



Mémoire sur le

Financement du transport en commun dans le Grand Montréal

Présenté par le
Centre d'Information sur l'Environnement de Longueuil (CIEL)

À l'attention de la
Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal

Avril 2012

Coordonnées de l'organisme

Centre d'Information sur l'Environnement de Longueuil (CIEL)

150, rue Grant, local 333

Longueuil -Québec- J4H 3H6

Téléphone: (450) 332-0682

Courriel: infociel@yahoo.ca

Site Internet: www.ciel-longueuil.org

Équipe de réalisation

Hélène Dumais, M.Sc.S., membre du CIEL

Élaine Fournelle, B.Sc., B.A.P., membre du CIEL

Monique Hains, B. A., membre du CIEL

Fabienne Houïel, Phys., M. Sc. A., membre du CIEL

Ghyslain Pothier, Biol., M. Env., EESA®, membre du CIEL

Présentation de l'organisme

Le **Centre d'information sur l'environnement de Longueuil (CIEL)** est un organisme à but non lucratif créé en 1995, par et pour des citoyens désireux de réaliser des projets visant la protection et l'amélioration de l'environnement à Longueuil.

Sa mission est de:

Promouvoir et sensibiliser les citoyens à un environnement sain et écologique à Longueuil; encourager l'implication citoyenne dans l'adoption de comportements respectueux de l'environnement et leur permettre d'exprimer leurs préoccupations personnelles et collectives; favoriser le partenariat entre les organismes préoccupés par l'environnement; agir afin d'influencer positivement les choix des décideurs économiques et politiques en matière d'environnement.

Les actions de CIEL ont mené à:

L'adoption d'un règlement sur les pesticides par la Ville de Longueuil (2003); la protection de plusieurs milieux naturels, dont le Boisé du Tremblay, via la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* de la Ville de Longueuil (2006); la publication des *Plans de conservation de la rainette faux-grillon en Montérégie*, en collaboration avec l'*Équipe de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest au Québec* (2008); la rédaction de mémoires et de lettres concernant la gestion des matières résiduelles, les sels de voirie, la gestion de l'eau, le développement durable, etc. Nous réalisons également diverses activités grand public incluant la diffusion de films ainsi que la tenue de conférences et l'organisation de Salons sur l'environnement.

Du point de vue Transport, outre les aspects relatifs à la gestion des sels de voirie, CIEL a participé aux activités du mouvement Ville en Transition qui vise à réduire la dépendance au pétrole des villes et a appuyé le groupe Vélo 365 dans ses démarches pour obtenir l'accessibilité du pont Jacques-Cartier toute l'année pour les vélos.

Tables des matières

Coordonnées de l'organisme.....	2
Équipe de réalisation	2
Présentation de l'organisme	3
Tables des matières	4
Introduction.....	5
1. Intérêt du CIEL par rapport au financement du transport en commun.....	7
2. Pourquoi les gens ne prennent pas le transport en commun	9
3. Les grandes avenues de financement disponibles.....	11
3.1 Le financement actuel	11
3.2 Les options complémentaires envisagées.....	11
3.3 Les options complémentaires potentielles.....	12
4. Les principes de financement préconisés par le CIEL.....	13
5. Les options de financement préconisées par le CIEL	14
5.1 Mettre à contribution l'entreprise privée	14
5.2 Impliquer davantage les utilisateurs de véhicules privés.....	15
5.3 Taxer la spéculation foncière	15
5.4 Favoriser le transfert modal.....	16
6. Conclusion.....	18
7. Références	20

Introduction

Suite à l'adoption, en décembre 2011, de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (ci-après PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (ci-après CMM) a confié à la Commission du transport un mandat pour que soient évaluées de nouvelles sources de financement du réseau de transport collectif métropolitain en vue d'en assurer la pérennité et la croissance.

L'objectif est clair. Il faut trouver des sources alternatives pour le financement du réseau de transport collectif afin de pallier le désengagement progressif des divers niveaux de gouvernement et la part déjà élevée assumée par les usagers. La population souhaite un réseau de transport collectif efficace, confortable, fiable et abordable, mais celui-ci, dans son état actuel, est encore loin de répondre à ses attentes.

