

De l'ambition à l'action pour une mobilité inclusive

Perspectives budgétaires 2025: le financement du transport collectif

Mémoire collectif

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

29 mai 2024



Solon

COOP CARBONE



COALITION MOBILITÉ
ACTIVE MONTRÉAL

Table des matières

Synthèse des recommandations	2
Introduction	4
Mise en contexte	5
Viser la croissance et développer nos propres leviers pour l'atteinte de nos propres objectifs	5
Un espace fiscal à exploiter	8
Un cercle vertueux à enclencher pour lutter contre la surmotorisation : donner un bonus la mobilité durable et diminuer le soutien public à l'automobile individuelle	12
Financer sans accroître les inégalités	13
Recommandations	14
Solutions court terme	14
Une tarification sociale étendue pour aider les ménages à faible revenu pour réduire la dépendance à l'auto : l'allocation mobilité	14
Taxation du stationnement non résidentiel hors rue : un mécanisme bénéficiaire payeur prêt à jouer son rôle	16
Taxation de l'immatriculation : réduire les subventions à l'automobile de façon juste et inclusive	18
Tarification juste du stationnement sur rue : un mécanisme utilisateur-payeur équitable envers les non-usagers.	20
Solutions moyen terme	22
Marché du carbone	22
Tarification kilométrique	23
Cotisations des employeurs	24

Ce mémoire à été rédigé par :

- Blaise Rémillard - Conseil régional en environnement de Montréal
- Pascal Priori - Solon
- Raouf Sadeddine - Coop Carbone

Avec l'appui de :

- Frédéric Bataille - Coalition mobilité active Montréal

Synthèse des recommandations

Court terme	<p>1 Utiliser rapidement les leviers financiers déjà disponibles pour la CMM et Montréal afin d’assumer au moins leur part du financement du maintien de l’offre et du développement de la capacité des réseaux de 60 % d’ici 2030 ou 2035 afin d’atteindre les cibles du PMAD, de Montréal 2030, du Plan climat, de la Politique de mobilité durable 2030 et de nombreux autres engagements et planifications.</p> <p>Besoins non comblés estimés : Les contributions municipales à l’ARTM doivent être de l’ordre de 1,2 G \$/an supplémentaires en 2025 à 2,8 G \$/an en 2031 en établissant la part municipale à 33 % des sommes totales nécessaires.</p>
	<p>2 Déployer une allocation mobilité pour l’ensemble de la population de la CMM vivant sous le seuil de revenu viable (environ 690 000 personnes) afin de compenser les différentes hausses de tarifs et taxes nécessaires. Cette allocation mobilité, disponible annuellement pour l’ensemble des membres du ménage de plus de 10 ans serait composé au choix d’un des éléments ou bonus de la liste ci-dessous:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rabais sur les abonnements annuels des sociétés de transport collectif• Subvention pour les frais d’achat ou d’entretien auprès de magasins locaux de vélo• Crédits pour des déplacements effectués avec un service de vélopartage ou d’autopartage (Communauto, LocoMotion, Bixi, etc) <p>Coût estimé: 244 M \$/année</p>
	<p>3 Relever le taux applicable à la zone D, jusqu’à la moitié du tarif de la zone C (10\$/m2) et abaisser la surface exemptée à 390 m2.</p> <p>Le stationnement non résidentiel étant un bon indicateur de la dépendance d’une entreprise ou d’un employeur aux réseaux de transports routiers, entamer des discussions avec la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) pour taxer tous les stationnements non résidentiels de plus de 390 m2 ou définir une partie de la hausse des contributions à l’ARTM en fonction du potentiel de taxation des différentes municipalités.</p>

		Potentiel de revenu estimé: plus de 60 M \$ par année
	4	<p>Augmenter la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade de 59\$ à 500\$ à brève échéance permettant de générer un revenu de 946 millions de dollars afin de financer le maintien, le développement de l'offre de transport collectif et la tarification sociale associée à l'allocation mobilité.</p> <p>Demander les pouvoirs réglementaires auprès du gouvernement du Québec afin de pouvoir moduler le plus rapidement possible la taxe sur les caractéristiques des véhicules et la valeur des véhicules. Ainsi les véhicules de moindre valeur des ménages et de plus petite taille, de plus petit poids et émettant moins de CO2 et de NOX pourraient avoir un tarif réduit et dégressif selon ces caractéristiques.</p> <p>L'agglomération de Montréal pourrait décider d'une hausse de taxe sur l'immatriculation différente de celle de la CMM afin de rencontrer les objectifs de propres à Montréal.</p> <p>Potentiel de revenu estimé: 946 M \$/an</p>
	5	<p>Relever les tarifs de tous les espaces de stationnement sur rue pour atteindre un niveau 100% utilisateur-payeur d'ici 2035, soit en moyenne des revenus de 1275 \$ par case par année.</p> <p>Cette hausse devrait être accompagnée d'une mesure écofiscale favorisant les véhicules de plus petite taille, de plus petit poids et émettant moins de CO2 et de NOX ainsi que d'un programme d'accompagnement pour les ménages à faibles revenus (allocation mobilité).</p> <p>Potentiel de revenu estimé: de 268 à 500 M \$</p>
Moyen terme	6	Agir auprès du gouvernement du Québec pour augmenter la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif de 25 % à 50 % pour financer le développement de l'offre et des services en mobilité durable.
	7	Agir auprès du gouvernement du Québec pour mettre en oeuvre une tarification kilométrique
	8	Agir auprès du gouvernement du Québec pour mettre en oeuvre une cotisation obligatoire des entreprises pour contribuer au financement de la mobilité durable.

Introduction

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Coop Carbone, la Coalition Mobilité active, Solon unissent leurs expertises pour contribuer à la Consultation publique - Perspectives budgétaires 2025 de la Commission sur les finances et l'administration de de Montréal. Bien que le financement de la mobilité soit une compétence partagée entre tous les paliers de gouvernement, notre mémoire se concentre principalement sur les leviers municipaux et métropolitains.

Comment dans un contexte de crise de financement, la Ville de Montréal peut agir proactivement pour maintenir et développer la mobilité durable?

