



**Confédération
des syndicats nationaux**

Mémoire sur le financement du transport en commun
dans le Grand Montréal

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

par la
Confédération des syndicats nationaux

Montréal, le 23 avril 2012

Confédération des syndicats nationaux
1601, av. De Lorimier
Montréal (Québec) H2K 4M5
Tél. : 514 598-2271
Télec. : 514 598-2052
www.csn.qc.ca

Table des matières

Avant-propos	1
Introduction	2
Des investissements nécessaires en transport collectif.....	3
Un partage inéquitable du financement du transport collectif.....	5
Contribution des usagères et des usagers.....	6
Municipalités et automobilistes régionaux	7
Gouvernement du Québec.....	8
Gouvernement du Canada.....	9
Fonds consolidés du revenu.....	9
Conclusion – Des principes à retenir.....	11
Recommandations de la CSN	13
Annexe.....	15

Avant-propos

La Confédération des syndicats nationaux et ses organisations affiliées remercient la Communauté métropolitaine Montréal de son invitation à présenter des commentaires et des recommandations sur le financement du transport en commun dans le Grand Montréal.

La CSN est une organisation syndicale constituée de près de 2 100 syndicats regroupant plus de 300 000 personnes. Ces syndicats se retrouvent sur une base sectorielle et professionnelle dans huit fédérations et sont présents dans les régions au sein de treize conseils centraux principalement sur le territoire du Québec. C'est à double titre que la CSN participe à cette consultation. D'une part, environ 4 000 de ses membres travaillent dans les entreprises publiques de transport en commun à titre de chauffeurs d'autobus, d'employé-es d'entretien, d'employé-es de bureau et d'agentes et d'agents commissionnaires, principalement dans la région métropolitaine. D'autre part, la confédération intervient en tant que représentante de l'ensemble des personnes au sein de ses syndicats membres qui travaillent et qui habitent dans la région du Grand Montréal.

Au cours des dernières années, la CSN, en collaboration avec ses organisations affiliées, s'est prononcée à plusieurs reprises sur la question du transport en commun, qu'il s'agisse de son rôle et de son importance, de son financement ou de son organisation en réseau. Les interventions ont été faites tant au niveau provincial que municipal. Par exemple, la CSN a présenté en 2005 un mémoire adressé au ministère des Transports sur le financement responsable du transport en commun; elle a également transmis ses commentaires et ses recommandations quant au Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal. Plus récemment, les conseils centraux du Montréal métropolitain, de la Montérégie et des Laurentides ont déposé un mémoire lors de la consultation sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Précisons que dans le cadre de la consultation actuelle, les conseils centraux de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et du Montréal métropolitain ainsi que la Fédération des employées et employés de services publics (FEESP) ont contribué à la réflexion menant aux présents commentaires et recommandations.

Introduction

Le transport en commun constitue un service essentiel, indispensable au développement durable de la société québécoise. Il assure le bon fonctionnement de la société urbaine, il contribue à rendre celle-ci plus efficace, plus productive, plus saine et plus harmonieuse. Les bénéfices socio-économiques qui découlent du transport en commun sont considérables.

La réflexion sur le financement du transport en commun dans la région du Grand Montréal doit être formulée en tenant compte des enjeux environnementaux, économiques et urbanistiques. Elle doit aussi prendre en considération que le transport en commun dans le Grand Montréal est un service public à forte valeur sociétale dont les avantages s'étendent au-delà de la grande région métropolitaine.

La Confédération des syndicats nationaux reconnaît que la Communauté métropolitaine de Montréal a su avoir une vision intégrée en matière d'aménagement, de transport et d'environnement dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). L'objectif d'orienter les ménages vers des quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*) localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun en est un bon exemple. Toutefois, nous croyons que l'exercice actuel qui se concentre exclusivement sur le financement du transport en commun dans la région métropolitaine n'est pas sans écueils. La réflexion sur le financement du transport collectif ne peut être dissociée d'une discussion sur le financement global d'une politique sur la mobilité. Elle doit également s'appuyer sur les principes à privilégier en matière de financement des services publics.

C'est avec beaucoup d'intérêt que la CSN, en collaboration avec ses organisations affiliées¹, prend part à cette consultation qui, nous l'espérons, permettra d'identifier des sources de revenus à privilégier afin de mettre un frein au sous-investissement chronique des dernières décennies en transport en commun. Nous espérons que le PMAD et sa mise en œuvre seront déterminants pour un virage vers une mobilité « responsable » dans les villes du Grand Montréal.