L'objectif de la CMM est louable et souhaitable et c'est pourquoi le CIEL a jugé important de contribuer au débat afin que les volets environnement et social du développement durable ne soient pas entièrement évincés par le volet économie.

Dans son document de consultation, la CMM pose quatre grandes questions, auxquelles nous tenterons de répondre en tant qu'usagers du réseau de transport collectif et avec nos yeux de citoyens préoccupés par l'environnement et l'équité sociale. Ces quatre questions sont les suivantes :

- Quelles sources de financement sont à privilégier pour pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain?
- Qui devrait financer les investissements dans les réseaux de transport en commun?
- Quel moyen vous semble le plus juste pour financer les projets de transport en commun?
- Quels sont les principes qui, selon vous, doivent guider les choix de sources additionnelles de financement?

Le mémoire est structuré en six sections excluant la présentation du CIEL et la présente introduction. La section 1 s'attardera brièvement à situer le CIEL par rapport aux questions de transport. La section 2 présente notre compréhension des principaux arguments qu'opposent les usagers de la voiture à leur transfert vers le réseau de transport collectif. La section 3 résume les grandes avenues de financement en place et, selon des études récentes, les autres approches potentielles. La section 4 présente les grands principes qui, selon les membres du CIEL, devraient être utilisés pour

sélectionner les avenues de financement à privilégier. La section 5 dévoile les modes de financement qui, pour les membres du CIEL, semblent les plus pertinents à explorer. Enfin, dans une dernière section, nous concluons sur l'exercice réalisé, les résultats communiqués et les espoirs d'améliorations souhaitées quant à la gestion du bien commun.

1. Intérêt du CIEL par rapport au financement du transport en commun

Les questions liées au transport constituent un intérêt relativement récent pour le CIEL qui, jusqu'à maintenant, s'est principalement traduit en des préoccupations indirectes, telles que :

- La saine gestion des sels de voirie sur le territoire de la ville et de l'agglomération de Longueuil ;
- L'amélioration du réseau cyclable dont l'accessibilité, à l'année, au pont Jacques-Cartier ;
- Le suivi du mouvement « Ville en transition » qui prône la réduction de la dépendance au pétrole et aux autres énergies fossiles, appelées à disparaître en tant que ressources non renouvelables ;
- La protection des milieux naturels et d'espèces vivantes en danger, notamment la rainette faux-grillon, ce qui nous amène à appuyer toute mesure réduisant la nécessité d'importantes infrastructures routières qui accaparent de grandes superficies de milieux naturels et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour lutter contre le réchauffement climatique, cause importante du déclin de la biodiversité.

Le CIEL œuvre prioritairement sur les territoires de la ville et de l'agglomération de Longueuil. Nous sommes concernés de près par les problèmes grandissants de mobilité entre la Rive-Sud et Montréal, notamment causés par les embouteillages, alors que de grands chantiers au pont Champlain et au tunnel Louis-Hippolyte risquent d'ajouter à ces difficultés dans les années à venir.

Le CIEL a donc décidé de participer à la présente consultation, car ses membres ont jugé que la thématique les rejoignait personnellement et qu'elle répondait aux préoccupations quant à :

- la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et à la production des GES dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques ;
- l'augmentation de l'offre de moyens de transport favorisant une mobilité plus soutenable entre la Rive-Sud et Montréal.

En effet, le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs nous apparaît comme l'une des pistes de solutions importantes face à ces problèmes.

Nous présenterons donc un point de vue de citoyens résidants en banlieue de Montréal et conscients des enjeux environnementaux, sociaux et économiques importants reliés au transport collectif et à son financement pour la grande région de Montréal.

2. Pourquoi les gens ne prennent pas le transport en commun

Avant d'entamer une réflexion sur les grandes avenues de financement possibles pour le transport collectif, il nous semblait judicieux de faire l'exercice de nous demander pour quelles raisons encore si peu de gens le prennent pour leurs déplacements? Par déplacement, nous n'entendons pas seulement l'aller-retour travail maison, mais également tous les déplacements qu'un citoyen doit réaliser normalement (achats, loisirs, services, etc.).

