



**LE FINANCEMENT
DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN
DU QUÉBEC**

2010

TABLE DES MATIÈRES

1. Historique du financement des sociétés de transport en commun du Québec	4
1.1. Essor du transport en commun	4
1.2. Diminution de la contribution de l'État au financement du transport en commun	4
1.3. Transfert du financement vers les municipalités	5
1.4. Crise financière	6
1.5. Efforts substantiels pour améliorer la productivité	7
1.6. Besoins importants en matière de financement	7
1.7. Mise en place d'un nouveau cadre financier	10
2. État de la situation	11
2.1. Politique québécoise du transport collectif	11
2.2. SOFIL	12
2.3. Cadre financier du transport adapté	15
2.4. Fonds des infrastructures routières et de transport en commun	15
3. Enjeux à venir	11
3.1. Politique québécoise du transport collectif	16
3.2. Fonds Vert	16
3.3. Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun	17
3.4. Fonds des infrastructures routières et de transport en commun	18
3.5. Adoption du Plan triennal d'immobilisation (PTI)	18
3.6. Élaboration d'un programme fédéral d'investissements	18
3.7. Compensation pour la hausse du carburant	19
3.8. Hausse des tarifs de transport par taxi	20
3.9. Hausse de la taxe de vente du Québec (TVQ)	21
3.10. Transfert du financement vers les municipalités	22
3.11. Transfert du financement vers les usagers	24

Annexe 1 : Chronologie des principaux évènements entourant l'élaboration d'un nouveau cadre financier pour le transport en commun	25
Annexe 2 : Programmes fédéraux pour le transport en commun	36
1. Plan Chantiers Canada	36
1.1.1 Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)	37
1.1.2. Remboursement de la Taxe sur les produits et services (TPS)	38
1.1.3. Financement de base	46
1.1.4. Fonds Chantier Canada	46
2. Programme Sur la route du transport durable (SRTD)	40
3. Crédit d'impôt pour les laissez-passer de transport en commun	40
4. Autres programmes	40
Annexe 3 : Programmes du gouvernement provincial pour le transport en commun	41
1. Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP)	41
2. Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL	42
3. Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun	43
4. Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes	44
5. Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun	44
6. Surtaxe de 1,5 cents par litre d'essence	45
7. Contribution du gouvernement à la régionalisation du déficit du Métro	46
8. Programme d'aide gouvernemental au transport adapté aux personnes handicapées (PAGTAPH)	46

1. Historique du financement des sociétés de transport en commun du Québec

1.1. Essor du transport en commun

Dès le début des années 70, le gouvernement provincial s'est engagé dans le financement du transport en commun. À la demande des municipalités, il venait suppléer à l'insuffisance des ressources municipales pour réaliser les investissements nécessaires au développement d'un réseau de transport en commun fiable et performant. Sa contribution a augmenté au cours des 20 années qui ont suivi. De 1973 à 1982, les réseaux de transport en commun au Québec ont connu une période de croissance importante, soutenue en bonne partie par le financement du gouvernement provincial. De 1983 à 1991, le transport en commun consolidait ses acquis.

1.2. Diminution de la contribution de l'État au financement du transport en commun

Cependant, en 1992, le Québec adoptait un nouveau cadre fiscal qui transférait aux municipalités des dépenses de nature locale jusque-là assumées par le gouvernement provincial. L'État se retirait donc du financement du programme d'aide à l'exploitation dédié aux sociétés de transport pour ne conserver que le programme d'aide aux immobilisations. Ce retrait devait, entre autres, être compensé par une contribution des automobilistes au moyen du paiement d'un 30\$ additionnel lors de l'immatriculation de leur véhicule.

Ce désistement de l'État québécois a eu des répercussions majeures sur l'ensemble des réseaux de transport en commun. À titre d'exemple, les subventions gouvernementales versées pour soutenir l'exploitation des réseaux et les investissements dans les immobilisations sont passées d'un peu plus de 299,9M\$ en 1991 à 89M\$ en 1992, soit une perte de 70% des subventions provinciales en un an. Pour l'année 1992, les droits d'immatriculation qui devaient normalement compenser les baisses de revenu étaient de 58,5M\$, ce qui était totalement insuffisant pour compenser le manque à gagner des sociétés de transport. À partir de 1992, le transport en commun a souffert de sous financement chronique.

De plus, certaines décisions du gouvernement québécois ont contribué à fragiliser davantage les finances des réseaux de transport en commun. En 1997, le gouvernement diminuait la subvention accordée à l'achat d'autobus neufs, qui passait de 60 % à 50 %, tout en imposant l'acquisition d'autobus plus coûteux à l'achat et à l'entretien. Cette même année, il abolissait le remboursement partiel de la TVQ. En 1998, d'autres facteurs ont également contribué à aggraver la situation financière des Sociétés, soit l'imposition, à l'ensemble des sociétés de

transport, de compressions de l'ordre de 6% sur la masse salariale (loi spéciale du ministre des Affaires municipales) et l'augmentation de la taxe de vente de 1%. De plus, les impacts financiers liés à l'implantation de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dans la région de Montréal, se traduisait, durant cette même année, par un manque à gagner de plusieurs millions de dollars pour les Sociétés de transport de Laval et de Longueuil.¹

1.3. Transfert du financement vers les municipalités

Le désengagement du pallier provincial a eu des répercussions importantes. Premièrement, ce retrait de l'État a occasionné un transfert du financement vers les municipalités dont les contributions n'ont cessé de croître depuis. En 1992, les contributions des villes représentaient en moyenne, 29% des revenus des neuf (9) sociétés de transport alors qu'en 2003, les municipalités étaient responsables de près de 38% des revenus.

Évolution de la part de la contribution municipale aux budgets des sociétés de transport du Québec

Société	Part de la contribution en 1992 (ou 1991)	Part de la contribution en 2003
STLaval	47% (1992)	57%
ST Lévis	23% (1991)	32%
RTL	43% (1992)	44%
STM	44% (1992)	34%
STO	31%(1992)	32%
RTC	26% (1991)	46%
ST Saguenay	22% (1992)	36%
ST Sherbrooke	14% (1991)	32%
STTR	12% (1992)	28%
Moyenne	29%	38%

Source : Les neuf sociétés de transport en commun du Québec

Or, jusqu'à très récemment, la situation financière des municipalités québécoises était très préoccupante. Le désinvestissement des paliers provincial et fédéral à l'échelle municipale avait conduit à la détérioration et au vieillissement des infrastructures au Québec. Comme le stipulait l'étude du Conference Board du Canada réalisée pour le compte l'Union des municipalités du Québec (UMQ) en 2003, « *Le sous-investissement en matière d'infrastructure a engendré une nette détérioration des infrastructures* ». « *Un estimé conservateur du rattrapage que*

¹ Rapport sur l'évaluation de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Gouvernement du Québec, 1999, p.69.

doit effectuer l'ensemble des municipalités du Québec en matières d'infrastructure s'élève à 15 milliards de dollars. »².

1.4. Crise financière

En 2001, ce sous-financement chronique qui durait depuis 10 ans a conduit les sociétés de transport à une crise aiguë. Les sociétés de transport en commun n'avaient plus la capacité financière de répondre aux besoins de base pour maintenir les actifs et le niveau de service. Le gouvernement du Québec s'engageait alors à la tenue de consultations devant mener à l'élaboration d'un nouveau cadre financier pour le transport en commun. Le rapport issu des consultations, déposé en 2002, concluait à la nécessité d'adopter un nouveau cadre financier permettant d'assurer un financement stable, fiable, suffisant, équitable et à long terme. Toutefois, dans les années qui suivirent, aucun cadre financier ne fut adopté.

La crise du financement du transport en commun menaçait l'accessibilité des services existants, tout en bloquant complètement les perspectives de développement de nouveaux services. En effet, le désengagement de l'État a eu pour conséquence d'obliger les sociétés de transport à augmenter leurs tarifs aux usagers. C'est ainsi qu'en 2004, les sociétés de transport faisant face à un manque à gagner de 87,5M\$, elles furent obligées de faire des choix budgétaires difficiles. Elles augmentèrent donc le tarif des usagers de 29,7M\$ et les villes durent accroître leurs contributions de plus de 10,6M\$³. Le casse-tête auquel ont dû se prêter les sociétés de transport pour leur budget 2004 s'est inévitablement reproduit pour le budget 2005. Ainsi, pour l'année 2005, les Sociétés, confrontées à un manque à gagner de 53,2M\$, ont annoncé des hausses de tarifs représentant une somme de 14,6M\$ et les municipalités ont, de leur côté, consenti des efforts supplémentaires de l'ordre de 15,1M\$.

Au cours de ces années, toutes les analyses du cadre financier du transport en commun qui ont été réalisées ont mis en évidence le déséquilibre grandissant entre les besoins financiers du transport en commun et les ressources disponibles. Ce déséquilibre constituait d'ailleurs la principale menace à la qualité des services offerts à la population. En fait, afin de diminuer leurs coûts, les sociétés de transport ont été contraintes de réduire le service offert et de retarder des investissements majeurs en matière d'infrastructure de transport.

² La situation fiscale des municipalités québécoises, Le Conférence Board du Canada et l'Union des municipalités du Québec, mai 2003, p.1 (résumé).

³ À la hausse des contributions des villes, il faut ajouter une somme de 14M\$ versée en 2004 par la Ville de Montréal pour éponger le déficit 2003 de la STM.

1.5. Efforts substantiels pour améliorer la productivité

Dès les années qui ont suivi la fin des subventions à l'exploitation en 1992, les sociétés de transport ont consenti des efforts substantiels pour améliorer leur productivité. Divers programmes ont été mis en œuvre pour favoriser une utilisation plus rationnelle du matériel, un meilleur agencement des horaires et des réseaux, ainsi que des moyens de communication plus performants. Par ailleurs, à partir de 2004, un exercice de benchmarking (indicateurs de performance) a été mis en place par les 9 sociétés de transport en commun, leur permettant ainsi d'identifier les meilleures pratiques en matière d'exploitation et d'améliorer leur productivité. Après une dizaine d'années de compressions et de rationalisations, les sociétés de transport concluaient que dans le cadre des contraintes qui balisent leur champ d'action, notamment quant à l'organisation du travail dans un milieu syndiqué, les démarches d'optimisation des ressources avaient donné tous les fruits auxquels on pouvait raisonnablement s'attendre. Toute compression additionnelle ne se traduirait par des réductions de service, des hausses de tarifs et une dégradation des actifs.

Tous convenaient que les sociétés de transport en commun avaient été proactives dans l'amélioration de leur performance et que les résultats étaient concluants. D'ailleurs, le mandataire du gouvernement du Québec pour la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal faisait, dans son rapport, un constat qui pouvait s'appliquer à toutes les Sociétés du Québec :

« Chacune des Sociétés de la région de Montréal a présenté au mandataire les efforts soutenus qui ont été faits au cours des dernières années pour améliorer la productivité. Les syndicats des employés ont également fait valoir un point de vue semblable. Et il n'y a pas de doute, quand on regarde les chiffres, que des résultats intéressants peuvent être mis en lumière. Ainsi, les coûts par déplacement, calculés en dollars constants, ont décliné substantiellement au cours des cinq dernières années. » Louis Bernard, RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC, RÉGION DE MONTRÉAL, 20 décembre 2002

1.6. Besoins importants en matière de financement

En 2005, un exercice de projection des besoins en matière de financement avait été effectué par toutes les sociétés de transport en commun.