Notre mémoire ne se limite pas au financement des transports collectifs. Il aborde également le financement de l'ensemble des infrastructures et services de mobilité. En effet, **l'ensemble des modes de transport sont hautement interreliés au niveau des finances, du fonctionnement des réseaux de transports terrestres ainsi que des habitudes de déplacement.** Par exemple, la qualité de l'offre de transport collectif peut contribuer à réduire le nombre de voitures sur les routes et participer à contrôler la congestion ce qui justifie la contribution des automobilistes au transport collectif. Un autre exemple: le financement public du stationnement sur rue, gratuit ou à peu de frais pour les usagers, entre en compétition avec les autres usages de la rue (circulation, voies réservées, etc.) et le financement des autres services de mobilité municipaux tout en influençant le choix modal. Cet enjeu doit également servir comme levier pour réduire les inégalités sociales qui touchent une grande partie de la population montréalaise.

Nous croyons donc que **ce serait une erreur d'envisager la crise de financement des transports collectifs comme un phénomène indépendant de l'ensemble des revenus et dépenses de l'ensemble de la mobilité métropolitaine.** Le statu quo, couper les services ou seulement repousser la responsabilité aux autres paliers gouvernementaux n'est pas une option dans un contexte d'urgence climatique et de crises sociales. Notre mémoire propose donc plusieurs pistes visant à rééquilibrer les dépenses et revenus en faveur des modes collectifs et actifs dans une perspective globale de mobilité durable et de saine gestion des finances publiques.

Après une mise en contexte, nous proposons une série de recommandations avec d'une part celles qui peuvent être mises en œuvre à court terme par Montréal et celles qui

peuvent être mises en œuvre à moyen terme en collaboration avec les autres paliers gouvernementaux.

Mise en contexte

Viser la croissance et développer nos propres leviers pour l'atteinte de nos propres objectifs

Montréal et la CMM sont des leaders environnementaux à l'échelle du Québec et de l'Amérique du Nord. Leurs objectifs en matière de réduction de l'étalement urbain, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'augmentation des parts modales du transport collectif sont reconnus pour leur ambition et leur relativement bonne adéquation avec la science et les accords internationaux. Or, en matière de transport collectif comme ailleurs, l'atteinte de nos objectifs dépend de façon importante des autres paliers de gouvernement. Malheureusement, ceux-ci ne respectent pas leurs objectifs de développement des transports collectifs ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre depuis des décennies.

Il semble donc de plus en plus incontournable que Montréal et la CMM renforcent leurs propres capacités, notamment financières, afin de remplir leurs engagements et maintenir leur position de leader.

Notamment, il a été calculé par l'ARTM que l'atteinte des objectifs de la CMM de part modale de 35 % des déplacements motorisés en transport collectif d'ici 2031, demande un accroissement de l'offre de services du transport collectif de 60 %¹. Cette cible est d'ailleurs compatible avec l'engagement de croissance de la capacité de 5 % par année inscrite à la Politique de mobilité durable 2030 du Québec, mais beaucoup moins ambitieuse que la recommandation du C40, dont Montréal est membre, de doubler la part modale des transports collectifs².

¹ [ARTM](#), 2021

² [C40](#), 2021

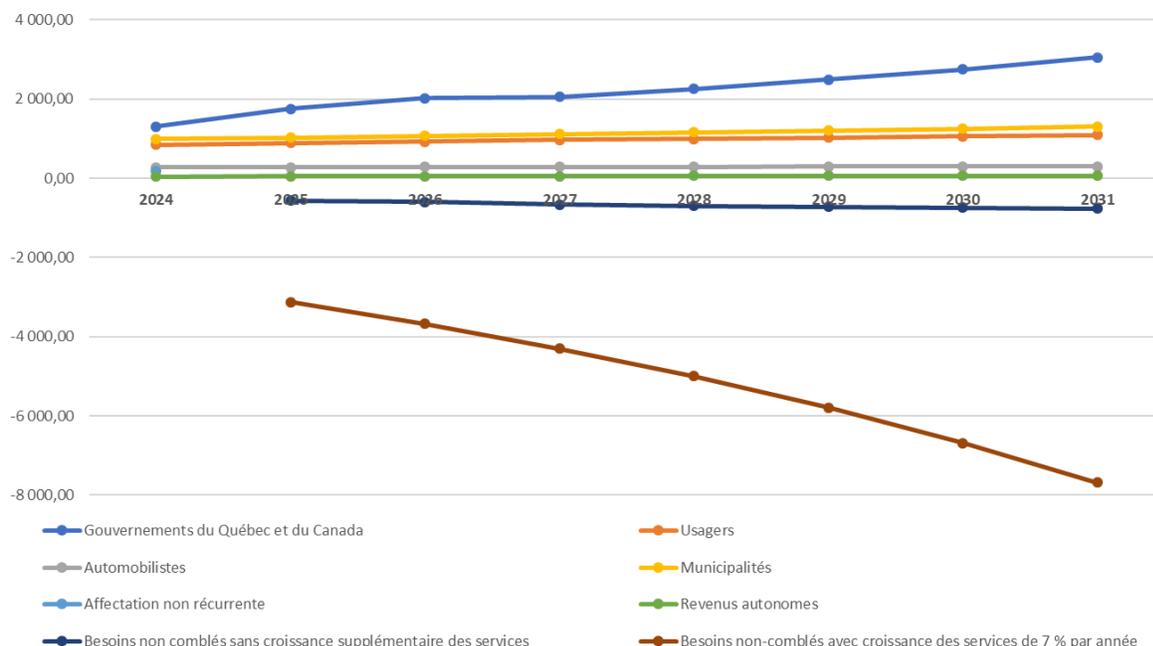
En 2021, le plan stratégique de l'ARTM qui contient cette cible de croissance de 60% a été adopté par son conseil d'administration au terme d'un long processus (bien que le gouvernement ne l'ait pas accepté). Ce plan exigeait des investissements supplémentaires de 29,8 à 38,5 milliards de dollars. Malgré cette reconnaissance du besoin de croissance de l'offre, le cadre financier 2025-2028 de l'ARTM³ présenté lors des Consultations prébudgétaires 2024-2025 du ministère des Finances du Québec se limite à la mise en service des autres antennes du Réseau express métropolitain (REM) comme seule croissance des services dans la CMM et propose un plafonnement de la hausse des contributions municipales à 4% par année.