Les facteurs d'influence que nous avons mis en lumière sont les suivants :

- Temps entre le départ et l'arrivée incluant les attentes lors des correspondances ;
- Temps consacré à l'accès aux transports (ex. : temps de marche entre la résidence et l'arrêt d'autobus) ;
- Coûts d'un voyage (incluant le coût direct du billet et la valeur horaire d'une heure pour l'usager) ;
- Problème d'intégration des zones tarifaires entre les réseaux de Montréal et ceux des Rive-Nord et Rive-Sud ;
- Surcharge des véhicules de transport collectif aux heures de pointe ;
- Insuffisance de voies réservées aux véhicules de transport collectif (autobus, taxis) et voitures privées avec 2 personnes et plus ;
- Liens difficiles entre divers points d'intérêt, surtout au sein d'une même municipalité (ex. à Longueuil, il faut souvent passer par le terminus Longueuil pour atteindre d'autres secteurs de la ville) ;
- Fréquence du passage fortement réduite en dehors des heures de pointe (notamment pour les autobus et les trains de banlieue) ;
- Obligation d'avoir la monnaie exacte pour les déplacements occasionnels (non applicable aux détenteurs de la carte OPUS) et le coût élevé qu'ils représentent sur la Rive-Sud ;
- L'impossibilité d'obtenir une correspondance sans la carte OPUS au niveau du RTL sur la Rive-Sud ;
- Trajets d'autobus souvent longs et complexes obligeant à de longs détours ;
- Absence de plans du réseau aux points d'arrêt (Rive-Sud);

- Absence d'alternatives pratiques lorsque le lieu de résidence s'éloigne des centres urbains ;
- Absence ou manque de synchronisation entre le dernier métro et le départ des autobus au terminus Longueuil ;
- Aucune protection contre les intempéries à plusieurs aires d'attente extérieures;
- Température et circulation de l'air inadéquates dans les autobus et dans le réseau du métro (problème ressenti principalement en hiver) ;
- Bruit prononcé de certains moteurs d'autobus qui peut être inconfortable pour les passagers ;
- Format et disposition des sièges inadéquats pour plusieurs personnes (notamment pour les personnes âgées, souvent plus petites que la moyenne, qui trouvent les sièges trop hauts) ;
- Conducteurs qui semblent oublier qu'ils conduisent un véhicule bondé de gens. Ce problème affecte l'ensemble des passagers qui doivent demeurer debout, mais surtout les personnes à mobilité réduite et les familles avec de jeunes enfants ;
- Absence d'accès aux réseaux cellulaires et internet qui permettrait aux usagers de poursuivre des conversations, répondre à leurs courriels, etc.

C'est donc sur ces aspects que le financement des transports collectifs doit permettre d'intervenir afin d'améliorer la qualité du service et de répondre aux attentes des usagers.

Enfin, en effectuant des recherches sur le sujet du financement des transports collectifs, l'équipe de réalisation du présent mémoire a trouvé un article très intéressant que nous recommandons à l'attention des membres de la Commission, soit : « Why People Don't Use Mass Transit? » par Steven Dutch de l'Université du Wisconsin. Le lien internet permettant d'avoir accès à cet article est le suivant : <http://www.uwgb.edu/dutchs/pseudosc/masstransit.htm>

L'auteur y fait valoir, entre autres, que les gens valorisent davantage le temps d'un déplacement que son coût. Il le démontre efficacement en justifiant qu'au-delà d'un certain coût, le transport collectif perd de son intérêt s'il ne réussit pas à acheminer les usagers en moins de temps qu'en voiture.

3. Les grandes avenues de financement disponibles

L'identification des modes de financement disponibles a été réalisée à l'aide de divers documents (voir la liste des références à la section 7), dont les trois principaux sont le document de consultation fourni par la CMM (2012), les résultats d'une étude réalisée par l'UQAM sur le sujet en 2011 (Drzymala, 2011) et les résultats d'une seconde étude sur le sujet réalisée par l'Université de Montréal en 2012 (Meloche, 2012).

3.1 Le financement actuel

Actuellement, les grandes Agences Organisatrices de Transport (AOT) se financent principalement grâce aux contributions des usagers (31 %), des municipalités (34 %) et du gouvernement du Québec (22 %) pour un total de 87 % de la part du financement. Le reste provient des automobilistes (7 %) et du gouvernement du Canada (6 %). Il y a vraisemblablement place à l'imagination et à la diversification.

