



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade
of Metropolitan Montreal

Analyse préliminaire du rapport Bernard sur le financement du transport en commun

le 29 janvier 2003



Dans le contexte de forte concurrence entre les agglomérations urbaines de l'Amérique du Nord, il ne fait aucun doute que les réseaux de transport en commun constituent un élément important de leur compétitivité. Montréal n'y échappe pas et bénéficie déjà d'un réseau passablement efficace et bien utilisé. Parce que la Chambre considère cet enjeu important pour le développement économique de Montréal, elle a préparé à l'intention de ses membres une analyse préliminaire du rapport Bernard sur le financement du transport en commun rendu public le 24 janvier dernier. Rappelons que le ministre des Transports du Québec, M. Serge Ménard, avait mandaté M. Louis Bernard, le 8 juillet 2002, pour procéder à une vaste consultation auprès des principaux intéressés et de formuler des propositions en vue de réviser le cadre financier du transport en commun de la région de Montréal.

ORGANISATION MÉTROPOLITAINE

Le rapport Bernard recommande :

De faire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) la première responsable du financement et de la planification du transport en commun dans la région de Montréal.

De donner à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) les pouvoirs fiscaux nécessaires pour mettre en oeuvre une politique intégrée et écologiquement durable de transport des personnes :

- fixer le taux de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation, fixer les quotes-parts municipales versées au Fonds régional de transport en commun et au Fonds d'immobilisation;
- imposer, le cas échéant, des péages ainsi qu'une taxe sur le stationnement.

De conserver à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) son statut d'agence gouvernementale et en faire l'organisme responsable de l'exploitation du réseau régional de transport en commun (trains, terminus, voies réservées, stationnements incitatifs).



La Chambre est d'avis que :

De façon générale, la Chambre est en accord avec l'idée que la CMM agisse à titre de premier responsable du financement et de la planification du transport en commun. Pour la Chambre, il serait en effet logique et cohérent que ce soit au niveau métropolitain, et selon une perspective métropolitaine, que le transport en commun soit géré. Toutefois, pour que l'acquisition de nouveaux pouvoirs de taxation soit acceptable, il importe que dans l'utilisation de ces pouvoirs, la CMM soit pleinement imputable aux citoyens de la région.

FINANCEMENT DES SERVICES RÉGIONAUX

Le rapport Bernard recommande :

D'accroître les ressources disponibles pour le transport en commun en augmentant la contribution des automobilistes :

- accroître la taxe sur l'essence de 1,5 cent à 2,5 cents /litre (+ 30 millions \$);
- accroître les droits d'immatriculation de 30 \$ à 35 \$, les indexer annuellement et en étendre la portée aux véhicules commerciaux de moins de 3 000 kg (+ 15 millions \$).

De remplacer les contributions municipales actuelles au réseau régional par des quotes-parts basées sur la richesse foncière uniformisée et s'assurer que toutes les municipalités de la CMM contribuent selon le même taux (3 cents/100 \$ de richesse foncière) après une période de transition de six ans.

De combler le déficit du réseau régional, y compris celui du métro, exclusivement à partir de ressources financières régionales.



La Chambre est d'avis que :

Non à toute nouvelle taxe ! À l'heure actuelle, les citoyens de la région de Montréal contribuent directement à 81 % du financement du transport en commun : revenus provenant des usagers, 40 %; des municipalités, 35 %; et des taxes sur l'essence et l'immatriculation perçues localement, 6 %. À notre avis, cette contribution est déjà assez élevée et les efforts supplémentaires devraient provenir d'abord des autres paliers gouvernementaux. Aussi, dans le cadre de ses soumissions budgétaires la Chambre s'est clairement prononcée contre toute augmentation du fardeau fiscal des Montréalais. Les augmentations de taxes proposées contreviennent clairement à la position de la Chambre.

La Chambre est cependant ouverte à la proposition de remplacer la contribution des municipalités par des quotes-parts basées sur la richesse foncière, mais considère que plus de détails devraient être connus pour prévoir les retombées d'une telle mesure.

INTÉGRATION DES VILLES D'AGGLOMÉRATION (Joliette, Saint-Jérôme, Saint-Jean) Le rapport Bernard recommande :

De permettre l'extension du réseau régional aux villes d'agglomération avoisinantes, aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux municipalités membres de la CMM : taxe sur l'essence, droits d'immatriculation, quotes-parts municipales au Fonds régional de transport en commun, aide métropolitaine au réseau local d'autobus, intégration tarifaire.



La Chambre est d'avis que :

Dans la mesure où une telle intégration favorise à la fois l'efficacité du réseau et l'équité de son financement, la Chambre est en accord avec la recommandation du rapport.