¹ Les conseils centraux de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et du Montréal métropolitain ainsi que la Fédération des employées et employés de services publics (FEESP).

Des investissements nécessaires en transport collectif

Depuis longtemps, la CSN considère que le transport en commun est l'un des principaux enjeux du développement des grandes agglomérations. Il est directement lié à ceux de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du développement économique.

Rappelons que le secteur des transports est responsable dans une large mesure de la dégradation de la qualité de l'air et de la production de gaz à effet de serre (GES) qui causent le réchauffement de la planète. Le secteur génère à lui seul plus de 40 % des GES émis au Québec². Ces émissions sont en forte croissance et les épisodes de smog dus à la concentration d'ozone se multiplient dans la grande région de Montréal, avec des conséquences importantes sur la santé publique. Les voitures et les camions sont les principaux vecteurs de la pollution atmosphérique. Il y a donc tout lieu d'agir sur le comportement des automobilistes pour qu'ils adoptent le transport collectif comme mode de transport principal. La CSN est toutefois perplexe quant au côté prétendument « ambitieux » des objectifs du PMAD de hausser la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin à 30 % en 2021³ et à 35 % en 2031. Ces cibles nous apparaissent des planchers minimaux si l'on veut réduire les effets néfastes de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement, la santé publique et le bien-être de la population.

La volonté politique favorisant l'automobile est également en grande partie responsable des problèmes d'aménagement du territoire de la métropole. Au cours des cinq dernières décennies, l'évolution des déplacements urbains a été marquée par une tendance lourde. Il s'agit de la prolifération de l'automobile avec tout ce qui s'ensuit : étalement urbain, accentuation des problèmes de congestion, dégradation du cadre et de la qualité de vie (pollutions sonore et visuelle), « bitumisation » de l'espace, hausse spectaculaire de la consommation d'énergie, allongement des distances parcourues et des temps de parcours, etc. C'est pourquoi nous partageons la vision de la CMM qui dans son PMAD, récemment adopté, indique que : « L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la communauté ».

Certes, le développement du transport en commun et son exploitation entraînent des coûts substantiels, mais le transport collectif engendre aussi des bénéfices économiques importants. Ces principaux avantages, d'ailleurs de plus en plus largement reconnus, sont : la création d'emplois et la génération de valeur ajoutée; la réduction du coût unitaire des déplacements des personnes et l'augmentation du pouvoir d'achat des usagers; la diminution de la congestion routière; l'accroissement de l'efficacité du marché du travail et de la consommation; et l'atténuation des conséquences néfastes du transport des personnes en automobile solo, pensons notamment à la pollution, aux accidents, à la consommation d'énergie et au gaspillage de l'espace public.

² Gouvernement du Québec, *Budget 2012-2013. Le Québec et les changements climatiques*, p. 6.

³ La part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin était de 25 % en 2008. L'accroissement à 30 % représente une hausse de 20 %.

La mise en œuvre du PMAD nécessitera des efforts financiers importants pour moderniser et développer l'offre des services en transport en commun. À cet égard, la CSN dénonce depuis plusieurs années le sous-investissement chronique en transport en commun et revendique une hausse du financement sans quoi un véritable virage en faveur du transport collectif ne peut être possible.

Dans son document de consultation, la CMM évalue à 22,9 milliards de dollars les investissements nécessaires pour réaliser l'ensemble des projets identifiés dans le PMAD sur un horizon de dix ans, dont 10,3 G\$ pour le maintien et l'amélioration des actifs et 12,6 G\$ pour développer l'offre de service. Le Conseil du Trésor a déjà approuvé certains de ces projets pour une valeur de 8,8 G\$. (Le tableau sur les projets des organismes de transport du Grand Montréal tiré du document de consultation est reproduit en annexe.)

La réalisation de l'ensemble de ces projets et leur exploitation vont nécessiter des investissements supérieurs à ceux prévus au Plan québécois des infrastructures 2011-2016⁴ pour le transport en commun et un financement additionnel au-delà de la marge de manœuvre des municipalités. Selon la CMM, le manque à gagner à terme sera de 1,4 G\$ pour le gouvernement du Québec en service de la dette et 619 M\$ pour les municipalités (299 M\$ en service de la dette et 320 M\$ en coûts d'exploitation).

