

**Mémoire sur le Financement du transport en commun par le CIEL
Pour la Commission du transport de la CMM
Audience publique du 8 mai 2012, Hôtel Sandman**

Mesdames et Messieurs, bonsoir,

Le Centre d'information sur l'environnement de Longueuil, le CIEL est un organisme à but non lucratif créé en 1995, qui œuvre principalement sur les territoires de la ville et de l'agglomération de Longueuil. Sa mission est, entre autres, d'encourager les citoyens dans l'adoption de comportements respectueux de l'environnement et d'agir afin d'influencer positivement les choix des décideurs politiques et économiques en matière d'environnement.

Nous avons décidé de participer à la présente consultation en tant qu'usagers du transport collectif et en tant que citoyens préoccupés par l'environnement et l'équité sociale. La thématique de la présente consultation rejoint nos préoccupations suivantes :

- la réduction de la dépendance aux énergies fossiles
- la réduction des gaz à effet de serre dans le cadre de la lutte au réchauffement climatique
- l'augmentation de l'offre de moyens de transport favorisant une mobilité plus soutenable entre la Rive-Sud et Montréal.

1^{ère} section : Pourquoi les gens ne prennent-ils pas le transport en commun ?

Nous avons mis en lumière vingt facteurs d'influence, dont les deux plus importants sont le temps de voyage et le coût, sans pour autant sous-estimer la surcharge des véhicules de transport collectif aux heures de pointe, etc. etc.

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. Un financement supplémentaire doit permettre d'améliorer la qualité du service pour mieux répondre aux attentes des usagers. De plus, il doit favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs.

2^e section : Avenues de financement actuelles et potentielles

2.1 Le financement actuel

Présentement, les grandes Agences Organisatrices de Transport de la grande région de Montréal se financent principalement grâce aux contributions des usagers (31 %), des municipalités (34 %) et du gouvernement du Québec (22 %) pour un total de 87 %. Le reste provient des automobilistes (7 %) et du gouvernement du Canada (6 %).

La contribution des automobilistes provient :

- d'une taxe sur l'essence perçue par le gouvernement du Québec et transférée à l'Agence métropolitaine de transport (l'AMT) ;
- de taxes sur l'immatriculation de 75 \$/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 d'un véhicule énergivore acheté après 1995 ;
- d'une taxe sur les espaces de stationnement (1 \$/place, à Montréal seulement).

Il y a vraisemblablement place à l'imagination et à la diversification.

2.2 Les options complémentaires

Cinq autres sources de financement sont également envisagées, soit :

- l'augmentation des taxes aux automobilistes ;
- des péages de zones sur les ponts de la CMM à 1 \$/passage ;
- le marché du carbone, possiblement à compter de 2015 ;
- une taxe de 0,7 % sur la masse salariale auprès des employeurs du territoire de la CMM;
- la récupération de la hausse de la valeur foncière suite à l'annonce de projets d'infrastructures publiques.

2.3 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, dont une part est allouée aux transports en commun ;
- une taxe sur les transactions immobilières, qui varie selon la valeur de la propriété ;
- une taxe sur les transactions et les gains boursiers ;
- un péage public modulé en fonction du moment de la journée et du nombre de passagers.

3^e section : Nos principes de financement

Les principes auxquels le CIEL souhaite voir la CMM souscrire pour des sources de financement alternatives pour le transport collectif sont les suivants :

- introduire une contribution de l'entreprise privée ;
- assurer une contribution plus substantielle de la part des automobilistes ;
- 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 ;
- augmenter l'offre et la 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.

4^e section : Options de financement préconisées par le CIEL

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.

4.1 Mettre à contribution l'entreprise privée

L'entreprise privée, jusqu'à maintenant, participe peu ou pas au financement du transport collectif. Or, 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 importantes pour ces entreprises.

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, les grands événements privés qui profitent du transport collectif (matches sportifs, congrès, etc) et les stationnements multiples non résidentiels qui représentent de vastes espaces non productifs (ex. aux centres commerciaux de banlieues).

4.2 Impliquer davantage les utilisateurs de véhicules privés

La part des usagers des véhicules privés peut être augmentée, car elle ne correspond qu'à un maigre 7 % du financement total actuel. Nous privilégions les avenues suivantes :

- une augmentation significative des redevances à l'achat de véhicules énergivores, dont les revenus seraient dirigés uniquement vers le transport collectif ;
- l'application graduelle de la surtaxe de 75 \$ par immatriculation, présentement limitée à l'île de Montréal, à l'ensemble du territoire de la CMM ;
- 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, avec un système de perception géré par des instances publiques, afin que l'ensemble des revenus retourne à l'état ;
- l'élargissement du champ d'application de la taxe sur le stationnement sur l'ensemble du territoire de la CMM.

4.3 Taxer la spéculation foncière

La proximité d'un transport collectif ajoute à la valeur des terrains et des propriétés et peut encourager la spéculation foncière. Nous proposons la mise en place d'une taxe importante proportionnelle à la valeur du terrain/propriété, sur toute transaction immobilière concernant un même terrain/propriété à l'intérieur d'un délai à déterminer (ex : 2, 3 ou 5 ans). Cette taxe serait perçue sur l'île de Montréal ainsi que sur le territoire des 1^{ère} et 2^e couronnes de la CMM et ses revenus 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.

4.4 Favoriser le transfert modal

L'abandon progressif de l'utilisation de l'automobile 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 y a lieu de mieux cibler les clientèles potentielles, notamment les personnes âgées, tout en leur offrant des services innovateurs et attrayants. Nous proposons les pistes de réflexion suivantes :

- mettre en place des services de navettes à partir de points névralgiques vers des lieux d'attrait, en minimisant les points d'arrêts intermédiaires ;
- utiliser de petits autobus qui consommeraient moins ou pas de carburant fossile;
- établir des partenariats avec des fournisseurs de services de partage de véhicules, de covoiturage et de taxis;
- établir des partenariats et encourager les employeurs désirant favoriser le covoiturage chez leurs employés.

Conclusion

Le CIEL est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'augmenter les tarifs aux usagers. Nous favorisons plutôt quatre principales avenues de financement, soit :

- 1• mettre à contribution l'entreprise privée par le biais de taxes distinctes sur la masse salariale, les profits, les transactions boursières, les grands événements ou les stationnements multiples non résidentiels ;
- 2• faire participer davantage les propriétaires de véhicules privés, notamment par des redevances plus élevées à l'achat de véhicules énergivores ;
- 3• instaurer une taxe sur la spéculation immobilière ;
- 4• encourager le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs.

Plus globalement, nous constatons qu'au Canada des sommes faramineuses sont prévues pour des investissements associés à la guerre, 25\$ milliards pour des avions chasseurs F-35. Nous nous permettons de suggérer aux agences organisatrices de transport de la CMM de s'associer aux autres AOT du Québec et 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 %. Le Canada est un pays riche : encore faut-il que cette richesse soit mieux redistribuée et davantage consacrée au bien commun, notamment les transports collectifs.