Pour tenter d'illustrer le manque à gagner, la différence entre une stratégie de statu quo et une stratégie qui répond aux engagements de développement de la Politique de mobilité durable du Québec, de la CMM et de Montréal est présentée à la figure 1. Le graphique illustre l'évolution des sources de revenus entre les différents contributeurs, sur la base du mémoire de consultations prébudgétaires provincial de l'ARTM qui couvre les années 2024-2028 . Nous avons ensuite extrapolé l'évolution des contributions jusqu'en 2031, année où une croissance de 60 % pourrait être atteinte grâce à une croissance annuelle de 7 %. Par ailleurs, nous avons également inscrit la part de besoins non comblés selon le scénario sans nouveau développement de l'offre de l'ARTM, puis en ajoutant des dépenses d'exploitation et d'immobilisation correspondant à la hausse de service de 60 %.

Notre estimation, imparfaite, montre que l'ampleur des besoins non comblés est toute autre que les bases de négociation communiquées par l'ARTM au gouvernement cet hiver. En effet, il faudrait relever les investissements annuels dans les immobilisations et l'exploitation de l'ordre de 70% dès l'an prochain (3,1 M \$) et jusqu'à 120% d'ici 2035 (7,7 M \$). Malgré ces besoins importants, les tendances qui se dessinent dans ces demandes est un rythme de hausse des contributions des villes, des usagers et des automobilistes ne suivent pas la hausse des investissements requis, malgré une demande de croissance de la part des investissements des paliers supérieurs. **Et l'écart non comblé entre les besoins, identifiés par l'ARTM, sur la base des engagements de la CMM, s'accroît d'année en année, au détriment de l'atteinte des cibles des plans climatiques et de développement urbain de Montréal et sa région.**

³ [ARTM](#), 2024

Figure 1 - Évolution des contributions, selon la source de revenus, et des besoins non comblés pour une croissance de 7 % par année d'ici 2031 (en millions de \$)



À l’instar du Regroupement national des Conseils régionaux de l’environnement et de TRANSIT, l’alliance pour le financement des transports collectifs, nous considérons que dans les négociations en cours avec le gouvernement du Québec, « une entente qui ne prévoirait pas le retour au développement de l’offre de transport collectif serait tout simplement irresponsable » puisque « ni les politiques de développement des villes ni la politique climatique du Québec ne tiennent la route sans une telle croissance⁴ ». À Montréal, c’est particulièrement vrai pour le PMAD, le PUM et le Plan climat qui reposent tous sur un développement massif des transports collectifs.

Même dans un scénario optimiste de relèvement des contributions des autres paliers dans les proportions supérieures à celles qui prévalent aujourd’hui, les paliers municipaux et métropolitains devraient relever massivement leurs contributions afin de financer leur part des frais liés à cette hausse de service. Tout en maintenant leurs représentations aux autres paliers, nous enjoignons donc la CMM et la Ville à prendre les devants et à développer dès aujourd’hui le modèle financier qui

⁴ [TRANSIT](#), 2024

soutiendra, au moins en partie, cette hausse de service nécessaire à court terme pour atteindre les objectifs qu'elles se sont elles-même fixés.

Selon le modèle qui a prévalu avant la pandémie, où les municipalités assumaient environ 33% des dépenses, les municipalités devraient développer des moyens propres pour aller chercher environ 1,2 G \$ supplémentaires en 2025, ou dès que possible, et environ 2,8 G \$ en 2031. Telle est l'ampleur des moyens requis pour réussir la transition vers la mobilité durable dans la région et ni Montréal ni la CMM ne devraient attendre puisque le succès de leurs plans en dépend.

Recommandation 1 - Investissements pour une croissance de l'offre de 60 %

Utiliser rapidement les leviers financiers déjà disponibles pour la CMM et Montréal afin d'assumer au moins leur part du financement du maintien de l'offre et du développement de la capacité des réseaux de 60 % d'ici 2030 ou 2035 afin d'atteindre les cibles du PMAD, de Montréal 2030, du Plan climat, de la Politique de mobilité durable 2030 et de nombreux autres engagements et planifications.

Besoins non comblés estimés : Les contributions municipales à l'ARTM doivent être de l'ordre de 1,2 G \$/an supplémentaires en 2025 à 2,8 G \$/an en 2031 en établissant la part municipale à 33 % des sommes totales nécessaires.

Un espace fiscal à exploiter

Bien que les perceptions soient souvent différentes, les contribuables canadiens, québécois et montréalais ont bénéficié de plusieurs gels ou diminutions de tarif liés au financement de la mobilité dans les dernières années. Notamment, les différentes taxes sur l'essence qui sont établies en ¢/l, et non en pourcentage de la valeur de l'achat comme d'autres taxes sur la consommation, n'ont pas été indexées depuis plus de dix ans. Ceci conduit aujourd'hui à une réduction de la valeur de la contribution des automobilistes de 15 ¢/l à travers ces différentes taxes d'accise non indexées. Pour un véhicule parcourant une distance moyenne de 15 000 km/an, avec une consommation moyenne de 9,4 l/100 km, la diminution de la valeur de cette contribution est de 211,50 \$ par année. Avec environ 2,07 millions de

véhicules immatriculés sur le territoire de la CMM⁵, cet espace fiscal abandonné par tous les paliers de gouvernement représente donc 437 M \$, soit presque l'entièreté du manque à gagner structurel de l'ARTM.

Tableau 1 – Prélèvements gouvernementaux sur l'essence

Échelle territoriale	Taxe d'accise	Tarif inchangé depuis	Valeur de l'inflation depuis la dernière révision du tarif ⁶
Fédérale	10 ¢/l	1995	8 ¢/l
Provinciale	19,2 ¢/l	2013	6 ¢/l
Majoration provinciale dans le grand Montréal	3 ¢/l	2010	1 ¢/l
TOTAL	32,2 ¢/l	-	15 ¢/l

Bien que les taxes sur l'essence aient un effet régressif qui touche davantage les ménages motorisés à faible revenu que les ménages motorisés mieux nantis⁷, son indexation en fonction du coût de la vie est une pratique juste et responsable qui ne contribue pas à creuser les écarts de niveau de vie des ménages. Par ailleurs, si une réduction des contributions des automobilistes conduit à une dégradation des services de transports collectifs, d'autres enjeux d'équité émergeront entre les usagers des différents modes. Ainsi, nous recommandons à la CMM de faire la demande d'augmenter la majoration de la taxe sur l'essence afin de récupérer cet espace fiscal si les autres paliers ne le font pas et que cette non indexation limite leurs contributions au transport collectif.

