

Cahier du participant



Journée de réflexion sur les sources de financement des transports collectifs dans la région de Montréal

10 février 2011

**Hôtel Fairmont Le Reine Elizabeth
900 boulevard René Lévesque Ouest
Montréal**

ESG UQÀM

École des sciences de la gestion
Université du Québec à Montréal

Forum *URBA* 2015

La journée de réflexion sur les sources de financement des transports collectifs dans la région de Montréal est organisée par le FORUM URBA 2015, département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM. Elle a bénéficié de l'appui d'un comité scientifique et d'organisation, composé de professeurs des universités montréalaises qui en a piloté le concept, les orientations, et la réalisation. Un comité conseil constitué de représentants des villes et organismes de transport a permis de préciser les objectifs de cette journée, leurs attentes par rapport à cet exercice de réflexion, le financement, et la participation attendue à cet événement offert à un nombre limité de 150 invité(e)s.

Comité d'organisation et comité scientifique : David Hanna (DEUT UQAM), Gilles Sénécal (INRS Urbanisation), Paul Lewis (Institut d'urbanisme, Udm), Georges Tanguay (DEUT UQAM), Florence Junca Adenot (Forum Urba 2015) Corinne Gendron (Chaire en responsabilité sociale, ESG, UQAM).

Comité conseil: Société de transport de Montréal (STM), Société de transport de Laval (STL), Réseau de transport de Longueuil (RTL), Association québécoise des transports inter municipaux et municipaux, (AQTIM). Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Agence métropolitaine de transports (AMT), Ville de Montréal.

Cette journée bénéficie de l'appui financier des partenaires du comité conseil. Nous les en remercions.



Communauté métropolitaine
de Montréal



Coordonnateur des données, Juste Rajaonson, maîtrise en études urbaines, UQAM
Coordonnateur logistique, Xavier Allaire, conseiller en urbanisme, diplômé de l'UQAM
Site Web, Pascal Lavoie, maîtrise en administration publique, ENAP
Relations avec les médias, Léila Copti, conseillère stratégique
Communications, Service des relations publiques, ESG, UQAM
Soutien informatique et audiovisuel, Service de l'audiovisuel, UQAM
Accueil, Gérard Mangerel, Yanina Céleste Léo, Normand Lalonde (bénévoles)
Impression, Service de la reprographie, UQAM.

Nous remercions toutes les personnes qui ont généreusement investi leur temps et leurs efforts pour faire de cette journée un succès : Les conférenciers, panélistes, animateurs et organisateurs.

Table des matières

Accueil	4
Contexte et enjeux	5
Objectifs de la journée de réflexion	7
Retombées attendues	8
Présentation des conférenciers, animateurs et panélistes	11
ANNEXES.....	18
Financement du transport en commun dans la région de Montréal.....	18
Acronymes.....	29

Accueil

Le XXI^e siècle affronte un certain nombre d'enjeux auxquels le monde, et particulièrement les milieux urbains, devront trouver des solutions efficaces et acceptables par les populations qui y contribueront. Les enjeux environnementaux tels que les changements climatiques, la pollution, la diminution des ressources, en particulier fossiles deviennent prioritaires. La concentration humaine, dans les villes qui s'étalent, génère des défis de mobilité et de santé. La recherche de nouveaux vecteurs écologiques vise à soutenir la prospérité économique. Ces réflexions sont conduites par tous les États.

Les transports se trouvent au cœur des solutions recherchées et font converger les efforts majeurs à envisager. Changer les types de mobilité pour choisir des modes alternatifs à l'usage de l'auto en solo tout en augmentant l'accessibilité par une réorganisation de l'aménagement urbain, rendre les modes de transport moins dépendants du pétrole font partie des stratégies que toutes les grandes métropoles adoptent.

Le Québec et la région de Montréal ne font pas exception. Les dernières années ont conduit le Gouvernement du Québec, les villes dont la ville de Montréal à fixer des objectifs audacieux en ces matières. Les exercices de planification 2020, dans la région de Montréal, avancent. Ils traitent d'aménagement du territoire, de transport, d'environnement, de développement économique, au niveau local et régional. La priorité aux transports urbains durables apparaît comme un choix incontournable.

Ces exercices lèvent le voile sur la question des ressources à y consacrer et des sources de financement disponibles pour soutenir adéquatement l'important effort de modernisation et de développement des transports collectifs. Cet effort, pour être efficace, requiert une stratégie intégrée locale et régionale qui offre aux citoyens des choix et des contributions à leur financement qui leurs soient conséquentes.

L'objectif de la journée d'aujourd'hui vise tout d'abord à rappeler les enjeux qui nous confrontent, et à comprendre comment les transports en commun sont actuellement financés. Suite à ce diagnostic, seront examinées les sources, ou cocktail de sources, de financement envisageables avec leurs limites, leurs conditions, les principes qui devraient guider le choix de l'une ou l'autre source, leurs impacts. Les expériences étrangères donneront un éclairage sur les choix d'ailleurs. L'analyse de ces sources et la simulation de leur application à la région de Montréal indiqueront leur performance financière et la façon dont elles contribuent aux enjeux urbains tout en abordant leur acceptabilité sociale et politique.

Cette journée d'informations et de réflexions est offerte par les organisateurs universitaires et experts aux fins de fournir des outils conceptuels et pratiques, qui, nous l'espérons, aideront les décideurs dans leurs choix de priorités et de projets sur les tables, en considérant les façons de les financer et la répartition des efforts à y consentir.

Bonne journée de réflexion.

Contexte et enjeux

Les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté (MRC), les conseils d'agglomérations, l'agence métropolitaine de transport (AMT), les municipalités, les sociétés et organismes de transport doivent, en 2011, selon leurs champs de compétence, produire des plans directeurs d'urbanisme, des plans stratégiques de transport, avec un horizon de 10 ans. Le ministère des transports du Québec (MTQ) produira un plan de mobilité durable pour la région de Montréal. La loi 58 demande à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'adopter un plan métropolitain d'aménagement et de développement incorporant les orientations des politiques gouvernementales en matière d'environnement, de développement durable, de transport et d'aménagement du territoire, tel que ce fut discuté lors de l'Agora citoyenne des 3 et 4 décembre 2010.

Le Gouvernement du Québec a adopté un objectif de réduction de 20% de GES par rapport à 1990 d'ici 2020, et la Ville de Montréal une baisse de 30% pour la même période. Cette dernière vise aussi à diminuer de 20% le nombre d'automobiles sur son territoire. Le Gouvernement du Québec dispose du plan d'action du développement durable et entreprend de réviser la politique québécoise du transport collectif, échue en 2012, qui visait 8% d'augmentation de l'achalandage des transports collectifs de 2006 à 2012, cible qui a été dépassée. Il annonce par ailleurs, sa future politique industrielle d'électrification des véhicules de transport.

Dans ce contexte, le développement des transports collectifs et actifs apparaît comme un des fers de lance essentiels pour répondre aux enjeux qui confrontent la région métropolitaine de Montréal et lui donner une ossature renouvelée pour régler les problématiques de transport et d'aménagement, tout en augmentant la mobilité urbaine durable pour ses citoyens, la qualité de vie urbaine, et l'efficacité économique de la Métropole.

