

SYLVIA FABRIZI

sylvia.fabrizi@gmail.com

RÉFLEXIONS ET SUGGESTIONS POUR LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Dans une perspective à long terme, chaque citoyen devrait participer à sa mesure au financement du transport en commun métropolitain. Dans cette optique, les différentes taxes, les impôts et les recettes tarifaires devraient contribuer à l'atteinte des objectifs de financement du transport en commun.

La Ville a soulevé la question d'augmenter le financement ou de diminuer les services pour pallier au déficit du transport en commun.

Voici quelques pistes de réflexion:

1. Les vélos et les pistes cyclables
2. Les salaires dans le budget de la ville de Montreal
3. Les automobiles
 - 3.1 La définition du véhicule de promenade et la modulation des tarifs
 - 3.2 L'indexation
4. Les motos
5. Taxes et amendes pour les véhicules à moteur bruyant
6. Les parcomètres

1. Les vélos et les pistes cyclables

Quelques chiffres:

D'ici à 2032, la Ville investira jusqu'à 507 M\$ pour la construction de nouvelles pistes. Soit sur neuf ans: 56M\$ par an. En outre elle devrait consacrer près de 92 M\$ de dollars pour la véloroute métropolitaine, tandis qu'elle consacrera 100 M\$ pour le maintien et l'entretien des pistes cyclables, et injectera près de 16 M\$ dans le Velo partage.

On peut penser que le nombre croissant de cyclistes contribue à la baisse de fréquentation des transports en commun. Aussi plus on augmente les constructions de pistes cyclables, moins on contribue aux coûts du transport en commun. La ville devrait elle couper dans les services de transport ou dans les services offerts aux cyclistes? Je suggérerais:

1.1 Infrastructures à venir

Un moratoire sur les projets de développement des nouvelles pistes cyclables pour la période allant jusqu'à 2032. Ce qui produirait le dégagement d'une somme de 507M\$ à injecter dans le transport en commun.

1.2 Redevance

Actuellement le cycliste ne paye aucune redevance, que ce soit pour de la promenade ou comme moyen de transport principal. Ne serait-il pas juste qu'il paye une redevance modeste comme 50\$ par an? Ce qui représente environ la moitié du coût d'une passe mensuelle de la STM (97\$). Aussi, je suggère l'immatriculation des vélos. Selon Vélo Québec, en 2020 il y avait 1,1 Million de vélos sur l'île de Montréal. Cela pourrait générer des recettes de 55M\$ par an.

Nous sommes conscient que ces deux propositions sont très impopulaires. Une grande réticence est ressentie à l'idée de taxer les cyclistes, ou encore de toucher aux infrastructures cyclistes, mais force est de constater que ces infrastructures ont un coût non négligeable, et leurs principaux utilisateurs ne sont pas les principaux payeurs .

2. Les salaires dans le budget de la ville

Les salaires à la Ville de Montréal seraient de 32% supérieurs à ceux du gouvernement provincial. La Ville de Montréal pourrait-elle reconsidérer ces salaires, particulièrement ceux dépassant 100,000\$ et dont la proportion d'employés est en augmentation constante: 2019: 26%, 2020: 29%, 2021: 32%, 2022: 33% ...

3. Les automobiles

Nous constatons que la contribution des automobiles au transport collectif métropolitain ne progresse pas au même rythme que celle des villes et des gouvernements, et des recettes tarifaires. En fait la contribution baisse d'année en année. Elle est passée de 8% à 5%.

Dans le cadre financier 2025-2028 du transport collectif Métropolitain, la part des automobilistes passe de 278 M\$ à 288 M\$ (de 2025 à 2028), soit une augmentation d'un peu moins de 4% sur 4 ans, alors que pour les municipalités, l'augmentation est de 4% par an. (Source ARTM. Faire le choix du transport collectif, pour un Québec durable et plus prospère, 2024).

3.1 La définition du véhicule de promenade et la modulation des tarifs

Selon la SAAQ, un véhicule de promenade est: l'automobile, l'habitation motorisée, le véhicule utilitaire sport (VUS), la minifourgonnette.

La moto n'est pas considérée comme véhicule de promenade.

Cette définition regroupe plusieurs types de véhicules plus ou moins puissants et dont l'utilisation est différente.

Définir les automobiles en sous catégorie comme suit:

mini citadines, petites voitures, voitures compactes, grosses voitures, voiture de prestige, voitures de luxe, VUS, minifourgonnette et habitation motorisée, permettraient de moduler les tarifs des droits d'immatriculation, et des taxes d'immatriculation.

Si le tarif est déjà modulé pour le droit d'immatriculation (contribution supplémentaire pour les véhicules de luxe et les véhicules de forte cylindrée), il ne l'est pas en revanche pour la taxe d'immatriculation nouvellement introduite cette année. Et avant de penser à l'augmenter de 120\$, 180\$ ou 228\$, on devrait penser à moduler le tarif selon le type de véhicule, (sa puissance, son année et son prix) ce qui se fait déjà en partie pour le droit d'immatriculation. Ainsi, pourquoi ne pas penser à une taxe d'immatriculation juste et équitable avant de décider de l'augmenter? La taxe de base serait le prix plancher de 2024 soit 59\$.

3.2 L'indexation

Les droits d'immatriculation et la taxe sur l'essence devraient être indexés. Les différentes taxes sur l'essence n'ont pas été indexées depuis 1995 pour le fédéral, 2013 pour le provincial, et 2010 pour le Grand Montréal.

La contribution au transport en commun soit 30\$ n'a pas été augmentée depuis 1992. Mais que font les différents paliers de gouvernement?

4. Les motos

Il ne semble pas y avoir de taxe d'immatriculation pour les motos. Pourquoi?

5. Taxes et amendes pour les véhicules à moteur bruyant: motos et voitures puissantes.

Il est reconnu depuis longtemps l'effet nocif du bruit sur la santé, notamment sur les maladies cardiovasculaires et l'hypertension.

Si les amendes existent déjà pour les motos, il n'en est pas de même pour les voitures à moteur puissant. Les lois pourraient être changées.

Il n'y a pas de surtaxes pour aucun des moteurs bruyants (moto et auto).

6. Les parcomètres

Les parcomètres semblent dépendre des arrondissements, puisque les tarifs diffèrent. Une partie des recettes pourrait-elle être attribuées au financement du transport en commun (Ville de Montréal)?

*
* * *

Nous avons proposé différentes solutions pour réduire le déficit du transport en commun. Ce qui est important c'est que chaque citoyen contribue de façon équitable à la réduction de ce déficit. Il semble très probable que ce soit l'automobiliste qui assume une partie des frais. Mais en premier lieu ce devrait être les différents paliers de gouvernement qui devraient contribuer à un meilleur financement du transport en commun. Que ces gouvernements assument tout d'abord leurs omissions d'indexer les prix des différentes taxes évoquées, soit celles des droits d'immatriculation, des taxes sur l'essence et de la contribution au transport en commun. En aucun cas, les taxes foncières ne devraient être augmentées pour financer le transport en commun.

Sylvia Fabrizi