Un premier exercice avait alors permis d'évaluer les besoins en matière de financement de 2005 à 2009 simplement pour exploiter les réseaux de transport existants. Conclusion, en l'absence d'un nouveau cadre financier et/ou de mesures transitoires, en 2009, le manque à gagner anticipé pour les 9 sociétés de transport, était de **410M\$**, comme en témoigne le tableau suivant.

Prévisions financières (budget pro-format) 2005-2009 ⁴

	Budget 2005	Projeté 2006	Projeté 2007	Projeté 2008	Projeté 2009
	(,000\$)	(,000\$)	(,000\$)	(,000\$)	(,000\$)
Usagers	537 620	542 952	548 492	554 258	560 541
Subventions	118 451	130 685	138 024	154 615	175 030
Taxe sur immatriculation	22 261	22 361	22 460	22 560	22 663
AMT	64 536	62 819	59 178	57 236	57 296
Contribution municipale	460 316	460 378	460 442	460 507	460 573
Autres	30 181	31 061	34 021	36 414	36 948
Total des dépenses	1 259 842	1 300 114	1 342 228	1 385 551	1 457 429
Déficit	(25 380)	(49 857)	(79 611)	(99 961)	(143 488)
Déficit accumulé	(36 633)	(84 490)	(166 101)	(266 061)	(410 441)

Source : Sociétés de transport, février 2005

De plus, une évaluation des besoins d'investissement en matière infrastructures et de développement de service pour les années 2005 à 2014 avait aussi été réalisée. Au Québec, on estimait à un peu plus de 5 milliards de dollars les investissements nécessaires pour répondre aux besoins des 9 sociétés de transport pour une période de 10 ans. Plus de 4 milliards de dollars seraient nécessaires pour la réfection et le maintien des actifs et plus de 1 milliard de dollars pour des projets de développement de services. Ces besoins en financement s'ajoutaient au déficit appréhendé présenté dans le tableau précédent.

⁴ Hypothèses de travail:

- Aucune indexation des contributions municipales ni des tarifs (2006 à 2009);
- Une augmentation d'achalandage annuelle de 1 % (2006 à 2009);
- Des coûts réels indexés et une augmentation annuelle de 2,5 % pour les coûts inconnus;
- Un budget qui ne comprendrait aucun développement de modes lourds ni amélioration de services, mais uniquement le maintien des actifs et services.

Projets d'investissements sur 10 ans (2005-2014)⁵

Prévisions 2005-2014	Maintien des actifs	Développements de services	Total des besoins en investissements	Coûts additionnels du développement sur les opérations
RT Longueuil	140 068 440 \$	85 868 700 \$	225 937 140 \$	37 700 000 \$
RTC	249 512 400 \$	596 562 300 \$ *	846 074 700 \$	21 447 000 \$
STL	83 390 100 \$	38 508 060 \$	121 898 160 \$	28 031 000 \$
ST Saguenay	30 709 140 \$	1 039 380 \$	31 748 520 \$	7 500 000 \$
ST Sherbrooke	21 400 620 \$	1 632 000 \$	23 032 620 \$	9 065 000 \$
STTR	14 795 630 \$	479 400 \$	15 275 030 \$	1 300 000 \$
STO	90 576 000 \$	196 350 000 \$ *	286 926 000 \$	5 000 000 \$
ST Lévis	24 473 534 \$	11 013 721 \$	35 487 256 \$	1 895 369 \$
STM (réseau autobus)	687 633 000 \$	229 296 000 \$	916 929 000 \$	70 000 000 \$
STM (réseau métro)	2 690 607 000 \$	-	2 690 607 000 \$	-
Total	4 033 165 865 \$	1 160 749 561 \$	5 193 915 426 \$	181 938 369 \$

Source : Sociétés de transport, février 2005

⁵ Hypothèses de travail :

1. Les dépenses pour le maintien des actifs ont été comptabilisées selon les quatre catégories suivantes : Autobus : Ensemble des coûts d'acquisition de chaque autobus; Bâtiments : Ensemble des coûts estimés pour la réfection ou la construction des bâtiments (garages ou autres), taxes comprises; Équipements : Ensemble des coûts estimés pour les équipements, taxes comprises; Autres : Ensemble des autres dépenses estimées (par exemple, les logiciels), taxes comprises.* les dépenses relatives au transport adapté ne sont pas considérées. * Les dépenses relatives au transport adapté ne sont pas considérées.
2. Les dépenses pour le développement de service ont été comptabilisées selon les deux catégories suivantes : Dépenses en immobilisation : Ensemble des coûts afférents à de nouveaux projets d'immobilisation. Dépenses pour les coûts d'exploitation : Ensemble des coûts d'exploitation supplémentaires engendrés par le développement des services. * Les dépenses relatives au transport adapté ne sont pas considérées.
3. Enfin, les hypothèses retenues pour calculer les coûts additionnels du développement sur les opérations varient d'une société à l'autre: STM : 1% par année, ST Lévis : 2%, STL : 3%, STTR : basé sur les projections d'un projet à fort potentiel de réalisation, ST Sherbrooke : 1% par année, sans service de dette, STO : 500 000\$ par année (tient compte des retombées opérationnelles du Rapibus), ST Saguenay : 4%, RTL : évaluation annuelle cumulative des coûts d'exploitation engendrés par les projets de développement prévus pour une période de 10 ans, RTC : basé sur le plan stratégique de développement.
4. Pour l'ensemble des postes budgétaires en immobilisation, nous avons ajouté un 2% de frais d'émission. *
5. L'importance des besoins de développement de service du RTC et de la STO s'explique par des projets de nature régionale. Dans la région de Montréal, ces projets ont été comptabilisés sous notre rubrique Projets AMT dans le tableau récapitulatif des besoins d'investissements.

En incluant les investissements prévus pour le parachèvement du métro de Laval et pour les projets de développement de l'AMT aux besoins des neuf sociétés de transport du Québec, cet exercice nous permettait de chiffrer à plus de 10 milliards de dollars les besoins en financement pour le transport en commun pour les années 2005 à 2014. De nouvelles sources de financement devaient absolument être octroyées.

Tableau récapitulatif des besoins d'investissements (2005 à 2014) ⁶

Maintenance du patrimoine		Projets de développements		Ensemble des besoins
Maintien pour les 9 sociétés	4 033 165 865 \$	Projets d'immo. Des 9 sociétés	1 160 749 561 \$	
Trains de banlieue	330 000 000 \$	Coûts additionnels du dév. Sur les opérations	181 938 369 \$	
Métro de Laval (résiduel 2005)	478 000 000 \$	Projets AMT	4 743 800 000 \$	
Sous-total maintien	4 841 165 865 \$	Sous-total développement	6 086 487 930 \$	

Source : Sociétés de transport, février 2005

1. 7. Mise en place d'un nouveau cadre financier

C'est en fait le gouvernement fédéral qui, en 2004, donna le coup d'envoi pour la révision du cadre financier en introduisant une mesure de remboursement de la TPS pour les villes (et donc pour les sociétés de transport). Cette mesure correspondait alors, pour les sociétés de transport, à un allègement financier de 7,5M\$.

En 2005, une mesure transitoire fut proposée par le gouvernement provincial, octroyant une aide ponctuelle de 20M\$ pour les sociétés de transport. Cette même année, suite à une entente fédérale-provinciale, le gouvernement canadien s'engageait à retourner une partie de la taxe fédérale sur l'essence aux municipalités. Le « Pacte pour les villes et les collectivités » garantissait, pour la première fois, un montant spécifique pour les infrastructures de transport en commun, soit 504M\$ pour le Québec pour les 5 années suivantes. Les mesures

⁶ Hypothèses de travail:

1. Cette estimation n'inclut pas les besoins des CIT;
2. Les besoins des sociétés ont été estimés de façon très précise, à partir de critères communs, par chacune des sociétés ;
3. Bien que le parachèvement du métro de Laval ne soit pas en tant que tel du maintien de patrimoine, il s'agit d'un projet en cours ;
4. Les données « AMT » ont été recueillies à partir de documents officiels de l'AMT et de la CMM.

comprises dans le budget fédéral ont donc contribué grandement à finaliser le nouveau cadre financier provincial en matière de transport en commun.

Politique québécoise du transport collectif

Finalement, en 2006, le gouvernement québécois reconnaissait l'importance du transport en commun dans la Politique québécoise du transport collectif et proposait un nouveau cadre financier constitué du **Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP)**, qui contribue au financement des infrastructures en transport en commun (investissements de l'ordre de 4,6G\$ à 8G\$ au cours des 10 prochaines années), du **Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL**, constitué, entre autre, des transferts de la taxe fédérale sur l'essence (504M\$ / 5ans) et du **Fonds Vert**, qui permettra d'investir 100M\$ par année, jusqu'en 2011, pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

2. État de la situation

2.1. Politique québécoise du transport collectif

La mise en place des différents programmes associés à la Politique québécoise du transport collectif s'est achevée en décembre 2008 avec l'adoption des modalités de financement.

De 2006 à 2007, l'ATUQ a travaillé de concert avec le MTQ afin d'échanger et de faire le point sur la mise en œuvre des différents programmes de financement.

En 2008, L'ATUQ et le MTQ officialisaient ces rencontres en mettant sur pied un comité bipartite qui se réunit deux fois par année. Ce comité a permis d'échanger avec le MTQ afin de faciliter, aux sociétés de transport en commun, l'accès aux différents programmes de financement. Lors des rencontres, plusieurs problématiques ont été soulevées :

- Délais concernant l'adoption des modalités des programmes de financement.
- Adoption tardive du Plan triennal d'immobilisation (PTI)
- Difficultés d'ordre technique ayant trait à la gestion des programmes (délais de traitement, complexité et exigences liées aux demandes de financement).

Dans la Politique québécoise du transport collectif, le Québec s'était fixé comme objectif d'augmenter le nombre de déplacements de 8 % d'ici 2011. Cet objectif est déjà presque atteint. En effet, on observe, entre 2006 et 2008, une hausse de l'achalandage dans les sociétés de transport en commun de 6 %, soit près de 75% de l'objectif. Selon les données prévisionnelles soumises par les sociétés

de transport, l'offre de services de transport en commun pourrait augmenter d'environ de 20 % d'ici le 31 décembre 2011.

Comme en témoigne le tableau ci-dessous, les investissements des dernières années, découlant de la Politique québécoise du transport collectif⁷, ont eu un impact positif direct sur l'achalandage.

