



Financement des transports collectifs: vers une véritable transition écologique

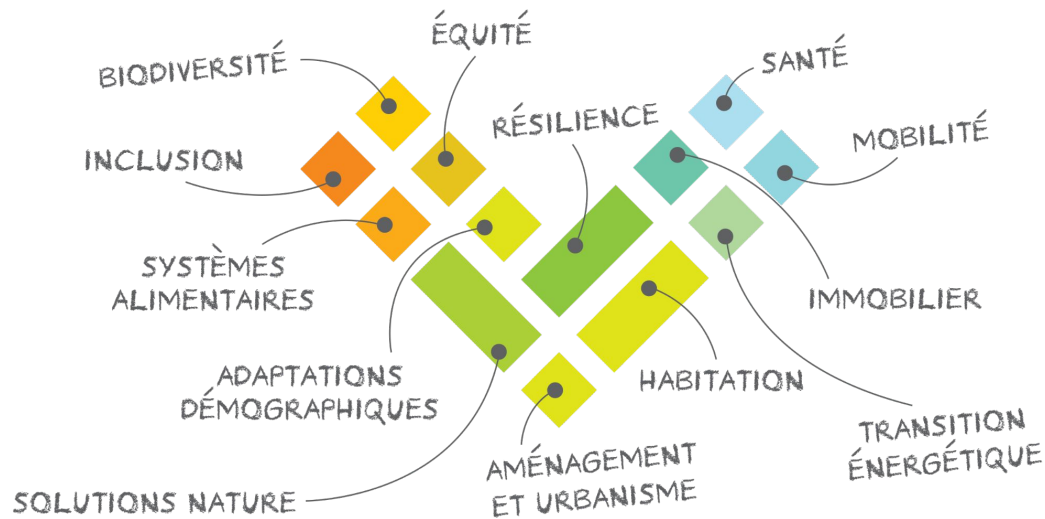
Présentation à la Commission sur les finances et l'administration de la Ville de Montréal

Samuel Pagé-Plouffe, directeur - affaires publiques et gouvernementales,
28 mai 2024