Les récentes années ont démontré que les investissements, pour augmenter l'offre de services en transports collectifs, ont généré un accroissement significatif de l'usage des transports collectifs et de leur part modale.

Les investissements nécessaires pour les prochaines années dans la région de Montréal, et les dépenses qui en découlent, requièrent des moyens financiers importants que les usagers, les municipalités et les fonds gouvernementaux ne peuvent plus seuls assumer. D'où la nécessité

de réfléchir aux meilleurs stratégies pour financer adéquatement, de façon durable, suffisante, équitable, transparente et efficace ces investissements, ainsi que leurs incidences sur les coûts d'exploitation.

Bien sûr, parler de financement soulève la question des choix de priorités entre les investissements dans le réseau routier et celui des transports collectifs, des priorités à retenir parmi les projets de développement, des mécanismes pour y parvenir, et de la gouvernance.

Ce n'est point l'objet de la journée du 10 février 2011. La journée de réflexion veut examiner prioritairement les sources de financement disponibles et potentielles, afin de dégager les pistes les plus intéressantes pour la région de Montréal, et une démarche optimale de décision.

Cette journée s'insère dans une année où les choix de développement à exercer pour les 10 prochaines années seront difficiles et dépendront des types et niveaux de financement possibles.

Différentes études peuvent alimenter ces réflexions : Le rapport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur les transports collectifs (étude SECOR 2010), l'étude d'impact économique et sur le développement durable de l'association du transport public du Québec (ATUQ 2009), l'enquête nationale de l'association canadienne des transports urbains (ACTU 2010) sur les impacts économiques des investissements dans le transport en commun, la réflexion sur la tarification du réseau routier québécois (CIRANO 2010), le recensement des sources de financement du transport collectif en milieu urbain en rapport avec les préceptes de la théorie de l'environnement (chaire de responsabilité sociale, UQAM, 2010) le financement du transport en commun en Europe (GART 2009), les expériences étrangères et différentes autres études.

Les municipalités sont les premières responsables des transports collectifs. Cependant, les efforts des différents partenaires que sont les usagers, les automobilistes, les entreprises-employeurs, les promoteurs, les municipalités et autorités organisatrices de transport, ainsi que le gouvernement fédéral et celui du Québec, doivent refléter les bénéfices qu'ils en retirent et mieux traduire leurs efforts pour contribuer à trouver des solutions aux différents enjeux qui confrontent la région de Montréal en ce début de XXI^e siècle.

Plusieurs étapes ont été franchies au cours des dernières années avec le fond vert du Gouvernement du Québec, financé par la nouvelle taxe sur le carbone, la création de la SOFIL finançant les infrastructures à partir d'un transfert d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence et à partir de la taxe québécoise sur les véhicules énergivores, la révision du cadre financier du transport collectif métropolitain financé par l'augmentation de la taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT, ainsi que l'introduction de la nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville de Montréal etc. Les réflexions ne sont pas terminées.

En ce sens la journée du 10 février 2011 se veut une première plateforme de réflexion pour examiner, à l'aide de différents critères, les sources de financement qui pourraient contribuer à

rendre possible l'important effort de développement des transports collectifs pour les prochaines années, dans la région de Montréal.

Objectifs de la journée de réflexion

L'objectif de cette journée est de réfléchir aux sources, ou cocktail de sources de financement qui peuvent le mieux répondre aux besoins financiers pour maintenir les actifs et développer les services de transports collectifs dans la région de Montréal, tout en poursuivant des objectifs ambitieux de lutte aux émissions de GES, de diminution de la congestion routière, de performance économique, d'équité géographique et citoyenne, d'amélioration de la qualité de vie, de la santé et de la sécurité urbaine.

Un objectif élevé de part modale de 30% pour les transports collectifs d'ici 10 ans, soit 5 points de plus qu'actuellement, a été choisi comme hypothèse de travail, pour la région. Ceci représente environ une croissance de 45% à 50% de l'achalandage du transport collectif.

Pour y répondre, la journée de réflexion poursuit les objectifs suivants :

- Identifier les enjeux urbains du XXI^e siècle en matière de mobilité urbaine, d'environnement, de santé, de qualité de vie, d'équité sociale, d'économie, de démographie, et d'aménagement du territoire qui confrontent la région de Montréal et questionnent les choix de mobilité.
- Mesurer l'impact financier des moyens requis pour assurer adéquatement le maintien des actifs, l'optimisation des systèmes et le développement des services de transports collectifs et actifs pour les 10 prochaines années avec pour objectif d'augmenter la part modale TC, sur le territoire de la région de Montréal, **à 30%, en pointes, soit 5 points de % de plus qu'actuellement.** Ceci a pour conséquence d'agir simultanément sur l'achalandage des transports collectifs en visant, à l'augmenter de 45% à 50%, et sur le nombre de déplacements en automobile, en cherchant une baisse de 5 à 10%.
- Inventorier et évaluer les sources de financement ici et ailleurs et les démarches acceptables pour les décideurs, les entreprises et les citoyens, qui puissent répondre aux besoins identifiés dans les plans stratégiques des sociétés et organismes de transport de la région de Montréal.
- Dessiner un cocktail de mesures assurant un financement stable, récurrent, prévisible, équitable et suffisant des transports collectifs et actifs, locaux et métropolitains de la région de Montréal, répondant efficacement aux différents enjeux identifiés.
- Contribuer, par ces réflexions, à trouver des pistes pour enrichir l'économie québécoise et montréalaise et à diminuer les coûts découlant de l'usage de l'automobile à essence et en solo.

Cette journée s'adresse aux représentants des secteurs suivants.

- Les élus municipaux et les députés de la région métropolitaine de Montréal
- Les responsables publics et privés impliqués dans les questions de transport dans la région de Montréal, et les représentants des ministères : MTQ, MAMROT, MDDEP, MDEIE, MF.
- Les sociétés de transport, organismes et entreprises de transport.
- Les entreprises, les promoteurs immobiliers, les chambres de commerce.
- Les OSBL, groupes environnementaux, représentants des usagers et groupes de pression.
- Les universitaires, les experts, les médias.

Retombées attendues

Ce premier exercice de réflexion sur les sources de financement des transports collectifs dans la région de Montréal vise les retombées suivantes.

- Avoir identifié les enjeux du XXI^e siècle qui, dans la région de Montréal, questionnent les choix de mobilité.
- Avoir vulgarisé les informations sur le modèle de financement des transports collectifs dans la région de Montréal.
- Avoir mesuré l'ampleur des besoins financiers à l'intérieur de deux fourchettes : minimum et maximum requis pour atteindre les cibles fixées par les enjeux, au cours des 10 prochaines années.
- Avoir inventorié les nouvelles sources de financement possible qui, dans le monde, s'expérimentent ou s'ajoutent progressivement aux sources plus conventionnelles que sont les usagers, les municipalités et les différents paliers de Gouvernement.
- Avoir tenté d'en mesurer les effets à l'aide d'une grille multicritères et d'en évaluer les stratégies d'implantation.
- Avoir fourni aux décideurs un cocktail de pistes de financement, avec leurs contraintes, afin de les aider dans leurs choix de planification de transport à l'horizon 2020, et dans les choix de financement les plus adéquats.
- Avoir mis la table pour une autre journée de réflexion qui approfondirait ces résultats.