Chercher le financement additionnel requis pour le transport en commun nécessite une vision globale des investissements nécessaires à la poursuite d'une politique sur la mobilité. La CSN est consciente que le sous-investissement dans l'entretien du réseau autoroutier fait en sorte qu'il est également nécessaire d'investir rapidement pour la conservation et la modernisation du patrimoine routier de la grande région métropolitaine. Toutefois, nous tenons à réaffirmer notre opposition au développement d'infrastructures supplémentaires, à l'exception du parachèvement de l'autoroute 30 qui constitue une voie de contournement de l'île de Montréal indispensable. Les investissements requis pour assurer la sécurité du réseau routier de la région sont d'une telle ampleur qu'on ne peut les négliger dans la présente réflexion et l'on ne peut exclure de prendre en considération que ce sont les automobilistes qui en sont les principaux bailleurs de fonds.

Par ailleurs, des investissements seront également nécessaires, bien que de moindre envergure, pour favoriser et améliorer la mobilité active pour les déplacements utilitaires et à des fins de villégiature. Pensons notamment à l'augmentation des voies réservées aux cyclistes, à l'entretien de ces voies quatre saisons et à l'instauration de feux de signalisation pour assurer la sécurité de passages piétonniers.

⁴ Gouvernement du Québec, *Plan budgétaire 2012-2013*, p. C.56.

Un partage inéquitable du financement du transport collectif

La CSN considère qu'avant de déterminer les sources pour le financement additionnel, il est nécessaire de dresser le portrait du financement du transport en commun dans le Grand Montréal et d'évaluer si le partage actuel entre les partenaires est équitable.

Pour ce faire, on a souvent recours à un tableau, semblable à celui présenté ci-dessous, pour indiquer la contribution relative des différents partenaires au financement du transport collectif. Toutefois, il convient de noter que le tableau comporte deux lacunes importantes. La première est qu'il sous-estime la part des automobilistes, car seuls les droits d'immatriculation supplémentaires perçus sur l'Agglomération de Montréal et la taxe sur l'essence perçue sur le territoire de l'AMT sont comptabilisés sous la rubrique « automobilistes ». La taxe provinciale sur les carburants et les droits de permis de conduire et d'immatriculation sont pour leur part inclus sous le titre « gouvernement du Québec ». La seconde est qu'il s'agit d'un portrait statique et qu'il ne reflète pas le désengagement du gouvernement du Québec à la suite de la mise en œuvre de la réforme Ryan en 1992 au détriment des municipalités et des usagers.

Tableau 1 : Contribution des différents partenaires au financement du transport collectif dans le Grand Montréal, en 2010*

	(000) \$	Part relative
Usagers	605 777	31 %
Municipalités (Taxes foncières)	657 837	34 %
Automobilistes régionaux (Taxe sur l'essence et droits d'immatriculation régionaux)	135 600	7 %
Gouvernement du Québec (FORT, Fonds vert, SOFIL) (Taxe sur les carburants, droits de permis de conduire et d'immatriculation, redevance sur les carburants et les combustibles fossiles, taxe sur les véhicules énergivores)	428 504	22 %
Gouvernement du Canada (SOFIL) (Taxe sur l'essence)	110 785	6 %
Total	1 938 503	100 %

Source : CMM, document de consultation, mars 2012.

*Les trois quarts du budget étaient affectés à des dépenses d'exploitation.

Alors que la compétence en matière de transport est partagée entre les trois paliers de gouvernement, la responsabilité en matière de transport en commun est quant à elle principalement assumée par le gouvernement provincial et les municipalités. En lien avec la mission du ministère des Transports (MTQ) qui est « d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec », les investissements en immobilisations sont principalement assumés par le gouvernement du Québec⁵. La Politique québécoise du transport en commun mentionne quant à elle que « les municipalités sont les premières responsables du transport en commun », d'où leur incombe la responsabilité financière des coûts d'exploitation (largement transférée aux usagers)⁶. Or, ce partage des coûts exerce une pression considérable sur les municipalités et les usagers et usagers qui ont vu leur part de contribution augmenter significativement. Rappelons qu'entre 1991 et 2003, la contribution des usagers au financement du transport en commun est passée de 33 % à 43 %, celle des municipalités de 27 % à 37 % et celle des automobilistes de 0 % à 7 %, tandis que la contribution du MTQ chutait de 42 % à 13 % et la contribution fédérale demeurait inexistante⁷. Au cours des récentes années, les ratios ont quelque peu changé à la suite d'investissements du gouvernement provincial et d'une légère contribution du gouvernement fédéral, mais la répartition demeure inéquitable.