Sociétés	Achalandage				
	2006	2007	2008	Écart 2006/2008	%
STM	363 349 389	367 528 264	382 520 305	19 170 916	5,3%
RTC	40 005 998	41 263 384	45 566 932	5 560 934	13,9%
RTL	30 312 490	30 970 996	32 234 951	1 922 461	6,3%
STL (Laval)	20 124 263	19 275 222	19 675 883	-448 380	-2,2%
STO	16 515 432	17 086 560	18 214 455	1 699 023	10,3%
STS (Sherbrooke)	7 098 203	7 429 149	7 597 413	499 210	7,0%
STTR	3 202 755	3 243 885	3 309 647	106 892	3,3%
STL (Lévis)	3 510 840	3 586 734	3 758 934	248 094	7,1%
STS (Saguenay)	5 013 000	4 954 650	5 465 000	452 000	9,0%
Total	489 132 370	495 338 844	518 343 520	29 211 150	6,0%

2.2. SOFIL

Des 504 millions de dollars provenant de la taxe fédérale sur l'essence (2006-2010), près de 487 millions de dollars ont été attribuées aux 9 sociétés de transport en commun dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL⁸. Ce programme a permis aux sociétés de transport d'investir massivement dans les infrastructures de transport en commun.

⁷ En 2006, le gouvernement québécois proposait un nouveau cadre financier constitué du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP) et du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL qui contribuent au financement des infrastructures en transport en commun ainsi que du Fonds Vert, qui permet d'investir 100M\$ par année pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

⁸ En 2005, signature d'une entente entre Québec, Ottawa et les municipalités qui garantissait qu'une partie de la taxe fédérale sur l'essence (25%) serait dédiée aux infrastructures de transport en commun. Cette entente était valide pour 5 ans (2006-2010). Cet argent a été versé aux AOT dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL. Elle représentait, pour le transport en commun au Québec, des investissements de l'ordre de 504 millions de dollars.

Cependant, ces efforts auraient été sans lendemain sans une prolongation de cette entente. Dans son budget de 2008, le gouvernement fédéral prenait finalement la décision de rendre permanent le Fonds de la taxe sur l'essence, ce qui représentait un virage majeur dans le cas du financement des villes. Cependant, la portion dédiée au transport en commun n'était toujours pas assurée.

De façon à préciser les besoins en financement des sociétés de transport en commun dans le cadre du renouvellement de la SOFIL, l'ATUQ, en collaboration avec les trésoriers des sociétés de transport, a réalisé un exercice de projection des besoins en matière d'immobilisations pour les années 2009 à 2015. Pour ce faire, les sociétés de transport se sont dotées d'une méthodologie commune et rigoureuse. Les résultats ont permis de différencier les besoins liés au maintien des actifs et les besoins liés à l'amélioration et au développement de services. Nous avons estimé à un peu plus de 7 milliards de dollars les investissements nécessaires pour répondre aux besoins des neuf (9) sociétés de transport pour la période de 2009 à 2015, soit presque 5 milliards de dollars pour la réfection et le maintien du patrimoine et un peu plus de 2 milliards de dollars pour des projets de développement.

Finalement, en 2009, le gouvernement provincial confirmait que les organismes de transport en commun disposeront de nouveaux fonds dans le cadre de la SOFIL, soit 700 millions de dollars pour les années 2010-2011 à 2013-2014.

Estimé des besoins de financement en matière d'immobilisation pour les sociétés de transport (2009-2015)

(en milliers \$)

PROJETS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Maintien des Actifs								
Réseau de transport de la Capitale	27 999 \$	31 883 \$	30 854 \$	30 948 \$	30 626 \$	31 421 \$	28 702 \$	212 433 \$
Réseau de transport de Longueuil	5 532 \$	25 109 \$	28 235 \$	36 865 \$	52 658 \$	52 763 \$	18 233 \$	219 395 \$
Société de transport de Laval	14 907 \$	7 959 \$	24 692 \$	6 485 \$	7 309 \$	7 737 \$	8 575 \$	77 664 \$
Société de transport de Lévis	7 427 \$	8 924 \$	8 938 \$	8 290 \$	7 891 \$	7 891 \$	-	49 361 \$
Société de transport de Montréal	541 784 \$	630 823 \$	537 236 \$	542 515 \$	560 964 \$	858 980 \$	561 997 \$	4 234 299 \$
Société de transport de l'Outaouais	15 056 \$	10 335 \$	10 570 \$	11 106 \$	10 615 \$	11 893 \$	11 408 \$	80 983 \$
Société de transport de Saguenay	1 965 \$	1 894 \$	2 305 \$	3 554 \$	2 945 \$	3 019 \$	3 718 \$	19 400 \$
Société de transport de Sherbrooke	1 395 \$	2 039 \$	3 293 \$	3 495 \$	3 534 \$	3 685 \$	3 840 \$	21 281 \$
Société de transport de Trois-Rivières	8 998 \$	3 394 \$	3 680 \$	6 117 \$	2 595 \$	3 124 \$	2 793 \$	30 701 \$
Sous-total Maintien des actifs	625 063 \$	722 360 \$	649 803 \$	649 375 \$	679 137 \$	980 513 \$	639 266 \$	4 945 517 \$
Amélioration et développement de services								
Réseau de transport de la Capitale	61 173 \$	48 702 \$	74 678 \$	31 402 \$	108 265 \$	158 365 \$	108 465 \$	591 050 \$
Réseau de transport de Longueuil	35 134 \$	200 \$	4 147 \$	3 000 \$	1 717 \$	2 493 \$	2 291 \$	48 982 \$
Société de transport de Laval	6 130 \$	5 030 \$	35 080 \$	71 905 \$	78 662 \$	43 582 \$	6 705 \$	247 094 \$
Société de transport de Lévis	95 \$	5 887 \$	21 782 \$	10 982 \$	50 000 \$	50 000 \$	57 891 \$	196 637 \$
Société de transport de Montréal	64 712 \$	102 387 \$	124 049 \$	125 293 \$	114 453 \$	69 856 \$	7 269 \$	608 019 \$
Société de transport de l'Outaouais	33 045 \$	65 580 \$	202 840 \$	55 914 \$	55 860 \$	60 257 \$	57 092 \$	530 588 \$
Société de transport de Saguenay	14 764 \$	3 075 \$	3 000 \$	2 500 \$				23 339 \$
Société de transport de Sherbrooke	4 444 \$	3 115 \$	9 764 \$	10 286 \$	4 969 \$	5 487 \$	2 986 \$	41 051 \$
Société de transport de Trois-Rivières		100 \$		770 \$	1 643 \$	3 693 \$	1 744 \$	7 950 \$
Sous-total Amélioration et développement de services	219 497 \$	234 076 \$	475 340 \$	312 052 \$	415 569 \$	393 733 \$	244 443 \$	2 294 710 \$
Grand-Total	844 560 \$	956 436 \$	1 125 143 \$	961 427 \$	1 094 706 \$	1 374 246 \$	883 709 \$	7 240 227 \$

2.3. Cadre financier du transport adapté

Le dernier cadre financier en transport adapté étant échu depuis 2007, l'ATUQ a travaillé pendant presque deux ans pour qu'enfin un nouveau cadre financier voit le jour. En 2009, le gouvernement du Québec adoptait le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées pour les années 2009 à 2012.⁹ Les modalités de financement du programme ont été adoptées au début de l'année 2010.

2.4. Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT)

Dans le budget provincial 2010-2011, le ministre des Finances annonçait la mise sur pied du Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) qui aura pour objectif d'assurer le financement des infrastructures routières et des infrastructures de transport en commun.

Le FORT sera alimenté par des revenus dédiés, soit principalement par l'essentiel des revenus de la taxe sur les carburants. Le Fonds pour la vente de biens et services du ministère des Transports, le Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport (non encore en activité) et le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun seront intégrées au FORT.

Afin de couvrir tous les investissements prévus, le gouvernement annonçait aussi que le taux de la taxe sur les carburants augmenterait de 1 cent le litre le 1er avril de chaque année de 2010 à 2013.

Selon les projections du ministère de Finances, les dépenses en transport en commun de 2010-2011 à 2014-2015 serraient de l'ordre de 2,882 milliards de dollars réparties de la façon suivante :

	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total
Dépenses TEC*	368	537	606	664	707	2,882

*(en millions de dollars)

Ces projections ont été élaborées à partir des investissements prévus aux Plans triennal d'immobilisation (PTI) des AOT. Elles incluent aussi les dépenses de remboursement de capital et d'intérêt des immobilisations des organismes de transport.¹⁰ Nous supposons donc que ce nouveau fonds contribuera à alimenter le Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP). Toutefois, actuellement, nous ne possédons pas

⁹ . Le dernier cadre financier en transport adapté étant échu depuis 2007, l'ATUQ aura travaillé pendant presque deux ans pour que, finalement, un nouveau cadre financier voit le jour.

¹⁰ . Sources : Ministère des Transports du Québec et ministère des Finances du Québec.

suffisamment d'information pour évaluer les retombées réelles de ce nouveau fonds.

3. Enjeux à venir...

3.1. Politique québécoise du transport collectif

La révision du prochain cadre financier (2011-2016) de la Politique québécoise du transport collectif devrait débuter d'ici peu. Le MTQ a annoncé son intention de consulter les sociétés de transport afin de s'assurer que les mesures mises en place pour soutenir le transport collectif répondront aux besoins. Dans le cadre des échanges avec le MTQ, les sujets suivants devraient être abordés : répartition de l'enveloppe budgétaire, révision des programmes et des modalités s'y rattachant, identifications des nouveaux objectifs à atteindre (cibles).

Il ne faut surtout pas oublier que, même si l'achalandage du transport en commun est en progression constante depuis quelques années, des défis importants attendent les sociétés de transport en commun dans les années à venir. En effet, dans bien des cas, les autobus et le métro sont remplis à pleine capacité aux heures de pointe. Par ailleurs, plusieurs équipements sont vétustes et doivent être remplacés. La fidélisation des usagers dépend de la capacité à offrir un service de transport en commun de qualité, fiable et efficace. Des investissements importants devront donc être faits dans le but de remettre en état, remplacer et moderniser des infrastructures vieillissantes. D'autre part, pour répondre à l'accroissement démographique et attirer de nouveaux usagers, il sera essentiel de poursuivre les investissements dans l'expansion des réseaux de transport.

3.2. Fonds Vert

Le Fonds Vert, permet au gouvernement du Québec de récupérer 200 millions de dollars par année en redevances imposées aux producteurs d'énergie et ce, jusqu'en 2011.¹¹ Ces redevances servent à financer les actions gouvernementales dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Actuellement, une enveloppe de 130 millions de dollars par année est dédiée au transport collectif, dont 100 millions spécifiquement pour soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service à la population.¹²

¹¹ Les redevances sont versées par les émetteurs de GES sur le principe de l'utilisateur-payeur. Le montant à payer pour chaque secteur est calculé en divisant le total de 200 millions par la proportion des émissions de gaz carbonique attribuables à chaque secteur énergétique.