Programme
Journée de réflexion du jeudi 10 février 2011
Hôtel Fairmont Le Reine Elizabeth

Quelles sources de financement peuvent soutenir adéquatement l'important effort de modernisation et de développement des transports collectifs dans la région de Montréal?

Des expériences étrangères alimenteront les discussions sur les sources de financement qui seront examinées à l'aune de 5 critères. Un effort de simulation pour la région de Montréal sera systématiquement tenté.

7h15: Inscriptions et café-croissants

8h00-8h10: Accueil Salle Duluth

8h10-8h40: Au XX1^e siècle, de nouveaux enjeux interpellent la mobilité des personnes dans la région de Montréal²

Conférencier: *Paul Lewis, PH D, vice doyen à la recherche et secrétaire, faculté d'aménagement, Université de Montréal*

8h40-9h10: Quelles ressources sont requises pour développer les transports collectifs, ciblés par les nouveaux enjeux urbains?

Conférencière: *Florence Junca Adenot, PH D en économie, directrice du FORUM URBA 2015, études urbaines, Université du Québec à Montréal*

9h10-9h30: Période de questions

9h30-10h10: Les taxes sur les produits pétroliers sont-elles suffisantes ou faut-il recourir aussi au péage urbain pour financer les transports collectifs et répondre aux enjeux urbains?

Conférencier: *David Hanna, PH D, professeur, études urbaines, Université du Québec à Montréal*

10h10-10h30: Période de questions

10h30-10h40: Pause

10h40-11h15: Des taxes sur les emplois pour financer les transports collectifs?

Conférencier: *Andy Cotugno, directeur de la planification, TriMet, Portland. Orégon (EN ANGLAIS)*

11h15-11h35: Période de questions

11h35-12h00: Le marché du carbone et les taxes sur la possession de l'automobile : Deux moyens à saveur environnementale qui peuvent générer des retombées financières importantes

Conférencier: *Frédéric Gagnon-Tremblay, directeur et cofondateur de ÉcoRessources carbone, directeur des changements climatiques, ÉcoRessources consultants*

12h00- 12h20: Période de questions

12h20-13h30: Déjeuner- Salle Saint François

13h30-14h10: Les taxes foncières et au développement immobilier = Rapport Trillium

Conférencier: *Jacques Saint-Pierre, professeur et titulaire de la chaire SITQ Immobilier, École des sciences de la gestion, UQAM*

14h10-14h30: Période de questions

14h30-15h10: La taxe foncière sur les stationnements : Un nouvel outil financier et incitatif multi critères

Conférencier: *Todd Alexandre Litman, directeur général, Institut des politiques de transport de Victoria, professeur adjoint, Université de Colombie britannique (EN ANGLAIS)*

15h10-15h30: Période de questions

**15h30-17h00: Panel de discussions et échanges avec les participants
Quelles sont les pistes de financement les plus pertinentes qui répondent aux enjeux tout en contribuant à la qualité de vie de la région de Montréal?**

Présidence du panel et des échanges: *Corinne Gendron, Ph.D. titulaire de la chaire de responsabilité sociale et de développement durable, École des sciences de la gestion, UQAM*

Panélistes

Justin Leroux, professeur agrégé, HEC, Institut d'économie appliquée, chercheur au Cirano, auteur de l'étude sur la tarification du réseau routier québécois, 2010.

Michel Leblanc, président et directeur général, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, responsable du rapport 2010 sur le transport en commun au coeur du développement économique de Montréal.

Normand Parisien, directeur général, Transport 2000.

Sophie Gagnon, directrice principale, relations publiques et gouvernementales, CAA Québec.

Gilles Sénécal, professeur agrégé, INRS Urbanisation, Culture, Société, chercheur, Centre Villes, Régions, Monde, rédacteur de la revue *environnement urbain*.

17h00-17h15: En conclusion, que retenir de cette journée de réflexion?

Présentation des conférenciers, animateurs et panélistes

Résumés des conférences



PH. D. Professeur à l'Université de Montréal, il est directeur de l'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier. Il est également vice-doyen et secrétaire de la Faculté de l'aménagement.

Paul Lewis, conférencier

Les enjeux économiques, environnementaux, démographiques, de qualité de vie urbaine, de congestion routière, de santé, d'aménagement, et d'équité, influencent les choix de transport. Ils conduisent à fixer des objectifs à atteindre pour y répondre, encadrées maintenant par différentes politiques gouvernementales et municipales. La performance de la région métropolitaine de Montréal, son attractivité sa qualité de vie reposent en partie sur une meilleure mobilité urbaine durable. Quels sont ces enjeux?



PH. D. directrice du Forum URBA 2015, département d'études urbaines et touristiques, UQAM. Elle a occupé plusieurs postes de vice-rectrice à l'UQAM, avant de devenir présidente-directrice générale de l'Agence métropolitaine de Transports (AMT). Elle a fondé le Forum Urba 2015 en 2004.

Florence Junca Adenot, conférencière

L'effort financier demandé, aux sociétés de transport (AOT) et organismes de transport, découle d'abord des investissements importants pour maintenir les actifs des différents modes de transport et les optimiser. Les cibles élevées d'accroissement de l'achalandage des TC exigent un effort majeur de développement des services. Ces projets, en cours de planification en 2011, auront des incidences importantes sur les besoins en nouvelles ressources financières. Quel est l'ordre de grandeur du manque à gagner? Comment les transports collectifs sont financés dans la région de Montréal? Comment innover en matière de sources de financement qui soient à la fois suffisantes, acceptables et optimale pour répondre aux enjeux?



PH D, Université McGill, professeur, études urbaines, UQAM, spécialiste en transport durable, forme urbaine et patrimoine. Conférencier prolifique, il est auteur de nombreux mémoires et documents sur les infrastructures de transport dans la région de Montréal, et les stratégies ferroviaires, en particulier.

David Hanna, conférencier

Les taxes sur l'essence sont utilisées au Canada et au Québec, pour financer, notamment, les dépenses en transport. Depuis quelques années, de nouvelles taxes sur l'essence et les produits pétroliers (taxe carbone) sont dédiées au financement des transports collectifs. Quels en sont les résultats et peut-on les faire évoluer? Les péages urbains apparaissent quant à eux comme une solution de plus en plus utilisée en Europe et au Japon pour contrer la congestion routière et générer du financement. Les expériences de Londres et Stockholm peuvent éclairer les décisions à Montréal. Peut-on, et à quelles conditions introduire un péage de cordon (ponts), de zone, ou sur le réseau autoroutier dans la région de Montréal? Est-il une alternative aux taxes sur l'essence ou son complément?



Todd Litman est fondateur et directeur général de l'Institut des politiques de transport de Victoria, une organisation de recherche dédiée à la conception de solutions innovatrices aux problématiques de transport. Ses travaux de recherche sont utilisés internationalement dans la planification des transports et l'analyse de politiques. Il est professeur adjoint, Université de Colombie britannique.

Todd Alexandre Litman, conférencier

Des taxes foncières sur les stationnements s'implantent dans différentes régions urbaines. Le conférencier présentera leurs stratégies d'implantation à Vancouver, Seattle et dans des agglomérations australiennes, tout en mesurant les résultats. Il présentera aussi la stratégie de financement des transports collectifs de la région de Vancouver, évaluera les options envisagées, et les résultats atteints, en particulier par la taxe sur l'essence, fer de lance à Vancouver, ainsi que ses conditions de réussite. Montréal dispose d'une taxe foncière sur le stationnement, implantée au centre ville, depuis 2010. Une évaluation financière de son implantation à l'échelle de la région, accompagnée d'un examen qualitatif, sera effectuée.



