forte pression à la hausse est prévisible tout au long de la prochaine décennie en raison de :

- La mise en service des 17 nouveaux trains AZUR dans le réseau du métro à partir du printemps 2021;
- La mise en service du REM en 2021;
- La mise en service du SRB PIE-IX prévue en 2022;
- Le prolongement de la ligne bleue;
- La forte croissance des dépenses d'exploitation à la suite de la mise en service des nouveaux actifs (garages, 300 nouveaux autobus à la STM, etc.);
- L'impact du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) qui sera suivi du Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM.

Dans ce contexte, une estimation des contributions municipales de 2018 à 2028 a été établie. Le premier encadré du tableau 4 indique l'évolution prévisible du cadre financier métropolitain et des contributions municipales avant tout ajout de projet, ce qui correspond au statu quo. Le cadre financier augmente de 2,9 à 4 milliards tandis que les contributions municipales passent de 0,9 à 1,4 G\$ (soit une croissance moyenne annuelle de 4,8 %). On remarque la difficulté à maintenir le plafond des contributions municipales de 30 % exigé par la politique de financement de l'ARTM.

Le deuxième encadré ajoute l'impact des nouveaux projets au statu quo. Il s'agit plus précisément :

- Des projets autorisés et/ou de maintien;
- Du coût des mesures d'atténuation découlant des travaux du REM;
- De la contribution des municipalités au REM;
- Des projets relatifs au respect des objectifs de la politique de mobilité durable.

De 2018 à 2028, le cadre financier métropolitain augmente de 2,9 à 5,7 G\$ tandis que les contributions municipales passent de 0,9 à 2 G\$ (soit une croissance moyenne annuelle de 8,3 %). Dans ces conditions, le plafond de 30 % n'est jamais respecté.

Le dernier encadré prend en compte les aides à la transition octroyées à l'ARTM dans le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec; ces aides se termineront en 2021. De 2018 à 2020, le plafond de 30 % est respecté. À partir de 2021, il faut ajouter graduellement des sources de financement situées hors du champ foncier; de 24 à 300 M\$ doivent être ajoutés pour assurer le respect de la cible de financement de 30 %. De 2018 à 2028, les contributions municipales passent alors de 834 à 1 719 M\$ (soit une croissance moyenne annuelle de 7,5 %).

Tableau 4 – Hausse des contributions municipales de 2018-2028 (estimation CMM)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Millions de \$											
STATU QUO (SANS PROJET SUPPLÉMENTAIRE)											
CADRE FINANCIER MÉTROPOLITAIN	2 893 \$	3 246 \$	3 367 \$	3 404 \$	3 477 \$	3 541 \$	3 626 \$	3 715 \$	3 807 \$	3 904 \$	4 004 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	908 \$	952 \$	997 \$	1 044 \$	1 094 \$	1 146 \$	1 201 \$	1 258 \$	1 318 \$	1 381 \$	1 446 \$
Charges	855 \$	897 \$	941 \$	986 \$	1 034 \$	1 084 \$	1 135 \$	1 190 \$	1 247 \$	1 307 \$	1 370 \$
RFU	53 \$	55 \$	56 \$	58 \$	60 \$	63 \$	66 \$	68 \$	71 \$	73 \$	76 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	31,4%	29,3%	29,6%	30,7%	31,5%	32,4%	33,1%	33,9%	34,6%	35,4%	36,1%

IMPACT DES PROJETS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

CADRE FINANCIER MÉTROPOLITAIN	2 893 \$	3 362 \$	3 573 \$	3 798 \$	4 038 \$	4 293 \$	4 565 \$	4 740 \$	5 048 \$	5 377 \$	5 727 \$
CONTRIBUTIONS SUPPLÉMENTAIRES	0 \$	116 \$	138 \$	212 \$	267 \$	328 \$	402 \$	356 \$	427 \$	498 \$	573 \$
Projets autorisés et/ou de maintien			8 \$	41 \$	69 \$	103 \$	134 \$	169 \$	205 \$	240 \$	277 \$
Coûts des mesures d'atténuation du REM		116 \$	116 \$	116 \$	116 \$	116 \$	116 \$				
REM				32 \$	43 \$	47 \$	70 \$	75 \$	78 \$	80 \$	80 \$
Projets liés aux objectifs de la politique de mobilité durable			14 \$	23 \$	40 \$	62 \$	83 \$	112 \$	144 \$	178 \$	216 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES APRÈS PROJETS	908 \$	1 067 \$	1 135 \$	1 257 \$	1 361 \$	1 474 \$	1 603 \$	1 614 \$	1 745 \$	1 878 \$	2 019 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	31,4%	31,7%	31,8%	33,1%	33,7%	34,3%	35,1%	34,0%	34,6%	34,9%	35,3%

MESURES D'ATTÉNUATION DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Aides du gouvernement du Québec	74 \$	99 \$	92 \$	95 \$							
Autres sources hors du champ foncier appliquées graduellement				24 \$	150 \$	185 \$	235 \$	190 \$	230 \$	265 \$	300 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES APRÈS MESURES	834 \$	968 \$	1 043 \$	1 138 \$	1 211 \$	1 289 \$	1 368 \$	1 424 \$	1 515 \$	1 613 \$	1 719 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	29,6%	28,8%	29,2%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%

Le tableau 5 présente la part relative de chacun des contributeurs après l'application des mesures d'atténuation des contributions municipales présentées au dernier encadré du tableau 4.

Tableau 5 – Part relative des contributeurs au financement du transport collectif de 2018 à 2028 (estimation CMM)

Contributeur	2019	2021	2024	2028
Usagers	27,2	25,5	23,1	20,5
Automobilistes	4,7	4,2	3,5	2,9
Municipalités	28,8	30,0	30,0	30,0
Gouvernement	37,2	37,9	36,7	39,9
Autres revenus	2,0	1,8	1,6	1,4
Autres sources hors du champ foncier	-	0,6	5,1	5,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

L'effort relatif consenti au financement du transport collectif par les automobilistes est de moins en moins important, passant de 4,7 % à 2,9 %. Cette tendance se poursuit depuis les dix dernières années. En 2008 la part relative du financement du transport en commun sur le territoire de l'AMT par les automobilistes atteignait 7 % (voir tableau 1 de la section 5). En 2001, elle a même atteint 8 %. Bien que le taux de la taxe sur l'essence ait été majoré de 1,5 à 3,0 ¢/litre en 2010, les revenus provenant des automobilistes ne suivent pas la part de financement obtenu des usagers, des gouvernements et des municipalités. La section suivante explore une façon de redresser cette situation.

8.2 PART RELATIVE DE LA CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Selon la politique de financement de l'ARTM, le gouvernement du Québec soutient notamment les dépenses d'exploitation du transport collectif par le Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes, le Programme d'aide au développement du transport collectif et, de façon ad hoc, au financement de mesures d'atténuation dans le cadre de grands chantiers de transport de personnes. Il soutient par ailleurs les dépenses d'immobilisations du transport collectif par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes du gouvernement du Québec, la Société de financement des infrastructures locales du Québec et le Fonds pour les infrastructures du transport en commun du gouvernement du Canada.

Comme mentionné précédemment, le gouvernement du Québec accorde à l'ARTM un financement supplémentaire de 399 M\$ sur 5 ans, soit jusqu'en 2021, afin de soutenir l'implantation de la réforme de l'organisation et de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Afin de respecter la cible de 30 % fixée pour la contribution des municipalités et d'atténuer la pression à la hausse de ces contributions, il est nécessaire de bonifier les programmes d'aide au transport en commun et de répartir de manière plus équitable les sommes allouées entre le transport collectif et le transport routier. À titre d'exemple, en 2019, les dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) sont estimées à 3,59 G\$ pour l'ensemble du Québec dont environ 24 % sont dédiés au transport collectif et 76 % au transport routier. Une répartition égale entre le transport collectif et le transport routier permettrait d'accélérer les investissements dans le transport collectif. Il en est de même pour la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) dont seulement 30 % des dépenses de 3,8 G\$ prévues de 2014 à 2019 sont consacrées au transport en commun.

Par ailleurs, l'aide gouvernementale accordée à l'ARTM dans le cadre du budget 2017-2021 mériterait d'être reconduite et bonifiée pour un autre cinq ans afin d'assurer une aide financière dans l'intérim de la mise en place graduelle de nouvelles sources de financement. Cette aide permettra à court terme de respecter la cible de 30 % de la contribution municipale.

8.3 PART RELATIVE DE LA CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES

Le tableau 6 examine l'impact d'une augmentation du financement par les automobilistes. Il est supposé que seuls les automobilistes financent les « autres sources hors du champ foncier appliquées graduellement » du dernier encadré du tableau 4. Ce financement s'ajoute à la contribution actuelle des automobilistes.