La contribution des automobilistes provient :

- de taxes sur l'essence de 0,03 \$/litre perçu par le gouvernement du Québec et transférée à l'AMT ;
- de taxes sur l'immatriculation de 45 \$/auto sur l'île de Montréal et de 30 \$/auto pour le reste du territoire couvert par l'AMT ;
- d'une redevance de 150 \$ appliquée par le gouvernement du Québec à l'achat de véhicules achetés après 1995 et consommant plus de 5,2 litres du 100 km ;
- d'une taxe sur les espaces de stationnement (1 \$/place à Montréal seulement).

Les distributeurs d'hydrocarbures contribuent également avec un maigre 0,009 \$/litre vendu aux propriétaires de stations-services.

Mentionnons enfin les revenus associés à l'affichage de publicité dans le métro et au droit exclusif de distribution des journaux *24 Heures* et *Métro*.

3.2 Les options complémentaires envisagées

Outre les modes de financement présentés précédemment, cinq autres sources de financement complémentaires sont envisagées, soit :

- l'augmentation des taxes aux automobilistes mentionnées précédemment ;
- des péages de zones sur les ponts de la CMM à 1 \$/passage qui pourraient générer jusqu'à 400 M\$/an ;
- le marché du carbone qui, une fois en place (pas avant 2015), pourrait générer 450 M\$/an en réclamant 10 \$/tonne de CO₂ transigée ;
- une taxe sur la masse salariale auprès des employeurs du territoire de la CMM de 0,7 % qui pourrait générer 500 M\$/an ;
- La récupération de la hausse de valeur foncière suite à l'annonce de projets d'infrastructures publiques.

3.3 Les options complémentaires potentielles

D'autres sources de financement utilisées au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde comprennent :

- Les **taxes de vente** (TVQ, TPS), dont une part pourrait être détournée vers les transports collectifs.
- Une **taxe sur les transactions immobilières** dont le montant pourrait varier selon la valeur de la propriété, par exemple un montant « X » par 1000 \$ d'évaluation.
- Une **taxe sur les transactions et les gains boursiers**.
- Un **péage public modulé** c'est-à-dire avec une variation de la tarification en fonction du moment de la journée et du nombre de passagers (plus élevée aux heures de pointe et pour un seul passager).

4. Les principes de financement préconisés par le CIEL

Les principes auxquels les membres du CIEL souhaitent voir la CMM souscrire dans le choix de sources de financement alternatives pour le transport collectif sont les suivants :

- Assurer une contribution plus substantielle de la part des automobilistes ;
- Introduire une contribution de l'entreprise privée au financement du transport collectif ;
- Maintenir sous les 40 % la part du financement assurée par les usagers ;
- Viser la gratuité ou un très faible coût d'utilisation pour les étudiants et les personnes à faible revenu (chômeurs, actifs et retraités) ;
- Assurer une plus grande flexibilité et qualité du système de transport collectif en parallèle à la diversification de ses sources de financement afin d'en assurer l'acceptabilité sociale et de favoriser le transfert modal ;
- Considérer des solutions novatrices pour réduire les coûts d'exploitation sans réduire la qualité du service, particulièrement en dehors des heures de pointe ou pour desservir des zones moins densément peuplées.

5. Les options de financement préconisées par le CIEL

En fonction des grandes options de financement existantes et potentielles présentées à la section 3 et des principes énoncés à la section 4, les options de financement du transport collectif que le CIEL souhaite voir favorisées sont présentées ci-après selon l'ordre de priorité que nous leur accordons.

5.1 *Mettre à contribution l'entreprise privée*

L'entreprise privée, jusqu'à maintenant, participe peu ou pas au financement du transport collectif. Toutefois, ce serait dans son intérêt de le faire, car les problèmes de congestion de plus en plus importants sur le territoire de la CMM entraînent des pertes économiques pour ces entreprises, par le biais de :

- retards des employés qui voyagent avec leur véhicule privé ;
- difficultés de recevoir les matières premières en temps opportun ;
- difficultés d'assurer les délais de livraison des biens aux clients ;
- dégradation accélérée des infrastructures routières causant des dommages aux véhicules de livraison ;
- perte de performance des véhicules de livraison dont les moteurs tournent à bas régime dans les bouchons de circulation, ce qui entraîne des entretiens plus fréquents.