Contribution des usagères et des usagers

Les usagers du transport en commun ont toujours largement contribué à son financement. Au cours des dix dernières années, la carte mensuelle régulière (CAM) a augmenté de 50 % et la carte mensuelle à tarif réduit de 75 %⁸. Ces hausses sont beaucoup plus élevées que la variation de l'indice des prix à la consommation qui a augmenté de 18 % entre 2002 et 2011⁹ dans la région métropolitaine de Montréal. Pourtant, le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal indiquait que « la participation globale des usagers ne doit pas augmenter en termes réels (c'est-à-dire plus que l'inflation) »¹⁰. Ce principe semble depuis avoir été écarté par certains. Dernièrement, la STM a annoncé que dorénavant, et ce, à compter du 1^{er} janvier 2012, la tarification sera majorée en tenant compte de quatre critères : l'indice des prix à la consommation, l'indice des prix spécifique aux transports et aux carburants (IPC transport), l'amélioration de l'offre de service et les investissements nécessaires au

⁵ Le gouvernement provincial finance les immobilisations selon les taux suivants :

- 50 % pour l'achat d'autobus urbains
- 75 % pour la construction de bâtiments et pour l'aménagement de stationnements incitatifs et de voies réservées
- 75 % pour le remplacement ou la réfection des réseaux guidés
- 100 % pour la construction de réseaux guidés (métro, train, tramway).

⁶ Le gouvernement provincial a toutefois souscrit à fournir une aide complémentaire pour des dépenses d'exploitation directement liées à une amélioration de l'offre de service.

⁷ CSN, *Pour un virage en faveur du transport en commun. Commentaires et recommandations sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal*, p. 13.

⁸ Elsie Lefebvre et Louise Harel, *Nouvelle hausse des tarifs de la STM en 2012 : « Des augmentations de 51 % pour la CAM régulière et de 75 % pour la CAM tarif réduit sur 10 ans : carrément excessifs et démesurés ! »*, CNW/Telbec, 25 novembre 2011.

⁹ Statistiques Canada.

¹⁰ Ville de Montréal, *Plan de transport 2007-Document de consultation*, p. 138.

renouvellement des actifs. Cette politique aura pour effet de conduire à de nouvelles hausses importantes de la contribution des usagers au cours des prochaines années. Pour nous, il ne fait aucun doute que ces augmentations ont eu et auront un impact négatif sur l'accessibilité au transport en commun et sur le revenu disponible des ménages, d'autant plus important pour les familles à faible revenu et pour les femmes qui sont les principales utilisatrices du transport collectif.

Pour la CSN, hausser la contribution des usagers n'est pas une solution à retenir. Au contraire, nous croyons qu'il faut améliorer l'accessibilité financière au transport en commun. Ainsi, non seulement la participation globale des usagères et usagers ne doit pas augmenter en termes réels, mais celle-ci devrait tendre à diminuer pour l'ensemble de la population. Dans l'immédiat, la CSN propose la mise en place d'une tarification sociale pour les personnes à faible revenu à l'instar de la tarification solidaire déjà existante pour les enfants, les personnes âgées et les étudiants qui bénéficient de tarifs réduits.

Municipalités et automobilistes régionaux

La marge de manœuvre des municipalités pour hausser les impôts fonciers est plutôt réduite. Rappelons que depuis la réforme Ryan, les municipalités ont dû recourir à de multiples hausses de taxes foncières pour boucler l'ensemble de leurs dépenses. Afin de trouver du financement supplémentaire pour le transport en commun, la région de Montréal a également misé sur l'obtention du droit d'imposer une taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT (1,5 ¢/l en 1996 et 3 ¢/l depuis 2010) et des droits d'immatriculation supplémentaires de 45 \$ pour les propriétaires d'un véhicule sur l'île de Montréal (2011). Notons que ces revenus sont affectés au financement du transport collectif.

La CSN considère que les deux paliers supérieurs de gouvernement devraient augmenter leur contribution au financement de l'exploitation du transport en commun. Toutefois, nous pensons qu'en complémentarité, certaines sources régionales de financement pourraient être bonifiées ou envisagées.

La CSN estime que l'augmentation de la taxe sur l'essence dans la région du Grand Montréal pourrait être une avenue à considérer à court terme pour financer une partie du manque à gagner pour l'exploitation du transport en commun. Ceci dans une perspective de pollueur payeur où l'on exige de l'automobiliste des frais pour couvrir les externalités négatives dues à l'utilisation de son véhicule. Les revenus récoltés sont alors investis dans le transport en commun dans une perspective de développement durable. Le but recherché doit être une modification du mode de transport utilisé. Cette source de financement devrait donc avoir des rendements décroissants à moyen et long termes.