Tableau 6 – Augmentation du financement provenant des automobilistes de 2018-2028 (estimation CMM)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Contributions actuelles	159 \$	159 \$	160 \$	160 \$	161 \$	161 \$	162 \$	162 \$	163 \$	163 \$	164 \$
Augmentation des contributions	0 \$	0 \$	0 \$	24 \$	150 \$	185 \$	235 \$	190 \$	230 \$	265 \$	300 \$
Contributions totales des automobilistes	159 \$	159 \$	160 \$	184 \$	311 \$	346 \$	397 \$	352 \$	393 \$	428 \$	464 \$
Part relative des automobilistes	5,5%	4,7%	4,5%	4,8%	7,7%	8,1%	8,7%	7,4%	7,8%	8,0%	8,1%

La part relative des automobilistes passe de 5,5 % en 2018 à 8,1 % en 2028 (selon le sondage, ce taux pourrait être de 13 %). Il retourne alors à son niveau historique de financement (8 %) enregistré en 2001. Mais la tendance, identifiée à la fin de la section précédente, n'est pas suffisamment redressée par rapport au niveau d'investissement requis au cours de la période 2018-2028.

Parmi les sources potentielles qui ont été explorées par la commission, trois sont financées par les automobilistes :

- La taxe sur l'immatriculation (de 97 à 108 M\$ de 2021 à 2028);
- La taxe sur les stationnements (potentiel à déterminer selon la façon de l'appliquer);
- La tarification sur les réseaux routiers (péages ou taxe kilométrique) qui génèrent de 600 à 800 M\$ en 2028 selon le mode de tarification adopté.

À ces sources potentielles, il faut ajouter l'indexation de la taxe de 3 ¢ le litre sur l'essence qui est actuellement versée à l'ARTM.

Ces sources, utilisées comme « autres sources hors du champ foncier appliquées graduellement », sont en mesure de procurer un financement variant de 24 à 300 M\$ de 2021 à 2028 afin que les contributions municipales respectent le plafond de 30 % du financement du cadre financier métropolitain.

8.4 EXEMPLE D'APPLICATION DES AUTRES SOURCES SITUÉES HORS DU CHAMP FONCIER

Le rapport de CIRANO propose le recours à une combinaison de source selon une séquence débutant par l'accroissement de la taxe sur l'essence prélevée au Québec (actuellement 19,2 ¢ le litre sur l'essence) et de la surtaxe de 3 ¢ le litre sur l'essence (majorée à 6 ¢ le litre) perçue sur le territoire de l'ARTM. L'utilisation de ces sources s'effectue jusqu'à la mise en service d'une taxe kilométrique.⁷ L'implantation d'une tarification routière (ici une taxe kilométrique) est impossible à réaliser en l'absence d'une véritable option pour les automobilistes. Il faut au préalable envoyer un message aux automobilistes en bonifiant suffisamment le niveau de service avant de bénéficier de la plus importante et de la plus efficace des sources de revenus. Cette bonification permettra de compléter le financement des investissements et des dépenses d'exploitation additionnelles prévus au Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM.

Notre exemple s'inspire de la proposition de CIRANO. Cependant, dans la première séquence, nous ajoutons l'option de recourir à la taxe sur l'immatriculation, car la Communauté possède le pouvoir de l'appliquer, ce qui n'est pas le cas de la majoration de la taxe sur l'essence perçue sur le territoire de l'ARTM. De plus, aux fins de notre exemple il n'est pas nécessaire de recourir à la majoration de la taxe sur l'essence applicable à l'ensemble du territoire québécois.

En 2028, les revenus potentiels provenant des automobilistes (taxe sur l'immatriculation et tarification sur les réseaux routiers) pourraient atteindre entre 708 et 908 M\$ dont 300 seraient réservés à l'atténuation des contributions municipales, comme l'indique le tableau 6 de la page précédente. Le solde (entre 408 et 606 M\$) serait affecté au développement des réseaux et aux dépenses d'exploitation qui en résultent.

Il serait quasi impossible d'implanter une tarification routière avant 2024. Cependant, à partir de 2023, le produit de la taxe sur l'immatriculation ne sera pas suffisant pour respecter la cible de 30 %. À cette fin il faudra ajouter 64 M\$ qui pourrait provenir d'une aide gouvernementale versée à l'ARTM.

Il serait également possible de combiner la tarification routière à une augmentation de la taxe sur l'essence plutôt que la taxe sur l'immatriculation. Pour obtenir un montant similaire à celui de la taxe sur l'immatriculation, il faudrait que le taux de la taxe sur l'essence passe de 3 à 6 ¢ le litre⁸. Cependant en 2028, le solde affecté au développement des réseaux et aux dépenses d'exploitation qui en résultent serait inférieur (entre 393 et 591 M\$).

7. CIRANO en 2013. Voir CIRANO, Étude sur la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal : Rapport de projet, Montréal juin 2013, p. 31

8. Selon le sondage, les résidents seraient disposés à payer jusqu'à 1,29 \$/litre pour faire le plein d'essence.

Parce qu'elle impose l'utilisation plutôt que la possession d'un véhicule, la taxe sur l'essence est plus équitable. Cependant, le taux n'est pas assez élevé pour modifier le comportement des automobilistes (dans la région de Vancouver, le taux de la taxe sur l'essence est de 17 ¢ le litre). De ce fait, cette taxe, ainsi que la taxe sur l'immatriculation, ne sont pas efficaces lorsqu'il s'agit de réduire les GES et d'augmenter la part modale du transport en commun. Elles ne servent qu'à bonifier le financement du cadre financier métropolitain et, plus particulièrement, celui des revenus généraux de l'ARTM.

8.5 NECESSITÉ D'AUGMENTER LE FINANCEMENT PROVENANT DES AUTOMOBILISTES

Le financement des automobilistes pourrait augmenter de manière à réduire la cible de financement des contributions municipales. Par exemple, une réduction de la part des municipalités de 30 % à 25 % occasionnerait une augmentation de 5 % de la part des automobilistes qui se situerait alors à 13 % comme jugée souhaitable par les répondants au sondage. Cette révision à la baisse de la cible de financement réduirait la pression exercée sur les contributions municipales et améliorerait l'équité du financement du cadre financier métropolitain. Comme le note le rapport de CIRANO, on pourrait également exiger une augmentation de la part des usagers, mais cela pourrait provoquer une chute de l'achalandage. Cela pourrait donc nuire à l'objectif métropolitain du PMAD de hausser la part modale à 35 % d'ici 2031.

Figure 3 – Contribution souhaitable des différents acteurs au financement du transport collectif

	n =1073	Contribution souhaitable	Contribution réelle en 2019*
Gouvernements (municipaux, provincial, fédéral)		38	66 %
Usagers du transport collectif		18	29 %
Automobilistes		13	5 %
Consommateurs		7	0
Entreprises / Employeurs		9	0
Propriétaires de grands terrains de stationnement		8	0
Promoteurs immobiliers		7	0

Source : CROP (2019, janvier), Sondage - Acceptabilité sociale de différentes sources de financement du transport en commun. ARTM, Budget 2019

9 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les travaux de la commission ont permis la mise à jour des sources de financement du transport en commun identifiées lors des travaux de 2011. Depuis ces travaux de 2011, la gouvernance et le cadre financier du transport en commun ont entièrement été modifiés. Dans le cadre des travaux de la commission, une projection financière de chacune de ces sources pour la période 2018-2028 a été produite ainsi qu'une fiche synthèse pour chacune d'elle.

Par ailleurs, un sondage a été réalisé auprès de la population afin de cerner les différents aspects de l'acceptabilité sociale des sources de financement. La commission a porté une attention particulière aux impacts du pouvoir de la CMM d'appliquer la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur le territoire de la CMM et de la Ville de Saint-Jérôme (voir l'annexe 3).

L'un des objectifs visés est de diminuer la dépendance des municipalités à utiliser la taxe foncière. Les revenus de cette taxe permettraient de compenser les hausses à venir du cadre financier métropolitain dans le cadre d'investissements significatifs en transport collectif.

L'ARTM prévoit adopter son Plan stratégique en 2019 pour une mise en œuvre à compter de 2020. Ce plan prévoit notamment une vision à l'horizon 2050 ainsi que les investissements en transport collectif pour les dix prochaines années. L'offre de service devrait augmenter considérablement puisque plus de 10 G\$ y seront prévus. La commission se base sur ces travaux pour formuler des recommandations sur l'emploi des sources les plus porteuses à court, moyen et long terme.

