

Montréal 



**MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL
ET DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

Présenté dans le cadre du Chantier sur le financement de la
mobilité du gouvernement du Québec

Le 5 novembre 2019

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
1. L'URGENCE DE METTRE EN PLACE UN NOUVEAU MODÈLE FINANCIER POUR LA MOBILITÉ AU QUÉBEC.....	6
2. UN PARTENARIAT FINANCIER STABLE, PRÉVISIBLE ET SUFFISANT À ÉTABLIR POUR LES 10 PROCHAINES ANNÉES	9
3. REVOIR LES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT ET LES PROGRAMMES DE FINANCEMENT	12
4. INCLUSION ET ÉQUITÉ SOCIALE	15
RAPPEL DES RECOMMANDATIONS	16

INTRODUCTION

Comme la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (STM) l'ont indiqué au gouvernement dans leur mémoire sur la politique de mobilité durable 2030 (PMD), nous réitérons que celle-ci doit permettre d'appliquer les composantes du développement durable aux transports, de les planifier autrement et de s'assurer que les interventions en matière de mobilité durable tiennent compte d'une vision multimodale des transports ainsi que des besoins des partenaires et du milieu municipal.

Le gouvernement s'est engagé à ce que la PMD soit cohérente avec ses plans et politiques, notamment avec la Stratégie gouvernementale de développement durable, le Plan de lutte contre les changements climatiques; la Politique énergétique 2030 et le Plan d'action en électrification des transports.

Considérant les défis économiques, environnementaux et sociaux majeurs actuels et l'urgence climatique dans laquelle le Québec et sa métropole se trouvent, la Ville de Montréal et la STM mettent actuellement les bouchés doubles pour agir et faire les choix nécessaires favorisant la mobilité durable. Malgré les contraintes budgétaires et fiscales des municipalités, la Ville de Montréal et la STM ont fait des efforts considérables au fil des dernières années. Nous croyons que la PMD et son premier plan d'action doivent se réaliser avec encore plus d'ardeur et d'ambition en ce sens.

De son côté, le gouvernement vise une augmentation de l'offre de services de transport en commun au Québec de 60 % à l'horizon 2030, avec comme résultat une croissance de l'achalandage de 30 %. Dans cet esprit, il s'est engagé à bonifier les programmes d'aide du transport en commun de 677 M\$ sur 5 ans.

Conscient qu'il sera impossible d'atteindre nos objectifs communs avec le modèle financier actuel, le gouvernement a mis en place le chantier sur le financement de la mobilité.

Les résultats de ce chantier doivent mener à l'identification de sources de revenus suffisants à court, moyen et long terme pour chacun des acteurs de la mobilité durable afin de permettre l'atteinte de nos objectifs d'ici 2030. Pour ce faire, nous proposons la mise en place d'un partenariat financier sur 10 ans entre le gouvernement et la métropole.

L'utilisation des revenus doit être soit réévaluée en fonction des orientations en matière de mobilité durable, soit en appliquant l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » (RTA), comme le propose la PMD. Les investissements doivent permettre de réduire l'utilisation de l'auto-solo et favoriser les transports collectif et actif. Le Plan québécois des infrastructures 2020-2030 (PQI), le budget 2020-2021 du gouvernement, les programmes et mesures qui en découlent doivent témoigner de cette approche.

1. L'URGENCE DE METTRE EN PLACE UN NOUVEAU MODÈLE FINANCIER POUR LA MOBILITÉ AU QUÉBEC

Le défi de la mobilité durable

Alors que les coûts de la congestion dans la grande région métropolitaine atteignent désormais 4,2G\$ par année, le secteur du transport continue de représenter la principale source d'émissions du Québec avec 43 % des émissions.