Dans une perspective régionale, nous croyons que le territoire d'imposition des droits d'immatriculation pourrait être élargi au territoire de la CMM ou de l'AMT.

De plus, la CSN estime que les employeurs de la région du Grand Montréal pourraient être davantage mis à contribution dans le financement du transport en commun dont ils

retirent des bénéfices économiques. L'imposition d'une taxe sur la masse salariale similaire au « versement transport » comme à Paris pourrait être envisagée.

Gouvernement du Québec

Le financement du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures de transport routier et de transport en commun a également subi une transformation majeure depuis 1992. La source n'est plus le fonds consolidé du revenu, mais plutôt des programmes de financement dédiés qui sont alimentés par différentes taxes.

Créé en 2010, le Fonds dédié au financement des infrastructures de transport (FORT) remplace le Fonds pour la vente des biens et des services du MTQ, le Fonds des partenaires en matière d'infrastructures de transport et le Fonds des contributions des automobilistes. Il est la principale source de financement pour les infrastructures routières et de transport en commun. Selon le principe de l'utilisateur-payeur, celui-ci est alimenté par la taxe sur les carburants et les droits sur les permis de conduire et d'immatriculation. Dans son budget 2010-2011, le gouvernement a adopté une hausse de la taxe sur les carburants de 1 ¢/l le 1^{er} avril de chaque année de 2010 à 2013¹¹. Malgré la hausse de la taxe, le gouvernement prévoit déjà que le FORT sera déficitaire en 2015-2016. Celui-ci ne sera pas en mesure de couvrir tout le financement des projets du réseau routier et du transport en commun prévus au Plan québécois des infrastructures 2011-2016, un plan qui, rappelons-le, n'inclut pas tous les projets identifiés au PMAD.

La CSN tient à dénoncer le déséquilibre dans l'attribution des budgets du FORT pour la période 2012-2013 à 2016-2017, qui vont à 78 % pour des infrastructures du réseau routier et à seulement 22 % pour celles en transport collectif.¹² En tenant compte des investissements supplémentaires nécessaires pour le transport en commun et d'un moratoire sur le développement de l'offre du réseau routier, la CSN recommande que la répartition des sommes du FORT soit de 70 % pour le réseau routier et de 30 % pour le transport en commun.

Les deux autres principaux fonds qui contribuent au financement du transport en commun sont le Fonds vert et la SOFIL (Société de financement des infrastructures locales). Créé en 2006, le Fonds vert était principalement financé par les redevances sur les carburants et les combustibles fossiles; il vise à fournir un appui à la réalisation de mesures environnementales favorisant le développement durable. Actuellement, un budget annuel de 120 M\$ est attribué au transport en commun pour l'ensemble du Québec pour financer les coûts d'exploitation associés à une augmentation de l'offre de service. Au cours des prochaines années, le Fonds vert sera financé à même les recettes de la bourse du carbone. Le gouvernement prévoit alors que les revenus annuels seront plus que doublés, passant de 200 M\$ à 425 M\$ dès 2015-2016. Or, les revenus affectés au transport collectif

¹¹ Actuellement, la taxe sur l'essence est de 18,2 ¢/l, et celle sur le mazout est de 19,2 ¢/l. Les droits d'immatriculation demeurent quant à eux gelés à 30 \$.

¹² Plan budgétaire 2012-2013, p. A 42. Pour la période de 5 ans, 14 G\$ et 4 G\$ seront respectivement alloués au réseau routier et au transport en commun.

n'augmenteront que de 80 %¹³. La CSN considère que les budgets du Fonds vert alloués au transport en commun devront être augmentés au même rythme que l'augmentation des revenus, et qu'un minimum de 130 M\$ doit être garanti au cas où les résultats escomptés de la bourse ne se concrétiseraient pas. De plus, ces montants devront continuer à être versés aux municipalités.

Enfin, il y a aussi la SOFIL, créée en 2005. Les revenus de ce fonds proviennent majoritairement d'une partie de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et des droits d'immatriculation imposés par Québec sur les véhicules énergivores (le montant des droits varie selon le type de cylindré pour un maximum de 150 \$ par véhicule)¹⁴. La SOFIL a pour mission de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun ainsi que de projets d'infrastructures ayant des incidences économiques, urbaines ou régionales. Actuellement, 25 % des budgets de la SOFIL sont attribués à des projets en transport en commun.