La commission a analysé l'apport des nouvelles sources dans un contexte marqué par la hausse importante des dépenses d'exploitation et d'immobilisations du transport en commun qui, selon les estimations, occasionnera une augmentation moyenne annuelle de 8 % des contributions municipales d'ici 2028. Ces dépenses additionnelles sont attribuables aux projets autorisés et/ou de maintien auxquels s'ajoutent le coût des mesures d'atténuation aux travaux du REM, les charges municipales pour l'opération du REM et les projets nécessaires au respect des objectifs de la politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

Une attention particulière a été portée à la part que représentent les contributions municipales dans le financement du cadre financier métropolitain puisque, selon la politique de financement de l'ARTM, cette part ne peut excéder 30 %. Cette particularité n'existait pas lors des travaux effectués en 2011.

La commission a également pris en compte l'ampleur des contributions qui, sans mesures d'atténuation, passent de 0,9 à 2 G\$ de 2018 à 2028, ce qui ne permet pas de respecter la cible de 30 %. À cet égard, l'analyse démontre qu'en plus de l'aide de 399 M\$ accordée de 2017 à 2021 par le gouvernement du Québec, une source additionnelle située hors du champ foncier devra être appliquée graduellement de 2021 à 2028; le montant de la source variera de 24 M\$ en 2021 à 300 M\$ en 2028.

À la suite de cette analyse, la commission a examiné la part de chacun des contributeurs au financement du cadre financier métropolitain de 2018 à 2028 et a noté le recul constant de la part des automobilistes qui chute de 5,5 % en 2018 à 2,9 % en 2028 après la réalisation des nouveaux projets de transport en commun. En 2001, la part des automobilistes se situait à 8 % alors que les réseaux de transport en commun du Grand Montréal étaient moins développés.

Afin de contenir l'augmentation des contributions municipales, le rapport suppose une hausse de la part assumée par les automobilistes. À titre d'exemple, la commission présente un scénario comportant une combinaison de la taxe sur l'immatriculation ou de la taxe sur l'essence (selon un taux majoré de 6 ¢/litre) et de la tarification routière implantée en deux étapes. De 2021 à 2022, la taxe sur l'immatriculation ou la taxe sur l'essence suffirait à financer les mesures d'atténuation des contributions municipales. Cependant en 2023, et jusqu'à la mise en place de nouvelles sources de financement, il faudra une aide supplémentaire versée à l'ARTM de la part du gouvernement.

À partir de 2024, la mise en application de la tarification routière permettrait de compléter le financement de la taxe sur l'immatriculation ou de la taxe en plus de permettre un important financement additionnel pour couvrir les dépenses d'immobilisations et d'exploitation de projets structurants additionnels. Cette mesure écofiscale contribuerait de manière efficace à la réduction de GES et à l'augmentation de la part modale du transport en commun.

Cependant, l'implantation d'une tarification routière est impossible à réaliser en absence d'une véritable option pour les automobilistes. Il faut préalablement bonifier suffisamment le niveau de service avant de bénéficier de la plus importante et la plus efficace des sources de revenus. Cette bonification permettra de compléter le financement des investissements et des dépenses d'exploitation additionnelles prévus au Plan stratégique de l'ARTM.

Si les automobilistes finançaient les mesures d'atténuation des contributions de manière à respecter la cible de 30 %, cette catégorie de contributeur financerait, à partir de 2024, plus de 8 % du cadre financier métropolitain (soit la part de financement assumée en 2001). À ce sujet, la Commission note que selon le sondage effectué dans le cadre de ses travaux, une part de 13 % assumée par les automobilistes serait jugée acceptable par les répondants.

L'augmentation du financement par les automobilistes permettrait de réviser de 30 à 25 % la cible de financement des contributions municipales. Ce scénario permettrait de réduire la dépendance des municipalités à l'impôt foncier.

Avant de procéder à l'implantation de tels scénarios, il est nécessaire de participer au chantier sur le financement de la mobilité prévu par la politique québécoise de mobilité durable afin de convenir de la contribution de tous les partenaires au financement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Il faudra également s'assurer que les gouvernements conviennent de contributions qui correspondent à l'ampleur des investissements requis pour atteindre les objectifs fixés par les politiques nationales tant au niveau de la mobilité durable que de la réduction des GES.

Les travaux de ce chantier se dérouleront en 2019 et des recommandations devront être soumises au début de 2020.

RECOMMANDATIONS

1. CONTRIBUTION FINANCIÈRE DES GOUVERNEMENTS DU QUÉBEC ET DU CANADA ADÉQUATE ET ADAPTÉE AUX INVESTISSEMENTS REQUIS EN TRANSPORT COLLECTIF

La contribution financière des gouvernements du Québec et du Canada doit être adéquate et adaptée aux investissements requis en transport collectif afin de réduire significativement le temps de congestion des citoyens du Grand Montréal dans leurs déplacements quotidiens et, conséquemment, contribuer à la réduction des GES.

Cette contribution financière est nécessaire pour compléter le cadre financier du transport collectif du Grand Montréal et se traduit par:

- Des sources de financement (FORT et SOFIL) dont la part relative au transport collectif est augmentée;
- Des programmes d'aide dont les taux de subvention sont bonifiés;
- Des mesures ponctuelles telles que la reconduction et la bonification de l'entente visant la contribution du gouvernement à l'ARTM et la prise en charge de la totalité du coût⁹ des mesures d'atténuation liées au chantier du Réseau express métropolitain (REM);
- L'introduction, par voie législative, de nouvelles sources de financement additionnelles à moyen et long terme pour réduire la dépendance à l'impôt foncier en privilégiant les sources liées à l'écofiscalité;
- Une indexation à l'inflation des sources des revenus provenant des automobilistes.

9. En mars 2018, le comité exécutif de la CMM adoptait la résolution CE18-071 demandant au gouvernement du Québec d'assumer à 100 % les coûts de construction du nouveau centre de maintenance de la ligne Mascouche lequel est requis en raison du Réseau express métropolitain. Par ailleurs, en octobre 2018, le comité exécutif adoptait la résolution CE18 215, demandant au gouvernement d'assumer la totalité du coût des mesures d'atténuation des inconvénients attribuables aux travaux sur le réseau routier et aux travaux liés à la réalisation du Réseau express métropolitain.

2. ASSURER UN ÉQUILIBRE ENTRE LES CONTRIBUTEURS LORS DE LA RÉVISION DE LA POLITIQUE DE FINANCEMENT DE L'ARTM

La politique de financement de l'ARTM vise à maintenir un équilibre entre les contributeurs en tenant compte du principe bénéficiaire-payeur¹⁰. La cible d'autofinancement définit la part des usagers et induit la part de financement des municipalités. Dans le contexte actuel, et dans un futur prévisible, le maintien des services et leur développement font pression sur les contributions gouvernementales et municipales tandis que la contribution des automobilistes tend à diminuer au fil des ans.

La politique de financement prévoit que la révision des sources et de leur affectation est requise lorsque la part relative du montant global des contributions municipales dépasse le seuil critique de 30 % à l'horizon de la politique.

Selon les estimations de la CMM, cette cible sera dépassée à court terme.

Ainsi, dans le cadre de la révision de la politique de financement, le recours à d'autres sources de financement sera nécessaire afin de soutenir les municipalités dans leur effort pour maintenir et développer les services de transport collectif.

Par ailleurs, considérant la hausse des coûts globaux du cadre financier métropolitain, la cible de financement par les municipalités doit faire l'objet d'une analyse approfondie pour éviter que la croissance des dépenses en transport collectif soit largement absorbée par les municipalités.

À cet effet, le cadre financier métropolitain augmenterait de 2,9 à 5,7 milliards de dollars entre 2018 et 2028 (soit une croissance moyenne annuelle de 7,1 %) tandis que les contributions municipales passeraient de 0,9 à 2 G\$ (soit une croissance moyenne annuelle de 8,3 %).

À titre indicatif, selon les résultats financiers des 82 municipalités¹¹ de la CMM, entre 2012 et 2017, les dépenses totales des municipalités ont connu une croissance moyenne annuelle de 1,8 %.

10. Selon la politique de financement, les usagers et les automobilistes sont respectivement des bénéficiaires directs et indirects du transport collectif et en retirent un bénéfice privé. Les gouvernements supérieurs et les municipalités assument une partie des coûts du transport collectif en raison des bénéfices collectifs qui en résultent.

11. Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

3. DES ACTIONS ET DES MESURES À COURT ET À MOYEN TERME POUR INTRODUIRE DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF HORS DU CHAMP FONCIER

Au cours des prochains mois, la CMM doit contribuer aux travaux du chantier sur le financement de la mobilité prévu par la Politique de mobilité durable - 2030 afin de déterminer la contribution des partenaires au financement et, plus particulièrement, celle provenant des gouvernements. Elle doit par ailleurs, contribuer aux travaux du comité d'orientation stratégique de l'ARTM dans le cadre du plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021.