En permettant de déplacer davantage de personnes avec le même espace, les transports collectif et actif permettent une mobilité réellement plus durable pour la collectivité, parce qu'ils sont moins coûteux, moins gourmands en ressources et génèrent moins de GES. Les investissements en transport collectif et actif permettent ainsi d'atteindre plusieurs objectifs du gouvernement, de la CMM, de la Ville de Montréal et de la STM et dont plusieurs arrivent à échéance dès 2030, dont :

- la hausse de service, de l'achalandage et du transfert modal;
- la hausse du maintien d'actif;
- la réduction de l'utilisation de l'auto-solo, du temps de déplacement, de la congestion et du nombre d'accident avec mort ou blessé grave;
- la réduction de GES et du pétrole consommé;
- l'augmentation de la productivité économique
- l'accessibilité à la mobilité sociale, spatiale et économique.

L'atteinte de plusieurs de ces objectifs pour le Québec dépend directement de l'atteinte de ceux de la métropole. À titre d'exemple, la réduction de 37,5 % de GES visée par le gouvernement d'ici 2030 dépend de l'atteinte de la réduction d'au moins 55 % de GES visée par la collectivité montréalaise. Ces résultats passent inévitablement par une réduction de l'usage de l'auto-solo et donc, par un transfert modal vers les transports collectifs et actifs.

Considérant les défis économiques et sociaux majeurs actuels et l'urgence climatique dans laquelle le Québec et sa métropole se trouvent, la Ville de Montréal et la STM mettent actuellement les bouchées doubles pour agir et faire les choix nécessaires favorisant la mobilité durable.

À l'échelle métropolitaine, les transports collectifs permettent d'éviter l'émission de 3,9 MT par année, soit l'équivalent de près de 5 % des émissions totales du Québec. Pour chaque tonne de GES émise par la STM, 20 tonnes sont évitées pour la grande région de Montréal. Les déplacements effectués par les clients de la STM permettent d'éviter la présence de 475 000 voitures sur le réseau routier et l'émission de 2,3 millions de tonnes (MT) de GES annuellement, soit l'équivalent de 20,7 % des émissions de GES de la collectivité montréalaise. La réduction de la congestion routière attribuable au transport collectif métropolitain permet aussi d'éviter des coûts de 1,85 G\$ annuellement.

Les contributions gouvernementales injectées dans le transport en commun, surtout pour les modes électriques, et le transport actif ont beaucoup plus d'impacts économiques pour le Québec que ceux investis dans le transport routier. Ils offrent un moyen accessible et économique de se déplacer et facilitent l'intégration d'un grand nombre de personnes sur le marché du travail. Ils permettent de réduire les coûts de congestion routière qui sont plus que substantiels et en croissance au Québec. En réduisant le nombre d'accidents, en favorisant les déplacements actifs

et en réduisant la pollution atmosphérique, ils permettent de réduire aussi les coûts de santé. En réduisant la dépendance à l'automobile et au pétrole, ces modes assurent une meilleure balance commerciale pour le Québec. Les sommes allouées au transport collectif et actif doivent donc être reconnues comme de réels investissements dans l'économie du Québec et non pas comme des dépenses. Ceux-ci doivent avantageusement se comparer à plusieurs contributions gouvernementales de plusieurs ministères, dont celles des projets routiers, souvent présentés comme des leviers du développement économique sur la communauté.

L'atteinte de nos objectifs collectifs en matière de mobilité durable et de lutte aux changements climatiques ne sera pas possible avec les efforts gouvernementaux, le modèle et les sources de financement actuels, et ce, malgré les projets structurants en transport en commun en cours de réalisation dans la région métropolitaine. Pourtant l'état de la congestion des réseaux et surtout l'urgence climatique nous force à atteindre nos objectifs sans délai.

Plusieurs choix importants ont été trop souvent repoussés par les gouvernements successifs. Bien que ce chantier doive les aborder, nous sommes inquiets des délais engendrés alors que les résultats se font de plus en plus urgents et nécessaires.

Au final, ce chantier doit assurer les revenus suffisants à court, moyen et long terme pour l'atteinte des objectifs de chacun des acteurs de la mobilité durable.