Gouvernement du Canada

Historiquement, le gouvernement fédéral a peu contribué au financement du transport en commun. Ce n'est qu'en 2005 que le gouvernement canadien a imposé une taxe fédérale d'accise sur l'essence de 10 ¢/l et qu'il a conclu une entente avec le gouvernement du Québec pour lui transférer une partie des revenus qui est confiée à la SOFIL (l'équivalent de 5 ¢/l depuis 2010). Malgré cette entente, la contribution du gouvernement fédéral au financement du transport en commun est nettement en dessous de sa capacité financière et des bénéfices qu'il retire d'un transport en commun efficace.

La CSN estime que le gouvernement du Québec devrait exiger le transfert de l'ensemble du montant de la taxe fédérale sur l'essence et qu'il devrait recourir davantage aux programmes fédéraux d'infrastructures pour des projets de transport en commun.

Fonds consolidés du revenu

Au cours de la consultation, nous anticipons que plusieurs groupes proposeront des solutions qui feront porter le fardeau du financement recherché aux automobilistes. Or, nous croyons que ces derniers ne doivent pas être les seuls à soutenir les coûts additionnels du financement des infrastructures en transport en commun. D'une part, parce que les taxes dédiées en provenance des automobilistes devraient avoir un rendement décroissant à moyen et long termes.

D'autre part, les taxes sur l'essence et sur les carburants, les droits d'immatriculation, les taxes sur le stationnement, les péages routiers sont des taxes fortement régressives qui risquent de pénaliser les catégories sociales les moins favorisées ainsi que les classes moyennes, et qui pourraient conduire à l'institutionnalisation d'un système de transport

¹³ Budget 2012-2013, *Le Québec et les changements climatiques*, pp. 10 et 19.

¹⁴ Les deux autres sources sont les contributions additionnelles que le gouvernement du Québec s'est engagé à verser et les revenus de placement.

urbain à deux vitesses (sans jeu de mots) : l'automobile pour les plus nantis et le transport en commun pour les populations captives et moins aisées. Cette situation serait d'autant plus inéquitable dans un contexte où l'offre de services en transport en commun ne suffit pas à répondre à la demande

De plus, le développement de l'offre de services prévue au PMAD va également entraîner une augmentation des coûts d'exploitation. Pour la CSN, les municipalités et les usagers ne devraient pas être les seuls à prendre en charge ce fardeau; les gouvernements du Québec et du Canada devront également assumer une plus grande part de la facture liée aux coûts d'exploitation du transport collectif.

Selon nous, un réseau de transport en commun efficace et accessible engendre des bénéfices à forte valeur sociétale dont les avantages s'étendent au-delà de la grande région métropolitaine. Il serait donc naturel que le financement du transport collectif soit en partie appuyé par les fonds consolidés du revenu provincial et fédéral qui sont alimentés en partie selon un principe de progressivité en fonction du revenu des ménages et des entreprises¹⁵.

¹⁵ Afin d'accroître le Fonds du revenu consolidé du Québec, la CSN a revendiqué plusieurs mesures dont la mise en place d'un quatrième palier d'imposition, la création d'une taxe sur les produits de luxe, l'augmentation des redevances minières, le resserrement des divers crédits d'impôts et congés fiscaux des entreprises, l'instauration d'un impôt minimum aux entreprises profitables, l'intensification de la lutte à l'évasion fiscale et une augmentation des transferts fédéraux.

Conclusion – Des principes à retenir

Cette consultation est une occasion pour la CSN de réaffirmer la nécessité d'effectuer un franc virage en faveur du transport en commun. Nous souhaitons que le transport collectif devienne prédominant dans les grandes agglomérations du Québec en le rendant plus attrayant, c'est-à-dire efficace, accessible et sécuritaire. Or, il nous semble nécessaire que la présente réflexion sur le financement du transport en commun dans la grande région de Montréal tienne compte de l'ensemble des investissements requis à la poursuite d'une politique sur la mobilité et des sources actuelles de financement.

