Rapport de la commission du transport sur le transport en commun

Sommaire des recommandations

Communauté métropolitaine de Montréal

En matière de gouvernance, la commission recommande :

- De poursuivre les travaux du comité de mobilité des personnes et des biens;
- De réviser la Loi sur l'AMT, conformément à la résolution de février 2010 de la Communauté (CC10-010);
- D'inviter le ministre des Transports du Québec à déposer rapidement une nouvelle politique québécoise de mobilité durable qui viendra encadrer les outils de planification de transport à l'instar du Cadre d'aménagement du gouvernement du Québec;
- De poursuivre, à travers un processus formel et en collaboration avec le gouvernement du Québec, la réflexion amorcée par cette commission sur la gouvernance du transport collectif métropolitain, en vue de la recherche d'une meilleure cohérence, d'une plus grande efficacité et surtout d'une plus grande convivialité dans les services offerts aux citoyens.

En matière d'investissements, la commission recommande :

- Que la CMM, en collaboration avec les AOT et toutes les autorités concernées, établisse une séquence d'investissement et un nouveau calendrier de réalisation des projets de transport en commun, conformément aux orientations, aux objectifs et aux critères découlant du PMAD, sur la base des priorités suivantes :
  - » Le maintien des actifs;
  - » Les projets de développement en cours de réalisation (Train de l'Est et SRB Pie-IX);
  - » Les projets de développement en planification, en fonction de critères d'achalandage, de coûts et d'équité régionale;
- Que cet exercice d'ordonnancement et de révision de l'échéancier serve à l'établissement d'un programme d'investissements plus précis et détaillé, essentiel à la détermination des besoins financiers selon la durée dudit programme.

En matière de financement, la commission recommande :

- D'augmenter graduellement la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT, en tenant compte de la priorisation des projets déterminée par la CMM (en collaboration avec les AOT, l'AMT et toutes les autorités concernées), de la capacité de payer des contribuables et des usagers ainsi que de l'impact sur la compétitivité et l'attractivité de la région de Montréal;
- Que le comité exécutif fixe le montant de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui devrait s'appliquer sur le territoire de l'AMT;
- Que le comité exécutif propose le montant de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui devrait s'appliquer à l'échelle du Québec;

- Que le comité exécutif demande au gouvernement du Québec :

Au niveau métropolitain

» D'augmenter la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT sur la base du montant déterminé par le comité exécutif de la CMM;

» D'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation, de procéder à une modulation de cette taxe selon le nombre de cylindrées et d'y soumettre les véhicules commerciaux sur l'ensemble du territoire de l'AMT;

Au niveau provincial

» D'augmenter la taxe sur l'essence perçue à l'échelle du Québec en tenant compte de la proposition du comité exécutif de la CMM;

» D'augmenter les contributions versées au Fonds vert (redevance carbone), comme le propose le budget 2012-2013 du gouvernement du Québec;

» De réallouer les contributions du FORT sur les réseaux de transport selon les proportions suivantes : 30 % au réseau de transport en commun et 70 % au réseau routier.

- Que le comité exécutif demande au gouvernement du Canada :

» Que l'intégralité de la taxe d'accise sur l'essence (10 ¢/litre) soit versée aux provinces;

» De prolonger le versement à la SOFIL après 2014;

» Que les projets de transport collectif puissent être éligibles au Fonds Chantiers Canada.

Concernant les autres sources de revenus, la Commission recommande :

- Que la CMM entame, dès maintenant, avec les partenaires (CMM/AOT/Villes/AMT/MTQ), les études subséquentes permettant de définir la faisabilité (technologie, coûts et calendrier d'implantation), les revenus potentiels, et les impacts socioéconomiques, routiers et environnementaux pour les sources potentielles suivantes :

» La tarification routière métropolitaine (incluant les péages);

» La taxation du stationnement sur le territoire de l'AMT;

» La contribution additionnelle du secteur privé sur le territoire de la CMM;

» La captation de la valeur foncière.

- Que l'étude en cours sur l'harmonisation de la tarification métropolitaine soit complétée le plus rapidement possible.

Concernant le cadre financier du transport en commun métropolitain, la commission recommande :

- La révision du cadre financier du transport en commun métropolitain conformément aux principes de partage des charges métropolitaines tels qu'adoptés le 4 février 2010 par le conseil de la Communauté (résolution CC10-010), soit :

» La nécessité de l'ajout de nouvelles sources de financement situées hors du champ foncier;

» La part de la contribution financière de chaque municipalité déterminée en répartissant les charges métropolitaines en fonction de l'utilisation des services de transport (métro, trains de banlieue, express métropolitains) par les usagers de chaque municipalité.

Concernant les programmes de subventions du transport en commun, la commission recommande :

- La révision des modalités de financement du gouvernement du Québec aux infrastructures de transport en commun du programme d'aide gouvernementale au transport collectif (PAGTC) des personnes, soit :

» Le maintien à 100 % des coûts de développement des modes rapides (métro, train de banlieue, système léger sur rail);

» Le maintien à 75 % des coûts de réfection et de remplacement des modes rapides, des coûts de construction et réfection des garages, des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées;

» La bonification de 50 % (actuellement) jusqu'à 100 % des coûts d'acquisition des autobus, de façon à soutenir les efforts en faveur de systèmes souples, légers, adaptés aux réalités des AOT et particulièrement des CIT et pouvant être mis en place rapidement. Cette bonification pourrait être modulée en fonction de la performance éco-énergétique des autobus (bio-carburant, électricité, bi-mode, etc.).

- Le maintien et la bonification des programmes actuels de financement soutenant l'accroissement de l'offre de services en transport en commun, dont :

» Le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) qui finance 50 % de l'augmentation des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de services de la part des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT);

» Le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).