Suivez-nous sur



À propos de Vivre en Ville

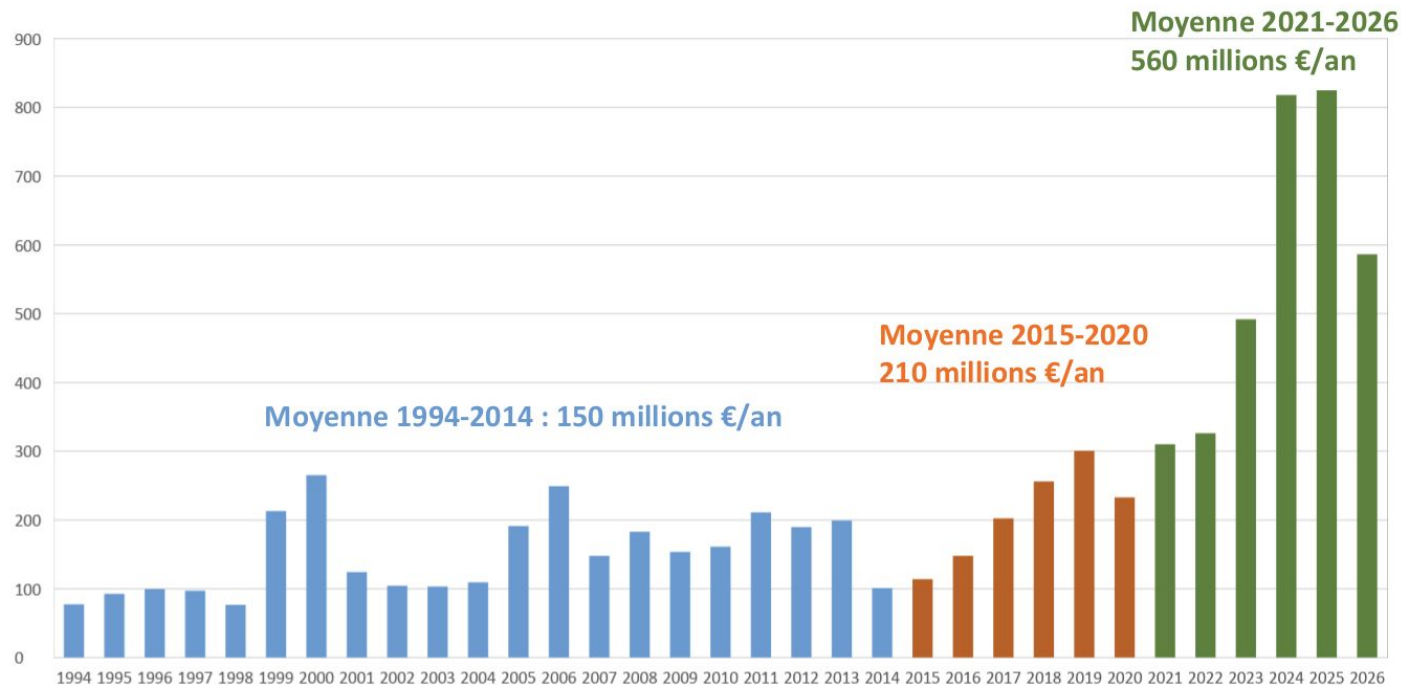


Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

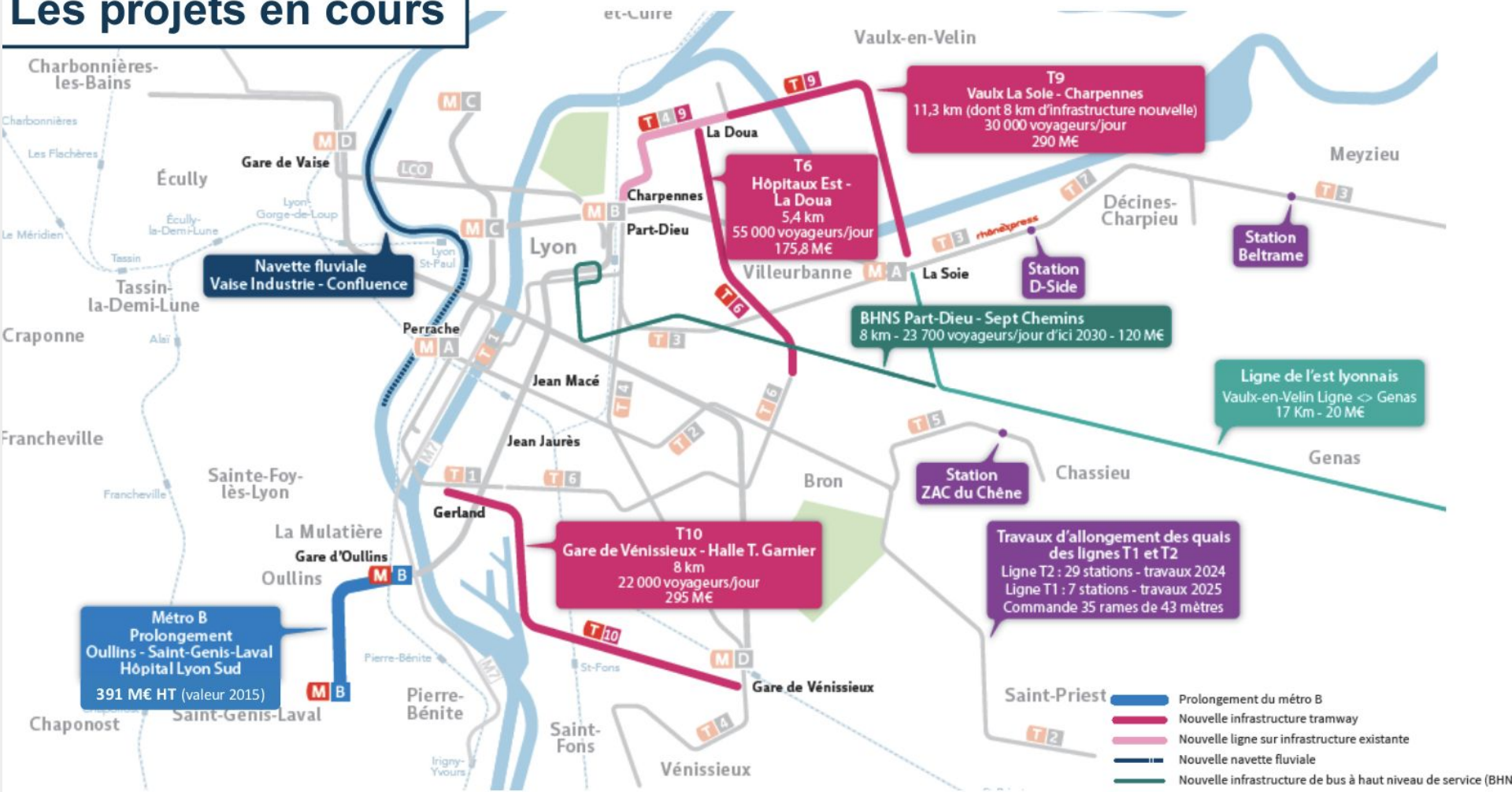
Métropole de Lyon

Une transition écologique de plus en plus assumée

Les dépenses d'investissement de l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (SYTRAL)



Les projets en cours



- Prolongement du métro B
- Nouvelle infrastructure tramway
- Nouvelle ligne sur infrastructure existante
- Nouvelle navette fluviale
- Nouvelle infrastructure de bus à haut niveau de service (BHNS)
- Nouvelle ligne de bus au service renforcé
- Nouvelle station tramway

Des résultats éloquentes

- En 3 ans la circulation routière sur la Métropole de Lyon a baissé de 10%
 - La réduction atteint 17,5% dans le centre-ville de Lyon
- Transports en commun : +20% de voyageurs entre 2022 et 2023 (+ 530 000 abonnés)
 - **La fréquentation de 2024 dépasse celle de 2019 de près de 4%.**
- Mobilités cyclables : + 50% de passages vélos entre 2019 et 2024
- Part modale de la voiture en chute libre (de 50% en 2006 à 35% en 2030)