Les défis du transport collectifs

Plusieurs défis importants dans le domaine du transport collectif rendent urgente une révision du modèle financier de la mobilité au Québec.

Les principales infrastructures de transport collectif de la région métropolitaine font face à un déficit d'investissement important. À la STM seulement, ce déficit atteint 3,8 G\$ en 2019, essentiellement en raison du métro. Au cours des 10 prochaines années, la STM prévoit investir 16 G\$, dont 70 % iront au maintien de ses actifs et de son offre de service. L'entretien adéquat des infrastructures est essentiel à la performance et à la fiabilité des services. En parallèle, des projets majeurs de développement sont en cours : prolongement de la ligne bleue, construction du garage Côte-Vertu, agrandissement et construction de nouveaux centres de transport, etc. Conséquence de la croissance des investissements, le service de dette net de la STM a plus que doublé entre 2012 et 2019, pour atteindre 134 M\$. Avant même qu'il soit question d'augmenter les services, la croissance des investissements nécessaires pour réduire ce déficit exerce une pression importante et croissante sur les coûts du transport collectif, qui sont à la charge des municipalités et des clients.

À cet égard, le gouvernement doit rapidement donner suite à son engagement de bonifier les taux de financement pour le maintien des actifs. Le chantier sur le financement de la mobilité durable doit garantir à la région métropolitaine les ressources nécessaires pour s'attaquer à ce défi et s'assurer que nos systèmes de transport reposent sur des fondations solides et durables.

Depuis 2006, la STM a augmenté son offre de service globale de 36 %, dont 50 % au métro. Durant cette même période, l'achalandage a augmenté de 27 %. Depuis 2015 seulement, l'offre a augmenté de 6 % au bus et de 15 % au métro. La mise en place du programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) dans le cadre de la Politique québécoise de transport collectif (2007-2012) a été déterminante pour relancer le transport collectif, en finançant 50 % des coûts de l'offre additionnelle. La PMD bâtit sur cet acquis en bonifiant le budget du PADTC, ainsi qu'avec un objectif très ambitieux d'augmentation de service de 60 % d'ici 2030. En plus des enjeux opérationnels de capacité pour les opérateurs, la capacité des municipalités à fournir leur part des coûts des augmentations de service représente un défi énorme pour la mise en œuvre de cet objectif de la PMD. Pour atteindre les objectifs de la PMD, le gouvernement doit aider les municipalités à faire leur part dans le financement de l'amélioration de service.

Les déplacements en transport adapté connaissent des augmentations moyennes de 6,5 % par année depuis 10 ans. Durant cette période, le gel du financement gouvernemental de 2012 à 2017 a eu pour effet de transférer une part croissante du financement du transport adapté sur les épaules des municipalités. En 10 ans, la contribution municipale pour les coûts des services de transport adapté de la STM est passée de 23 % à 35 %. Le financement gouvernemental du transport adapté doit suivre la croissance de la demande de déplacement pour stabiliser la contribution municipale.

Enfin, la STM vise à n'acquérir que des véhicules électriques d'ici 2025. D'ici là, elle n'acquiert plus que des véhicules hybrides et expérimente avec divers types de véhicules électriques et de technologies de recharge. En plus de trois bus 100 % électriques à recharge rapide déjà en service dans le cadre du projet Cité Mobilité, la STM a lancé récemment des appels d'offres pour l'acquisition de 40 bus électriques supplémentaires de divers modèles et technologie. De plus, la STM étudie présentement la possibilité de déployer une vingtaine d'autobus articulés entièrement électriques pour la mise en service du SRB Pie-IX en 2022.

La transition vers l'électrification n'est pas qu'une question de véhicules. Les 9 centres de transport de la STM devront être adaptés pour permettre la recharge d'une flotte de bientôt plus de 2100 bus, ce qui, d'après les premières évaluations préliminaires, devrait représenter des investissements d'au moins 1 G\$. La transition vers des réseaux de surface entièrement électriques exigera donc des investissements considérables qui ne pourront se faire sans un engagement et un soutien ferme du gouvernement du Québec.