¹² Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun

La nouvelle cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020 étant maintenant de 20 % sous les niveaux de 1990, il est clair que les sociétés de transport en commun seront fortement mises à contribution pour l'atteinte de cet objectif. Il faut donc prévoir que le gouvernement, qui considère le transport en commun comme une solution de rechange viable aux déplacements avec une voiture en solo, souhaitera que se poursuive la hausse d'achalandage, ce qui implique forcément une augmentation de l'offre de service au cours des prochaines années.

L'ATUQ devra faire valoir non seulement la nécessité de maintenir les redevances imposées aux producteurs d'énergie afin d'assurer la pérennité du Fonds Vert au-delà de 2011 mais aussi démontrer au gouvernement que dans une perspective de croissance, il sera probablement nécessaire que le Fonds Vert bénéficie d'un financement accru au cours des prochaines années.

Afin de préciser les besoins financiers liés au maintien de l'offre de service existante et de prévoir les sommes nécessaires dans le cas d'une croissance de cette offre de service, l'ATUQ, en collaboration avec les trésoriers des sociétés de transport en commun, réalisera un exercice de projection des besoins liés à l'exploitation des réseaux actuels et à l'accroissement de l'offre de service à venir.

3.3. Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

Depuis 1992, les automobilistes résidant sur les territoires des six régions métropolitaines du Québec sont appelés à contribuer au financement des sociétés de transport en commun au moyen du paiement de droits additionnels lors de l'immatriculation de leur véhicule de promenade. Ces droits ont été fixés à 30 \$ par véhicule, et le produit de cette imposition est versé aux sociétés de transport et à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) selon des règles définies par la loi. Pour l'année 2008, la contribution des automobilistes a généré des revenus de 76 millions de dollars.¹³

Les droits d'immatriculation représentent un montant fixe qui n'a pas changé depuis 1992. Il apparaît paradoxal qu'il en soit ainsi alors que tous les autres coûts ont, dans l'ensemble, suivi le taux d'inflation. Lors des travaux effectués en 2002 pour la révision du cadre financier du transport en commun, les trois mandataires ont mentionné que ces droits devraient être immédiatement portés de 30 \$ à 35 \$ et ajustés par la suite selon l'indice des prix à la consommation (IPC).¹⁴

¹³ Ministère des Transports du Québec

¹⁴ Révision du cadre financier du transport en commun au Québec, Montréal, Capitale nationale, Les Régions, Louis Bernard, Bernard Angers, Antoine Grégoire, 2002

L'ATUQ demande donc depuis plusieurs années que la contribution au transport en commun prélevée sur les droits d'immatriculation soit augmentée de 30\$ à 35\$ et ajustée par la suite à l'indice des prix à la consommation (IPC).

Un second enjeu réside dans le fait que les revenus provenant du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun seront intégrés au FORT. L'ATUQ doit donc s'assurer que ces revenus continuent à être dédiés au transport en commun. De plus, actuellement, ce fonds peut être utilisé pour financer les dépenses d'exploitation. Il est important pour les sociétés de transport que cet argent puisse continuer à servir aux mêmes fins.

3.4. Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT)

L'ATUQ fera les suivis nécessaires afin de s'assurer qu'une portion du fonds soit réservée pour répondre aux besoins d'infrastructure pour le transport en commun.

3.5. Adoption du Plan triennal d'immobilisation (PTI)

L'ATUQ devra intensifier ses démarches pour trouver une solution à l'adoption tardive du Plan triennal d'immobilisation (PTI) des sociétés de transport en commun. L'approbation du PTI prend plus d'un an et demi. De plus, il arrive de plus en plus souvent que l'adoption du PTI se fasse en deux temps, soit une première adoption pour le parachèvement des projets et une deuxième adoption pour les nouvelles initiatives. Ces retards importants entraînent un décalage d'un à deux ans dans la réalisation des projets. Le lancement des appels d'offres est alors décalé, ce qui entraîne des risques de dépassement de coûts et des retards dans les travaux et dans la livraison de service à la clientèle.

3.6. Élaboration d'un programme fédéral d'investissements

Actuellement, le Canada est le seul pays de l'OCDE à ne pas avoir de programme de financement en transport en commun. En collaboration avec l'ACTU, l'ATUQ poursuivra donc ses démarches auprès du gouvernement fédéral afin que ce dernier instaure un programme permanent d'investissements, garantissant ainsi un financement durable, prévisible et suffisant pour assurer la survie et le développement du transport en commun.

3.7. Compensation pour la hausse du carburant

(Cette section traite de la hausse des prix du baril de pétrole en lien avec la conjoncture internationale et non pas des hausses de taxe sur l'essence.)

Une hausse des prix du carburant a aussi des impacts majeurs sur les coûts d'exploitation des sociétés de transport que représente l'ATUQ. En effet, en 2008, chaque hausse de 1 ¢ du litre d'essence représentait une dépense supplémentaire de 986 000 \$ pour l'ensemble des neuf (9) sociétés.

Impact de l'augmentation des prix du diesel 2007/2008

Société de transport	Prix du litre		Variation	Consommation annuelle en litres (Données estimés)	Coût supplémentaire
	Mai 2007	Mai 2008			
STM	0,92\$	1,35\$	0,43\$	47 000 000	Nil
RTL	0,92\$	1,35\$	0,43\$	12 200 000	5 246 000
STL	0,92\$	1,35\$	0,43\$	8 000 000	1 720 000
RTC	0,92\$	1,35\$	0,43\$	15 000 000	6 450 000
STO	0,92\$	1,35\$	0,43\$	7 000 000	3 010 000
STLévis	0,92\$	1,35\$	0,43\$	1 600 000	688 000
STSaguenay	0,92\$	1,35\$	0,43\$	3 000 000	1 290 000
STSherbrooke	0,92\$	1,35\$	0,43\$	3 200 000	1 376 000
STTR	0,92\$	1,28\$	0,36	1 600 000	576 000
TOTAL				98 600 000	20 356 000

Notes: Ces données ne tiennent pas compte des véhicules de service. La consommation annuelle est estimée

Alors que le développement du transport collectif représente une partie importante de la solution à la crise du pétrole, les impacts financiers majeurs de la flambée des prix du diesel représentent une contrainte importante aux efforts consentis par les sociétés de transport en commun pour l'augmentation de l'offre de service.

Puisque de telles flambées des prix du carburant sont à prévoir dans le futur et compte tenu des impacts majeurs reliés à de telles hausses de prix, il serait souhaitable que le gouvernement prévoie un mécanisme pour apporter une aide financière ponctuelle aux sociétés de transport afin de traverser une telle situation. Une indexation du financement devrait aussi être prévue pour les années subséquentes.

3.8. Hausse des tarifs de transport par taxi

En vertu de leur loi constitutive (L.R.Q., c. S-30.01), les neuf sociétés de transport en commun ont l'obligation légale d'offrir des services de transport adapté sur le territoire qu'elles desservent.

Au cours des 20 dernières années, l'évolution de la demande pour le transport adapté a été en progression constante. Cette hausse d'achalandage résulte, entre autres, du vieillissement de la population et de la rationalisation des soins de santé.

Actuellement, l'industrie du taxi constitue la solution physique et économique au transport adapté et à son développement. Les taxis assurent déjà une part importante des déplacements des personnes handicapées et, étant donné la hausse constante d'achalandage, le nombre de déplacements assurés par les taxis ne peut aller qu'en augmentant.

Suite à la décision de la CTQ de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi, les 9 sociétés de transport en commun ont procédé à une évaluation de l'impact de cette hausse de 9,64% prenant effet le 9 août 2008.

Puisque présentement, la contribution provinciale au transport adapté est régie par un cadre financier qui ne permet pas d'ajuster l'aide financière proportionnellement aux augmentations des tarifs des services de transport par taxi, le manque à gagner de plus de 8M\$ généré par cette hausse des tarifs de taxi se traduira vraisemblablement par une hausse des contributions financières des clients-usagers et des municipalités.

Bien que nous considérons raisonnable et nécessaire d'ajuster les tarifs du taxi, nous considérons tout aussi nécessaire et raisonnable d'ajuster proportionnellement l'aide financière accordée au transport adapté. Puisque la hausses de tarifs de taxis ainsi que les paramètres du cadre financier du transport adapté sont décrétés les uns et les autres par le gouvernement, l'ATUQ souhaite que le cadre financier comporte un mécanisme qui permettrait d'ajuster l'aide financière versée aux sociétés de transport proportionnellement à la hausse de tarifs de taxi. Le tableau suivant donne un portrait du manque à gagner résultant de la hausse de tarifs en 2008¹⁵.

¹⁵ Méthodologie

- 1) L'actualisation des dépenses a été réalisée en prenant les coûts réels pour l'année 2008 (janvier à juillet) annualisés et nets de récupération (ex. : excluant le retour de TPS).
- 2) Pour l'année 2008, l'impact est calculé sur 5 mois (août à décembre).
- 3) Pour les années 2009 et 2010, l'impact est calculé sur 12 mois.
- 4) Le calcul tient compte de la hausse d'achalandage prévu par chacune des sociétés de transport.
- 5) Un taux de 10% a été utilisé pour tenir compte de la majoration des tarifs de taxi (comparativement à une majoration prévue d'environ 9.64%)
- 6) Ce calcul tient compte uniquement des coûts liés à la rémunération au taximètre (il exclut la rémunération à l'heure ou toute autre forme d'entente).

Impacts financiers liés à la hausse des tarifs de transport par taxi

	2008	2009	2010	Total
RTC-STAC	176 393 \$	428 043 \$	455 124 \$	1 059 560 \$
RTL	72 200 \$	198 191 \$	204 500 \$	474 891 \$
STLaval	102 755 \$	239 013 \$	246 183 \$	587 951 \$
STLévis	23 982 \$	67 618 \$	74 805 \$	166 405 \$
STM	830 438 \$	2 146 096 \$	2 374 216 \$	5 350 750 \$
STO**				0 \$
STSaguenay	27 000 \$	72 000 \$	77 000 \$	176 000 \$
STSherbrooke	49 900 \$	134 000 \$	154 000 \$	337 900 \$
STTR	6 200 \$	15 000 \$	16 000 \$	37 200 \$
TOTAL	1 288 868 \$	3 229 961 \$	3 601 828 \$	8 190 657 \$

SOURCE: Données colligées par l'ATUQ auprès des 9 sociétés de transport sept. 2008

** Rémunération à forfait en vertu du contrat 2008-2013: Pour l'instant, aucun impact lié à la hausse des tarifs de taxi. Cependant, l'entente prévoit une clause d'ajustement liée au prix du carburant.

3.9. Hausse de la taxe de vente du Québec (TVQ)

Dans son budget 2009- 2010, le gouvernement avait annoncé une augmentation de 1 point de pourcentage du taux de la taxe de vente du Québec (TVQ) au 1er janvier 2011. Dans le dernier budget (2010-2011), le gouvernement décrétait une deuxième augmentation de la TVQ, également de 1 point de pourcentage. Cette augmentation prendra effet le 1er janvier 2012. Une augmentation de 2 % de la TVQ représente une dépense additionnelle importante pour les sociétés de transport en commun.