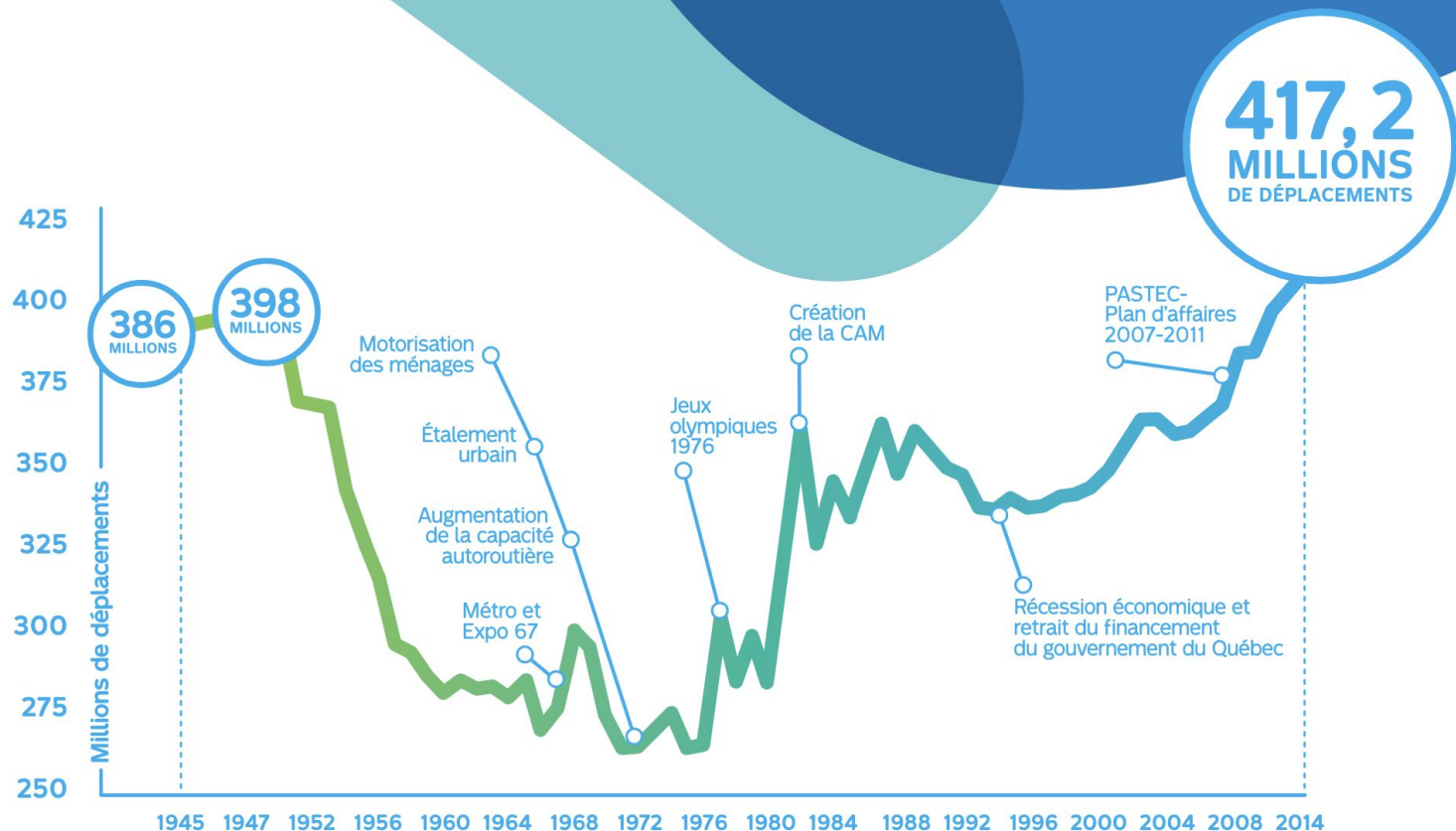


Revenons à Montréal



Leçon historique: l'achalandage est en constante évolution

Il n'y a pas de « perte permanente » d'achalandage



Règles de financement des réseaux après la réforme Ryan

Les politiques publiques ont des conséquences



GOUVERNEMENT

IMMOBILISATIONS
100 %

EXPLOITATION
100 %

IMMOBILISATIONS
50-100 %

EXPLOITATION
0 %



**RÉSEAU ROUTIER
SUPÉRIEUR**



**TRANSPORT
EN COMMUN**



MUNICIPALITÉS

IMMOBILISATIONS
0 %

EXPLOITATION
0 %

IMMOBILISATIONS
0-50 %

EXPLOITATION
100 %



Le rôle du gouvernement du Québec

De la Politique québécoise du transport collectif à la Politique de mobilité durable



Plan d'action de la PMD, 2018-2023

« De 2007 à 2015, les efforts gouvernementaux ont permis d'augmenter l'offre de service de transport en commun de près de 32 %, ce qui a contribué à une hausse de l'achalandage de plus de 15 % pour la même période. Il est temps de donner une nouvelle impulsion et poursuivre sur cette lancée. »

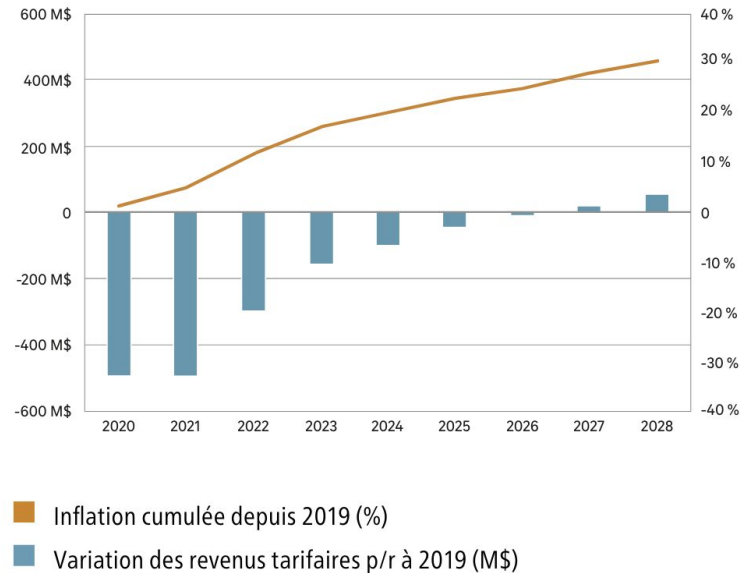
Afin d'atteindre la cible de 37,5 % de réduction des émissions de GES, il est nécessaire d'augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par année. »