Bref, maintien d'actif, amélioration de service, transport adapté et électrification sont autant de facteurs qui exercent des pressions croissantes sur le modèle financier du transport collectif.

2. UN PARTENARIAT FINANCIER STABLE, PRÉVISIBLE ET SUFFISANT À ÉTABLIR POUR LES 10 PROCHAINES ANNÉES

Malgré la volonté de la Ville de Montréal et de la STM d'en faire toujours plus pour réduire les déplacements en auto-solo, des défis majeurs en matière de transport collectif et actif nécessiteront une implication encore plus importante du gouvernement.

Selon les estimations de la CMM, le cadre financier métropolitain du transport en commun augmenterait de 2,9 à 5,7 G\$ entre 2018 et 2028 (croissance moyenne annuelle de 7,1 %) tandis que les contributions municipales passeraient de 0,9 à 2 G\$ (croissance moyenne annuelle de 8,3 %). À titre indicatif, selon les résultats financiers des 82 municipalités de la CMM, entre 2012 et 2017, les dépenses totales des municipalités ont connu une croissance moyenne annuelle de 1,8 %. La croissance des dépenses et des besoins augmente beaucoup plus rapidement que la croissance de revenus des municipalités.

Les municipalités sont responsables de plusieurs dépenses en transport collectif et actif, soit presque l'ensemble des dépenses d'exploitation, une part des dépenses admissibles des projets d'infrastructure et les dépenses non admissibles d'un projet d'infrastructure. La pression sur les finances des municipalités est donc multiple.

Malgré les contraintes budgétaires et fiscales des municipalités, la Ville de Montréal et la STM ont fait des efforts considérables au fil des dernières années. La contribution de l'agglomération de Montréal aux transports collectifs a augmenté de 485,9 M\$ en 2015 à 669 M\$ en 2020, soit +38 % en 5 ans. Elle aura en fait plus que doublé par rapport à son niveau de 2006, alors qu'elle était à 320 M\$.

Ces efforts n'incluent pas les investissements majeurs que fait actuellement la Ville de Montréal pour rattraper son déficit d'entretien ainsi que l'amélioration, l'entretien, le marquage, la signalisation et le déneigement des réseaux de transport actif, de même que les investissements dans les réseaux de voirie et d'eau, lesquels sont aussi essentiels à une meilleure mobilité durable.

Pour soutenir le maintien de l'offre et la croissance des services, il est nécessaire de garantir la présence de sources de financement de nouvelles sources de revenus prévisibles, stables, indexées et récurrentes pour les sociétés de transport et les municipalités.

De plus, comme le soutient la CMM, des sources de financement inspirées de l'écofiscalité sont aussi nécessaires en raison de leur plus grande efficacité à atteindre plusieurs objectifs, dont la lutte au GES, en permettant simultanément de financer des alternatives aux automobilistes tout en ayant un effet dissuasif à l'usage de l'auto-solo ou à l'achat de véhicules énergivores.

Un plan ambitieux sur 10 ans

Les augmentations de service, les grands projets d'infrastructures et les diverses initiatives de mobilité intégrée actuellement en chantier contribueront, dans les prochaines années, à transformer le paysage de la mobilité dans la région métropolitaine et au Québec. Cela étant dit, ils ne pourront pas, à eux seuls nous permettre d'atteindre les objectifs prévus à la PMD. C'est pourquoi le soutien du gouvernement du Québec à l'amélioration des services de transport collectif et actif doit non seulement être poursuivi, mais fortement accru.

Au début de 2020, l'ARTM adoptera un plan stratégique de développement (PSD) avec une vision de 30 ans ainsi qu'une première feuille de route qui nous mènera en 2030. Cette feuille de route de 10 ans devra être ambitieuse et efficace pour atteindre les objectifs du gouvernement, de la CMM, de la Ville de Montréal et de la STM d'ici 2030. Elle ne pourra se réaliser sans un appui important des gouvernements.