Il convient de rappeler que, selon l'«Entente sur un nouveau partenariat fiscal et financier avec les municipalités pour les années 2007-2013», les municipalités bénéficient d'un remboursement de la TVQ pour les biens et services qu'elles acquièrent. Toutefois, bien que les montants équivalents au remboursement de la TVQ déboursée par l'ensemble des sociétés aient été comptabilisés dans le nouveau pacte fiscal, les sociétés de transport ne bénéficient pas de ce remboursement qui représente environ 21,5 millions de dollars annuellement. Contrairement au remboursement de la TPS, décrété par le gouvernement fédéral qui s'est appliqué de facto à chacune de nos sociétés de transport.

Une augmentation de 2 % de la TVQ présente donc des impacts sur les coûts d'exploitation des sociétés de transport et, par le fait même, réduit la capacité des sociétés de transport à accroître leur offre de service.

3.10. Transfert du financement vers les municipalités

Le retrait de l'État dans le financement des sociétés de transport en commun a occasionné un transfert du financement vers les municipalités, dont les contributions n'ont cessé de croître depuis 1992. Bien que depuis 2006 le gouvernement du Québec ait investi de façon importante dans le transport en commun, les contributions des villes représentaient toujours 35% des revenus des neuf (9) sociétés de transport en 2008.

Or, la situation financière des municipalités québécoises leur permet difficilement d'assumer une part plus importante du financement du transport en commun. En effet, celles-ci vivent actuellement des difficultés économiques et financières. En 2007, leur dette s'élevait à 17,8 milliards de dollars, soit 2 363 dollars *per capita*. En comparaison, cette même année, la dette des municipalités ontariennes était de 10,9 milliards de dollars, soit 861 dollars *per capita*. De plus, actuellement, les municipalités consacrent plus de 15 ¢ par dollar de dépenses au service de la dette comparativement à 10 ¢ pour le gouvernement du Québec.¹⁶

L'accélération des investissements dans les infrastructures publiques au cours de la dernière année a permis de soutenir l'économie et l'emploi dans un contexte de récession économique. Elle a également permis de commencer à réhabiliter nos infrastructures.¹⁷ Cependant, les programmes gouvernementaux d'infrastructures exigent des municipalités qu'elles investissent une part minimale allant jusqu'au tiers de l'investissement total, ce qui exerce une pression supplémentaire sur les finances municipales. Il est donc primordial de s'assurer que la situation financière des municipalités ne deviendra pas un frein au développement de l'offre de service dans les transports en commun.

¹⁶ Données fournies par l'Union des municipalités du Québec (UMQ), 2009.

¹⁷ La situation fiscale des municipalités québécoises, Le Conférence Board du Canada et l'Union des municipalités du Québec, 2003, p.1 (résumé), « Le sous-investissement en matière d'infrastructure a engendré une nette détérioration des infrastructures ». « Un estimé conservateur du rattrapage que doit effectuer l'ensemble des municipalités du Québec en matières d'infrastructure s'élève à 15 milliards de dollars. » :

Financement des sociétés de transport en commun du Québec

SOCIÉTÉ	CONTRIBUTION DES USAGERS		CONTRIBUTION MUNICIPALE*		CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE								AUTOMOBILISTES (5) Fonds d'immatriculation		AUTRES Revenus commerciaux		REVENUS TOTAUX
	\$	%	\$	%	Infrastructures (1)		Fonds Vert (2)		Transport adapté (3)		Fonds fédéraux (4)		****		\$	%	\$
					\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%			
RTC	54 823 353	31.70%	74 303 174	42.96%	16 337 890	9,45%	10 469 118	6.05%	0	0.00%	216 254	0.13%	10 440 589	6.04%	6 350 838	3.67%	172 941 216
RTL	47 166 040	36.74%	57 636 000	44.90%	10 886 642	8,48%	2 407 895	1.88%	2 295 377	1.79%	0	0.00%	3 221 996	2.51%	4 755 892	3.70%	128 369 842
STLaval	26 911 367	26.90%	46 193 800	46.17%	11 662 530	11,66%	5 873 012	5.87%	2 832 206	2.83%		0.00%	2 254 046	2.25%	4 323 420	4.32%	100 050 381
STLévis	5 058 657	28.15%	6 850 641	38.12%	1 364 846	7,60%	1 673 016	9.31%	717 182	3.99%	848 234	4.72%	1 324 697	7.37%	132 813	0.74%	17 970 086
STM	444 716 703	41.53%	328 036 000	30.64%	141 930 460	13,25%	36 857 378	3.44%	32 467 235	3.03%	7 215 199	0.67%	53 200 130	4.97%	26 361 145	2.46%	1 070 784 250
STO	28 013 042	34.94%	30 492 000	38.04%	6 468 081	8,07%	5 085 342	6.34%	2 343 916	2.92%	1 372 737	1.71%	4 707 857	5.87%	1 680 663	2.10%	80 163 638
STSaguenay	4 844 966	24.74%	7 634 758	38.98%	2 877 640	14,69%	395 155	2.02%	1 352 727	6.91%		0.00%	2 304 626	11.77%	176 256	0.90%	19 586 128
STSherbrooke	8 031 455	28.39%	10 532 600	37.23%	3 764 848	13,31%	927 237	3.28%	2 107 086	7.45%		0.00%	2 535 481	8.96%	394 431	1.39%	28 293 138
STTR	3 770 494	32.66%	3 879 993	33.61%	460 073	3,99%	397 514	3.44%	679 916	5.89%		0.00%	2 225 939	19.28%	129 625	1.12%	11 543 554
Total	623 336 077	38.25%	565 558 966	34.70%	16 337 890	12,01%	64 085 667	3.93%	44 795 645	2.75%	9 652 424	0.59%	82 215 361	5.04%	44 305 083	2.72%	1 629 702 233

(1) Ce poste inclut le financement provenant du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP) et du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL.

(2) Ce poste inclut le financement provenant du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun et du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

(3) Les données pour le transport adapté à Québec ne sont pas incluses dans ce tableau.

(4) Ce poste inclut les revenus provenant de la Fiducie pour les infrastructures de transport (2008-2009) et du programme Sûreté-Transit.

(5) Pour la région de Montréal, les remises gouvernementales proviennent de deux (2) sources, soit du «Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun» et de la «surtaxe de 1,5 cents par litre d'essence». Dans le cas du Fonds d'immatriculation, certaines sociétés de transports en commun ont obtenus des subventions dégressives afin de compenser la perte de revenus occasionnée par le retrait de certaines municipalités n'avaient pas à payer le \$30.00 d'immatriculation

3.11. Transfert du financement vers les usagers

L'expérience¹⁸ démontre qu'une hausse importante des tarifs pourrait mettre en péril une croissance soutenue de l'achalandage dans le transport en commun. En effet, comme mentionné précédemment, au plus fort de la crise financière, en 2004, les sociétés de transport en commun augmentèrent le tarif des usagers, ce qui occasionna une baisse de l'achalandage par rapport à l'année précédente, passant de 482.7 millions de passages en 2003 à 477.6 millions de passage en 2004.

¹⁸ Durant les années 1990, dans la foulée des mesures prises par le Québec pour éliminer les déficits chroniques, le gouvernement provincial se retirait de façon importante du financement du transport en commun. Ces coupures drastiques obligèrent les sociétés de transport à réduire leur offre de service et augmenter les tarifs.

ANNEXE 1

Chronologie des principaux événements entourant l'élaboration d'un cadre financier pour le transport en commun

- 15 novembre 2001** **Annnonce de la tenue de consultations sur le transport en commun par le ministre des Transports, monsieur Guy Chevrette**
- Conformément à l'article 258 de la *Loi portant réforme de l'organisation territoriale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais*¹, le ministre Guy Chevrette annonce la tenue de consultations devant mener à l'élaboration d'un nouveau cadre financier du transport en commun.
- 8 juillet 2002** **Octroi du mandat des consultations par le ministre des Transports, monsieur Serge Ménard**
- Toujours conformément à l'article 258 de la Loi et dans la foulée de l'annonce de son prédécesseur faite en novembre dernier, le ministre des Transports, monsieur Serge Ménard, confie à trois mandataires, MM. Bernard Angers, Louis Bernard et Antoine Grégoire, le mandat de recueillir les commentaires et suggestions des divers partenaires, de formuler un diagnostic sur le cadre financier actuel, de déterminer des solutions et de lui soumettre, au plus tard le 20 décembre 2002, des recommandations concernant les modifications à apporter au cadre de financement du transport en commun urbain.
 - L'ATUQ collabore avec les mandataires.
- 20 décembre 2002** **Dépôt des rapports des trois mandataires**
Les rapports des trois mandataires identifient des enjeux communs à l'ensemble du territoire québécois pour l'avenir du transport en commun, à savoir :
- L'insuffisance des ressources financières : les mandataires notent que l'ensemble des sociétés de transport souffre du retard pris en matière d'investissements, créant ainsi d'importants besoins

pour le maintien des actifs, l'amélioration et le développement des services.

- Le déclin constant de la part du transport en commun par rapport à l'automobile : les mandataires soulignent que l'automobile ne cesse d'augmenter sa part de marché ce qui, en contrepartie, entraîne la baisse de celle du transport en commun.
- Le besoin d'une meilleure adéquation du programme d'aide financière aux besoins des organismes : les mandataires notent que le programme actuel soulève plusieurs problématiques, notamment les limitations quant au choix des véhicules, à la durée de vie des véhicules, aux paramètres favorisant les investissements en faveur des équipements lourds et enfin la lourdeur du programme et la bureaucratie qu'il engendre.

20 février 2003

Rencontre entre l'ATUQ et le ministre Serge Ménard

- Au cours de la rencontre, les membres de l'ATUQ font part à monsieur Ménard de leur satisfaction quant aux rapports des trois mandataires. Monsieur Ménard affirme que les rapports dégagent des pistes de travail intéressantes.

14 avril 2003

Élections générales au Québec et élection d'un gouvernement libéral

11 juin 2003

Dépôt du Budget du Québec 2003-2004

- Le budget de Monsieur Séguin ne contient aucune mesure pour le financement du transport en commun.
- L'ATUQ demande une rencontre d'urgence avec le nouveau Ministre des Transports, monsieur Yvon Marcoux.

13 août 2003

Le Conseil d'administration de l'ATUQ rencontre le ministre Yvon Marcoux

- Dans le cadre de cette rencontre, le ministre reçoit une présentation complète sur la situation financière des neuf sociétés de transport.

- Au terme de la rencontre, le Ministre annonce aux membres de l'ATUQ que son gouvernement déposera des orientations sur le dossier du transport en commun à l'automne.

août 2003

L'ATUQ et ses membres entament une vaste opération de sensibilisation sur le sous-financement du transport en commun

- L'ATUQ et ses membres rencontrent tous les députés de l'Assemblée nationale dans leur région respective pour les sensibiliser à la crise financière du transport en commun.
- Les grands partenaires socio-économiques sont également rencontrés et sensibilisés.