CONCURRENCE BALISÉE Le rapport Bernard recommande :

De mettre sur pied un système de mise en concurrence balisée, supervisée par un arbitre indépendant, pour comparer la productivité des sociétés publiques de transport en commun et celle des transporteurs privés.



La Chambre est d'avis que :

La Chambre est particulièrement favorable à la recherche de moyens visant à accroître le rendement des différents fournisseurs de services à travers une mise en concurrence des réseaux de transport. Cette recherche d'une efficacité accrue devrait d'ailleurs précéder toute augmentation du fardeau fiscal des contribuables de la région dans l'application de mesures visant à améliorer le financement du transport en commun.

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN Le rapport Bernard recommande :

De hausser le budget du ministère des Transports (MTQ) consacré au financement du transport en commun :

- Bonifier le programme d'aide au transport en commun de la façon suivante :
 - abaisser la durée de vie utile des autobus de 16 ans à 14 ans;
 - permettre l'achat d'autobus autres que ceux qui possèdent un plancher surbaissé (sous certaines conditions) et élargir la liste des équipements optionnels admissibles;
 - hausser le taux de subvention de 50 à 60 % à l'achat de nouveaux autobus;
 - étendre l'admissibilité du programme d'aide aux équipements liés aux nouvelles technologies telles que les équipements de perception, de communication et d'aide à la productivité et à la livraison des services. Le taux gouvernemental de participation serait de 75 %;
 - en contrepartie, réduire de 25 % (de 100 % à 75 %) le taux de subvention accordé pour les nouveaux investissements dans les modes de transport lourds (métro, trains de banlieue et autres systèmes guidés).

La Chambre est d'avis que :

La Chambre est, dans l'ensemble, en accord avec les recommandations du rapport. Il est effectivement important que le gouvernement du Québec participe de façon plus importante au financement du transport en commun, surtout qu'à l'heure actuelle, 81 % du financement provient des contribuables de la région de Montréal. Toutefois, il ne faudrait pas que le MTQ donne d'une main uniquement pour mieux reprendre de l'autre.

FONDS DE RECHERCHE **Le rapport Bernard recommande :**

De mettre sur pied un fonds de recherche Innovation-Transport en commun, de concert avec le ministère des Finances, de l'Économie et de la Recherche, en prévoyant une contribution gouvernementale de 15 millions \$ pour le Québec.

La Chambre est d'avis que :

Dans l'ensemble, la Chambre est en accord avec cette recommandation du mandataire.

MESURES FISCALES **Le rapport Bernard recommande :**

De reconnaître, à des fins fiscales, comme étant déductible de leurs revenus :

- aux employés utilisateurs du transport en commun, le coût du titre régulier mensuel;
- aux employeurs qui couvrent en tout ou en partie le coût du titre régulier mensuel pour le bénéfice de leurs employés, 125 % de cette dépense.

De s'assurer que l'avantage lié au stationnement fourni par l'employeur soit imposé. À cet effet, déterminer une valeur réputée imposable pour une place de stationnement à l'échelle des villes de Montréal, Laval, Longueuil, Québec, Lévis et Gatineau (Par exemple : 500 \$/année pour la région de Montréal et 200 \$/année ailleurs).

La Chambre est d'avis que :

Montréal bénéficie déjà d'infrastructures de transport en commun utilisées par de nombreux passagers et a tout intérêt à continuer à stimuler l'augmentation de l'achalandage. Dans cette optique, la Chambre est pleinement favorable à la mise en place d'incitatifs fiscaux visant à encourager l'utilisation du transport en commun. Par contre, la Chambre est d'avis que tout changement à la comptabilisation fiscale devrait tenir compte des réalités d'emploi liées à l'utilisation, par certains, d'un véhicule, de façon à ne pas punir indûment les utilisateurs, employeurs ou employés, pour qui une alternative de transport en commun n'est pas envisageable.

En résumé...

La Chambre s'oppose fermement à toute augmentation du lourd fardeau fiscal des contribuables de la Grande région de Montréal. À cet égard, le ministre des Transports du Québec, M. Serge Ménard, mentionnait en réaction au rapport Bernard qu'il excluait d'emblée d'accroître la charge des contribuables pour financer le système de transport en commun. Cela étant dit, la Chambre reconnaît également l'importance d'un réseau de transport moderne et efficace, ce qui nécessite, inévitablement, un financement accru.

C'est un enjeu pour lequel la Chambre maintiendra une veille au cours des prochains mois et qui fera l'objet d'échanges approfondis dans le cadre de ses comités analyses stratégiques.