Le PQI 2020-2030 et les futurs budgets du gouvernement du Québec devront répondre à ces ambitions. Cette contribution financière, accompagnée d'un partenariat clair et prévisible pour les dix prochaines années, est nécessaire pour compléter le cadre financier du transport collectif du Grand Montréal.

Le partenariat à mettre en place doit être durable et assurer le maintien des actifs et une augmentation de l'offre de service existante, tout en permettant aux municipalités de continuer à la hauteur de leur capacité. Pour alléger le fardeau financier de celles-ci, le gouvernement du Québec devra augmenter sa contribution dans les programmes de soutien au maintien des actifs aux projets de développement et au transport adapté.

Un tel partenariat doit permettre, à la Ville de Montréal et à la STM, de bénéficier d'un cadre d'intervention plus cohérent et qui assure une continuité dans le financement des projets de mobilité, d'aménagement et d'infrastructures municipales. Il est primordial que les projets se succèdent de façon continue pour profiter au maximum de la mobilisation et de l'expertise des équipes. Il n'est pas efficace financièrement que les projets majeurs ne se succèdent pas et que l'on doive ainsi recréer chaque fois un nouveau bureau de projet.

Les programmes gouvernementaux doivent être plus souples. Plutôt qu'être uniquement tributaire à la réalisation de projets, les critères de financement doivent inclure les coûts de planification, d'études, de suivi, d'entretien et d'opérations. Toutes les ressources doivent pouvoir être mobilisées à temps pour le succès des investissements.

Considérant les objectifs de la PMD, l'importance du transport collectif dans l'économie du Québec et l'urgence d'agir pour rencontrer les cibles en matière de réduction des émissions de GES, la Ville de Montréal et la STM proposent:

R1. Que le gouvernement établisse un partenariat financier avec la métropole du Québec en matière de transport collectif et actif pour les 10 prochaines années. Ce partenariat devra viser à :

- **Augmenter rapidement la contribution du gouvernement au financement pour le maintien d'actifs, l'augmentation de service, le développement, l'exploitation et l'entretien des réseaux de transport collectif, adapté et actif et les initiatives de bonification de l'expérience client pour qu'elle soit suffisante et adaptée aux**

investissements requis afin d'atteindre les objectifs de la CMM, de la métropole et du gouvernement d'ici 2030;

- **Garantir pour l'ensemble de cette période des sources de financement prévisibles, stables, indexées et récurrentes pour les sociétés de transport et les municipalités;**
- **Être soutenu par des données scientifiques qui guident le choix du développement des bons modes aux bons endroits et un souci d'efficacité dans les investissements les plus rentables économiquement et socialement.**
- **Prévoir dans tout projet majeur à Montréal une enveloppe budgétaire substantielle visant à réaliser leur intégration urbaine dans les milieux de vie montréalais.**
- **Prévoir une enveloppe budgétaire suffisante et des modalités de programme pour permettre à Montréal de mettre en place, d'entretenir et mettre à niveau des réseaux et des systèmes de transport actif, maillés, conviviaux et sécuritaires à l'année.**
- **Assurer une meilleure cohérence, continuité et flexibilité entre les programmes gouvernementaux et les lois et règlements relatifs à tous les réseaux de transport et aux infrastructures municipales et publiques qui leur sont liés.**
- **Simplifier les modalités et l'administration des programmes afin d'accélérer la réalisation des projets.**

3. REVOIR LES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT ET LES PROGRAMMES DE FINANCEMENT

Transport collectif et actif versus automobile solo

Puisqu'ils agissent positivement sur les objectifs socioéconomiques et environnementaux que nous nous sommes fixés collectivement, l'espace offert aux transports collectif et actif devra être de plus en plus important pour assurer la compétitivité de ces modes par rapport à l'automobile solo.