L'entreprise privée pourrait être mise à contribution par la mise en application de taxes fédérales, provinciales ou municipales visant notamment :

- la masse salariale ;
- les profits ;
- les transactions boursières (0,5 à 1 % de la valeur des transactions) ;
- les grands événements privés qui profitent du transport collectif : matchs sportifs, congrès, etc. ;
- les stationnements multiples non résidentiels qui représentent de vastes espaces non productifs (ex. : centres commerciaux de banlieues).

5.2 Impliquer davantage les utilisateurs de véhicules privés

La part des usagers des véhicules privés (personnel, commercial et industriel) peut être augmentée, car avec un maigre 7 % du financement total, il y a place à amélioration. Nous privilégions donc les actions suivantes :

- une augmentation significative des redevances à l'achat de véhicules énergivores dont les revenus seraient dirigés uniquement vers le transport collectif ;
- l'application de la surtaxe de 45 \$ par immatriculation, présentement limitée à l'île de Montréal, à l'ensemble du territoire de la CMM (les résidents des première et deuxième couronnes ne payant actuellement que 30 \$ par immatriculation) et l'augmentation graduelle de cette surtaxe ;
- l'augmentation de la part de la taxe sur l'essence qui serait dédiée au transport collectif ;
- la mise en place de péages publics modulés en fonction de l'achalandage et du nombre de passagers dans les véhicules privés. Le système de perception doit être géré par le public afin que l'ensemble des revenus retourne à l'état (éviter les PPP qui détournent des sommes appréciables) ;
- l'élargissement du champ d'application de la taxe sur le stationnement sur l'ensemble du territoire de la CMM.

5.3 Taxer la spéculation foncière

La spéculation foncière est importante sur le territoire de la CMM. La proximité d'un transport collectif ajoute à la valeur des terrains/propriétés et stimule indirectement les ventes et achats répétés d'un même terrain/propriété. Nous proposons la mise en place d'une **taxe importante proportionnelle à la valeur du terrain/propriété, sur toute transaction immobilière répétitive concernant un même terrain/propriété à l'intérieur d'un délai à déterminer (par exemple 3 ou 5 ans) qui serait effectuée sur l'île de Montréal ainsi que sur le territoire des première et deuxième couronnes de la CMM**. Les revenus de cette taxe seraient dédiés uniquement au financement du transport collectif. Nous croyons qu'il s'agit d'une avenue intéressante pour tirer avantage de la spéculation tout en pénalisant le moins possible les transactions non spéculatives.

5.4 Favoriser le transfert modal

L'abandon progressif de l'utilisation de la voiture privée pour les déplacements de faibles distances au profit des transports collectifs doit être considéré comme un mode de développement et de financement direct et indirect. Direct en raison de l'augmentation des usagers qui paient leur passage et indirect par une réduction de la pression sur les infrastructures routières qui permettrait de réorienter des sommes actuellement monopolisées par ces infrastructures vers le transport collectif.

Pour favoriser ce transfert modal, il faut mieux cibler les clientèles potentielles tout en leur offrant des services innovateurs et attrayants. Parmi les idées innovatrices à explorer pour améliorer et adapter le service de transport collectif, nous vous proposons les pistes de réflexion suivantes :

- mettre en place des services de navettes à partir de points névralgiques (haute densité résidentielle) vers des lieux d'attrait (ex. centres hospitaliers, centres commerciaux, salles de spectacles, bureaux administratifs municipaux, etc.) en minimisant les points d'arrêts intermédiaires ;
- utiliser de petits autobus qui consommeraient moins ou pas de carburant fossile (électriques);
- établir des partenariats avec des fournisseurs de services de partage de véhicules (ex. : Communauto) pour en généraliser l'offre, ou mettre sur pied un tel service là où il n'existe pas ;
- établir des partenariats avec des taxis pour faire en sorte qu'ils transportent le plus souvent possible plus d'un passager à la fois (taxis collectifs), permettant ainsi d'abaisser les coûts de passage ;
- établir des partenariats avec des fournisseurs de services de covoiturage interurbains qui relient des automobilistes et des passagers (ex : Allo Stop et Amigo Express), pour les aider à adapter leurs services à l'échelle locale, ou mettre sur pied un tel service;
- établir des partenariats avec les employeurs qui désirent favoriser le covoiturage chez leurs employés.