La pandémie a accéléré ce qu'on savait déjà

Un manque à gagner qui exige des solutions structurantes

Figure 4 – Projections de l'évolution des revenus tarifaires par rapport à 2019 et de l'inflation cumulée, 2020-2028



Un enjeu structurel

Tôt ou tard, il faudra collectivement se mettre en mode solution

Revenu de la taxe sur les carburants (en M\$)

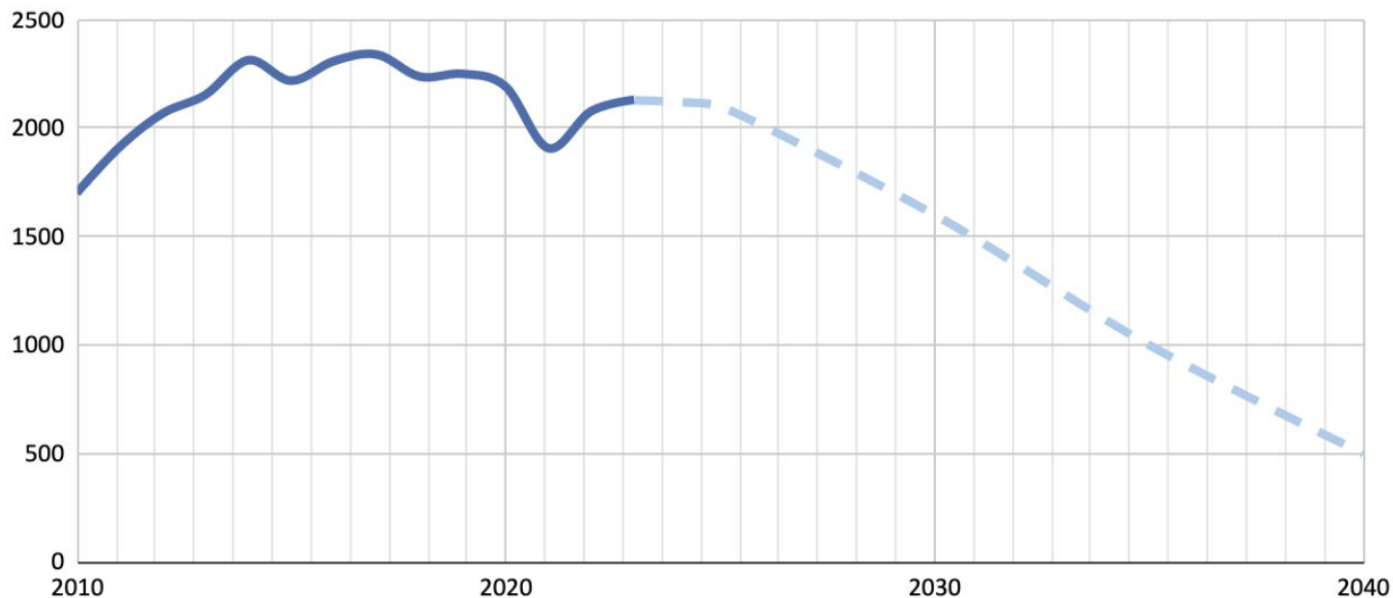


Tableau 2 – Cadre financier 2025-2028 du transport collectif métropolitain

En millions de dollars

	2025	2026	2027	2028
Dépenses				
Exploitation	3 029	3 111	3 220	3 316
Immobilisation	1 529	1 848	1 915	2 131
Total	4 558	4 959	5 135	5 448
Revenus				
Gouvernements	1 748	2 025	2 050	2 257
Recettes tarifaires	891	926	965	995
Automobilistes	278	281	284	288
Municipalités	1 028	1 069	1 112	1 156
Autres	52	53	54	55
Total	3 997	4 354	4 465	4 750
Déséquilibre	(561)	(605)	(670)	(698)



600 millions de congé de paiement en 2023

600 M\$...

DE BONNES NOUVELLES POUR LES CLIENTS DE LA SAAQ

Montréal, le 14 novembre 2023. – La vice-première ministre et ministre des Transports et du Développement durable, Mme Geneviève Guilbault, en présence de la députée d'Anjou-Louis-Riel, Mme Karine Lévesque, du président du conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. Konrad Sioui, et du président-directeur général de la SAAQ, M. Éric Ducharme, a annoncé de bonnes nouvelles pour les titulaires de permis de conduire des classes 5 (véhicule de promenade). En effet, ce sont **600 M\$ qui seront remis aux conducteurs et conductrices en 2024** sous la forme d'un congé de paiement de la contribution d'assurance associée à leur permis de conduire.