Un autre exemple est la Contribution au transport en commun de 30 \$ prélevée annuellement par la SAAQ pour le MTMD lors du renouvellement de l'immatriculation dans

⁵ Nombre véhicule déduit des estimations de revenus d'immatriculation de la [CMM](#), 2023

⁶ Variation calculée à l'aide du calculateur en ligne de la [Banque du Canada](#)

⁷ [IRIS](#), 2014

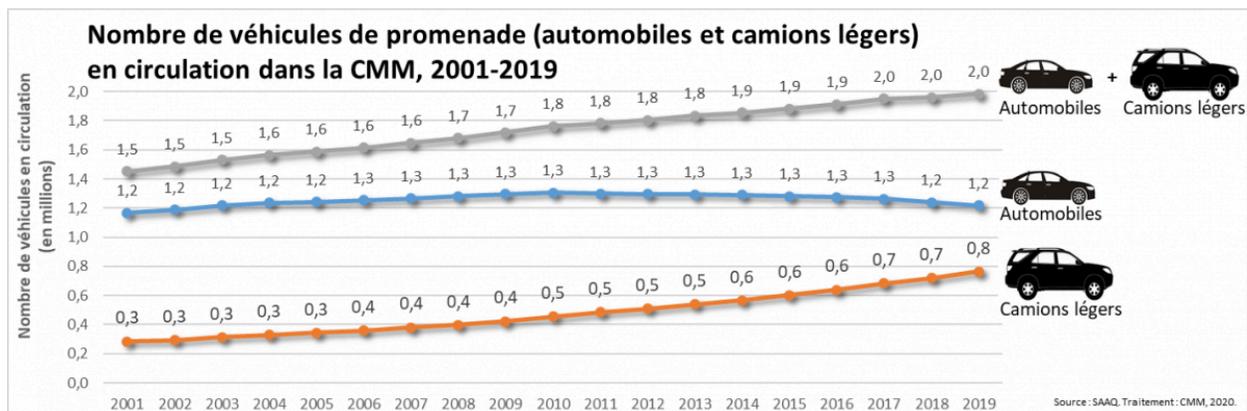
les régions desservies par les sociétés de transport collectif, soit le territoire de la CMM, CMQ et les régions de Sherbrooke, Trois-Rivière, Saguenay et Gatineau⁸. Cette contribution n'a pas augmenté depuis 1992. Si elle avait été indexée suivant l'inflation, elle serait aujourd'hui de 57,34\$, soit 27,34 \$ de plus par année par voiture, ou 56,5 M \$ à redistribuer par le MTMD pour le territoire de la CMM.

Il ne faut pas confondre cette contribution avec la Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade mise en place à l'échelle métropolitaine de 59 \$ par année depuis cette année. Nous enjoignons d'ailleurs la CMM à ne pas fléchir dans son intention d'indexer annuellement cette contribution à l'indice des prix à la consommation.

Ces contributions à la mobilité et au trésors public en général, qui auraient dû être indexées devraient aujourd'hui faire l'objet d'un rattrapage graduel par les paliers gouvernementaux responsables, à défaut de quoi la CMM devrait récupérer ces revenus laissés sur la table par les autres paliers depuis des décennies. Une politique semblable avait d'ailleurs été adoptée par le Québec qui avait choisi de hausser la TVQ quelques années après que le gouvernement fédéral ait réduit la TPS.

Le rattrapage des contributions non-indexées des automobilistes est une proposition qui ne manquera pas de susciter la controverse. Or, il est bon de rappeler que la contribution des automobilistes est passée de 8% du budget des transports en commun en 2000⁹, à 6,7% en 2024 et est estimée à 5,3% en 2028¹⁰, et ce en dépit de la croissance importante du nombre et de la valeur du parc automobile ou des coûts de la congestion dans la région métropolitaine.

Figure 2



⁸ [SAAQ](#), s.d

⁹ [CMM](#), 2019

¹⁰ [ARTM](#), 2024

Finalement, il existe aussi un certain espace fiscal récupérable suite aux baisses d'impôts consenties par Québec. Bien que le palier municipal ou métropolitain ne dispose pas de levier pour imposer les revenus des contribuables, il est possible de récupérer en tout ou en partie cet espace fiscal par les divers tarifs et taxes qui relèvent de sa compétence. Il est aussi pertinent de rappeler dans l'argumentaire utilisé pour expliquer de nouveaux prélèvements que cela n'augmente pas le total des prélèvements auprès des contribuables, mais que nous cherchons à compenser en partie le désengagement du palier provincial afin de maintenir et augmenter la qualité des services, tel que promis par l'ensemble des paliers, dont Montréal.

Tableau 2 – Valeur des baisses d'impôt du 1er juillet 2023¹¹

Revenu imposable	Montant de la baisse pour une personne vivant seule	Montant de la baisse pour un couple ayant deux revenus égaux
20 000 \$	8 \$	sans objet
40 000 \$	210 \$	56 \$
60 000 \$	428 \$	256 \$
80 000 \$	628 \$	456 \$
100 000 \$	814 \$	656 \$
150 000 \$	814 \$	1 156 \$
200 000 \$	814 \$	1 627 \$

¹¹ [Revenu Québec](#), 2023

Un cercle vertueux à enclencher pour lutter contre la surmotorisation : donner un bonus la mobilité durable et diminuer le soutien public à l'automobile individuelle

Le débat sur le financement du transport en commun doit se faire en cohérence avec l'impératif virage vers la mobilité durable. Un aspect déterminant est donc de plafonner et réduire progressivement le nombre de véhicules en circulation. Plusieurs organisations contribuant au présent mémoire ont eu l'occasion de co-construire le **Cadre de référence Voie de sortie – libérer nos communautés de la dépendance à l'automobile**¹². Ce cadre, réalisé par le groupe de travail dédié de l'alliance Transition en Commun offre des leviers pour faciliter les actions visant à faire plafonner ou réduire le nombre de véhicules immatriculés à Montréal.

Selon les options de mobilité accessibles et l'accès aux services, un ménage surmotorisé possède un nombre plus grand de véhicule(s) personnel(s) que ses aspirations ou que ses besoins réels de déplacement. Cette surmotorisation en ville a une incidence sur la qualité de vie des ménages, leur santé, leur budget, leur sécurité, la qualité de l'environnement, l'économie et la culture. En effet, 29,8 % des ménages vivaient déjà sans voiture sur l'île de Montréal en 2018¹³. D'autres veulent s'en départir. En effet, selon le sondage de mobilité réalisée pour la Ville de Montréal en 2019, 20 % des personnes répondantes et possédant un véhicule ont affirmé vouloir réduire le nombre de voitures qu'elles possèdent¹⁴.