3 octobre 2003

Colloque de l'ATUQ à Québec sous le thème « Le transport en commun est à l'heure des choix... Envol ou déclin ? »

- Dans le cadre du colloque, la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet, est invitée à prononcer une allocution. Madame Boulet demande alors aux sociétés de transport de remettre en question leurs façons de faire et de faire la preuve d'une saine gestion et du rapport optimal entre les coûts, les ressources affectées et les services offerts.
- Aucune orientation gouvernementale n'est transmise ou communiquée.

10 novembre 2003

L'ATUQ participe aux consultations prébudgétaires du gouvernement fédéral

- L'ATUQ demande entre autres au gouvernement fédéral le remboursement total de la TPS.

13 novembre 2003

L'ATUQ publie une lettre ouverte aux journaux afin de sonner l'alarme dans le dossier du financement du transport en commun

- Cette lettre dénonce l'absence d'orientations gouvernementales dans le dossier du transport en commun promises par le ministre Yvon Marcoux.

30 janvier 2004

Rencontre du comité exécutif de l'ATUQ avec le ministre Yvon Marcoux de même que son directeur de cabinet et ses sous-ministres

- Il s'agit d'une rencontre préparatoire devant établir l'ordre du jour de la rencontre prévue entre le Ministre et le CA de l'ATUQ.

17 février 2004

L'ATUQ participe aux consultations pré-budgétaires du ministre des finances du Québec, Monsieur Yves Séguin

- L'ATUQ fait part au Ministre Séguin de l'urgence de prévoir des mesures immédiates pour le financement du transport en commun. Elle évoque notamment le remboursement de la TVQ aux sociétés de transport.

19 février 2004

Le Conseil d'administration (CA) de l'ATUQ rencontre le ministre Yvon Marcoux

- Le Ministre annonce son intention de tenir une commission parlementaire sur le financement du transport en commun.
- À cette occasion, il transmet aux sociétés de transport en commun un document de réflexion produit par le Ministère des transports du Québec intitulé « financement et organisation du transport en commun au Québec ».

23 mars 2004

Dépôt du budget fédéral 2004-2005

- Le gouvernement fédéral s'engage à rembourser la taxe sur les produits et services (TPS) aux municipalités et donc, aux sociétés de transport. Cette mesure représente une somme de 7,5 millions de dollars pour les Sociétés.
- Toujours dans le cadre du dépôt de son budget, le gouvernement Martin annonce son intention de trouver un terrain d'entente avec les provinces sur le partage de la taxe sur l'essence.

- 30 mars 2004** **Dépôt du budget du Québec 2004-2005**
- Le budget de Monsieur Séguin ne contient aucune mesure immédiate pour le transport en commun. La seule mention du transport en commun se retrouve dans la création de la Corporation pour le financement des infrastructures locales (CFIL).
- 8 avril 2004** **L'ATUQ demande une rencontre d'urgence avec le Premier ministre Jean Charest**
- 18 juin 2004** **Rencontre du Comité exécutif (CE) de l'ATUQ avec monsieur Stéphane Bertrand, Directeur de cabinet du Premier ministre**
- Le CE expose à monsieur Bertrand l'état du dossier du cadre financier et la situation budgétaire de nos sociétés. Au terme de cette rencontre, monsieur Bertrand s'engage à revenir au CE de l'ATUQ en août avec une proposition de démarche de même qu'un échéancier.
- 10 septembre 2004** **N'ayant pas reçu de nouvelles du bureau du Premier ministre, l'ATUQ transmet une lettre de rappel à monsieur Bertrand**
- 27 septembre 2004** **L'ATUQ reçoit une réponse du bureau du Premier ministre**
- Dans une correspondance, Monsieur Stéphane Bertrand informe l'ATUQ que l'échéancier des travaux concernant le cadre financier du transport en commun devrait être le début octobre et qu'une rencontre avec le ministre Yvon Marcoux et l'ATUQ est prévue dans les prochaines semaines.
- 1^{er} décembre 2004** **Octroi d'une aide ponctuelle de 20M\$ pour boucler le budget 2005 des sociétés de transport**
- Le Conseil des ministres approuve l'octroi aux sociétés de transport en commun d'une subvention ponctuelle non récurrente ne pouvant excéder 20 M\$ et conditionnelle à une mise de fonds additionnelle équivalente des municipalités pour l'année 2005. Cette mesure transitoire permettra aux sociétés de transport de remplir leurs obligations d'ici la mise en

œuvre du nouveau cadre financier dont l'entrée en vigueur est prévue au même moment que celle du nouveau pacte fiscal entre le gouvernement du Québec et les municipalités, soit le 1^{er} janvier 2006.

3 décembre 2004 : Communiqué de presse émit par l'ATUQ

- L'ATUQ, de concert avec l'ACTU, émet un communiqué demandant au gouvernement canadien de mettre en place un programme fédéral d'investissement dédié au transport en commun et que l'équivalent de 3 cents le litre provenant de la taxe fédérale sur l'essence soient versés directement dans le programme afin de financer les infrastructures de transport en commun.

15 décembre 2004 Rencontre du Conseil d'administration (CA) de l'ATUQ avec le Ministre Marcoux

- Le ministre Marcoux convoque le CA de l'ATUQ afin de lui annoncer la tenu d'un processus de consultation traitant d'un nouveau cadre financier pour le transport en commun. Il invite d'ailleurs le CA de l'ATUQ à prendre connaissance d'un document de travail intitulé « Le financement du transport en commun – Une approche intégrée » qui présentant la proposition du gouvernement pour le nouveau cadre financier.

14 et 21 janvier 2005 L'ATUQ rencontre des représentants du MTQ au sujet du document de consultation du ministre, « Le financement du transport en commun – Une approche intégrée »

- Discussions entre l'ATUQ et le MTQ afin d'obtenir des explications /précisions sur les neuf pistes d'action contenues dans le document de consultation du ministre.
- Le document de consultation reconnaît « l'importance du transport en commun dans une société moderne », dressent un bilan positif de la performance des sociétés de transport et positionnent clairement les défis à relever. La problématique qui a pris naissance avec la réforme Ryan qui a mené à la crise aiguë qui sévit à ce moment, fait désormais consensus tant

auprès du gouvernement que des milieux municipaux concernés.

23 février 2005 : Dépôt du budget fédéral 2005-2006

- Engagement du gouvernement fédéral de retourner, dès 2005-2006, une partie de la taxe fédérale sur l'essence aux municipalités, soit 600M\$, ce qui représente pour le Québec 150M\$.
- L'ATUQ demande qu'une partie de ces fonds (25%) soit réservée pour le transport en commun.

18 mars 2005 Rencontre du Conseil d'administration (CA) de l'ATUQ avec le nouveau ministre des transports

- Dépôt au ministre d'un avis préliminaire produit par les membres de l'ATUQ concernant le document de consultation déposé par le ministre Marcoux, le 15 décembre 2004.

1 juin 2005 Annonce du ministre fédéral, John Godfrey, d'une aide additionnelle de 800M\$ sur deux ans pour le transport en commun au Canada

- Ce fonds s'inscrit dans le cadre du nouveau *Pacte fiscal pour les villes et les collectivités* de même que dans la foulée de l'amendement Layton au budget fédéral. L'enveloppe destinée au Québec est de 189M\$ et sera répartie en fonction de l'achalandage. Les 9 sociétés de transport en commun, qui assurent environ 90% des déplacements en transport en commun au Québec, se partageront donc 176M\$ sur deux ans.

21 juin 2005 Signature d'une entente historique entre Québec, Ottawa et les municipalités pour le financement des infrastructures du transport en commun.

- Cette entente, qui s'inscrit dans le *Pacte fiscal pour les villes et les collectivités*, garantit qu'une partie de la taxe fédérale sur l'essence (25%) sera dédiée aux infrastructures de transport en commun. Cette entente représente pour le Québec des investissements de l'ordre de 504 millions de dollars sur 5 ans (2006-2010). Cette annonce constitue la pièce maîtresse pour bâtir le nouveau cadre financier provincial.

septembre 2005

L'ATUQ sollicite le soutien du gouvernement provincial pour faire face à la hausse des prix de l'essence

- L'ATUQ demande au gouvernement d'apporter une aide ponctuelle aux sociétés de transport qui doivent faire face à une hausse importante du coût du carburant, engendrant des coûts supplémentaires de 12,1 millions de dollars pour l'ensemble des Sociétés. Un précédent existe à cet effet : le 23 août 2005, une aide de 5 millions de dollars a été allouée aux commissions scolaires pour leur permettre d'assumer la hausse du coût du carburant diesel pour le transport scolaire.

23 mars 2006

Dépôt du budget du Québec 2006-2007

- Dans son budget, le ministre Audet accorde un remboursement des taxes sur le carburant, ce qui représente plus ou moins 10M\$ pour les sociétés de transport.
- Il annonce aussi un remboursement progressif de la TVQ, ce qui correspondrait, en 2013, à un allègement financier de 21M\$ pour les sociétés de transport.

27 avril 2006

Signature d'un nouveau partenariat fiscal et financier entre le gouvernement du Québec et les municipalités

- Dans cette entente, le gouvernement du Québec s'engage, entre autres, à mettre en place une mesure de remboursement progressif de la taxe de vente du Québec (TVQ) payée par les municipalités et les organismes paramunicipaux, dont les sociétés de transport.

2 mai 2006

Dépôt du budget fédéral 2006-2007

- Le ministre James M. Flaherty annonce des crédits d'impôt de 15,5% sur le coût d'un laissez-passer pour le transport en commun.

- De plus, il s'engage à investir 95M\$ dans le transport en commun pour de nouvelles mesures en matière de sécurité.

16 juin 2006

Dépôt de la Politique québécoise du transport collectif

- La Politique québécoise pour le transport collectif propose un nouveau cadre financier pour le transport en commun, dont une aide financière supplémentaire de 100 millions de dollars par année ciblant l'amélioration des services (Fonds Vert).

19 mars 2007

Dépôt du budget fédéral 2007-2008

- Le ministre des finances, monsieur Jim Flaherty, annonce la prolongation de la période de partage du produit de la taxe fédérale sur l'essence jusqu'en 2013-2014 et une accessibilité plus grande au crédit d'impôt pour les usagers du transport en commun.

24 mai 2007

Dépôt du budget 2007-2008 par la ministre des finances du Québec, madame Jérôme-Forget

- Ce budget donne le feu vert à la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif, notamment à la perception des redevances nécessaires au financement du Fonds Vert.
- De plus, le budget permet de concrétiser une entente sur le financement du déficit du métro dans la région métropolitaine de Montréal par l'octroi de crédits additionnels de 11M\$ par année pour une période de 5 ans.