Frédéric Gagnon-Lebrun est cofondateur, directeur général, ÉcoRessources Carbone directeur des changements climatiques, ÉcoRessources consultants. Il est responsable des stratégies d'ÉcoRessources. Il se spécialise en services-conseils sur la réglementation des GES, développement des stratégies la conformité, les transactions de CERs et VERs et les structures des accords de transaction, la finance carbone et les négociations internationales des changements climatiques. Il était auparavant consultant sur les changements climatiques à OCDE, (Paris). Il détient une maîtrise en environnement et développement, London School of Economics et est associé de L'IIDD.

Frédéric Gagnon Lebrun, co-fondateur et directeur général d'éco-ressources

Le marché du carbone se met en place afin de réduire les émissions polluantes. En Europe la réglementation est la plus avancée alors qu'au Canada, elle existe sur une base volontaire depuis 2005. Le secteur des transports devrait être réglementé d'ici 2015. Quelles sont les retombées possibles pour les sociétés de transport?

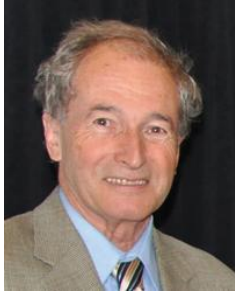
Depuis quelques années, des taxes s'appliquent à la possession de l'auto. Elles cherchent à décourager l'usage de véhicules polluants ou énergivores, collecter des revenus, limiter l'usage de l'automobile en ville etc. La taxe à l'achat avec bonus-malus s'implante en Europe dans la foulée du Grenelle 1. Une taxe régionale fixe sur l'immatriculation existe à Montréal, alors que la taxe sur les véhicules énergivores alimente la SOFIL. Peut-on les faire fluctuer pour les rendre plus incitatives et plus performantes financièrement? La taxe sur la propriété d'une voiture s'est implantée en 2010 à Montréal. Quels sont les impacts possibles de ces mesures sur la région de Montréal?

Andy Cotugno a 37 ans d'expérience dans le domaine des transports et de la planification du développement. Il est directeur exécutif du Gouvernement régional de Portland et conseiller aux politiques du Conseil. Il était auparavant directeur des services de planification intégrée des transports et du développement régional. Il est diplômé en planification régionale. Université de Californie.

PHOTO

Andy Cotugno, conférencier

Les employeurs sont parmi les premiers bénéficiaires d'un système de transport efficace et fluide. 1.4MM\$ se perdent annuellement en heures travaillées dans la région de Montréal. L'exemple le plus connu de taxe sur les emplois est le versement transport, en France, remis aux communautés urbaines, pour financer les investissements en transports collectifs. La région de Portland s'est appuyée sur le même type de taxe pour soutenir le développement des transports collectifs et la forme urbaine choisie par la région, ainsi que rendre les transports le moins cher possible pour les usagers. Quels en sont les résultats? Le conférencier présentera aussi les conclusions d'une expérience commandée par l'État de l'Oregon sur la taxe kilométrique.



Jacques Saint-Pierre, professeur-titulaire de la chaire SITQ – Immobilier, École des sciences de la gestion, UQAM.
Champs de spécialités : Marché immobilier, commercial et de bureaux études des tendances immobilières et urbaines, examen du comportement des consommateurs dans le domaine immobilier.

Jacques Saint-Pierre

La proximité d'un pôle de transports collectifs augmente la valeur des terrains et des propriétés tout en présentant des avantages de mobilité et d'économie. Contrairement aux infrastructures municipales et rues financées souvent à 100% sous forme de taxe d'améliorations locales, les transports collectifs ne bénéficient pas de cet inter financement. Comment y parvenir? Les redevances de développement, la taxe de proximité, la taxe d'amélioration locale, la contribution des propriétaires, le développement immobilier de gares et stations, les revenus commerciaux sont autant de moyens actuellement explorés pour contribuer au financement des transports collectifs. Le rapport de Trillium stratégies à Transport Canada sera présenté

PANÉLISTES



Corinne Gendron, Ph.D. titulaire de la chaire de responsabilité sociale et de développement à ESG UQAM Elle a reçu le Prix Performance Hommage de l'Association des diplômés Réseau ESG UQAM et le Prix Minerve de la Relève en recherche, remis par l'École, et a publié plusieurs ouvrages et de nombreux articles sur le développement durable, la responsabilité sociale, le commerce équitable et les nouvelles régulations à l'ère de la mondialisation.

Corinne Gendron, présidente du panel et des échanges



Justin Leroux, panéliste

Justin Leroux, PH, D professeur agrégé, HEC, Institut d'économie appliquée, chercheur au Círano, auteur de l'étude sur la tarification du réseau routier québécois, mars 2010. Il est lauréat du concours national d'agrégation des universités en sciences économiques (France), Ph.D. en économie (Rice University Houston TX), maître en mathématiques appliquées (université Paris I), ingénieur, École Nationale Supérieure de Techniques Avancées (Paris) Ses recherches se concentrent sur la conception de mécanismes de gestion des externalités avec, pour applications principales, les questions de tarification des services publics et de biens environnementaux. Il a conseillé des firmes privées et des organisations publiques sur l'élaboration de tarification de centres d'appels, de réseaux routiers et des services liés à l'eau.



Michel Leblanc, panéliste

Michel Leblanc, président et directeur général, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, responsable du rapport 2010 sur le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal. Maître en science économique expert reconnu de la pratique des études économiques et sectorielles, Michel Leblanc a été directeur associé chez SECOR. Il a auparavant occupé des postes de haute direction, notamment à Génome Québec, à Montréal International et à l'Institut de recherche en politiques publiques. Il a également été économiste au ministère des Finances du Canada.



Normand Parisien, panéliste

Normand Parisien, directeur général, Transport 2000 Québec, depuis 1990. Économiste, maître en administration publique (ÉNAP), conférencier en transport en commun, il a aidé à mettre sur pied Transport 2000 Côte d'Ivoire, entre autres activités. Transport 2000 défend les intérêts des usagers de transports en commun.



Sophie Gagnon, panéliste

Sophie Gagnon, directrice principale des relations publiques et gouvernementales de CAA-Québec, est diplômée en droit (Université de Montréal). Elle fut responsable des communications pour RECYC-QUÉBEC et pour Cossette communications, après avoir œuvré dans la fonction publique québécoise, entre 1991 et 1995. Elle est membre du CA du Festival d'été international de Québec et de Éco Entreprises Québec.



Gilles Sénécal, panéliste

Gilles Sénécal, PH. D professeur agrégé, INRS Urbanisation, Culture, Société, chercheur, Centre Villes, Régions, Monde, rédacteur de la revue *environnement urbain.

Champs d'intérêt : Études des politiques publiques de l'environnement urbain, action des groupes locaux sur le cadre de vie, outils pour mesurer la qualité de vie et les avancées du développement urbain durable.