Pour que la prévention et la réduction de la surmotorisation puissent se concrétiser, il est nécessaire d'utiliser tous les leviers disponibles. Les principaux leviers mis de l'avant dans le cadre de référence sont les leviers financiers pour agir sur l'offre de services de transport actifs et collectifs, la répartition équitable des ressources de mobilité sur le territoire, les changements à l'aménagement des quartiers, le développement des compétences de mobilité de la population et les changements aux représentations sociales de la mobilité.

¹² [Transition en Commun, 2024](#) et présent en annexe du présent mémoire

¹³ Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM). (2020). [Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.](#)

¹⁴ Morency, C., Verreault, H., Bourbonnais, P.-L., Laviolette, J., Chabin, V. (2019). Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable.

Pour que la prévention et la réduction de la surmotorisation soit juste et équitable, elle doit être planifiée pour toutes et tous et inclure des mesures adaptées pour les groupes marginalisés. Nous faisons donc la recommandation à la Commission de considérer l'impasse que représente la hausse du nombre de véhicules à Montréal et d'adopter dans le financement de la mobilité les moyens nécessaires pour plafonner et réduire le nombre de véhicules à Montréal et dans le territoire de la CMM.

Financer sans accroître les inégalités

Dans un contexte économique changeant et tendu pour certains ménages, l'indexation ou la mise en place de nouveaux prélèvements municipaux est un défi. Le discours général selon lequel les contribuables paient toujours plus est faux à bien des égards, comme montré précédemment. Cependant, il faut prendre en compte et mitiger l'effet régressif que pourraient avoir certains rattrapages ou nouveaux prélèvements auprès des ménages à faibles revenus concernés par ces prélèvements.

Recommandations

Solutions court terme

Une tarification sociale étendue pour aider les ménages à faible revenu pour réduire la dépendance à l'auto : l'allocation mobilité

La taxation sur l'immatriculation dans les pouvoirs municipaux actuels, sans tarification sociale, aurait un impact proportionnellement plus important pour les ménages sous le seuil de revenu viable¹⁵. **Or, la transition vers la mobilité durable ne doit pas pénaliser les plus vulnérables** ou favoriser les ménages les plus aisés comme les subventions à l'achat de véhicules électriques le font présentement¹⁶. Nous proposons donc d'instaurer, pour compenser l'effet des différentes hausses de taxes et de tarifs recommandés, une allocation mobilité. **Cette allocation aurait pour double objectif de compenser les ménages moins bien nantis par la tarification sociale et d'accélérer l'adoption de moyen de déplacement durable basée sur un cocktail de solutions aujourd'hui accessibles.** Les résultats des mesures de tarification sociale pour les aînées et les jeunes de moins de 11 ans sont des exemples probants sur lesquels bâtir pour le futur¹⁷. A noter que la CMM a déjà largement exploré la question de la tarification sociale dans un rapport de 2018¹⁸. Mais contrairement à la conclusion du rapport qui estime que les fonds devraient venir du gouvernement du Québec, nous croyons que Montréal ou la CMM devraient mettre en œuvre cette mesure dans l'esprit d'utilisation de ses leviers pour l'atteinte de ces objectifs d'équité et de mobilité durable.

Nous estimons que cette mesure aurait un coût total équivalent à 244 millions de dollars annuellement¹⁹.

¹⁵ [IRIS, 2024](#)

¹⁶ [MARTINEK, L., 2021](#). « Adoption des véhicules électriques au Québec : enjeux sociaux et fiscaux », Rapports d'étude de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal

¹⁷ [La Presse, 2024](#)

¹⁸ [CMM, 2019](#)

¹⁹ Le détails de l'estimation pourra être communiqué. Nous déduisons de ce coût les montants investis par l'agglomération de Montréal pour financer la Gratuité 65 ans et +

Environ 18% de la population²⁰ âgée de plus de 10 ans²¹ serait admissible. Nous estimons que cela concernerait de l'ordre de 690 000 personnes avec un coût moyen de l'allocation mobilité de 500\$²².

Ce type de mécanisme est déjà implanté à travers le monde²³ ou au Canada²⁴. Par exemple la Ville de Québec à travers le Programme ÉquiMobilité vise à faciliter l'accès au transport en commun pour les personnes à faible revenu avec un rabais de 33% sur le tarif régulier du Réseau de transport de la capitale (RTC)²⁵.

Recommandation 2 - Allocation Mobilité

Déployer une allocation mobilité pour l'ensemble de la population de la CMM vivant sous le seuil de revenu viable (environ 690 000 personnes) afin de compenser les différentes hausses de tarifs et taxes nécessaires. Cette allocation mobilité, disponible annuellement pour l'ensemble des membres du ménage de plus de 10 ans serait composé au choix d'un des éléments ou bonus de la liste ci-dessous:

- Rabais sur les abonnements annuels des sociétés de transport collectif
- Subvention pour les frais d'achat ou d'entretien auprès de magasins locaux de vélo
- Crédits pour des déplacements effectués avec un service de vélopartage ou d'autopartage (Communauto, LocoMotion, Bixi, etc)

Coût estimé: 244 M \$/année

²⁰ [IRIS, 2017](#)

²¹ [Statistique Canada](#)

²² Nous basons nos estimations sur le fait que 80% de la population ayant droit se prévaudrait de l'allocation mobilité et serait davantage susceptible de demander le rabais sur les abonnements des sociétés de transport.

²³ Voir par exemple le [forfait mobilités durables](#) (FMD) mise en oeuvre par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires en France

²⁴ Op.Cit CMM, 2019

²⁵ [Ville de Québec](#), 2024

Taxation du stationnement non résidentiel hors rue : un mécanisme bénéficiaire payeur prêt à jouer son rôle

Nous recommandons que les propriétaires de grandes aires de stationnement contribuent davantage à la mobilité montréalaise par l'élargissement de la taxe sur le stationnement hors rue non résidentiel existante. En prenant la taille du stationnement des immeubles comme indicateur de la dépendance du bâtiment aux réseaux municipaux de transports (routes, déneigement, etc.), nous pensons qu'une taxe sur le stationnement est un bon moyen de faire contribuer plus directement les employeurs et commerces au financement de la mobilité. Ce prélèvement est aussi préférable à notre avis qu'une taxe sur la masse salariale pour plusieurs raisons:

1. Elle est déjà applicable et ne nécessite pas de changement législatif à un autre palier de gouvernement ;
2. Elle crée un comportement vertueux où les propriétaires chercheront à minimiser leur paiement en favorisant les déplacements en mobilité active et collective afin de rationaliser l'espace dédié à l'auto. Cette rationalisation conduira notamment à la requalification de certains terrains en logements ou autres immeubles, apportant encore plus de valeur foncière ;
3. Elle ne décourage pas l'embauche.

À Montréal, une taxe est prélevée depuis 2010 sur les stationnements non résidentiels de plus de 390 m² (soit une douzaine de cases) dans trois secteurs du centre-ville. Les taux de taxation sont bien inférieurs pour les stationnements intérieurs. Cette taxe génère environ 20 M\$ par année, consacrés au transport collectif. Depuis 2023, les aires de stationnement non résidentiel situées sur tout le territoire de la Ville sont également taxées (pour les surfaces au-delà de 20 000 m² en 2023 et 10 000 m² en 2024). La nouvelle mesure rapportera en 2024 environ 7 M\$ supplémentaires. Cette mesure a toutefois davantage été promue comme un outil accélérant la requalification des très grandes aires de stationnement plutôt qu'une mesure de financement du transport collectif.

Abaisser le seuil de superficie et augmenter le taux pourraient générer des revenus conséquents. L'agglomération de Montréal compte environ 500 aires de stationnement non résidentiel de 100 cases ou plus qui, taxées à 10\$/m² (soit environ 375\$ par case), auraient

apporté à elles seules un minimum de 59 M\$ supplémentaires d'après nos estimations de 2023²⁶.

À l'échelle de la CMM, qui compte environ 100 km² de stationnement de surface, une telle taxe pourrait générer des centaines de millions de dollars et une partie des contributions municipales à l'ARTM pourraient être basée sur ce potentiel de taxation, sans obliger les municipalités à activer ou non ce levier.

La taxe sur le stationnement bénéficie d'un large appui dans la population. Selon un sondage réalisé par la commission des transports de la CMM en 2019, pas moins de 70% de la population est favorable à une taxe sur le stationnement finançant les transports collectifs²⁷.

Nous sommes d'avis que nous avons avantage à concevoir cette taxe, comme une compensation des externalités liées à l'automobilité et l'étalement urbain, ainsi qu'une compensation pour la sous valorisation foncière de ces surfaces. Cette taxe devrait être accompagnée d'une mesure écofiscale favorisant les propriétaires contribuant à une meilleure mobilité sur l'île en rencontrant les critères liés à la mobilité de la Certification stationnement écoresponsable (réduction du nombre de cases, application d'un plan de gestion des déplacements, présence d'aménagements et de politiques favorisant la mobilité active, collective, partagée et électrique)²⁸. La majorité des fonds devraient financer les réseaux de transports (voirie et transports collectifs) et une partie des recettes de la taxe pourrait même soutenir l'adoption des meilleures pratiques de mobilité selon une logique de redevance-remise-exonération.

Cette taxe devrait également être appliquée avec une taxe sur la gestion de l'eau de ruissellement tel qu'appliquée à Laval²⁹ et détaillé dans le mémoire du CRE-Montréal de 2023³⁰ afin de compenser cette autre externalité importante liée au stationnement et croissante en raison des effets des changements climatiques sur la croissance de l'intensité des averses.

²⁶ Nous n'avons pas de données sur les surfaces entre 12 et 100 cases pour offrir une estimation plus précise.

²⁷ [CMM](#), 2019

²⁸ [CRE-Montréal](#), 2024

²⁹ [Laval](#), 2022

³⁰ [CRE-Montréal](#), 2023

Recommandation 3 : Taxe sur les stationnements non résidentiels

Relever le taux applicable à la zone D, jusqu'à la moitié du tarif de la zone C (10\$/m2) et abaisser la surface exemptée à 390 m2.

Le stationnement non résidentiel étant un bon indicateur de la dépendance d'une entreprise ou d'un employeur aux réseaux de transports routiers, entamer des discussions avec la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) pour taxer tous les stationnements non résidentiels de plus de 390 m2 ou définir une partie de la hausse des contributions à l'ARTM en fonction du potentiel de taxation des différentes municipalités.

Potentiel: plus de 60 M \$ par année

Taxation de l'immatriculation : réduire les subventions à l'automobile de façon juste et inclusive

Les dépenses publiques allouées à l'automobile sont colossales, assumées par l'ensemble de la collectivité et sans lien avec l'utilisation. Dans une analyse récente réalisée, une équipe de recherche de l'Université Laval a évalué que pour chaque dollar payé par une personne pour se déplacer en automobile sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec, la collectivité paie l'équivalent de 5,77 \$ en externalités, contre 1,21 \$ pour un transport en autobus et 0,22 \$ pour se déplacer à pied ou à vélo³¹. Bien que cette analyse n'ait pas été réalisée pour le territoire de la CMM, il pourrait être argumenté que la situation actuelle représente une taxe pour les 29,8% des Montréalais qui ne possèdent pas d'automobiles. Cela est d'autant plus inéquitable que la proportion de ménages avec un revenu inférieur à 30 000 \$ qui ne possède pas de voiture est de 59 % contre 29,8 % pour l'ensemble des ménages³².

Augmenter de façon significative la taxe sur l'immatriculation assortie d'une allocation mobilité (voir ci-bas), est une solution à court terme que la Ville de

³¹ Voisin, M., Dubé, J., Coelho, L. C. CIRRELT. ; 2023. [Évaluation comparative des coûts totaux des déplacements selon le mode de transport utilisé sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.](#)

³² Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM), 2020. [Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.](#)

Montréal doit mettre en œuvre. Cela est d'autant plus pertinent que cela occupe l'espace fiscal laissé auprès des automobilistes par le gouvernement du Québec notamment à travers la baisse du coût des permis de conduire³³ et les nombreux autres prélèvements non indexés ou diminués présentés plus haut. Enfin, augmenter de façon importante la taxe sur l'immatriculation à un triple mérite:

- permettre d'accroître le financement pour le transport collectif
- permettre le financement de l'allocation mobilité pour compenser les effets régressif d'une taxe uniforme
- permettre d'inciter les automobilistes à considérer les coûts sociaux de la possession d'automobile et en favoriser la réduction.de la possession automobile

Tableau 3 - Estimations de revenus potentiels issus d'une augmentation de la taxe sur l'immatriculation³⁴

Montant de la taxe d'immatriculation en \$/année	228	500	750
Montant supplémentaire généré en M \$/année	361	946	1484

Recommandations 4 : Taxe sur l'immatriculation

Augmenter la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade de 59\$ à 500\$ à brève échéance permettant de générer un revenu estimé de 946 millions de dollars afin de financer le maintien, le développement de l'offre de transport collectif et la tarification sociale associée à l'allocation mobilité.

Demander les pouvoirs réglementaires auprès du gouvernement du Québec afin de pouvoir moduler le plus rapidement possible la taxe sur les caractéristiques des véhicules et la valeur des véhicules. Ainsi les véhicules de moindre valeur des ménages et de plus petite taille, de plus petit poids et émettant moins de CO2 et de NOX pourraient avoir un tarif réduit et dégressif selon ces caractéristiques.

L'agglomération de Montréal pourrait décider d'une hausse de taxe sur l'immatriculation différente de celle de la CMM afin de rencontrer les objectifs de propres à Montréal.

³³ [Journal 24h](#), 2023

³⁴ Calcul basé sur les informations relayé par [Radio-Canada](#), 2024

Tarification juste du stationnement sur rue : un mécanisme utilisateur-payeur équitable envers les non-usagers.

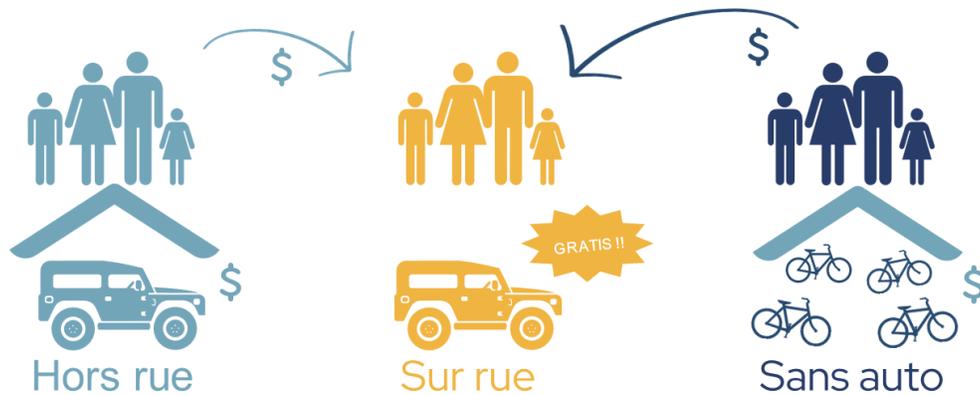
Le soutien de la Ville à certains automobilistes via le stationnement sur rue gratuit et les faibles tarifs de vignettes représentent une valeur de l'ordre de 268 à 500 M\$ par année³⁵. Nous recommandons que la ville retire graduellement ce soutien pour atteindre les objectifs suivants :

- Favoriser l'atteinte des objectifs de transfert modal de la ville,
- Rétablir l'équité avec les personnes qui n'utilisent pas ou peu ces espaces,
- Dégager de nouveaux revenus pour financer la mobilité,
- Favoriser des usages plus optimaux de l'espace public.

Nous recommandons que la tarification du stationnement par des vignettes et des parcomètres soit instaurée comme une tarification légitime en échange du service municipal de stationnement qui coûte cher à tous les contribuables mais qui ne bénéficie qu'à certains (utilisation privée du domaine public, construction et entretien de l'infrastructure, surveillance, gestion, déneigement). Cette tarification pourra dégager les fonds publics actuellement alloués à l'auto pour d'autres fins. Elle atténuera aussi une iniquité entre les contribuables qui bénéficient de la rue pour stationner leur véhicule et les autres qui assument privément les coûts (taxables) de leur stationnement et les ménages qui ne possèdent pas de voiture.

³⁵ Seule une partie des 500 000 cases de stationnement sur rue sont réellement utilisées, soit au minimum 210 100. Le plancher de 268 M \$ correspond à ce nombre minimal de cases nécessaires pour répondre aux besoins des automobilistes stationnant sur le domaine public. Il va sans dire que les espaces excédentaires devraient être converties pour d'autres usages. [CRE-Montréal](#), 2023

Figure 3 - Le stationnement sur rue gratuit ou sous tarifé : payé par tout le monde, utilisé par certains



Par ailleurs, les ménages sous le seuil de revenu viable devraient pouvoir bénéficier d'une tarification sociale des vignettes de SRRR à travers l'allocation de mobilité ou autre, afin de ne pas mettre une pression indue sur la portion des ménages qui sont à la fois en situation de pauvreté et dépendants d'une voiture stationnée sur rue.

Recommandation 6: Stationnement sur rue

Relever les tarifs de tous les espaces de stationnement sur rue pour atteindre un niveau 100% utilisateur-payeur d'ici 2035, soit en moyenne des revenus de 1275 \$ par case par année.

Cette hausse devrait être accompagnée d'une mesure écofiscale favorisant les véhicules de plus petite taille, de plus petit poids et émettant moins de CO₂ et de NO_x ainsi que d'un programme d'accompagnement pour les ménages à faibles revenus (allocation mobilité).

Potentiel de revenu estimé: de 268 à 500 M \$

Solutions moyen terme

Nous émettons également une série de recommandations à moyen terme, étant donné la nécessité d'engager d'autres paliers gouvernementaux pour ces mesures considérant les limitations des compétences municipales.

Le palier provincial est sans conteste celui qui a le plus de marge de manœuvre pour relever le financement des transports collectifs. Le mémoire de consultation prébudgétaire provincial de l'Alliance TRANSIT détaille les actions à mettre en œuvre à court et moyen terme à cette échelle dont nous soulignons ici la pertinence³⁶.

Marché du carbone

Le marché du carbone consiste à vendre des crédits d'émission aux entreprises, lesquelles peuvent ensuite les échanger. Le plan de mise en œuvre 2023-2028 du plan pour une économie verte prévoit des recettes totales anticipées de la bourse carbone de 6,7 milliards de dollars³⁷, dont une part accrue pourrait être redirigée vers les transports collectifs.