LA SAAQ REMET 1,1 MILLIARD \$ DANS VOS POCHEs



Économie de 184\$*
pour les Québécois détenteurs d'un permis de conduire

Économie de 338\$*
pour les Québécois détenteurs d'un permis de conduire auto-moto

* Sous forme de congé de paiement de la contribution d'assurance sur le permis de conduire pour 2 ans (2022-2023).



Occuper l'espace fiscal laissé libre par Québec

Encore 600 M\$!

	Actuellement ⁸	Depuis	Ajusté pour l'inflation	Différence
Taxe sur l'immatriculation	85 M\$	1992	160 M\$ ⁹	75 M\$
Taxe sur les carburants	2127 M\$	2013	2746 M\$ ¹⁰	619 M\$



Diversification des revenus

Comparaison Grand Montréal et Grand Vancouver

Sources de financement 2022 (opération)	Translink	ARTM
Taxe sur les carburants	21 % (424 M\$)	3 % (86 M\$)
Taxe foncière / contribution municipale	22 % (438 M\$)	37 % (924 M\$)
Subvention provinciale (exploitation)	10 % (193 M\$)	19 % (477 M\$)
Tarifs des usagers et usagères	20 % (395 M\$)	25 % (641 M\$)
Taxe de vente sur les stationnements	4 % (75 M\$)	- ¹⁵
Droit de développement	2 % (40 M\$)	-
Taxe sur l'immatriculation	-	2 % (62 M\$)

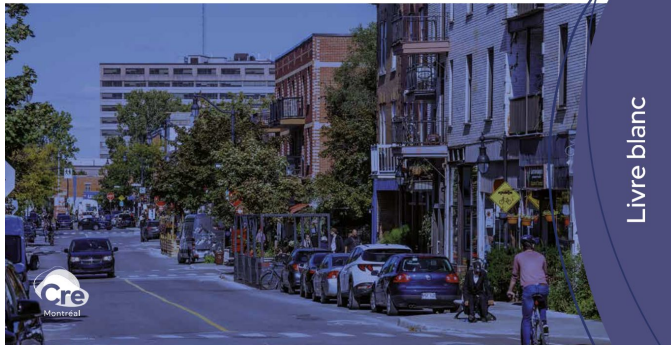


D'ici 2035, tarifier tout le stationnement sur rue

Une source de revenus... et d'économies / d'optimisation

Le stationnement à Montréal

23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique



CRE-Montréal, 2023

« Avec 450 000 cases sur rue gratuites, la ville soutient les usagers des stationnements sur rue à hauteur de plus de 500 millions \$ / an »

Une mesure qui paraît controversée... mais certainement moins que la taxe sur la masse salariale



Vers une hausse des tarifs d'immatriculation

L'importance de développer l'offre de services de transport collectif en mettant en place des nouvelles sources de financement

« Key elements in promoting the public acceptability of sustainable mobility

Packaging

Policies restricting car use or raising its costs should be accompanied by well-publicised programmes to improve the availability and attractiveness of alternatives to driving alone, including car pooling, public transport, cycling and walking, all financed by dedicated revenues from car pricing measures »

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80



ELSEVIER

Transport Policy 15 (2008) 73–80

TRANSPORT
POLICY

www.elsevier.com/locate/transport

The sustainable mobility paradigm

David Banister

Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK
Available online 19 November 2007

Abstract

This paper has two main parts. The first questions two of the underlying principles of conventional transport planning on travel as a derived demand and on travel cost minimisation. It suggests that the existing paradigm ought to be more flexible, particularly if the sustainable mobility agenda is to become a reality. The second part argues that policy measures are available to improve urban sustainability in transport terms but that the main challenges relate to the necessary conditions for change. These conditions are dependent upon high-quality implementation of innovative schemes, and the need to gain public confidence and acceptability to support these measures through active involvement and action. Seven key elements of sustainable mobility are outlined, so that public acceptability can be more effectively promoted.