Page de notes pour les participants

ANNEXES

Financement du transport en commun dans la région de Montréal

Notes rédigées par Florence Junca Adenot pour la journée du 10-02-11

Au Québec, les services de transport en commun sont financés principalement par les revenus des usagers et les contributions municipales, ainsi que par le fonds général de la Province. La part publique se finance à partir des taxes foncières municipales et du fonds consolidé du Gouvernement du Québec. Cependant on observe, depuis 10 à 15 ans, un changement de politiques avec l'émergence de taxes dédiées au financement de projets ou de services de transport en commun. Elles permettent de rendre plus transparent le lien entre la source (le contributeur), l'usage des fonds, selon leur provenance et la reddition de comptes sur les résultats qui en découlent.

En 2008, les organismes de transport et agence métropolitaine de transport ont dépensé environ 1 618 000 000\$ (1.6 MM\$) pour financer les opérations et payer les services de dette découlant des achats d'équipements et des investissements dans les immobilisations.

Le financement se répartit entre plusieurs sources, selon le tableau dressé pour l'année 2008.

Calculs préliminaires de la répartition du financement dans la région de Montréal

(En M\$)	Exploitation	Service de dette - immobilisations	Total	%
Usagers et autres revenus	534,1	101,2	635,4	39,3%
Municipalités	418,9	109,6	528,5	32,6%
Déficits réseaux locaux				
Déficit métro				
Train de banlieue				
Express et équip. métropolitains				
Fonds d'immobilisation AMT		28,9	28,9	

Gouvernement du Québec	56,2	239,2	295,4	18,2%
Programme d'aide immob. (PAGTCP)		194,2	194,2	
Fonds vert Québec (dév serv + achats)	34,0	22,5	56,5	
Aides aux CIT (PAGTCP)	20,9		20,9	
Entente métro	0,3	8,9	9,2	
SOFIL		12,6	12,6	
Automobilistes	102,6		102,6	6,3%
Gouvernement du Canada		56,2	56,2	3,5%
SOFIL		56,2	56,2	
TOTAL	1 111,8	506,2	1 618,0	100%
	68,72%	31,28%	100,0%	

Source : Compilation préliminaire FORUM URBA 2015 à partir des États financiers des organismes de transport et différentes validations, 2011.

Les usagers et revenus autonomes des différents services ont généré des revenus de **635M\$ en 2008**, soit **39.3%** des sommes requises pour fonctionner. Après une chute de 1% par année depuis 1987, dont une baisse de 413,5M d'usagers en 2001 à 398,4M en 1996, l'achalandage s'est accru dans la région métropolitaine de 23% de 1998 à 2008, avec des hausses importantes pour les trains de banlieue (+128%) et pour les CIT (+ 65%); la part modale passant, quant à elle, de 21% à 25% pendant la même période. Les tarifs se sont, en général, accrus, annuellement, en fonction de l'inflation. Cela place la région de Montréal en 1^{ère} position au Canada avec 130 usagersTC par habitant, selon l'enquête nationale de l'ACTU (2010), et le rapport annuel de l'AMT (2008).

2008 – Achalandage dans les régions urbaines			
Région urbaine	Population desservie par le transport en commun	Achalandage total (en millions)	Achalandage par habitant
Calgary	1 042 892	94 892 400	90,99
Edmonton	752 412	66 092 169	87,84
Halifax	312 400	19 531 986	62,52
Québec	534 488	45 577 172	85,27
Vancouver	2 271 224	178 803 205	78,73
Victoria	349 613	23 715 622	67,83
Winnipeg	666 600	42 637 167	63,96
Grand River 1	422 211	15 810 871	37,45
Montréal 2	3 635 571	471 142 000	129,6
Ottawa/Gatineau 3	1 047 206	112 149 165	107,09
Toronto 4	6 074 359	617 706 895	101,69
1 – Les villes de Kitchener, Waterloo et Cambridge sont desservies par un fournisseur de transport en commun;			
2 – AMT/CIT, Laval, Montréal et Longueuil; CIT (2006) Territoire (corrections Forum URBA 2015)			
3 – OC Transpo et la STO;			
4 – Brampton, Burlington, DRT, GO, HSR, Mississauga, Oakville, Toronto, YRT.			

Source : Enquête nationale, ACTU, 2010

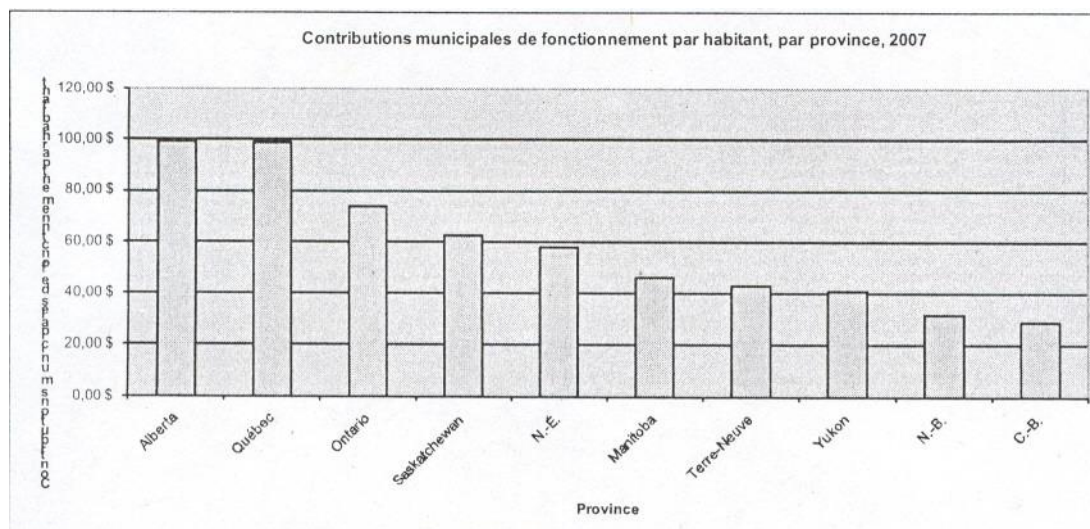
Un système de tarification par zone, la CAM existait sur le territoire de Montréal, Laval et Longueuil avant 2000 et depuis, a été étendu à la région métropolitaine pour les cartes mensuelles, introduisant la distance parcourue comme un indicateur pour faire fluctuer les tarifs. Il n'y a pas de tarification à la distance sur l'île de Montréal, sauf pour les trains.

Les politiques tarifaires des sociétés de transport, offrent des tarifs réduits aux personnes jeunes et plus âgées, disposant souvent de revenus moindres. Elles jouent ainsi un rôle social qui n'est pas compensé par une contribution gouvernementale à cet effet. En 2010, cela représentait un manque à gagner de l'ordre de **74M\$**.

Les municipalités ont la responsabilité des transports en commun sur leur territoire et assument les déficits d'opération et les dépenses en capital, non subventionnées, de leur société de transport à partir de la taxe foncière, leur principale source de financement au Québec. La part des municipalités qui était de 26% en 1991, s'est accrue à 41% en 1992, après la réforme Ryan, qui a désengagé le Gouvernement du Québec, d'une partie de ses contributions aux dépenses d'opération des transports en commun.