L'ensemble des partenariats mentionnés précédemment sous-entend une coordination/collaboration avec les transports collectifs locaux existants, dont l'AMT, la STM, la STL et le RTL.

6. Conclusion

Les membres du CIEL sont d'avis que le transport collectif est un service public essentiel qui se doit de demeurer public et d'être utilisé par le plus grand nombre de citoyens. Il se doit donc d'être rapide, flexible et efficace afin d'attirer le plus grand nombre d'usagers possible ce qui permettrait de réduire notre dépendance à l'automobile ainsi que ses effets négatifs sur l'environnement. Pour ce faire, les agences qui gèrent les diverses composantes du réseau de transport collectif sur le territoire de la CMM doivent disposer d'un financement suffisant, diversifié et récurrent permettant de maintenir les tarifs d'utilisation le plus bas possible.

CIEL, dans son évaluation des options de financement existantes et potentielles et sur la base de six principes qui ont été jugés importants, favorise quatre principales avenues de financement, soit :

- mettre à contribution l'entreprise privée par le biais de taxes distinctes, c'est-à-dire sur la masse salariale, les profits, les transactions boursières, les grands événements ou les stationnements multiples non résidentiels;
- faire participer davantage les propriétaires de véhicules privés en augmentant significativement les redevances sur les véhicules les plus énergivores ; en généralisant la surtaxe d'immatriculation à tout le territoire de la CMM et en l'accroissant graduellement ; en augmentant la part de la taxe d'essence dédiée au transport collectif ; en instaurant des péages publics modulés en fonction de l'achalandage et du nombre de passagers et en élargissant le champ d'application de la taxe sur le stationnement ;
- tirer avantage de la spéculation immobilière en instaurant une taxe progressive sur les transactions immobilières de nature spéculative, en fonction de la valeur de la propriété ;
- encourager le transfert modal du véhicule personnel vers les transports collectifs en ciblant mieux les clientèles potentielles tout en leur offrant des services innovateurs et attrayants.

Nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu d'augmenter les tarifs aux usagers pour accroître le financement des transports collectifs sur le territoire de la CMM.

Enfin, nous souhaitons également suggérer aux AOT de la CMM de s'associer à l'ensemble des AOT du Canada pour réclamer une plus grande contribution du gouvernement fédéral dans le financement du transport collectif alors que, par exemple, au Québec, il ne contribue actuellement que pour un maigre 6 %. Plus globalement, nous voulons souligner qu'aux trois paliers gouvernementaux, des sommes faramineuses pouvant être consacrées au bien commun, notamment au transport collectif et à l'environnement, sont présentement détournées par l'évasion fiscale, la corruption et les investissements associés à la guerre (ex. F-35).

7. Références

Communauté métropolitaine de Montréal, 2012. Financer le transport en commun dans le Grand Montréal, Document de consultation. 19 p.

Drzymala, Louis, 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. Université du Québec à Montréal, Chaire de responsabilité sociale et de développement durable. 100 p.

Dutch, Steven, 2005. Why people don't use mass transit. Consulté le 9 mars 2012 sur le site internet : www.uwgb.edu/dutch/pseudosc/masstransit.htm

Gouvernement du Québec, 2006. Le transport des personnes au Québec : Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La politique québécoise du transport collectif. Ministère des Transports. 59 p.

Meloche, Jean-Philippe *et al.*, 2012. Le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal – Pour un meilleur équilibre entre la ville et ses banlieues. Recherche réalisée pour le compte de La Conférence régionale des élus des Laurentides. Université de Montréal, Faculté de l'aménagement. 91 p.

Trillium Business Strategies Inc., 2010. Récupération de la plus-value foncière comme outil de financement des projets de transport public au Canada. Consulté le 9 mars 2012 sur le site internet : <http://tc.gc.ca/fra/politique/rapport-acq-value-fonciere-menu-1726.htm>

Wetzel, Dave. Facing the environmental challenge. Innovative methods of financing public transportation. Consulté le 9 mars 2012 sur le site internet: www.globalurban.org/GUDMag06V0I2Iss1/Wetzel.htm