Dans le cadre du financement des projets autorisés ou de maintien de transport collectif pour la période 2018-2021, et en tenant compte de la révision de la politique de financement qui débutera en 2019, les mesures suivantes sont à considérer:

À court terme

- Amorcer, au moment opportun, le processus d'adoption d'un règlement métropolitain relatif à l'application d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade, tel que prévu à la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, d'au moins 45 \$, afin de garantir le financement de mesures d'atténuation et de diminuer le recours à la taxation foncière.
- Demander au gouvernement de prolonger et de bonifier l'entente du budget 2017-2018 pour la période 2022-2026 afin de maintenir sa contribution à l'ARTM dans le cadre du futur budget 2020-2021.

À moyen terme

- S'associer à l'ARTM afin de réaliser une étude sur l'impact et les modalités d'application d'une taxe sur les stationnements ainsi qu'une étude quant à la faisabilité et la mise en place d'une technologie de taxation kilométrique pour que les automobilistes paient en fonction de leur usage de la route et donc pour les externalités (congestion, pollution) que cet usage crée.
- Envisager l'introduction progressive de mesures écofiscales visant la tarification de la congestion¹² telles que la taxe sur le stationnement et la taxe kilométrique selon l'évolution de l'offre en transport collectif de manière à assurer une alternative à l'utilisation de l'automobile et, conséquemment, à réduire graduellement la dépendance à la taxe sur l'essence.
- Demander à l'ARTM d'évaluer les revenus potentiels provenant d'une redevance de transport comme source additionnelle au cadre financier et, tel que prévu à sa loi constitutive, de consulter la Communauté dans l'identification des territoires qui seraient assujettis à une telle redevance.
- De demander à l'ARTM d'évaluer l'ampleur de l'utilisation provenant des usagers situés hors du territoire de l'ARTM et d'en préciser les impacts sur le cadre financier.

12. Selon le rapport de la Commission de l'écofiscalité du Canada « La tarification de la congestion est une politique écofiscale qui consiste à tarifier l'utilisation du réseau routier ou le stationnement en vue de réduire les coûts excessifs de la congestion. Une somme grandissante de données et d'expériences démontre son efficacité, surtout quand elle s'inscrit dans un ensemble de mesures cohérent. Soigneusement conçue, elle permet de réduire la congestion et produit des avantages économiques nets pour les automobilistes et l'économie dans son ensemble ».

BIBLIOGRAPHIE

AECOM et KPMG (2013, mars) Big Move Implementation Economics : Revenue Tool Profiles. Préparé pour Metrolinx.

Chaire de responsabilité sociale et de développement durable ESG UQAM, Drzymala, L., Gendron, C. (dir.) et Revéret, J.-P. (dir.) (2011) Recensement des sources de financement alternatives et innovantes du Transport collectif en milieu urbain en rapport avec les préceptes de la théorie de l'économie de l'environnement. Les Cahiers de la CRSDD – collection recherche, No 01-2011.

CIRANO, Boulenger, S., Castonguay, J. et Montmarquette, C. (2013, juin) Étude sur la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal. Financé par la CMM.

CMM (2012, mars) Financer le transport en commun dans le Grand Montréal : Document de consultation.

CMM (2012, août) Rapport de la commission du transport de la communauté sur le transport en commun.

CMM (2013, mai) Financement du transport collectif métropolitain : Rapport de la commission du transport – La priorisation des projets de transport en commun.

CMM (2013, juin) Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de la consultation du gouvernement du Québec sur la Politique québécoise de la mobilité durable.

Commission de l'écofiscalité du Canada (2015, novembre) Circulation fluide en vue ... Tarifier la congestion routière pour mieux la combattre.

Conseil régional de l'environnement de Montréal, Bouchard, D. (2012) Un outil pour favoriser la mobilité et l'aménagement durables ?

CROP (2019, janvier) Acceptabilité des différentes sources de financement du transport en commun – Communauté métropolitaine de Montréal.

Forum Urba 2015 (2011, février) Synthèse de la journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal.

INRS, Groupe de recherche Métropolisation et Société (2008, mai) Étude comparative des modèles de gouvernance et de financement en transport collectif métropolitain. Financé par et préparé pour la CMM.

Les Conseillers ADEC (2012, septembre) Portrait du prix de l'essence à la pompe dans les principales régions métropolitaines nord-américaines pour la période du 1er mai 2010 au 31 mars 2012. Préparé pour la CMM.

ROCHE et Ernst & Young (2012, mai) Portrait des expériences de tarification routière en milieu urbain. Préparé pour la CMM.

ANNEXE 1 – RÉSOLUTION CE18-177



EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 4 octobre 2018 à 9 h 00

SONT PRÉSENTS

Mme Valérie Plante, présidente, mairesse de la Ville de
Montréal ;
Mme Sylvie Parent, vice-présidente, mairesse de la Ville de
Longueuil ;
M. Martin Damphousse, maire de la Ville de Varennes ;
M. Marc Demers, maire de la Ville de Laval ;
Mme Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ;
M. Benoit Dorais, président du comité exécutif de la Ville de
Montréal ;
M. Sylvain Ouellet, vice-président du comité exécutif de la Ville
de Montréal ;
Mme Maja Vodanovic, membre du conseil de la Ville de Montréal.

CE18-177

MANDAT À LA COMMISSION DU TRANSPORT

Il est résolu de confier à la commission du transport le mandat joint à la
présente résolution pour en faire partie intégrante concernant
l'évaluation de nouvelles sources de financement du transport collectif
métropolitain.

Certifié conforme

Secrétaire

MANDAT À LA COMMISSION DU TRANSPORT CONCERNANT LES SOURCES DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

MANDAT

La Commission devra procéder à la mise à jour des travaux effectués portant sur l'évaluation de nouvelles sources de financement du transport en commun métropolitain structurant. La Commission portera une attention particulière sur les impacts de la possible application d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur le territoire de la CMM et de la Ville de Saint-Jérôme.

MODALITÉS

La Commission devra s'appuyer sur les travaux déjà réalisés sur la question des nouvelles sources de financement du transport collectif métropolitain ainsi que les études provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité).

Par ailleurs, la Commission devra analyser l'application d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade afin d'ajouter, à court terme, une nouvelle source de revenus hors du champ foncier pour compléter le cadre financier métropolitain du transport collectif.

L'Autorité collaborera aux travaux techniques de la Commission et participera à ses rencontres. Elle devra également faire part à la Commission des besoins financiers additionnels requis pour la politique de financement.

La Commission devra déposer son rapport comprenant la mise à jour des sources de financement et une proposition de mise en œuvre pour l'application d'un règlement pour l'imposition d'une taxe sur l'immatriculation.

ÉCHÉANCIER

La Commission doit déposer son rapport au Comité exécutif à court terme.

Identifié comme partie à la résolution numéro CE18-177 adoptée
par le comité exécutif de la Communauté le 4 octobre 2018.

Tim Seah, secrétaire la Communauté

ANNEXE 2 – FICHES DESCRIPTIVES DES SOURCES DE FINANCEMENT

Source de financement	Année de mise en œuvre	Montant (M\$)	Statut
1. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2015-2016	100 000	En cours
2. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2016-2017	100 000	En cours
3. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2017-2018	100 000	En cours
4. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2018-2019	100 000	En cours
5. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2019-2020	100 000	En cours
6. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2020-2021	100 000	En cours
7. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2021-2022	100 000	En cours
8. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2022-2023	100 000	En cours
9. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2023-2024	100 000	En cours
10. Fonds de la recherche en santé publique (FRSQ)	2024-2025	100 000	En cours

1 SOURCES ACTUELLES DE FINANCEMENT

1.1 DROITS D'IMMATRICULATION

Description de la source

Des droits d'immatriculation de 30 \$ par véhicule de promenade de moins de 3 000 kg de la région métropolitaine de Montréal ont été instaurés en 1992 afin de compenser le retrait du financement des dépenses d'exploitations des sociétés de transport (STM, STL et RTL) par le gouvernement du Québec. Par la suite, ces droits ont été remis à l'Agence métropolitaine de transport lors de sa création en 1996 et étaient prélevés sur le territoire desservi par cette dernière. Depuis le 1er juin 2017, les droits sont versés, par la Société d'assurance automobile du Québec, à l'Autorité régionale de transport métropolitain. Les droits d'immatriculation n'ont jamais été indexés depuis 1992. La hausse du montant des droits est attribuable à la croissance des véhicules de promenade qui est passée de 1,3 million de véhicules en 1996 à un peu plus de 2 millions en 2018.