En augmentant la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif de 25 % à 50 %, on pourrait générer environ 279 millions de dollars par an³⁸. Ces fonds seraient investis dans des projets de transport durable, améliorant ainsi l'infrastructure et les services. Cette approche soutient non seulement la réduction des émissions de GES mais offre aussi une source de financement stable et durable pour le développement des transports en commun.

Aussi, en réallouant les fonds actuellement destinés aux rabais à l'achat de véhicules électriques vers le financement des transports en commun (potentiel de 196 millions de dollars par an³⁹), il est possible de soutenir une transition plus rapide, plus équitable et plus inclusive vers des modes de transport durables.

³⁶ [Alliance TRANSIT](#), 2024

³⁷ [ARTM](#), 2024

³⁸ Alliance TRANSIT, 2024 [Le transport collectif, solution incontournable dans un contexte de crises](#)

³⁹ Ibid.

Recommandation 7 :

Agir auprès du gouvernement du Québec pour augmenter la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif de 25 % à 50 % pour financer le développement de l'offre et des services en mobilité durable.

Tarifification kilométrique

La tarification kilométrique consiste à facturer les utilisateurs en fonction de la distance parcourue sur le réseau routier.

Selon l'étude de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) menée en 2023, les revenus nets de cette mesure pourraient atteindre près de 2 milliards de dollars en 2031, et ce, avec une adhésion de 50% (50% des véhicules de la CMM s'inscrivent au système de tarification alors que les autres 50% choisissent de payer un montant fixe pour ne pas participer).

En plus des revenus importants pouvant être générés, cette mesure aurait un potentiel significatif pour la réduction de la congestion routière, en décourageant les trajets inutiles en voiture, le potentiel de réduction de l'utilisation de la voiture pourrait atteindre 40% d'ici 2041, et une augmentation des déplacements en transport en commun de 18% et en transport actif de 14 % entre 2031 et 2041⁴⁰.

La diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) pourrait atteindre 42% d'ici 2041⁴¹.

Selon la même étude, le tarif moyen estimé pour la CMM est 5.1 cents par kilomètre hors pointe et jusqu'à 11.1 cents par kilomètre en période de pointe.

Recommandation 8 :

Agir auprès du gouvernement du Québec pour mettre en oeuvre une tarification kilométrique

⁴⁰ [ARTM](#), 2023

⁴¹ [Tarification kilométrique](#), CMM, 2023

Cotisations des employeurs

Obliger les employeurs à participer au financement des transports en commun peut générer des revenus substantiels pour les transports collectifs et encourager l'utilisation des transports publics sans augmenter les coûts pour les usagers finaux. Une telle mesure pourrait imposer aux employeurs de plus de 15 employés de contribuer financièrement par le biais de subventions aux abonnements de transport de leurs employés ou via des taxes spécifiques.

En France, le "Versement Mobilité" (anciennement "Versement Transport") est l'une des principales ressources du budget d'Île-de-France Mobilités (Autorité organisatrice des transports dans la ville de Paris)⁴². Ce mécanisme oblige les entreprises de plus de 11 salariés à contribuer à un fonds dédié aux transports publics, générant ainsi en 2021, plus de 9 milliards d'euros, représentant environ 45 % du financement des transports urbains⁴³.

En effet, les employeurs de cette région paient entre 1,6 % et 2,95 % de la masse salariale pour financer les infrastructures de transport public, ce qui a permis de générer des fonds substantiels pour l'amélioration et l'expansion du réseau de transport.⁴⁴

Cette mesure présente plusieurs avantages. En augmentant l'attractivité des transports en commun grâce à des subventions pour les abonnements des employés, elle permet de réduire les coûts pour les utilisateurs finaux. En incitant les employeurs à promouvoir l'utilisation des transports publics, elle réduit la dépendance à la voiture, diminuant ainsi la congestion et les émissions de GES. De plus, cette mesure contribue à réduire la congestion urbaine et les coûts associés, améliorant ainsi la productivité et la qualité de vie.

En adoptant des mesures similaires, les entreprises locales peuvent contribuer de manière significative au financement des transports en commun, tout en bénéficiant d'un réseau de transport plus efficace pour leurs employés. Cette approche améliore non seulement l'accessibilité et l'efficacité des transports publics, mais soutient également des objectifs plus larges de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Recommandation 9 :

Agir auprès du gouvernement du Québec pour mettre en œuvre une cotisation obligatoire des entreprises pour contribuer au financement de la mobilité durable.

⁴² [Île-de-France Mobilités](#), 2024

⁴³ [Keolis](#), sd.

⁴⁴ [CODATU](#), 2020

Par ailleurs nous soulignons ces autres recommandations issues du mémoire de consultation prébudgétaire provincial de l'Alliance TRANSIT détaille les actions à mettre en œuvre à court et moyen terme à cette échelle⁴⁵.

Favoriser les transports collectifs plutôt que routiers pour une meilleure cohérence

- Équilibrer les investissements confirmés pour diriger au moins 50 % des investissements du Plan québécois des infrastructures (PQI) en transport terrestre pour les transports collectifs ;
- Adopter un moratoire sur le développement autoroutier à des fins de navettage pour favoriser la réfection des routes et le développement des transports collectifs ;
- Utiliser le réseau routier existant, sans élargissement, pour le déploiement de voies réservées ;

Correctifs à apporter rapidement

- Ramener la transparence avec la distinction des dépenses entre transport collectif et transport routier dans le rapport annuel de gestion du MTMD ;
- Assurer un financement stable, pérenne et suffisant au Comité de suivi de la Politique de mobilité durable au même titre que les autres comités consultatifs.

Sans s'y limiter, nous enjoignons Montréal et la CMM à poursuivre leurs représentations tant que le gouvernement du Québec n'aura pas rencontré ses cibles inscrites dans la Politique de mobilité durable 2030. Nous croyons toutefois que le sérieux des efforts réalisés aux paliers local et métropolitain seront garants d'une meilleure position de négociation avec les paliers supérieurs. Nous serons bien sûr des alliés de tous les instants pour accompagner les acteurs de la mobilité de Montréal afin d'appuyer ces demandes.

⁴⁵ [Alliance TRANSIT](#), 2024