Pourtant, actuellement, les investissements et programmes gouvernementaux en matière de mobilité sont largement insuffisants et fortement axés sur le transport routier. Ceci est bien illustré au PQI 2020-2030 qui consacre entre 60 à 70 % des investissements au transport routier, ce qui est bien loin de l'équilibre maintenant atteint en Ontario (50/50) entre le transport routier et le transport collectif.

Comme le ministère des Transports du Québec (MTQ) le précise dans son document de consultation, les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) sont d'abord affectés au financement des infrastructures et activités sous sa responsabilité.

Il nous semble aussi inquiétant de voir que, par le projet de loi 44, le gouvernement ne s'imposera plus de réserver au secteur des transports les 2/3 des revenus du système de plafonnement d'échanges de droits d'émission de gaz à effet de serre.

Enfin, les pourcentages de financement et les normes des programmes créent des distorsions dans le financement des projets et des activités liées à la mobilité durable. À titre d'exemple la construction et la remise à niveau de routes et le développement de réseau lourd de transport en commun sont financés à 100 % par le gouvernement, mais pas la remise à niveau, ni l'achat de matériel roulant du transport en commun ou le développement et l'entretien des réseaux de transport actif. Il est évident que ces choix exercent une pression à prioriser les investissements favorisant l'auto-solo ou des modes plus coûteux, et ce même en milieu moins dense.

Il est nécessaire d'accroître la mobilité des biens et des personnes, tout en réduisant les déplacements en auto-solo. Pour ce faire, deux avenues sont essentielles à déployer.

- Le gouvernement doit revoir ses priorités d'investissement en étant soutenu par des données scientifiques. Il faut favoriser le développement de bons modes aux bons endroits et les investissements rentables économiquement et socialement. Le gouvernement doit, entre autres, maximiser l'achalandage des projets en cohérence avec les capacités du réseau pour assurer la source la plus fiable de revenus, soit les revenus client.
- Le gouvernement doit mettre en place des mesures d'écofiscalité afin d'influencer les comportements et accroître significativement l'offre et l'espace du transport actif et collectif

Électrification des transports

Le Québec possède une grande disponibilité d'électricité propre qui en fait un territoire approprié pour l'usage des voitures électriques. Le Québec s'est fixé l'objectif ambitieux d'avoir 100 000 véhicules rechargeables sur les routes dès 2020. Si plus de 50 000 voitures électriques ou hybrides sont sur les routes du Québec en 2019, cela ne représente encore qu'environ 0,6 % du total de véhicules en circulation.¹ La presque totalité des véhicules est donc encore à essence.

Il faut aussi rappeler que prioriser la transition vers l'utilisation des véhicules électriques ne règle en rien les effets néfastes de la congestion routière sur la qualité de vie des Québécois et la viabilité de notre économie, ce qui va à l'encontre de l'objectif pris par le gouvernement dans la PMD, soit de réduire les coûts associés à la congestion dans les régions métropolitaines. Ceci va aussi à l'encontre de l'approche équilibrée de type « Réduire - Transférer – Améliorer » (RTA) préconisée dans la PMD. Avec un parc automobile grandissant et composé d'un nombre croissant de véhicules, les coûts associés à la congestion routière ont doublé en 10 ans et ont atteint près de 4,2 milliards, soit une augmentation de 252 % depuis 2008.² Avec un taux de congestion de 27 %, Montréal reste la 13^e ville la plus congestionnée de l'Amérique du Nord en 2018.³

L'électrification des véhicules est nécessaire, mais elle ne pourra permettre seule d'obtenir les réductions de GES en transport indispensable à l'atteinte des objectifs fixés par les gouvernements.