Affectation de la source

Les droits d'immatriculation sont affectés aux revenus généraux de l'ARTM dont le solde (après déduction des frais d'organisation¹³ de l'ARTM) sert à réduire le déficit du métro, de chacune des lignes de trains, de l'express Chevrier, du transport adapté hors territoire de l'exploitant et des équipements utilisés par plus d'un exploitant.

Prévision et hypothèses

La prévision des droits d'immatriculation de 2019 à 2028 a été réalisée par l'ARTM selon une méthode cause à effet basée (pour les premiers 5 ans) sur des variables socioéconomiques du Conference Board du Canada¹⁴. La prévision au-delà des 5 ans se base sur la croissance moyenne des dernières années sachant que la croissance de cette source est assez stable.

Total en millions \$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Croissance annuelle	1,2%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Droit d'immatriculation (30\$)	60,8\$	61,8\$	62,7\$	63,7\$	64,6\$	65,5\$	66,5\$	67,5\$	68,5\$	69,6\$	70,6\$	71,7\$

13. Planification, développement, soutien et promotion du transport collectif.

14. Vente au détail, taux d'activité, population active, population, indice des prix à la consommation et produit intérieur brut.

1.2 TAXE SUR L'ESSENCE

Description de la source

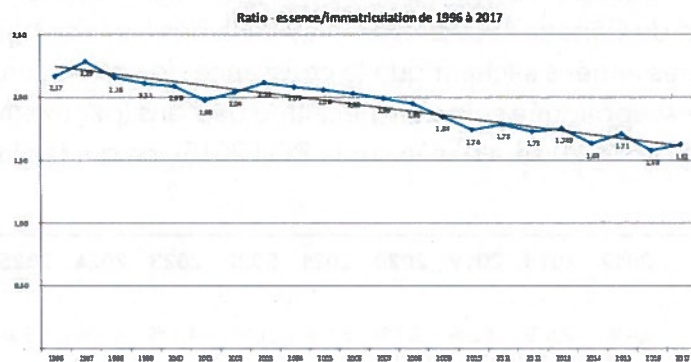
Du 1er janvier 1996 au 30 avril 2010, le ministère des Finances versait à l'ARTM le produit de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢/litre perçue sur son territoire. Depuis le 1er mai 2010, le taux de la taxe sur l'essence a été fixé à 3,0 ¢/litre et le produit de la taxe est versé à l'ARTM depuis le 1er juin 2107.

Affectation de la source

Le produit de la taxe sur l'essence est affecté aux revenus généraux de l'ARTM dont le solde (après déduction des frais d'organisation¹⁵ de l'ARTM) sert à réduire le déficit du métro, de chacune des lignes de trains, de l'express Chevrier, du transport adapté hors territoire de l'exploitant et des équipements utilisés par plus d'un exploitant.

Prévision et hypothèses

La prévision de cette source est effectuée, sur une base annuelle, par l'ARTM. La prévision est basée sur la tendance décroissante du ratio taxe sur l'essence /droit d'immatriculation. La figure 1 illustre l'évolution de ce ratio de 1996 à 2017.



La tendance du ratio est à la baisse. Cela peut s'expliquer par une diminution de la consommation d'essence par des véhicules qui, depuis les 10 dernières années, sont moins énergivores. À cela s'ajoutent la croissance des ventes de véhicules électriques et l'augmentation du prix de l'essence. Par conséquent, le produit de la taxe sur l'essence est appelé à diminuer au cours des 10 prochaines années.

Total en millions \$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Croissance annuelle	4%	-1,8%	-0,4%	-0,4%	-0,6%	-0,5%	-0,5%	-0,5%	-0,5%	-0,5%	-0,5%	-0,5%
Taxe sur l'essence (3 ¢)	98,8\$	97,0\$	96,6\$	96,2\$	95,6\$	95,1\$	94,6\$	94,1\$	93,7\$	93,2\$	92,7\$	92,3\$

15. Planification, développement, soutien et promotion du transport collectif.

1.3 CONTRIBUTION DE LA RICHESSE FONCIÈRE UNIFORMISÉE (RFU)

Description de la source

Dès la création de l'AMT en 1996, les municipalités contribuent au financement du transport en commun par l'intermédiaire de la RFU (quote-part de 1 ¢ par tranche de 100 \$ de RFU). Il s'agit en quelque sorte d'un prix d'entrée versé annuellement. Cette forme de contribution a été conservée dans la loi sur l'ARTM.

Affectation de la source

La contribution RFU est affectée aux revenus généraux de l'ARTM (le solde des revenus généraux sert à réduire le déficit du métro, de chacune des lignes de trains, de l'express Chevrier, du transport adapté hors territoire de l'exploitant et des équipements utilisés par plus d'un exploitant).

Prévision et hypothèses

La prévision des contributions RFU de 2019 à 2028 a été réalisée par l'ARTM selon une méthode cause à effet basée (pour les premiers 5 ans) sur des variables socioéconomiques du Conférence Board du Canada¹⁶. La prévision au-delà des 5 ans se base sur la croissance moyenne des dernières années sachant que la croissance de cette source est assez stable. La contribution RFU est appliquée selon un décalage de 2 ans (par exemple la contribution RFU des municipalités en 2020 sera basée sur la RFU 2018), ce qui facilite la prévision.

Total en millions \$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Croissance revenus clients	3,4 %	2,5 %	3,2 %	2,7 %	3,1 %	3,4 %	4,1 %	4,7 %	3,8 %	3,8 %	3,8 %
Revenus des titres	52,0 \$	53,3 \$	55,0 \$	56,4 \$	58,2 \$	60,2 \$	62,7 \$	65,6 \$	68,1 \$	70,7 \$	76,1 \$

16. Vente au détail, taux d'activité, population active, population, indice des prix à la consommation et produit intérieur brut.

1.4 REDEVANCE DE TRANSPORT

Description de la source

La redevance porte sur une partie de la plus-value foncière occasionnée par un projet de transport collectif. La redevance peut alors financer entre 3 et 10 % du coût du projet. Depuis le 1er mai 2018, l'Autorité impose une redevance de transport sur les travaux de construction assujettis dans un rayon de 1 kilomètre autour des stations du futur REM. La perception de cette source est gérée par les municipalités concernées, la somme est dédiée à la réalisation du REM jusqu'à la concurrence maximale de 600 M\$ et pour une période n'excédant pas 50 ans. À partir du 1er janvier 2021, l'Autorité peut assujettir des travaux à une redevance de transport pour financer un autre service que le REM.

Affectation de la source

Au remboursement des coûts d'un projet.

Prévision et hypothèses

À ce stade aucune prévision ne peut être établie.

1.5 REVENUS TARIFAIRES

Description de la source

Les usagers doivent acquérir un titre de transport valide afin d'utiliser le réseau de transport en commun sur le territoire de l'ARTM.

Affectation de la source

Les revenus tarifaires sont affectés aux revenus d'exploitation de l'ARTM.

Prévision et hypothèses

La prévision des revenus tarifaires est effectuée par l'ARTM. Les caractéristiques démographiques, l'état de l'économie, la tarification, l'offre de services et les événements majeurs sont autant de facteurs qui influencent les revenus tarifaires. La prévision à moyen terme est basée sur la tendance observée ainsi que les variables économiques du Conference Board. La prévision à long terme se base sur la croissance de la demande (+0,8 %) dans la région et une indexation tarifaire à la cible de l'inflation (+2,0 %). Les hypothèses principales sont :

- La demande du TC, générée principalement par la croissance démographique, croît de façon stable, pas de grands changements socioéconomiques.
- L'offre de service du TC répond à la demande minimalement, pas de grands changements de l'offre de service.
- Pas de changement de la structure tarifaire, une indexation des tarifs à la cible d'inflation, aussi pas de prise en compte des effets éventuels d'un programme de tarification sociale.

Total en millions \$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Croissance revenus clients	3,5 %	3,0 %	2,7 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %
Revenus des titres	865,7 \$	892,0 \$	916,0 \$	941,8 \$	968,3 \$	995,6 \$	1023,7\$	1052,5\$	1082,1\$	112,6\$	1176,1\$	1 176,1\$

1.6 REVENUS COMMERCIAUX

Description de la source

Les revenus commerciaux sont générés principalement par les publicités et les locations dans les infrastructures du transport en commun.

Affectation de la source

Les revenus commerciaux sont affectés aux revenus d'exploitation de l'ARTM.

Prévision et hypothèses

À court et moyen terme, la croissance de cette source est liée principalement au développement économique de la région. À long terme toutefois la prévision est basée sur une indexation selon la cible de l'inflation (+2,0 %).