26 février 2008

Dépôt du budget fédéral 2008-2009

- Le gouvernement fédéral rend permanent le transfert d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence vers les provinces.
- De plus, le budget Flaherty prévoit réserver 500M\$ supplémentaires pour l'année 2008 pour soutenir des dépenses en immobilisation visant à améliorer le transport en commun à l'échelle canadienne. Pour le Québec, cette annonce représente des

investissements de 116,3 M\$ pour le transport en commun.

- mars 2008** La ministre des transports du Québec, madame Julie Boulet fait connaître les modalités d'application des programmes d'aide découlant de la Politique québécoise du transport collectif.
- 18 juin 2008** L'ATUQ sollicite le soutien du gouvernement provincial pour faire face à la crise du pétrole.
- 25 juillet 2008** Dans le cadre de l'audience publique concernant la modification des tarifs des services de transport par taxi, l'ATUQ demande à la ministre des transports d'ajuster proportionnellement l'aide financière accordée au transport adapté.
- 3 septembre 2008** Signature de l'entente Chantier Canada
- Le Canada et le Québec signent, le 3 septembre 2008, une nouvelle entente cadre Canada-Québec sur les infrastructures, ce qui permet d'assurer la prolongation du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) jusqu'à la fin de l'exercice 2013-2014. L'entente identifie les principaux programmes de financement et les modalités de versement pour le Québec (Plan Chantiers Canada).
- décembre 2008** Publication des modalités découlant des différents programmes de financement issus de la Politique québécoise du transport collectif.
- 18 février 2009** En partenariat avec les instances provinciales représentant les utilisateurs et les organisateurs du transport adapté au Québec, l'ATUQ demande à la ministre des Transports d'intervenir afin d'accélérer les travaux visant à l'adoption du cadre financier du transport adapté.
- 4 juin 2009** Le gouvernement du Québec adopte le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées pour les années 2009 à 2012.

- 10 septembre 2009** **Lors du colloque de l'ATUQ, la ministre des transports du Québec, madame Julie Boulet, annonce que les organismes de transport en commun disposeront de nouveaux fonds dans le cadre de la SOFIL, soit 700 millions de dollars pour les années 2010-2011 à 2013-2014.**
- 10 décembre 2009** **L'ATUQ dépose un mémoire et rencontre le ministre des Finances, monsieur Raymond Bachand, dans le cadre des consultations prébudgétaires 2010-2011.**
- 30 mars 2010** **Dépôt du budget provincial 2010-2011**
- Le ministre des Finances annonce la mise sur pied du Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) qui aura pour objectif d'assurer le financement des infrastructures routières et des infrastructures de transport en commun. Ce Fonds sera alimenté, entre autres, par une hausse de la taxe sur les carburants de 1 cent le litre chaque année de 2010 à 2013.
 - De plus, le budget prévoit qu'une taxe de 1,5 cents le litre d'essence pourra être prélevée pour financer les réseaux de transport en commun métropolitain des régions de Montréal et de Québec.

¹ *Loi portant réforme de l'organisation territoriale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais, Article 258*

ANNEXE 2

PROGRAMMES FÉDÉRAUX POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Jusqu'en 2004, la part du gouvernement fédéral était peu significative dans le financement du transport en commun. Au cours des dernières années, le gouvernement canadien a mis sur pied plusieurs mesures en matière de transport en commun. Nous présentons ici un résumé succinct des programmes fédéraux qui contribuent maintenant au financement des sociétés de transport:

1. Plan Chantiers Canada

- Période : 2007-2014
- Objectif : Financement à long terme des infrastructures à l'échelle canadienne. Reconnaissance de la juridiction des municipalités.
- Investissement à l'échelle canadienne : 33G\$
- Investissements à l'échelle du Québec : 3,98G\$

Principales composantes du Plan Chantiers Canada :

Programmes de financement de base :

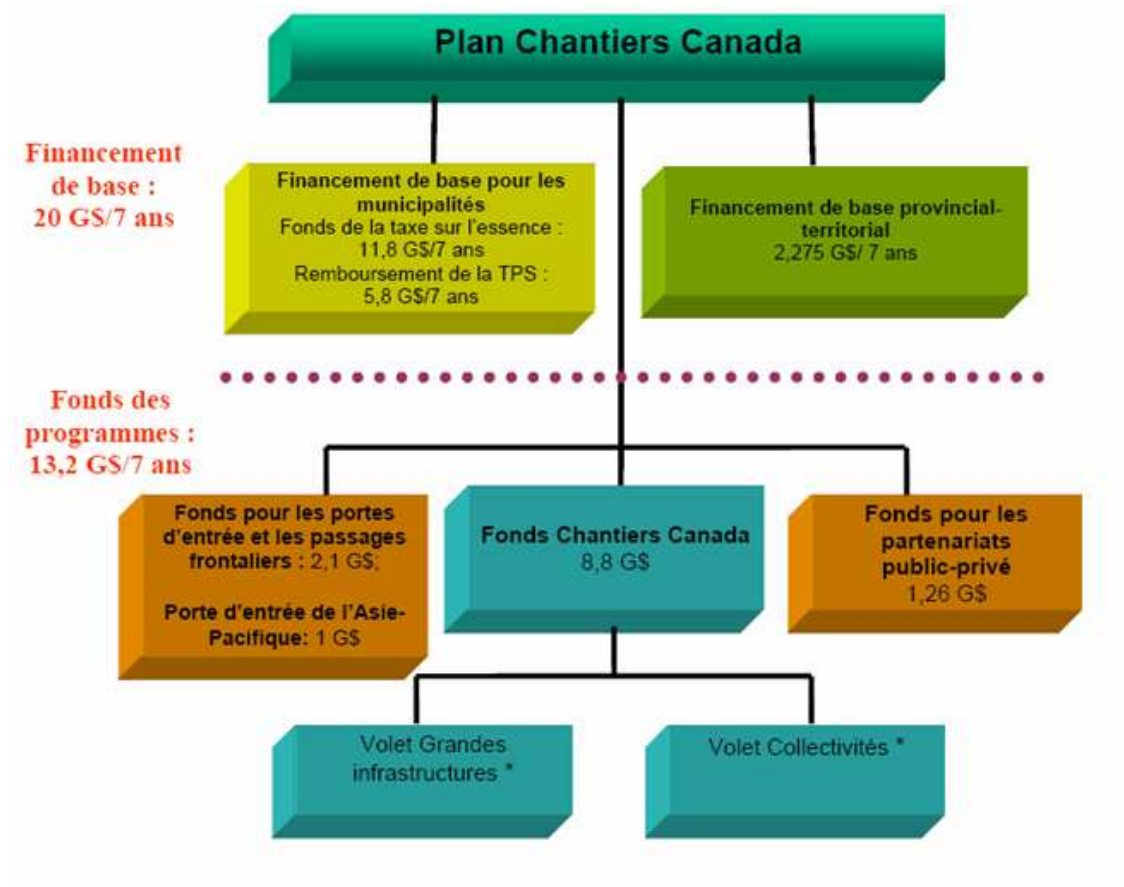
- **Le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE).**
- **Le remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS).**
- **Financement de base pour les provinces et les territoires**

Programmes de financement ciblés :

- Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers
- Le Fonds pour les partenariats public-privé
- **Le Fonds Chantiers Canada**

Particularités :

- Signature d'une entente cadre sur l'infrastructure entre le Canada et le Québec, le 3 septembre 2008
- La mise en œuvre du Plan Chantiers Canada au Québec vient appuyer le Plan québécois des infrastructures. Pour la période 2009-2014, le Plan québécois des infrastructures comprend des investissements de 19 milliards de dollars dans le secteur du transport routier et du transport en commun, soit 44,6 % des investissements totaux dans les infrastructures. Sur ce total, 2,77 milliards de dollars sont prévus pour le transport en commun.



Programmes de financement de base :

Plus de la moitié du financement aux termes du plan Chantiers Canada sera versé en tant que financement de base aux municipalités par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et du remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS).

1.1.1. Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)

Le FTE appuie les projets d'infrastructure écologiquement viable qui contribuent à l'assainissement de l'air et de l'eau et à la réduction des émissions de GES. Les catégories d'investissements admissibles comprennent: le transport en commun, l'eau potable, le traitement des eaux usées, l'énergie verte, les routes et les ponts locaux.

- Période : 2007-2014
- Investissement total à l'échelle canadienne : 11,8 G\$
- Investissement total à l'échelle du Québec : 1.85 G\$
- Au Québec, le Fonds est géré par la SOFIL.

Particularités :

- Dans le Budget 2007, le gouvernement fédéral a prolongé le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) de 2010 à 2014.
- Dans le cadre du budget de 2008, le gouvernement fédéral a rendu permanent le Fonds de la taxe sur l'essence, et ce, à raison de deux milliards de dollars par année après 2013-2014.
- L'entente de principe sur la taxe sur l'essence Canada – Québec, signée le 21 juin 2005, précise, entre autres, les objectifs d'investissement du gouvernement du Québec pour le transport en commun : «Plus du quart de ces fonds (présumant que la totalité des montants prévus à l'entente seront transférés par le gouvernement fédéral) seront consacrés à des infrastructures de transport en commun au cours des cinq prochaines années et seront versés en tenant compte de l'achalandage des services de transport en commun dans les municipalités». Le Canada et le Québec conviennent aussi qu'il y aura un réexamen des modalités de l'entente dans la quatrième année (2009-2010).
- L'entente Canada-Québec pour le Plan Chantiers Canada, signée le 3 septembre 2008, stipule que dans le cas de la taxe sur l'essence, le Canada s'engage à verser une contribution additionnelle de 1 854,2M\$ et à prolonger l'entente pour la période 2010-2014.
- Le Fonds de la taxe fédérale sur l'essence, a été réparti entre les provinces et les territoires selon le nombre d'habitants.

1.1.2. Remboursement intégral de la Taxe sur les produits et services (TPS) aux municipalités

Depuis le 1^{er} février 2004, les organismes municipaux ainsi que les entités déterminées municipales, dont les sociétés de transport, ont droit à un remboursement de la TPS. D'ici 2014, l'augmentation continue de ce remboursement passera de 57 pour cent à 100 pour cent.

- Période : 2007-2014
- Rabais municipal de la TPS à l'échelle canadienne : 5,8G\$
- Rabais municipal de la TPS à l'échelle du Québec :

1.1.3. Financement de base pour les provinces et les territoires

Chantiers Canada accorde 175 millions de dollars à toutes les provinces et à tous les territoires pour leurs principaux besoins en matière d'infrastructure (mesure d'équilibre fiscal pour aider les plus petites administrations). Les projets d'infrastructures de transport en commun sont admissibles, mais aucun argent n'est dédié spécifiquement au transport en commun.

- Période : 2007-2014
- Investissement à l'échelle canadienne : 2,3 G\$
- Investissement à l'échelle du Québec : 175M\$

Programmes de financement ciblés :

1.1.4. Fonds Chantier Canada

Appuyer des projets de rénovation, de modernisation et de construction d'infrastructure. Financement distribué aux provinces et aux territoires selon un montant égal par habitant. Les projets d'infrastructures de transport en commun sont admissibles mais aucun argent n'est dédié spécifiquement au transport en commun.