De plus, comme nous l'avons vu plus tôt, l'électrification des transports collectifs exigera des investissements importants pour l'acquisition des véhicules électriques et l'adaptation des centres de transports. L'engagement du gouvernement du Québec sera critique pour mener à terme la transition vers des transports collectifs entièrement électriques. Les ressources nécessaires à cette transition devront venir s'ajouter à celles prévues pour le maintien des actifs et services ainsi que pour le développement de l'offre. La Ville de Montréal et la STM accueillent ainsi très favorablement le pouvoir octroyé à Hydro-Québec de financer les équipements fixes nécessaires à l'électrification des transports collectifs et enjoignent le gouvernement à soutenir ces projets.

Comme la Ville de Montréal et la STM l'avaient bien explicité dans le mémoire sur la PMD, les actions les plus efficaces pour atteindre nos objectifs doivent suivre l'approche RTA, soit, dans l'ordre :

- réduire les déplacements motorisés ou les distances à parcourir ;
- transférer les déplacements vers des moyens de transport sobre en énergie et en émissions de GES ;
- améliorer l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone pour les trajets résiduels.

Les priorités d'investissement devraient donc suivre la même logique.

¹ Rapport préliminaire de la SAAQ, Université de Sherbrooke

² ADEC. 2018. « Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord », produit pour le compte de la Ville de Laval. https://promo.laval.ca/solution-reseau/docs/rapport_ADEC_couts-congestion-routiere.pdf [consulté le 9 octobre 2019].

³ Tomtom Traffic Index. 2018. « Traffic Index 2018 ». https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/?country=CA,MX,US [consulté le 9 octobre 2019].

Des projets d'électrification des flottes de véhicules de marchandises et des projets innovants comme le projet Colibri, qui offre la livraison de colis par vélos cargos électriques, doivent être favorisés puisqu'ils permettront aussi de réduire les GES. Ils sont de meilleurs investissements économiques pour le Québec.

Considérant les objectifs de la PMD, l'importance du transport collectif et actif dans l'économie du Québec et l'urgence d'agir pour rencontrer les cibles en matière de réduction des émissions de GES,

La Ville de Montréal et la STM proposent :

- R2. Que le gouvernement revoie les priorités d'investissement du PQI et augmente à 50 % la proportion des investissements du transport collectif versus le transport routier.**
- R3. Que le gouvernement revoie les investissements du FORT pour soutenir en priorités les projets et les activités qui sont cohérents avec l'approche RTA, et ce, peu importe qui est propriétaire de l'infrastructure.**
- R4. Que le gouvernement revoie ses programmes, afin de corriger les inégalités de financement qui avantage le réseau routier aux dépens du transport collectif et actif.**
- R5. Que le gouvernement revoie ses programmes, afin de corriger les incohérences de financement des projets de transport collectif.**
- R6. Que le gouvernement soutienne les projets d'électrification des sociétés de transport, et ce, en s'ajoutant aux ressources nécessaires au maintien des actifs et des services.**
- R7. Que le gouvernement soutienne les projets d'électrification des flottes de véhicules de marchandises, dont les projets de livraison par vélos cargos électriques.**

4. INCLUSION ET ÉQUITÉ SOCIALE

La Ville de Montréal et la STM réitèrent que la PMD doit intégrer les principes de développement durable et donc prendre en compte les préoccupations et les besoins des citoyens en ce qui a trait à la mobilité durable visant la réduction des inégalités sociales. Le droit de se déplacer des citoyens ne doit pas être brimé par le revenu individuel ou le statut d'une personne, la mobilité étant un vecteur important de l'inclusion et de la participation économique et sociale des individus.

Tarifification

La tarification sociale du transport collectif est l'un des leviers permettant d'améliorer la mobilité sociale, spatiale et économique des personnes qui, en raison de leur faible niveau de revenu ou de leur statut, sont exclues, partiellement ou totalement, de l'utilisation de ce service. Il importe de mettre en place une méthode qui saura rendre le transport équitable pour tous en diminuant les inégalités liées à l'accessibilité économique au transport en commun.