Les municipalités de la région de Montréal contribuent à hauteur de **528M\$ en 2008**, soit 32,6% des ressources nécessaires en 2008 pour opérer. Toujours selon l'Enquête nationale de l'ACTU, les contributions municipales québécoises pour le fonctionnement TC par habitant en 2007, étaient les plus élevées des provinces canadiennes avec l'Alberta. Les villes plus importantes contribuent, en % plus que les plus petites municipalités. Les villes de Montréal,

Longueuil et Laval contribuent le plus aux transports en commun parmi les villes d'Amérique du Nord.



Source : Enquête nationale, ACTU, 2010.

Les contributions des municipalités de la région de Montréal financent principalement les déficits d'exploitation des réseaux locaux, le déficit du métro, des trains de banlieue, des équipements métropolitains, de la société de transport desservant leur territoire, et un% des services métropolitains selon les règles de répartition de la loi de l'AMT (1996), et selon le nouveau cadre financier qui entrera en vigueur en 2012. Les municipalités financent aussi une partie des services de dette des immobilisations, ainsi qu'une contribution, depuis 1996, de 1cent par100\$ d'évaluation qui est versée à l'AMT pour les projets d'immobilisation métropolitains. Cette dernière représente **28.9M\$ en 2008**.

Le Gouvernement du Québec a commencé à financer les transports en commun publics, en 1973, à partir du fonds consolidé de la province. Le programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) a été mis en place à la fin des années 1970 et finance autant des dépenses d'exploitation que celles des immobilisations.

En **2010**, le Gouvernement a créé le **Fonds des infrastructures routières et du transport en commun (le FORT)**, dans lequel il canalise les recettes existantes de sa taxe sur les carburants et des droits d'immatriculation aux fins de financer les infrastructures routières et de transport en commun. Selon les principes de l'utilisateur-payeur, l'utilisateur du réseau routier reçoit ainsi un signal de prix quant aux coûts de l'usage de la route et des alternatives à l'auto, de la congestion automobile et des impacts environnementaux des carburants.

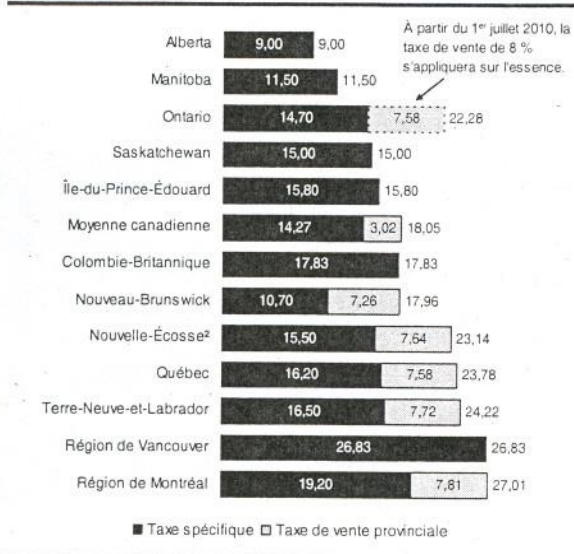
Pour faire face aux importants investissements à venir, à partir d'avril 2010, les taux de taxe augmenteront jusqu'en 2014.

	Taux de taxe sur l'essence	Taux de taxe sur le diésel
2010	15.2 cents	16.2 cents
2011	16.2 cents	17.2 cents
2012	17.2 cents	18.2 cents
2013	18.2 cents	19.2 cents
2014	19.2 cents	20.2 cents

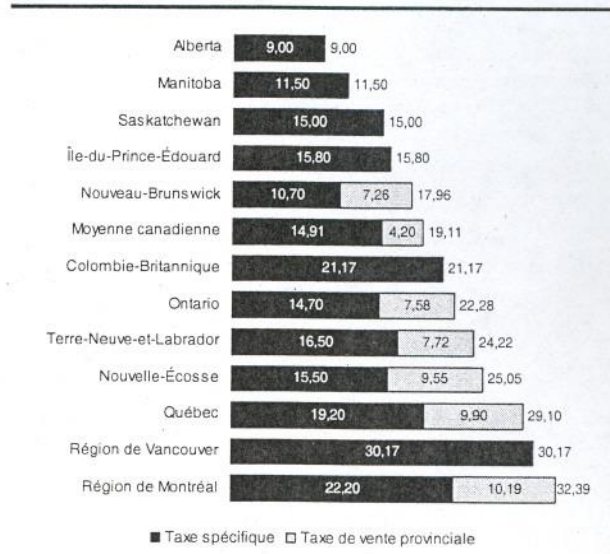
Source : Budget 2010-2011. Renseignements additionnels sur les mesures du budget, p A 125

En se comparant aux autres provinces, le Québec rejoindra le niveau de la région de Vancouver, en 2013, avec ces augmentations de taxe sur l'essence.

TAUX DES TAXES PROVINCIALES SUR L'ESSENCE – MAI 2010⁽¹⁾
(en cents par litre)



TAUX DES TAXES PROVINCIALES SUR L'ESSENCE – AVRIL 2013⁽¹⁾
(en cents par litre)



Malgré cette augmentation des taux de taxes sur l'essence, les ressources du FORT pourraient être insuffisantes, dans quelques années, pour couvrir les dépenses. Cette situation pourrait s'aggraver si la consommation de carburants diminue avec les véhicules moins énergivores et l'achalandage accru des transports collectifs. **En 2010-2011, les fonds de 2.1MM\$ du FORT sont utilisés à 82% pour le réseau routier et à 18% pour les transports en commun.**

Dans la région de Montréal, le ministère des transports, finance, via le programme PAGTCP, inclus maintenant dans le FORT, **sa partie des dépenses d'achat d'équipements et des dépenses d'immobilisation des sociétés de transport et de l'AMT.**

En effet, il finance :

50% des achats d'autobus,
75% du coût de rénovation des trains ou métro, construction de voies réservées, garages, terminus, systèmes intelligents, stationnements incitatifs,
100% des coûts des métros, SLR, trains et systèmes guidés.

Sa contribution aux dépenses d'immobilisation s'élevait à **194,2M\$ en 2008**.

L'autre partie est financée par le palier municipal au niveau des sociétés de transport.

Au niveau de l'exploitation, le ministère des transports finance via son programme PAGCTQ l'aide **aux CIT de 20.9M\$ en 2008** car les CIT ne sont pas admissibles aux subventions aux immobilisations.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a créé récemment 2 fonds dédiés (aux transports collectifs).

Le **FONDS VERT**, créé par décret, le 28 novembre 2007, a pour objectifs de contribuer à lutter contre les gaz à effets de serre et aux objectifs fixés par le Gouvernement de réduire d'ici 2020 de 20% les émissions de GES par rapport à 1990. Pour cela, une redevance est perçue sur tous les hydrocarbures, (carburants et combustibles), vendus au Québec, auprès des distributeurs, en fonction de leur quantité totale d'émissions de CO2. Le gaz naturel, l'essence, le diésel, le mazout, le propane, le charbon sont concernés.

L'apport financier du **fonds vert, par année, de 2007 au 31 décembre 2011 est établi à 200M\$ par an**, et le niveau du taux de redevance est calculé en divisant cet apport financier par la quantité totale des émissions.