Il faut éviter le piège de trouver du financement à la pièce sans égard à une vision globale. Pensons notamment à la volonté du gouvernement fédéral d'imposer un péage sur le futur pont Champlain envers laquelle les réactions ont été marquées par une certaine confusion. Dans un récent sondage, une majorité de personnes de la grande région métropolitaine ont indiqué être favorables à ce péage et à ce que les revenus servent à financer l'infrastructure et le transport collectif. Or, le péage proposé par le gouvernement fédéral vise uniquement à financer le pont et le promoteur privé. Le maire Tremblay s'est quant à lui dit disposé à l'instauration de ce péage alors qu'il préconise depuis plusieurs années l'établissement d'un péage métropolitain pour financer les infrastructures routières et le transport collectif de la région. Et surprise, le gouvernement du Québec s'est opposé au péage proposé par le fédéral. Pourtant, il vient de préconiser le recours aux partenariats public-privé avec péage pour le financement de l'infrastructure et du partenaire privé pour le pont de l'autoroute 25 qui franchit la rivière des Prairies et le pont de l'autoroute 30 qui franchit le fleuve Saint-Laurent.

Cet exemple illustre le danger d'imposer une mesure sans qu'il y ait consensus sur les objectifs, sur les modalités de mise en œuvre et sur la répartition des revenus. Nous croyons qu'il est donc important de préciser les principes à poursuivre dans la détermination des sources de financement pour le transport en commun.

Or, depuis une vingtaine d'années, on observe au Québec la tendance de plus en plus importante à recourir à l'utilisateur-payeur pour les services publics. Ce courant s'appuie sur une volonté de hausser les tarifs et les taxes en contrepartie d'une baisse des impôts. Le secteur des transports n'y fait pas exception. Les usagères et les usagers du transport en commun contribuent au tiers des dépenses du transport collectif et le financement des investissements pour les infrastructures routières repose essentiellement sur les automobilistes. La CSN s'oppose à cette « révolution tarifaire ». Pour nous, il ne fait aucun doute que la tarification induit des impacts négatifs sur l'accessibilité des services publics, particulièrement pour les personnes les plus démunies. De plus, le recours des gouvernements à la tarification et aux taxes représente une forme de fiscalité régressive.

Enfin, la recherche de financement ne doit pas conduire à la privatisation des services de transport en commun. La CSN s'oppose à toute forme de privatisation, que ce soit la sous-traitance, les partenariats public-privé ou la vente d'actifs des sociétés de transport qui auront comme conséquences de privatiser les profits et socialiser les pertes. Nous croyons

par ailleurs qu'il est nécessaire de maintenir l'expertise de la main-d'œuvre au sein du réseau public.

La CSN se prononce pour un financement du transport en commun :

- *durable*, c'est-à-dire dont les modes garantissent un financement prévisible et à long terme des investissements;
- *diversifié*, c'est-à-dire dont les modes de financement sont nombreux et particularisés en fonction des différents objectifs à atteindre;
- *équitable*, c'est-à-dire dont le fardeau du financement repose sur un grand nombre de partenaires dont la contribution n'est pas excessive, discriminatoire ou injustifiée;
- et *public*, c'est-à-dire dont les modes de financement répondent à une logique d'intérêt général et respectent la propriété collective des infrastructures et des sociétés de transport.

Recommandations de la CSN

- La CSN réaffirme la nécessité d'effectuer un franc virage en faveur du transport en commun. Elle souhaite que le transport en commun devienne prédominant dans les grandes agglomérations du Québec en le rendant plus attrayant, c'est-à-dire efficace, accessible et sécuritaire.
- La CSN recommande que la réflexion sur le financement du transport en commun tienne compte des sources actuelles de financement et de l'ensemble des investissements nécessaires à la poursuite d'une politique sur la mobilité.
- La CSN recommande que le financement du transport en commun soit :
 - *durable*, c'est-à-dire dont les modes garantissent un financement prévisible et à long terme des investissements;
 - *diversifié*, c'est-à-dire dont les modes de financement sont nombreux et particularisés en fonction des différents objectifs à atteindre;
 - *équitable*, c'est-à-dire dont le fardeau du financement repose sur un grand nombre de partenaires dont la contribution n'est pas excessive, discriminatoire ou injustifiée;
 - et *public*, c'est-à-dire dont les modes de financement répondent à une logique d'intérêt général et respectent la propriété collective des infrastructures et des sociétés de transport.
- La CSN recommande que le financement du transport en commun s'appuie de plus en plus sur les fonds consolidés du revenu provincial et fédéral qui sont alimentés en partie selon un principe de progressivité en fonction du revenu des ménages et des entreprises.
- La CSN recommande que les gouvernements du Québec et du Canada participent davantage au financement des dépenses d'exploitation du transport en commun, et ce, dans le respect des champs de juridiction.
- La CSN recommande au gouvernement du Québec de modifier la répartition des budgets du FORT de manière à rehausser la part versée au transport en commun à 30 % et diminuer celle versée au réseau routier à 70 %.
- La CSN recommande que les budgets du Fonds vert alloués au transport en commun soient augmentés au même rythme que l'augmentation des revenus, et qu'un minimum de 130 M\$ soit garanti au cas où les résultats escomptés de la bourse ne se concrétiseraient pas. De plus, ces montants devront continuer à être versés aux municipalités.
- La CSN recommande que le gouvernement du Québec fasse pression sur le gouvernement canadien pour qu'il bonifie le montant versé à la SOFIL. La CSN