Revenus commerciaux	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Croissance annuelle		15,8%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Revenus commerciaux (publicitaires, locataires, etc.)	57,7 \$	66,8 \$	68,1 \$	69,5 \$	70,9 \$	72,3 \$	73,8 \$	75,2 \$	76,7 \$	78,3 \$	79,8 \$

1.7 FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (FORT)

Description de la source

Le FORT est un fonds spécial permettant au ministère des Transports et de la mobilité de financer ses obligations et ses programmes d'aides. Les revenus annuels du FORT proviennent principalement :

- D'une partie de la taxe provinciale sur le carburant;
- Des droits sur les permis de conduire et certains droits d'immatriculation;
- D'une partie des revenus de la vente d'unités d'émission de gaz à effet de serre dans le cadre du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre provenant du Fonds vert;
- Des contributions de partenaires associées à la construction et à l'exploitation de routes.

Le tableau 1, pour l'année fiscale 2017-2018, présente la provenance des revenus du FORT par ordre d'importance.

Tableau 1 - Provenance des revenus du FORT pour l'année fiscale 2017-2018		
	M\$	%
Taxe sur le carburant ¹	2 227	58,6
Droits et permis	1 099	28,9
Fonds vert ²	254	6,7
Autres revenus	222	5,8
TOTAL	3 802	100,0

Source : ministère des Transports, Rapport annuel de gestion 2017-2018, p. 77

1. Le taux de la taxe sur l'essence est de 19,2 ¢/litre et celui de la taxe sur le diésel de 20,2 ¢/litre.

2. Dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le Fonds vert participe au financement des programmes d'aide au transport collectif.

Durant son année fiscale 2016 2017, le FORT a enregistré des dépenses de 3,39 G\$ dont 70 % ont été consacrées au réseau routier, 23,9 % au transport collectif et alternatif et 6,1 % aux parcs routiers, aux infrastructures en partenariat et aux véhicules hors routes.

Le FORT finance deux programmes d'aide dédiés aux besoins des réseaux de transport en commun de la province :

- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) pour les immobilisations;
- Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) pour le maintien, le développement et l'optimisation des services de transport en commun.

Millions de \$	2016-2017	2015-2016
Transport collectif des personnes	1 200	1 100
Transport collectif alternatif	800	750
Parcs routiers	300	250
Infrastructures en partenariat	100	100
Véhicules hors routes	100	100
Total	3 390	3 300

Millions de \$	2016-2017	2015-2016
Transport collectif des personnes	1 200	1 100
Transport collectif alternatif	800	750
Parcs routiers	300	250
Infrastructures en partenariat	100	100
Véhicules hors routes	100	100
Total	3 390	3 300

Millions de \$	2016-2017	2015-2016
Transport collectif des personnes	1 200	1 100
Transport collectif alternatif	800	750
Parcs routiers	300	250
Infrastructures en partenariat	100	100
Véhicules hors routes	100	100
Total	3 390	3 300

Affectation de la source

Les subventions provenant des programmes financés par le FORT sont versées aux OPTC et à l'ARTM.

Prévision et hypothèses

Selon le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec,¹⁷ les aides au transport collectif prévues par les FORT de 2017 2018 à 2021 2022 passeront de 806 M\$ en 2017 2018 à 1,07 G\$ en 2021 2022. Ces aides représenteront entre de 93 à 95 % des contributions du gouvernement du Québec en matière de transport en commun, indiquées au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2018 2028. En conservant un ratio de 93 % des contributions prévues au PQI, les aides au transport du FORT de 2023 à 2028 varieront de 1 G\$ à 573 M\$. Il faut noter que le PQI est révisé sur une base annuelle. Les montants prévus au PQI de 2023 à 2028 devraient augmenter.

Millions de \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023P	2024P	2025P	2026P	2027P	2028P
PQI 2018-2028		1 096	1 172	1 156	1 146	1 126	795	666	614	615	616
FORT	806	1 017	1 119	1 075	1 068	1 047	739	620	571	572	573
FORT/PQI		93 %	95 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %	93 %

Les OPTC du territoire (particulièrement la STM) de l'ARTM reçoivent un peu moins de 90 % des aides du FORT. En conservant ce ratio la prévision pour le territoire de l'ARTM s'établit ainsi :

Millions de \$	2018e	2019e	2020e	2021e	2022e	2023P	2024P	2025P	2026P	2027P	2028P
FORT	724	913	1 005	965	959	940	664	556	513	513	514

Si 50 % des aides du FORT étaient affectés au transport en commun la prévision s'établirait ainsi :

Millions de \$	2018e	2019e	2020e	2021e	2022e	2023P	2024P	2025P	2026P	2027P	2028P
FORT	1 521	1 611	1 701	1 609	1 598	1 567	1 107	927	854	855	857

17. Budget 2017-2018 - Le plan économique du Québec - Transport collectif, p.44 – 45.

1.8 SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES (SOFIL)

Description de la source

La SOFIL est une société d'État constituée le 17 décembre 2004. Sa mission consiste à verser une aide financière aux municipalités et aux organismes municipaux pour la réalisation de projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun. Le Plan d'investissements 2017-2022 de la SOFIL prévoit des investissements de 4,4 milliards de dollars, dont 1,4 G\$ dédié au transport en commun. Il faut noter que les investissements financés par la SOFIL ne sont pas compris dans le PQI du gouvernement du Québec.

Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006. L'aide au transport en commun par la SOFIL s'effectue dans le cadre du programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du gouvernement du Québec (TECQ) dont les sources de financement proviennent :

- Du fonds de la taxe sur l'essence (FTE)¹⁸ du gouvernement du Canada;
- Du droit d'immatriculation additionnel et du droit d'acquisition sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée versés par le gouvernement du Québec;
- De revenus d'intérêts et;
- De crédits budgétaires du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et du ministère des Transports.

La mise en place du programme TECQ découle des ententes Canada-Québec relatives au transfert d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence¹⁹. Depuis son implantation, le programme a couvert trois périodes, 2005-2010 (TECQ I), 2010-2014 (TECQ II) et 2014-2019 (TECQ III), auxquelles sont rattachées des enveloppes d'aide financière distinctes. Les enveloppes, ainsi que les modalités de leur répartition, font l'objet d'un décret gouvernemental (décret 609-2014 dans le cas de TECQ III). La TECQ IV devrait être mise en vigueur à partir du 1^{er} avril 2019. Lors des TECQ I à III, l'AMT n'était pas éligible au financement de la SOFIL. Il faudra s'assurer que, dans le cadre de la TECQ IV, elle recevra sa part de la SOFIL.

18. Le fonds de la taxe sur l'essence est devenu permanent en 2011. Dans le cadre d'une entente administrative Canada-Québec relative au Fonds de la taxe d'essence (FTE), la SOFIL reçoit des transferts du gouvernement du Canada pour la période 2014-2024.

19. 10 ¢/litre.

Le tableau 1 présente les enveloppes actuelles du TECQ I, II et III qui totalisent 8,3 G\$. De TECQ I à TECQ III, le financement total a doublé passant de 1,7 à 3,8 G\$. Dans le cas du transport en commun, l'augmentation est 2,5 fois plus importante (0,47 à 1,15 G\$) en raison notamment de la hausse des contributions du gouvernement du Québec (429,1 M\$ de plus par rapport à TECQ II).

Selon le tableau 2, les contributions fédérales assurent 67 % du financement de la SOFIL depuis sa mise en opération. La part du gouvernement du Canada chute à 63 % à partir de la TECQ III puisque les contributions du gouvernement du Québec augmentent dans le secteur du transport en commun. Malgré ces modifications, le financement de la SOFIL porte d'abord sur les infrastructures locales. Selon le tableau 3, 73,6 % des investissements consentis depuis TECQ I sont affectés aux infrastructures municipales et 26,4 % au transport en commun. Depuis TECQ III, la part de financement dédiée au transport en commun s'élève à 30 % en raison de l'augmentation des sommes versées par le gouvernement du Québec. Il n'y a donc pas de changements significatifs dans l'utilisation des sources provenant du Fonds de la taxe sur l'essence. La hausse des investissements dans le transport en commun s'appuie sur les contributions du gouvernement du Québec et non sur le FTE. Ainsi, de TECQ I à TECQ III la part relative des contributions fédérales au transport en commun passe de 29 % à 22 %, comme l'indique le tableau 4.