- Période : 2007-2014
- Investissement à l'échelle canadienne : 8,8 G\$
- Investissement à l'échelle du Québec : 1,95 G\$

Particularités :

Le programme compte quatre volets :

- Volet Grands Projets : Dans l'entente, on ne retrouve aucun projet de transport en commun : 1,53G\$;
- Volet Grandes Villes : ciblant les municipalités de 100 000 habitants et plus : 200M\$;
- Volet Recherche et Planification : Sommes allouées à des projets de recherche à l'appui des trois volets précédents : 14,3M\$;
- Volet Collectivités : ciblant les municipalités de moins de 100 000 habitants : 210M\$.

2. Programme Sur la route du transport durable (SRTD)

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) finance des projets d'organismes sans but lucratif qui permettent de promouvoir, d'appuyer, de démontrer et/ou de mesurer le transport durable au Canada.

- Période : 2007-2012
- Investissement à l'échelle canadienne : 3,2M\$
- 27 projets en cours d'implantation
- Programme en attente de décision pour les prochaines rondes de financement.

3. Crédit d'impôt pour les laissez-passer de transport en commun

Les usagers du transport en commun peuvent demander un crédit d'impôt de 15,25% pour l'année 2006 et de 15,50% pour 2007 et les années subséquentes sur les laissez-passer mensuels.

4. Autres programmes

Plusieurs programmes sont terminés ou les Fonds prévus ont tous été engagés :

- Fonds pour le transport en commun 2005-2006 (Amendement Layton) : se terminait en 2006;
- Fiducie d'investissement pour les infrastructures de transport en commun 2005-2006 : Se terminait en 2006;
- Programme d'infrastructure Canada (PIC) 2000-2009 : Tous les fonds prévus ont déjà été engagés;
- Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun (2008-2009) : se terminait en 2009;
- Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) : se terminait en 2009;
- Programme Sûreté-Transit : se terminait en 2009;
- Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) : Tous les fonds prévus ont déjà été engagés;
- Programme écoMOBILITÉ (2007-2012) : Tous les fonds prévus ont déjà été engagés.

ANNEXE 3

PROGRAMMES DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Nous présentons ici un résumé succinct des programmes provinciaux qui contribuent au financement des sociétés de transport.

En 2006, le gouvernement québécois adoptait la Politique québécoise du transport collectif et proposait un nouveau cadre financier constitué de 7 programmes de financement. Quatre des sept programmes s'adressent plus spécifiquement aux sociétés de transport en commun:

- Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP);
- Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL;
- Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun;
- Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

1. Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP) – Programme régulier

Soutenir financièrement les sociétés de transport en commun, l'AMT et les municipalités du Québec offrant un service de transport en commun, dans le cadre de projets d'immobilisation.

- Période : 2007-2011
- Mesures: 30M\$/an répartis ainsi :
 - Volet innovation : 10M\$/an
 - Nouveaux équipements : 20M\$/an
 - Municipalités de moins de 20 000 habitants : 0,5M\$
- Investissement projetés 2007-2017 : 4,6G\$ à 8G\$ au cours des 10 prochaines années, selon les PTI approuvés.

Particularités :

- ▶ Le PAGTCP existe depuis la fin des années 70, mais a été modifié au fil des années. La plus récente modification a été apportée le 8 octobre 2008. Pour l'année 2008-2009, le ministère des Transports a versé des subventions totalisant 263 M\$ aux organismes de transport, dont 236 M\$ au service de la dette des immobilisations en transport en commun.
- ▶ Le financement des infrastructures en transport en commun est réparti en fonction des Plans triennaux d'immobilisations (PTI) approuvés.
- ▶ Le taux de subvention varie selon le type d'immobilisations.
- ▶ Nous supposons que le **Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT)**, prévu dans le budget provincial 2010-2011, contribuera à alimenter le Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP). Selon les projections du ministère de Finances, les dépenses en transport en commun de 2010-2011 à 2014-2015 serraient de l'ordre de 2,882 milliards de dollars.¹⁹
- ▶ Le FORT sera alimenté par des revenus dédiés, soit principalement par des revenus de la taxe sur les carburants²⁰. Le Fonds pour la vente de biens et services du ministère des Transports, le Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport (non encore en activité) et le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun seront intégrées au FORT.

2. Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL

Le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL est en vigueur depuis le 1er janvier 2006. Ce programme permet le versement d'une aide financière aux organismes de transport en commun visant la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.

- Période initiale : 2006-2010
- Prolongement du programme jusqu'en 2014
- Investissement de 2006 à 2010 : 504M\$ / 5ans
- Investissement de 2011 à 2014 : 700M\$ / 4 ans

¹⁹ Ces projections ont été élaborées à partir des investissements prévus aux Plans triennal d'immobilisation (PTI) des AOT. Elles incluent aussi les dépenses de remboursement de capital et d'intérêt des immobilisations des organismes de transport. Sources : Ministère des Transports du Québec et ministère des Finances du Québec.

²⁰ Dans le budget provincial 2010-2011, le gouvernement annonçait que le taux de la taxe sur les carburants augmenterait de 1 cent le litre le 1er avril de chaque année de 2010 à 2013. La hausse graduelle du taux de la taxe sur les carburants augmentera les revenus du FORT de 120 millions de dollars en 2010-2011, de 240 millions de dollars en 2011-2012, de 360 millions de dollars en 2012-2013 et de 480 millions de dollars en 2013-2014.

Particularités :

- Signature d'une entente entre Québec, Ottawa et les municipalités (21 juin 2005) qui garantit qu'une partie de la taxe fédérale sur l'essence (25%) sera dédiée aux infrastructures de transport en commun. Cette entente est valide pour 5 ans (2006-2010).
- Pour la période 2005-2010, la portion de la SOFIL dédiée au transport en commun est constituée d'une contribution du gouvernement fédéral qui totalise 411M\$²¹ et d'une contribution de 93M\$ provenant du gouvernement provincial, somme correspondant aux investissements supplémentaires des municipalités.
- Le 26 février 2008, le gouvernement fédéral rend permanent le transfert d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence vers les provinces.
- Pour la période 2011 à 2014, la portion de la SOFIL dédiée au transport en commun est de 700M\$.
- Les fonds sont administrés par la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).
- Les fonds sont répartis selon l'achalandage.

3. Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun

L'objectif du programme est de soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

- Période : 2007-2011
- Investissement : 100M\$ par année (dont 2M\$ pour la promotion du transport en commun)

Particularité :

- Ce programme est financé par le **Fonds Vert**. Ce dernier, issu du Plan d'action québécois contre les changements climatiques 2006-2012, est constitué d'une redevance annuelle de 200 M\$ par année provenant des raffineurs et des importateurs de carburants et de combustibles fossiles. De ce fonds, une enveloppe de 130 M\$ par année est dédiée au transport collectif, dont 100M\$ spécifiquement pour l'amélioration des services de transport en commun.

²¹ La contribution du gouvernement fédéral inclut 222M\$ provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, 94,5M\$ alloués en vertu de la Loi autorisant des paiements dans le cadre de mesures d'aide liées au coût de l'énergie, à la consommation énergétique des habitations et à l'infrastructure des transports en commun et 94,5M\$ en provenance de la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun créée par le gouvernement fédéral en 2006.

4. Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes

Ce programme vise essentiellement à favoriser l'introduction de nouvelles technologies et améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

- Période : 2007-2011
- Investissement : Montants disponibles: 5M\$

Particularité :

- Ce programme est financé par le **Fonds Vert**.

AUTRES CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL

5. Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun

Permet de couvrir, entre autres, des dépenses d'exploitation des sociétés de transport en commun et de l'AMT.

- Période : 1992- 2010
- Investissements : Approximativement 76 M\$ par année (contribution pour l'année 2008)

Particularité :

- Les automobilistes résidant dans les territoires des six régions métropolitaines du Québec sont appelés à contribuer au financement des sociétés de transport en commun au moyen du paiement de droits additionnels lors de l'immatriculation de leur véhicule de promenade. Ces droits ont été fixés à 30\$ par véhicule, et le produit de cette imposition est versé aux sociétés de transport et à l'AMT selon des règles définies par la loi. Les droits d'immatriculation représentent un montant fixe qui n'a pas changé depuis 1992.
- Les revenus générés par le droit d'immatriculation dans une région métropolitaine de recensement sont entièrement versés à la société de transport desservant cette région. Ceux qui sont perçus sur le territoire de la communauté métropolitaine de Montréal sont remis à l'Agence métropolitaine de transport, qui redistribue les revenus entre les organismes de transport de la région. Enfin, les revenus générés par le droit d'immatriculation sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec sont partagés entre les deux sociétés de transport en commun de la région.

- Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun est entré en vigueur en janvier 1992. À ce moment, tout automobiliste possédant un véhicule de promenade et résidant sur le territoire d'une municipalité faisant partie d'une région métropolitaine de recensement ou d'une communauté métropolitaine était tenu de verser une contribution annuelle de 30 \$ par véhicule pour le financement du transport en commun. Cependant, depuis le 1er janvier 2000, la perception est limitée aux municipalités desservies par un service de transport en commun. Ce changement a occasionné des pertes de revenus pour certaines sociétés de transport en commun. Ces pertes étaient compensées en partie par une subvention du ministère des Transport. Toutefois, à partir de 2009, le ministère des Transports commençait à retirer progressivement cette subvention :
 - 2008 : 3 426 933\$
 - 2009 : 1 060 960\$
 - 2010 : 530 480\$
 - 2011 : 0\$

- Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun sera intégré au Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) lorsque ce dernier sera créé.

6. Surtaxe de 1,5 cents par litre d'essence

Depuis 1996, dans la grande région de Montréal, les automobilistes paient une surtaxe de 1,5 cents par litre d'essence afin de financer le transport en commun.

- Investissements : Approximativement 51 M\$ par année (contribution pour l'année 2008)

Particularités :

- Ces sommes sont administrées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui en retourne une partie aux trois sociétés de transport de la région métropolitaine.
- Le budget provincial 2010-2011 prévoit une nouvelle taxe de 1,5 cents le litre d'essence qui pourra être prélevée pour financer les réseaux de transport en commun métropolitain des régions de Montréal et de Québec.

7. Contribution du gouvernement à la régionalisation du déficit du métro

Entente concernant le partage du déficit du métro

- Période : 2007-2011
- Investissement : 11M\$

8. Programme d'aide gouvernemental au transport adapté aux personnes handicapées (PAGTAPH)

Ce cadre financier vise essentiellement à soutenir le milieu municipal afin de lui permettre d'assurer une certaine mobilité aux personnes handicapées du Québec afin que celles-ci puissent avoir accès aux activités de leur communauté. Les sociétés de transport ayant l'obligation, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, d'assurer un service adapté aux personnes handicapées, elles sont admissibles au présent programme d'aide.

- Période : 2009-2012
- Investissements : Approximativement 74 M\$ par année (contribution pour l'année 2008)