© 2007 Elsevier Ltd. All rights reserved.

Keywords: Behaviour; Acceptability; Engagement; Participation

1. The Problem

It has often been said that transport planning is at a crisis point and that it underestimates the key challenges facing urban planners (Banister, 2005; Bullock and Staley, 2006; Wickham, 2006). Yet it has also been remarkably robust and it has “survived” all these crises to emerge almost intact, perhaps with some minor alterations. Two fundamental principles are embedded in the approach used, namely that travel is a derived demand and not an activity that people wish to undertake for its own sake. It is only the value of the activity at the destination that results in travel.

The second principle is that people minimise their generalised costs of travel, mainly operationalised through a combination of the costs of travel and the time taken for travel. These two underlying principles have important consequences, as they are embedded in most analysis and evaluation studies. They help explain the predominance of transport solutions to urban problems, and the huge growth in faster and longer distance travel, as the increased speed of travel has outweighed the increased costs of travel. Even though travel time may have remained constant as cities have spread, both distances and speeds have increased

substantially (Banister, 2006; Deakin, 2006; Duranton, 2006; Kahn, 2006). Local public transport, cycle and walking have become less attractive, and this in turn has resulted in the greater use of the car. Car dependence and the increased decentralisation of cities are difficult processes to reverse—this is the transport-led future.

Sustainable mobility provides an alternative paradigm within which to investigate the complexity of cities, and to strengthen the links between land use and transport. The city is the most sustainable urban form and it has to provide the location where most (70–80%) of the world's population will live. Empirical research has concluded that the key parameters of the sustainable city are that it should be over 25,000 population (preferably over 50,000), with medium densities (over 40 persons per hectare), with mixed use developments, and with preference given to developments in public transport accessible corridors and near to highly public transport accessible interchanges (Banister, 2005, 2006). Such developments conform to the requirements of service and information-based economies. Settlements of this scale would also be linked together to form agglomerations of polycentric cities, with clear hierarchies that would allow a close proximity of everyday facilities and high levels of accessibility to higher order activities (Hall and Pain, 2006).

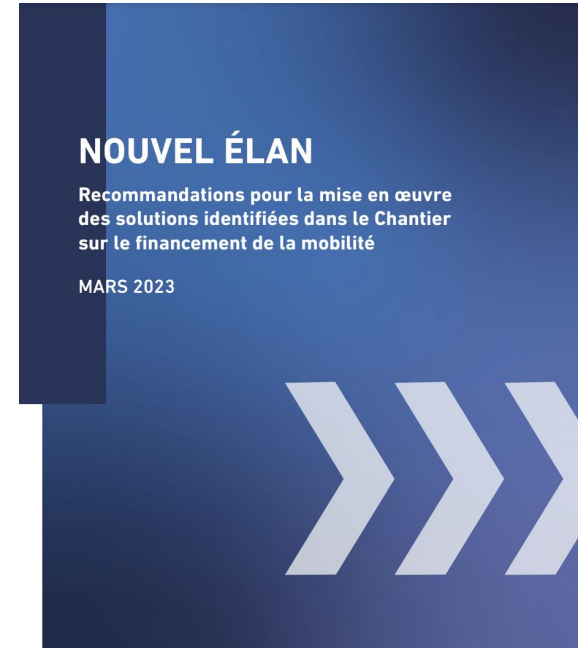
Email address: david.banister@ouce.ox.ac.uk

0967-070X/\$ - see front matter © 2007 Elsevier Ltd. All rights reserved.
doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005



Messages-clés

1. La mobilisation actuelle en faveur du financement des transports collectifs est sans précédent. Les solutions sont connues, il faut profiter de l'opportunité créée par la crise actuelle.
2. Vers plus de prévisibilité et de revenus autonomes pour le palier municipal-régional
3. Il faut une entente 5 ans et maintenir la discussion sur le financement de la mobilité.
4. Le Grand Montréal doit réclamer la mise à jour de la cible nationale du développement des services



Samuel Pagé-Plouffe, directeur - affaires publiques et gouvernementales
samuel.page-plouffe@vivreenville.org

MERCI !

Suivez-nous sur

f  **in** | @VivreenVille