recommande au gouvernement du Québec de recourir davantage aux programmes fédéraux d'infrastructures pour des projets de transport en commun, et ce, dans le respect des champs de juridiction.

- La CSN recommande que la participation globale des usagères et usagers ne soit pas augmentée en termes réels, et que celle-ci tende à diminuer pour l'ensemble de la population. Dans l'immédiat, la CSN recommande la mise en place d'une tarification sociale pour les personnes à faibles revenus à l'instar de la tarification solidaire déjà existante pour les enfants, les personnes âgées et les étudiants qui bénéficient de tarifs réduits.

En complément aux recommandations précédentes, la CSN pense que des sources de revenus régionales pourraient être bonifiées ou envisagées :

- La CSN estime que l'augmentation de la taxe sur l'essence dans la région du Grand Montréal pourrait être une avenue à considérer à court terme pour financer une partie du manque à gagner pour l'exploitation du transport en commun. Ceci dans une perspective de pollueur-payeur où l'on exige de l'automobiliste des frais pour couvrir les externalités négatives dues à l'utilisation de son véhicule.
- La CSN considère que, dans une perspective régionale du transport en commun, le territoire d'imposition des droits d'immatriculation pourrait être élargi au territoire de la CMM ou de l'AMT.
- La CSN estime que les employeurs de la région du Grand Montréal pourraient être davantage mis à contribution dans le financement du transport en commun dont ils retirent des bénéfices économiques. L'imposition d'une taxe sur la masse salariale similaire au « versement transport » comme à Paris pourrait être envisagée.
- La CSN s'oppose au péage autoroutier qui s'appuie sur le principe de l'utilisateur-payeur. La CSN considère également qu'il est prématuré d'envisager un péage métropolitain sans qu'il y ait eu au préalable consensus sur les objectifs, sur les modes de mise en œuvre et sur la répartition des revenus et sans qu'il y ait une augmentation de l'offre de services en transport en commun permettant d'offrir suffisamment d'alternatives efficaces.

Annexe

Tableau 1. Projets des organismes de transport du Grand Montréal, horizon 2020 (en milliards de dollars)

Projets en cours de réalisation ¹				
Maintien des actifs		Développement de l'offre		Total
Métro Remplacement des MR-63 et programmes Réno-méto	4,0 G\$			
Trains Remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	1,0 G\$	Trains Train de l'Est	0,7 G\$	
Autobus Entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	2,3 G\$	Autobus SRB Pie-IX	0,3 G\$	
Autres Service à la clientèle tous réseaux	0,5 G\$			
Sous-total	7,8 G\$		1,0 G\$	8,8 G\$
Projets en planification				
Maintien des actifs		Développement de l'offre		Total
Métro Remplacement des MR-73	2,5 G\$	Métro Prolongements du métro ² Matériel roulant additionnel	5,6 G\$ 0,9 G\$	
		Trains Train de l'Ouest ³ Planification de l'AMT	0,9 G\$ 0,5 G\$	
		Autres Réseau initial du tramway à Montréal SLRA-10 ⁴	1,0 G\$ 1,5 G\$	
		Autobus Voies réservées + équipements + acquisition autobus	1,2 G\$	
Sous-total	2,5 G\$		11,6 G\$	14,1 G\$
Total maintien	10,3 G\$	Total développement	12,6 G\$	22,9 G\$

¹ Projets approuvés par le Conseil du Trésor et inscrits dans le Plan quinquennal des immobilisations (PQI) 2010-2015 du ministère des Transports du Québec.

² Protocole 2009 entre Montréal, Laval, Longueuil.

³ Annoncé par le gouvernement du Québec en 2011.

⁴ Lié à la reconstruction du pont Champlain annoncée par le gouvernement fédéral en 2011.

Source : Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*, Document de consultation, mars 2012, p. 10.