(M\$)	2007	2008	2009	2010	2011
Fonds vert accordé	13,5	56,5	71,2	84,7	106,2

Le secteur des transports, particulièrement celui du transport des personnes, qui contribue à 40% des GES au Québec, se trouve fortement visé par les efforts à produire. En conséquence, 130M\$ sur les 200M\$ sont attribués au transport en commun, dont 100M\$ pour financer l'augmentation de l'offre de service, en milieu urbain, (mesurée en véhicules-kilomètres ou en véhicules-heures). En effet, l'aide à l'amélioration des services, apportée par le fonds correspond à 50% des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service.

On peut attribuer à ce programme d'aide une partie des résultats très positifs d'augmentation accélérée de l'offre de service, et de l'accroissement de l'achalandage des transports collectifs qui en a découlé.

Ce programme se termine en décembre 2011. Son efficacité répond bien aux critères d'évaluation des sources de financement que sont l'investissement accru des sociétés de

transport dans l'offre de service, l'augmentation de l'usage des TC, la diminution des GES, la contribution des pollueurs payeurs directement appliquée à ce qu'il faut corriger, la prise de conscience des effets de la pollution, l'équité etc. Sa reconduction, comme son accroissement dans les années suivantes, est tout à fait logique et nécessaire. Le nouveau plan d'action sur les changements climatiques que le Gouvernement du Québec devrait adopter pour application à partir de 2013, le justifie amplement, en plus.

La SOFIL a été mise en place, par le Gouvernement du Québec pour accueillir les fonds du Gouvernement du Canada à partir de 2005. Le Gouvernement du Québec pour verser sa part à la SOFIL, a mis en place une taxe spéciale d'immatriculation sur les véhicules énergivores. (Voir ci-après les explications dans la section du Gouvernement du Canada).

Le Gouvernement du Canada est peu intervenu dans le financement des infrastructures relevant des provinces jusqu'en 2000, date à laquelle il créait un fonds d'aide aux infrastructures urbaines. À titre d'exemple, la STM a reçu de ce fonds, 103M\$ sur 5 ans, pour payer 1 tiers de son programme du renouvellement de ses équipements fixes.

En 2002, il crée le fonds canadien pour les infrastructures stratégiques de grande importance qui a servi, au Québec à financer l'amélioration des autoroutes.

À partir de 2006, il accepte de transférer une partie de sa propre taxe sur l'essence aux provinces pour financer les infrastructures locales, reconnaissant ainsi leur importance pour le développement économique et social, et leur contribution à la qualité de vie urbaine. Ces fonds sont attribués au prorata de la population des provinces, et 25%, doivent être alloués aux infrastructures de transports collectifs. Les ressources proviennent d'un transfert d'une partie de la taxe sur l'essence fédérale, commençant par 1.5 cent par litre en 2006 pour être portée à 5 cents par litre en 2010.

Pour utiliser ces nouveaux fonds, au Québec, la loi créant la **Société de financement des infrastructures locales (SOFIL)** a été adoptée en décembre 2004, et cette société placée sous la responsabilité du Ministre des finances. Pour alimenter la SOFIL le Gouvernement du Québec a introduit une taxe d'immatriculation spéciale sur les véhicules énergivores ayant des moteurs de 4 litres et plus, en 2005. Cette taxe a généré 236.4M\$ de 2006 à 2010 pour le Québec, et devrait produire 60 000\$ à 70 000\$, annuellement, jusqu'en 2014.

Les revenus de la SOFIL proviennent de quatre sources :

- Une partie des recettes de la taxe fédérale d'accise sur l'essence.
- Le nouveau droit spécial d'immatriculation sur les véhicules énergivores de forte cylindrée.
- Les contributions additionnelles que le gouvernement du Québec s'est engagé à verser à la SOFIL.
- Les revenus de placements.

S'y ajoute la contrepartie municipale.

Le Gouvernement du Québec et le Gouvernement du Canada ont signé, le 28 novembre 2005, une entente par laquelle le gouvernement fédéral verse au Québec une somme de 1,34 milliard de dollars provenant de la taxe fédérale sur l'essence d'ici la fin de l'année 2009. Pendant cette

période, le gouvernement du Québec implante un droit spécial d'immatriculation applicable aux véhicules énergivores, afin de générer avec d'autres contributions, une somme additionnelle de 475,7 millions de dollars. L'ensemble de ces fonds ont été confiés à la SOFIL pour être distribués.

En 2010, le Gouvernement du Canada a décidé de prolonger ce programme en y injectant 700 M\$ pour le Québec, versés à la SOFIL, jusqu'en **2014**.

(M\$)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SOFIL Région de Montréal	121,7	124,8	56,2	69,1	140,3	147,9	147,9	147,9	147,9
Prévisions									

Ce programme permet de porter à 84.5% la contribution des Gouvernements du Canada et du Québec, dans le cas des immobilisations subventionnées par le programme de la SOFIL, donc un % plus élevé que le PAGTCP. Il stimule fortement les investissements dans les achats d'équipements et les immobilisations des sociétés de transport collectifs.

Les automobilistes contribuent au financement du transport en commun depuis 1992 suite à la réforme sur la fiscalité municipale qui a modifié le partage des responsabilités entre le Gouvernement du Québec et les municipalités. Tout automobiliste résidant dans une municipalité desservie par des services de transport en commun et faisant partie d'une région métropolitaine de recensement, doit verser 30\$ par véhicule. Les fonds sont alloués directement à la société de transport qui dessert sa région. Depuis la création de l'AMT, en 1996, ces sommes perçues sur son territoire lui sont remises par la SAAQ, et elle les distribue selon les services et équipements métropolitains utilisés. **La taxe sur l'immatriculation** a rapporté **52M\$ à L'AMT, en 2008**. Cette taxe n'a pas été indexée depuis 1992. Elle n'affecte pas les **véhicules commerciaux qui généreraient des revenus de 8M\$** dans la région métropolitaine si elle leur était appliquée.

La ville de Montréal a adopté, le 10 décembre 2010, une résolution à l'effet d'ajouter 45\$ au 30\$ existants, par véhicule sur son territoire, résolution qui a été approuvée pour s'appliquer à l'ensemble de l'île de Montréal, par le Conseil d'agglomération. Cette décision aura pour effet de générer des **revenus additionnels de 35 à 40M\$,** à être alloués aux transports collectifs.

Par ailleurs, dans la région métropolitaine de Montréal, le Gouvernement du Québec, lors de la création de l'AMT a introduit une taxe dédiée au financement des transports collectifs, de 1.5 cent par litre d'essence vendue sur le territoire de l'AMT, Cette taxe, répartie par l'AMT, contribue aux dépenses d'opération des organismes de transport. **Cette taxe sur l'essence a généré 51.2M\$, en 2008. Elle a été haussée de 1.5 cent à compter du 1 mai 2010.**