Tableau 1 – Enveloppes actuelles du programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec – Par catégorie d'infrastructures et par source de

Millions de dollars				
Infrastructures municipales	2005-2010	2010-2014	2014-2019	TOTAL
Gouvernement du Canada	928,1	1 479,7	1855,1	4 292,9
Gouvernement du Québec	385,7	609,9	779,4	1 775,0
Revenus d'intérêts	-	13,2	7,5	20,7
Sous-total	1,313,8	2,102,8	2,642,0	6 088,6
Transport en commun				
Gouvernement du Canada	383,9	351,6	517,5	1 253,1
Gouvernement du Québec	85,9	185,6	614,7	886,2
Revenus d'intérêts	-	30,3	17,5	47,8
Sous-total	469,8	567,5	1 149,7	2 187,1
Enveloppe totale	1 783,6	2 670,3	3 719,7	8 275,7
Gouvernement du Canada	1 312,0	1 831,0	2 372,6	5 546,0
Gouvernement du Québec	471,6	795,5	1 394,1	2 661,2
Revenus d'intérêts	-	43,5	25,0	68,5

Source : SOFIL, Rapport d'activité 2017

Tableau 2 – Part relative des enveloppes selon la source de financement

Contributeur	2005-2010	2010-2014	2014-2019	Total
Gouvernement du Canada	73,6	68,6	62,6	67,0
Gouvernement du Québec	24,6	29,8	36,8	32,2
Revenus d'intérêts	-	1,6	0,7	0,8
	100,0	100,0	100,0	100,0

Tableau 3 – Part relative des enveloppes selon la catégorie d'infrastructures

Catégorie	2005-2010	2010-2014	2014-2019	Total
Infrastructures municipales	73,7	78,7	69,7	73,6
Transport en commun	26,3	21,3	30,3	26,4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100

Tableau 4 – Part relative du financement fédéral selon la catégorie d'infrastructures

Catégorie	2005-2010	2010-2014	2014-2019	Total
Infrastructures municipales	70,7	80,8	78,2	77,4
Transport en commun	29,3	19,2	21,8	22,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100

Affectation de la source

Les subventions provenant des programmes financés par la SOFIL sont versées aux OPTC et à l'ARTM.

Prévision et hypothèses

De 2014 à 2019, les enveloppes dédiées aux OPTC du territoire de l'ARTM totalisent 946,2 M\$. De ce montant, 425,8 M\$ proviennent de la taxe fédérale sur l'essence (45 % du financement). Si la totalité de la taxe fédérale sur l'essence allouée (2,4 G\$) à la SOFIL était affectée au transport en commun du territoire de l'ARTM, il serait possible de financer un ou deux projets structurants permettant d'offrir une véritable alternative aux automobilistes.

Année	Montant (M\$)	Source
2014	150,0	Fonds fédéraux
2015	150,0	Fonds fédéraux
2016	150,0	Fonds fédéraux
2017	150,0	Fonds fédéraux
2018	150,0	Fonds fédéraux
2019	150,0	Fonds fédéraux
Total	946,2	Fonds fédéraux

1.9 ENTENTE BILATÉRALE INTEGRÉE (EBI)

Description de la source

L'EBI remplace le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC). En vertu de l'entente, le gouvernement du Canada s'engage à verser 5,18 G\$²⁰ de 2018 à 2028 pour la remise en état et le développement de nouveaux réseaux de transport en commun dans la province de Québec. Le gouvernement du Québec a convenu de verser le financement fédéral aux sociétés de transport (y compris l'ARTM) sur la base de l'achalandage 2016. Le financement du gouvernement du Canada peut couvrir jusqu'à 40 % d'une nouvelle construction ou d'un prolongement du transport en commun et jusqu'à 50 % d'un projet de remise en état du transport en commun.

Financement des OPTC par EBI de 2018 à 2028

OPTC	Achalandage 2016	Répartition 2018-2028 \$
Société de transport de Montréal	416 954 328	3 740 800 056
Réseau de transport de Longueuil	33 665 775	301 950 397
Société de transport de Laval	22 032 829	197 672 509
ARTM et exo	20 350 100	182 575 525
TOTAL	492 993 032	4 422 998 486

Source : <https://www.infrastructure.gc.ca/prog/agreements-ententes/index-fra.html>

Les OPTC du territoire de l'ARTM recevront 4,4 des 5,18 G\$ versés par le gouvernement du Canada, soit 85,3 % du financement. Il faut souligner que l'achalandage d'exo ne comprend pas celui des réseaux d'autobus des anciens CIT²¹. De ce fait, exo pourrait être pénalisé d'un montant plus élevé que celui qui lui sera accordé.

Affectation de la source

Les subventions provenant des programmes financés par l'EBI sont versées aux OPTC et à l'ARTM.

20. Tous montants résiduels provenant du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun s'ajoutent à ce financement.

21. Contrairement à exo et aux autres OPTC, les CIT ne pouvaient pas acheter d'autobus.

2 SOURCES POTENTIELLES DE FINANCEMENT

2.1 TAXE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES DE PROMENADE

Description de la source

Selon l'article 96,1 de sa loi, la Communauté métropolitaine de Montréal, « peut, par un règlement, imposer une taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade au nom d'une personne dont l'adresse inscrite dans le registre de la Société de l'assurance automobile du Québec tenu en vertu de l'article 10 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) correspond à un lieu situé dans son territoire ou celui de la Ville de Saint-Jérôme. Le règlement doit indiquer le montant de la taxe ».

Affectation de la source

Le produit de la taxe sur l'immatriculation est affecté aux revenus généraux de l'ARTM (le solde des revenus généraux sert à réduire le déficit du métro, de chacune des lignes de trains, de l'express Chevrier, du transport adapté hors territoire de l'exploitant et des équipements utilisés par plus d'un exploitant). Cette affectation aux revenus généraux pourrait être réévaluée dans le cadre de la révision de la politique de financement.

Prévision et hypothèses

La prévision de la taxe sur l'immatriculation de 2019 à 2028 est basée sur la prévision des droits d'immatriculation réalisée par l'ARTM en utilisant un montant de 45 \$/véhicule (plutôt que 30 \$). Selon les informations obtenues de la SAAQ, le produit de la taxe ne pourrait être versé avant le 1^{er} janvier 2021.

Total en millions \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Croissance annuelle	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Taxe sur l'immatriculation (45 \$)				96,90	98,25	99,75	101,25	102,75	104,40	105,90	107,55

2.2 TAXE SUR LE STATIONNEMENT

Description de la source

Une taxe sur les stationnements est actuellement prélevée auprès des propriétaires de stationnement. Ce genre de taxe pourrait être plus performante si elle était directement assumée par les automobilistes qui stationnent hors rue et/ou sur rue, selon la destination et selon la durée. Cette formule nécessite un examen plus approfondi notamment au niveau des modalités de son application. Sa capacité à générer des revenus est à noter.

Affectation de la source

Étant donné l'ampleur des montants qui pourraient être générés, le produit de la taxe pourrait être versé en partie aux revenus généraux et en partie à d'autres revenus de l'ARTM.

Prévision et hypothèses

Afin d'illustrer le potentiel de cette taxe, la prévision qui suit ne prend compte que les déplacements à destination du centre-ville de Montréal selon une estimation effectuée à l'aide de l'enquête OD 2013, un tarif horaire de 1 \$ pourrait générer jusqu'à 254 M\$ en 2021. Par la suite, les revenus baissent en raison du changement de comportement des utilisateurs.

Total en millions \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Exemple d'application de la taxe sur le stationnement à destination centre-ville de Montréal				254 \$	253 \$	253 \$	252 \$	251 \$	251 \$	250 \$	249 \$

2.3 TAXE SUR LA MASSE SALARIALE

Description de la source

La taxe sur la masse salariale (Payroll Mobility Tax Subsidies) est utilisée par l'Autorité de transport métropolitain de New York (Metropolitan Transportation Authority - MTA) ainsi que par Île-de-France Mobilités (IDFM), anciennement connue sous le nom de Syndicat des Transporteurs d'Île-de-France (STIF). Dans ce cas, la taxe est connue sous le nom de « versement transport » qui, en 2017, représentait 42 % des sources de financement de IDFM. Le versement transport peut également être utilisé dans les communes françaises de 10 000 habitants et plus. Enfin, la taxe sur la masse salariale est aussi utilisée à Portland.

Au Québec, l'ensemble des taxes sur la masse salariale s'élève à 30,1 G\$ en 2016 pour une masse salariale de 174,7 G\$; le taux de taxation est donc de 17,3 %. Cette source potentielle serait difficile à faire accepter et son efficacité est discutable. De plus, elle impose uniquement les employeurs alors qu'il existe des motifs de déplacements autres que le travail.

Affectation de la source

Étant donné l'ampleur des montants annuels, le produit de la taxe serait affecté aux revenus d'investissement de l'ARTM.

Prévision et hypothèses

Les données de la prévision proviennent de Statistique Canada²² et sont adaptées par l'Institut de la statistique du Québec. En 2016, la masse salariale au Québec totalisait 174,7 G\$. Le Grand Montréal représente 50 % de la masse salariale. De 2011 à 2016, la masse salariale augmente à un rythme de 2,7 % par année. Ce taux est conservé afin d'effectuer la projection de 2018 à 2028. En 2018, un taux de taxation de 0,5 % de la masse salariale génère un montant de 460 M\$. En 2028, ce montant serait de 600 M\$.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Masse salariale Québec	184,1	189,0	194,0	199,2	204,5	210,0	215,6	221,3	227,2	233,2	189,0
Masse salariale Grand Montréal	92,0	94,5	97,0	99,6	102,3	105,0	107,8	110,6	113,6	116,6	119,7
Produit de la taxe				697	716	735	754	775	795	816	838

22. Statistique Canada, Comptes économiques provinciaux et territoriaux

2.4 POURCENTAGE DE LA TAXE DE VENTE DU QUÉBEC

Description de la source

La taxe de vente du Québec (TVQ) est perçue lors de la fourniture de la plupart des biens et services vendus sur le territoire de la province de Québec. Son taux est 9,975 %.

Selon les comptes publics²³ 2017-2018, les revenus provenant de la TVQ se situent à 20,33 G\$. De 2009-2010 à 2017-2018, ces revenus ont enregistré une augmentation moyenne de 5,3 %.

Prévision et hypothèses

Il est supposé que le Grand Montréal procure 50 % des revenus de la TVQ et que 1 % de ces revenus seraient versés à l'ARTM comme nouvelle source de financement.

Milliards de dollars	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
TVQ perçue au Québec	20,33	21,00	21,69	22,40	23,14	23,90	24,69	25,50	26,34	27,21	28,11
TVQ perçue dans le Grand Montréal		10,50	10,84	11,20	11,57	11,95	12,35	12,75	13,17	13,61	14,05
1% TVQ		0,10	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,14	0,14

23. Gouvernement du Québec, Comptes publics 2017-2018, États financiers consolidés du gouvernement du Québec : année financière terminée le 31 mars 2018, vol 1, p.42

2.5 PÉAGE CORDON

Description de la source

En juin 2013, le Centre universitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO) a produit, à la demande de la Communauté, un rapport intitulé « Étude sur la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal ». Le rapport examine des options de tarification du réseau routier afin de financer des investissements majeurs (9,6 G\$) de transport en commun. Les options examinées sont 3 types de péages cordon, un péage kilométrique sur le réseau supérieur et une taxe kilométrique sur l'utilisation des véhicules.

Les 3 péages cordon soumis à l'examen sont autour :

- Du centre-ville de Montréal;
- De l'Île de Montréal (les ponts) et;
- Du quadrilatère délimité par les autoroutes 40, 25 et 15 et le fleuve Saint-Laurent.

Le péage doit être en mesure de défrayer :

- Les coûts d'investissement de 9,6 G\$ (service de dette de 588,6 M\$ par année);
- Le déficit d'exploitation des nouveaux services de transport en commun implantés (201,9 M\$ par année);
- Les coûts d'immobilisation et d'exploitation du système de péage.

L'étude conclut que le péage cordon autour de l'Île de Montréal apparaît supérieur aux deux autres options en raison des coûts d'immobilisation et d'exploitation moins élevés de ce système et du nombre annuel de passages anticipés.

Affectation de la source

Le produit annuel de cette source serait affecté aux revenus d'exploitation de l'ARTM.

Prévision et hypothèses du péage cordon autour de l'Île de Montréal

Le rapport de CIRANO indique que lors de la première année d'implantation les revenus se situeraient à 748 M\$ de 2013, soit 796 M\$ de 2018. À moyen et à long terme, ce revenu baisse puisque les automobilistes modifient leur comportement et le transport en commun est davantage sollicité.

Total en millions \$	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Péage cordon sur les ponts		796	788	780	772	763	755	747	740	732	724

2.6 PÉAGE KILOMÉTRIQUE SUR LES RÉSEAUX SUPÉRIEURS

Description de la source

Le péage au kilométrage sur le réseau supérieur consiste à faire payer les usagers du réseau supérieur, selon la distance parcourue sur ce réseau. Les points de contrôle se situent à l'entrée et à la sortie du réseau supérieur.

L'état de l'Oregon a eu recours au péage kilométrique. L'étude de cas de cette expérience peut être consultée dans le rapport produit en 2015 par la Commission de l'écofiscalité du Canada (pages 14 à 16).

Affectation de la source

Le produit annuel de cette source serait affecté aux revenus d'exploitation de l'ARTM.

Prévision et hypothèses

Les revenus perçus à moyen et à long terme sont moins élevés que ceux des années suivant l'implantation en raison du changement de comportement des automobilistes qui favorise le transfert modal vers les réseaux de transport en commun.

Total en millions \$	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Péage kilométrique réseau supérieur		792	786	779	773	767	761	755	749	743	737

2.7 TAXE KILOMÉTRIQUE SUR L'UTILISATION DES VÉHICULES

Description de la source

La taxe kilométrique consiste à imposer un tarif pour chaque kilomètre parcouru par tous les automobilistes du territoire de l'ARTM, peu importe le type de route utilisé. Cette méthode se démarque par le niveau de revenu qu'elle génère puisque tous les véhicules qui circulent sont tarifés.

Affectation de la source

Le produit annuel de cette source serait affecté aux revenus d'exploitation de l'ARTM.

Prévision et hypothèses

Les revenus perçus à moyen et à long terme sont moins élevés que ceux des années suivant l'implantation en raison du changement de comportement des automobilistes qui favorise le transfert modal vers les réseaux de transport en commun.

Total en millions \$	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Péage kilométrique réseau supérieur	-	823	821	819	817	814	812	810	808	806	804

3 PERFORMANCE DES SOURCES DE FINANCEMENT

Les tableaux suivants présentent l'évaluation sommaire des sources de financement (actuelles et potentielles). Cette évaluation sommaire prend en considération :

- L'efficacité et l'efficience de la source selon sa contribution à réduire les GES et à augmenter l'achalandage du transport en commun;
- L'équité fiscale de la source selon le principe bénéficiaire-payeur;
- Le niveau de financement provenant de la source.

SOURCES ACTUELLES (1. Excellente 2. Moyenne 3. Faible)

GRAND MONTRÉAL	EFFICACITÉ EFFICIENCE	ÉQUITÉ FISCALE	FINANCEMENT
Taxe sur l'essence (3¢/litre)	2	1	2
Droits sur l'immatriculation (30 \$ par véhicule de promenade/commerciaux)	3	2	2
Redevances en transport sauf REM (3 à 10 % du coût d'un projet)	1	1	1
Revenus tarifaires	1	1	1
Revenus commerciaux	3	3	2

SOURCES POTENTIELLES (1. Excellente 2. Moyenne 3. Faible)

GRAND MONTRÉAL	EFFICACITÉ EFFICIENCE	ÉQUITÉ FISCALE	FINANCEMENT*
Taxes sur l'immatriculation (45 \$ par véhicule de promenade)	3	2	2
Péage cordon			
- Centre-ville de Montréal	1	1	2
- Île-de-Montréal (Ponts)	1	1	1
- Quadrilatère A-15 A-25 A-40 et fleuve	1	1	2
Péage kilométrique sur le réseau supérieur	1	2	1
Taxe kilométrique sur l'utilisation des véhicules	1	1	1
Taxe sur le stationnement (automobilistes)*	1	1	2
QUÉBEC / CANADA	EFFICACITÉ EFFICIENCE	ÉQUITÉ FISCALE	FINANCEMENT*
Taxe sur la masse salariale	3	2	2
Taxe de vente sur la consommation	3	3	2

*Selon les estimations présentées aux fiches précédentes.
1. Excellente 2. Moyenne 3. Faible

ANNEXE 3 – MISE EN ŒUVRE D'UNE TAXE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES DE PROMENADE

En vertu de l'article 96.1 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (RLRQ, c. C-37.01), aux fins du versement à l'Autorité régionale de transport métropolitain, la Communauté métropolitaine de Montréal peut, par règlement, imposer une taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade au nom d'une personne dont l'adresse inscrite dans le registre de la Société de l'assurance automobile du Québec tenu en vertu de l'article 10 du Code de sécurité routière (RLRQ, c. C-24.2) correspond à un lieu situé dans son territoire ou celui de la Ville de Saint-Jérôme.

La mise en œuvre d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade s'amorce par l'adoption d'un règlement par le conseil de la Communauté. Ce règlement doit être pris à la majorité des 2/3 des voix exprimées. Elle requiert aussi la conclusion d'une entente relative à la perception de la taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade entre la Communauté métropolitaine de Montréal et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

La mise en place d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade peut donc se faire à court terme.

Le produit de la taxe sur l'immatriculation est affecté aux revenus généraux de l'ARTM. Le solde des revenus généraux sert à réduire le déficit du métro, de chacune des lignes de train, de l'express Chevrier, du transport adapté hors territoire de l'exploitant et des équipements utilisés par plus d'un exploitant.