Puisqu'elle s'inscrit dans une logique de redistribution de la richesse, la responsabilité de son financement incombe au gouvernement du Québec. Pour ce faire, il est primordial qu'un financement supplémentaire et récurrent soit prévu de manière à ne pas affecter la qualité et le développement du réseau de transport en commun.

La mise en place d'une telle mesure bénéficie d'un taux d'acceptabilité sociale élevé. Un sondage mené par l'ARTM en 2018 révélait que 89 % des personnes sondées étaient favorables à la tarification sociale basée sur le revenu ou le statut.

En outre, le financement de mesures de tarifications sociales participerait à l'atteinte de la cible de la PMD laquelle vise la réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport.

La Ville de Montréal et la STM proposent :

- R8. Que le gouvernement s'engage à financer les mesures de tarifications sociales mises en place par les OPTC.**
- R9. Que le droit d'accéder en transport en commun efficacement à un emploi, à l'éducation, aux soins de santé et autres services de subsistance de base soit intégré dans les résultats du chantier sur le financement de la mobilité.**

RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

La Ville de Montréal et la STM proposent :

R1. Que le gouvernement établisse un partenariat financier avec la métropole du Québec en matière de transport collectif et actif pour les 10 prochaines années. Ce partenariat devra viser à :

- **Augmenter rapidement la contribution du gouvernement au financement pour le maintien d'actifs, l'augmentation de service, le développement, l'exploitation et l'entretien des réseaux de transport collectif, adapté et actif et les initiatives de bonification de l'expérience client pour qu'elle soit suffisante et adaptée aux investissements requis afin d'atteindre les objectifs de la CMM, de la métropole et du gouvernement d'ici 2030;**
- **Garantir pour l'ensemble de cette période des sources de financement prévisibles, stables, indexées et récurrentes pour les sociétés de transport et les municipalités;**
- **Être soutenu par des données scientifiques qui guident le choix du développement des bons modes aux bons endroits et un souci d'efficience dans les investissements les plus rentables économiquement et socialement.**
- **Prévoir dans tout projet majeur à Montréal une enveloppe budgétaire substantielle visant à réaliser leur intégration urbaine dans les milieux de vie montréalais.**
- **Prévoir une enveloppe budgétaire suffisante et des modalités de programme pour permettre à Montréal de mettre en place, d'entretenir et mettre à niveau des réseaux et des systèmes de transport actif, maillés, conviviaux et sécuritaires à l'année.**
- **Assurer une meilleure cohérence, continuité et flexibilité entre les programmes gouvernementaux et les lois et règlements relatifs à tous les réseaux de transport et aux infrastructures municipales et publiques qui leur sont liés.**
- **Simplifier les modalités et l'administration des programmes afin d'accélérer la réalisation des projets.**

R2. Que le gouvernement revoie les priorités d'investissement du PQI et augmente à 50 % la proportion des investissements du transport collectif versus le transport routier.

R3. Que le gouvernement revoie les investissements du FORT pour soutenir en priorités les projets et les activités qui sont cohérents avec l'approche RTA, et ce, peu importe qui est propriétaire de l'infrastructure.

- R4. Que le gouvernement revoie ses programmes, afin de corriger les inégalités de financement qui avantage le réseau routier aux dépens du transport collectif et actif.**
- R5. Que le gouvernement revoie ses programmes, afin de corriger les incohérences de financement des projets de transport collectif.**
- R6. Que le gouvernement soutienne les projets d'électrification des sociétés de transport, et ce, en s'ajoutant aux ressources nécessaires au maintien des actifs et des services.**
- R7. Que le gouvernement soutienne les projets d'électrification des flottes de véhicules de marchandises, dont les projets de livraison par vélos cargos électriques.**
- R8. Que le gouvernement s'engage à financer les mesures de tarifications sociales mises en place par les OPTC.**
- R9. Que le droit d'accéder en transport en commun efficacement à un emploi, à l'éducation, aux soins de santé et autres services de subsistance de base soit intégré dans les résultats du chantier sur le financement de la mobilité.**