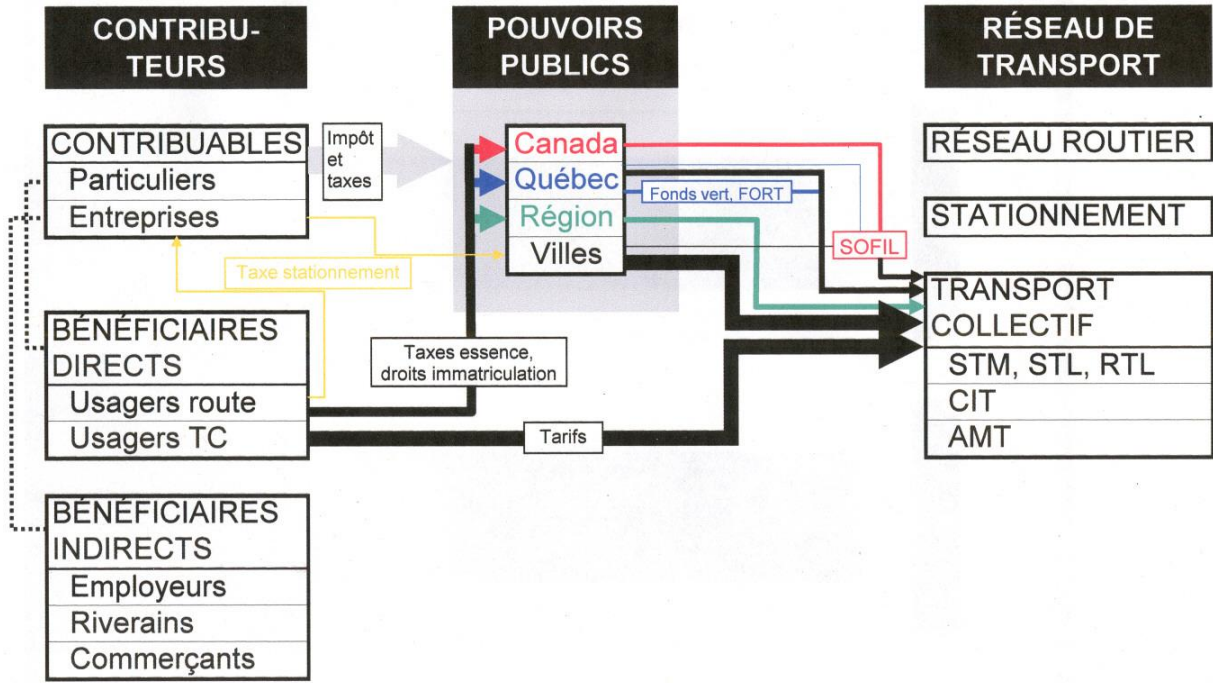
Enfin, la Ville de Montréal a décidé d'instaurer une taxe sur les stationnements hors rue dans son centre ville en 2010. Des revenus de **20M\$ sont prévus.**

**Sources de financement dédiées au transport en commun, selon le type et les niveaux de taxation, le territoire de perception, les revenus générés et l'organisme concerné
2010**

	Contributeur direct	Territoire de perception	de	Niveau actuel	Revenus annuels 2010	Organisme bénéficiaire	Entrée en vigueur
Taxe sur l'essence	Usagers de la route	AMT (CMM + St-Jérôme)		3¢/litre	Environ 100M\$	AMT	1995 (1,5¢) 2010 (1,5¢)
	Usagers de la route	Canada		1.5¢ en 2006 5¢ en 2010	230,2M\$ au Québec	SOFIL	2005 2010/2014 reconduit
Taxe sur le carbone	Producteurs d'Hydrocarbures	Québec		Selon émissions GES	200M\$ 130M\$ TC dont 100TC/dév	Fonds vert	2007 Fin 2010
Redevances							
immatriculation	Automobiliste	AMT et autres municipalités desservies par le TC Québec		30\$/véh	55,4M\$ (sur territoire AMT)	AMT	1992
immatriculation	Automobilistes	Île de Montréal		+ 45\$/ véhicule	80 M \$	Villes de île de MTL	2010 ou 2011
Véhicules énergivores	Automobilistes	Québec		De 0 à 150\$/véh selon cylindrée	54,9M\$	SOFIL	2005 2010/2014 reconduit
Taxe foncière							
Taxe sur le stationnement	Propriétaires fonciers	Centre-ville de Montréal		De 40¢ à 1,65\$ par case par jour	20 M\$	Ville de Montréal	2010

Source : Forum URBA 2015 - 2010

Financement du système de transport - composante transport collectif



Source : FORUM URBA 2015, 2011.

En conclusion, le financement du transport en commun au Québec s'est fortement modifié au cours des dernières années sous la pression combinée des diminutions des ressources de l'état, des besoins croissants de maintien en état et de développement des transports collectifs et de la recherche d'une meilleure prise en compte des coûts totaux, (coûts privés et coûts sociaux découlant des externalités), de l'usage de l'automobile pour financer les transports collectifs.

Les **usagers** des transports collectifs ont accru, depuis 20 ans, leur participation au financement des transports collectifs. La limite aux hausses tarifaires importantes semble être atteinte, surtout dans un contexte où une forte hausse de l'achalandage est visée.

Les **municipalités** ont pris la suite du Gouvernement du Québec, en 1992, et atteignant un % important de participation aux dépenses des transports collectifs.

Le **Gouvernement du Québec** a traditionnellement financé ses contributions au transport en commun via le fonds consolidé du Québec.

Depuis quelques années, il modifie sa façon de financer en introduisant des sources dédiées.

1992. Droit sur l'immatriculation.

1996.

Taxe sur l'essence sur le territoire de l'AMT

2005. SOFIL

(partie de la taxe fédérale sur l'essence et taxe sur les véhicules énergivores).
2006. Fonds vert (taxe sur les produits forestiers).

En 2010, il adopte une réforme fondamentale en créant le FORT, en lui allouant les taxes sur l'essence et l'immatriculation et en lui confiant le soin de financer les réseaux routiers et ceux des transports en commun. Les choix doivent dorénavant s'effectuer à l'intérieur de cette enveloppe. En 2010-2011, les fonds de 2.1MM\$ du FORT sont utilisés à 82% pour le réseau routier et à 18% pour les transports en commun.

Le Gouvernement du Canada, en acceptant de contribuer, via le FORT, à financer les infrastructures de transport en commun à partir d'une partie de sa taxe sur l'essence, reconnaît qu'elles font partie des pivots de la prospérité, en particulier dans les milieux urbains. Cette contribution modeste est un premier pas dans la bonne direction compte tenu des enjeux sociétaux auxquels il faut répondre, et mériteraient d'être accentuée dans les prochaines années.

Donc, en 2008, selon le principe de l'utilisateur payeur, les automobilistes financent la plupart des programmes en transport au Québec pour la part gouvernementale.

Les défis financiers sont donc de s'acquitter dans les prochaines années des obligations de réfection du métro et de remplacement des matériels désuets, tout en finançant l'expansion de l'offre de service et son amélioration qualitative, afin de contribuer aux importants enjeux dont les objectifs de diminution des gaz à effets de serre. La diversification des sources de financement est à l'ordre du jour.

Acronymes

ACTU	Association canadienne des transports urbains
ADM	Aéroports de Montréal
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
AMT	Agence métropolitaine de transport
CAU	Conseil d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal
CCU	Comités consultatifs d'urbanisme
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Compagnie ferroviaire Canadien National
CP	Compagnie ferroviaire Canadien Pacifique
CREM	Conseil régional de l'environnement de Montréal
CRDÎM	Conseil régional de développement de l'île de Montréal
CSEVM	Commission des services électriques de la Ville de Montréal
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MCCQ	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MENVQ	Ministère de l'Environnement du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
RMR	Région métropolitaine de recensement
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SHQ	Société d'habitation du Québec
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature

