



SE DONNER LES MOYENS D'ASSURER LA RÉUSSITE DU TRANSPORT COLLECTIF

Mémoire présenté dans le cadre des consultations
prébudgétaires 2010-2011 du ministère des Finances
du Québec

22 février 2010

Document préparé par la Direction principale des affaires publiques
et par la Direction de la gestion des affaires gouvernementales.

Société de transport de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL	page 4
2. MISE EN CONTEXTE	page 6
3. POURSUIVRE L'EFFORT POUR LA CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE	page 8
4. DES OUTILS FINANCIERS POUR FAIRE DU TRANSPORT COLLECTIF UN SUCCÈS DURABLE	page 10
5. INVESTIR DANS LE TRANSPORT COLLECTIF, C'EST RENTABLE POUR L'ÉCONOMIE ET L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC !	page 13

1. PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Treizième entreprise en importance au Québec, la Société de transport de Montréal (STM) assure quelque 1,2 million de déplacements par jour. Elle emploie plus de 8 000 personnes, dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2010, son budget s'élève à plus de 1,090 M\$ et la valeur de remplacement de ses actifs était estimée à plus de 14,5 G\$. Depuis plusieurs années, la gestion rigoureuse de la Société est reconnue notamment par la firme Moody's, qui lui accorde la cote de crédit Aa2, la plaçant ainsi dans le peloton de tête des sociétés de transport les mieux gérées en Amérique du Nord.

Pour soutenir cet achalandage, la Société possède, administre et développe un service de bus et de métro sur le territoire de l'île de Montréal. Outre son service régulier, elle fournit un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par des minibus et des taxis. De plus, elle offre des services de transport collectif par taxi dans certains secteurs où la demande ne justifie pas un service de bus.

Depuis près de 150 ans, la STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal. Elle le sera également pour les prochaines décennies et plus particulièrement, à titre d'ambassadeur privilégié du développement durable de la métropole, contribuant ainsi à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens en assurant des déplacements fiables et sécuritaires.

Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût. À titre d'exemple, la Société compte une trentaine de partenaires d'envergure, issus notamment des milieux sportifs, culturels et associatifs, avec lesquels elle collabore au succès des grands événements montréalais.

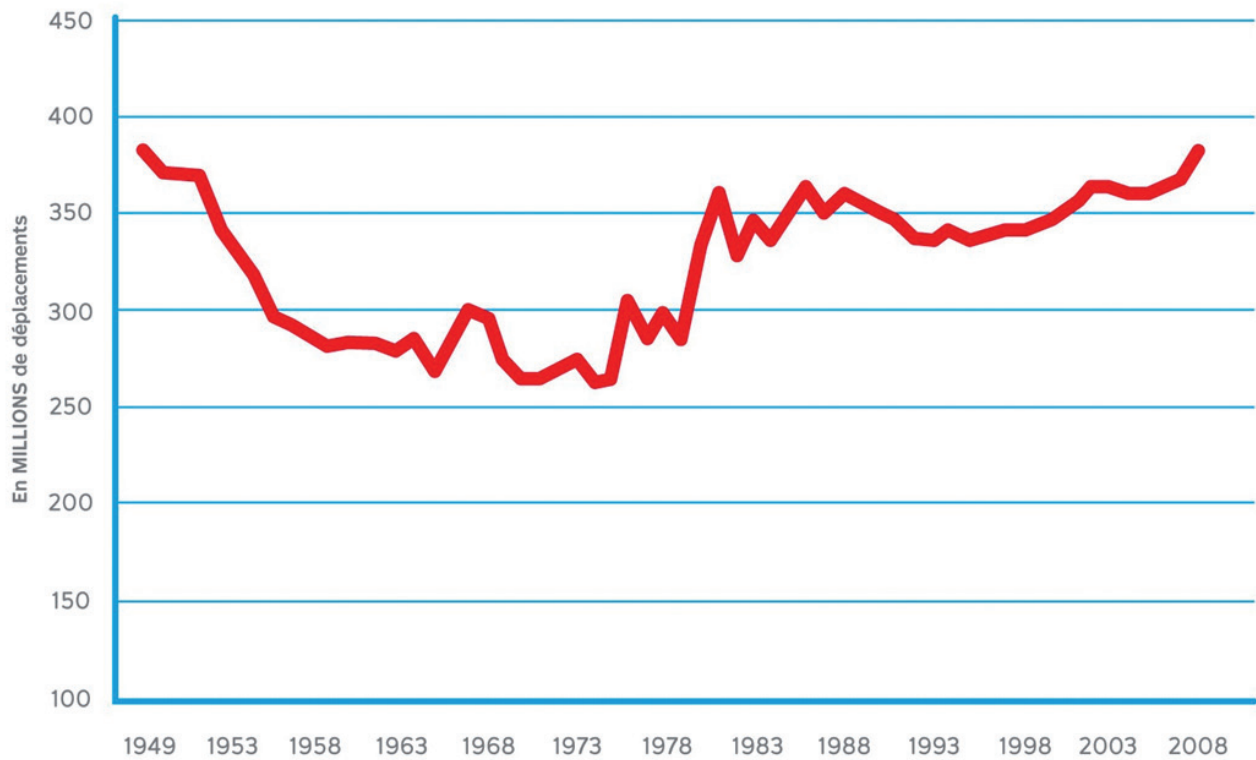
La STM exploite un parc de 1 680 bus. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km². Il compte 202 lignes, dont 155 sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et 20 sont dédiées au service de nuit. De plus, 17 voies réservées, totalisant 86,1 kilomètres, permettent des déplacements plus rapides. En 2009, l'offre de service du Réseau des bus a atteint près de 77 millions de kilomètres.

Inauguré en 1966, le métro est constitué de quatre lignes totalisant 71 kilomètres de voie et desservant 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures qui effectueront cette année plus de 77 millions de kilomètres.

Le service de transport adapté dispose, quant à lui, d'un parc de 86 minibus. Il compte aussi sur des services dispensés par 16 compagnies de taxis, dont 12 qui effectuent des déplacements avec des voitures régulières et 4 avec des taxis accessibles (160 taxis accessibles). En 2008, plus de 2,3 millions de déplacements ont été effectués, soit une moyenne de plus de 7 000 déplacements par jour de semaine.

Tout en maintenant un niveau élevé de qualité de service à sa clientèle au quotidien et en poursuivant la croissance de son offre de service, la STM doit relever de grands défis au cours des prochaines années au chapitre de la modernisation des infrastructures au Réseau de bus ainsi que le remplacement des équipements fixes et du matériel roulant au réseau du métro.

Évolution de l'achalandage 1949-2008



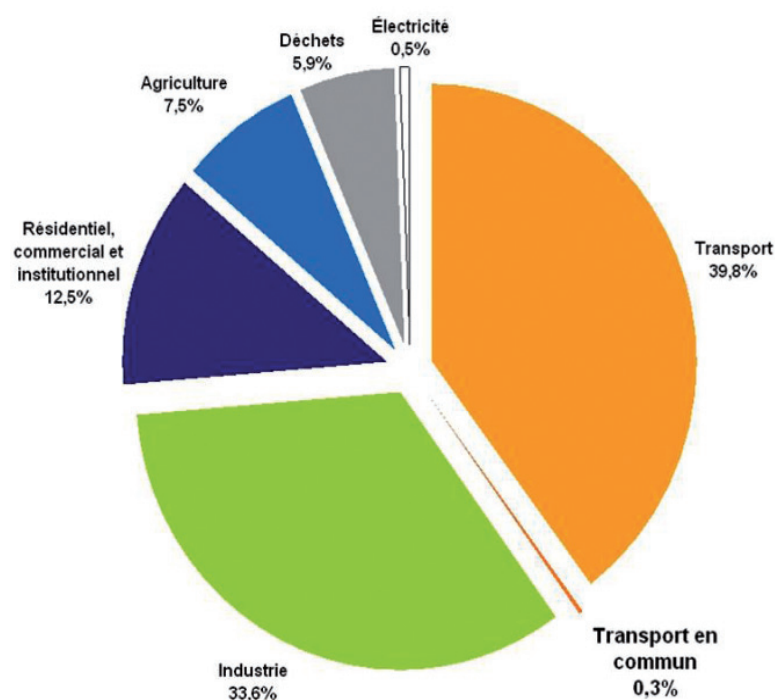
2. MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre du processus de consultation prébudgétaire mené par le ministre des Finances du Québec, M. Raymond Bachand, la STM dépose un mémoire sur le rôle stratégique que peut jouer la Société et le transport collectif dans la reprise et la croissance économique du Québec ainsi que dans la réduction des GES.

Lors du lancement de cette consultation, le ministre a rappelé les défis sur les plans économique et financier auxquels doit faire face le Québec. M. Bachand a précisé que les actions et les mesures, qui permettront de limiter la croissance du déficit tout en assurant le développement de l'économie québécoise, doivent se faire dans le respect des valeurs qui sont chères à l'ensemble de la collectivité. À l'invitation du ministre, la STM souhaite soumettre des propositions en matière de financement du transport collectif pour la grande région de Montréal.

Dans l'élaboration de son mémoire, la STM a également tenu compte de l'une des orientations stratégiques du Québec en matière de lutte au changement climatique, énoncée récemment par le premier ministre, Jean Charest, à la Conférence de Copenhague. En effet, le gouvernement du Québec s'est doté d'une cible de réduction de GES de 20 % en 2020. Rappelons que le secteur des transports représente à lui seul près de 40 % des émissions de GES au Québec. En considérant que la STM assure près de 70 % des déplacements en transport collectif au Québec, augmenter l'offre de service et l'achalandage de son réseau permet d'éviter des émissions de GES attribuables à l'utilisation de l'auto. Le transport collectif devient donc un moyen privilégié dans la lutte au changement climatique. La STM a d'ailleurs déposé un mémoire sur le rôle déterminant qu'elle peut jouer dans la réduction des GES dans le cadre des travaux de la commission parlementaire de l'Assemblée nationale sur les changements climatiques en novembre 2009.

Émission des GES au Québec



Les propositions de la Société s'inscrivent dans la foulée des orientations énoncées dans son Plan décennal 2011-2020, dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et dans la Politique québécoise de transport collectif du ministère des Transports du Québec, qui visent à faire du transport collectif le moyen privilégié de déplacement des résidents de la grande région de Montréal.

En déposant ce mémoire, la STM confirme plus que jamais son engagement envers le développement économique et durable du Québec.

Le transport collectif, un acteur important de l'économie montréalaise

Le transport en commun engendre à lui seul une activité importante pour le Québec. Les dépenses d'exploitation et d'investissement de la STM sur le territoire montréalais se traduisent par quelque 11 350 emplois directs et indirects. Ses projets d'investissement ont entraîné une importante augmentation d'acquisition de biens et service qui profite à plus de 2 100 fournisseurs.*

- L'impact du transport collectif sur l'économie montréalaise est deux fois plus élevé qu'une dépense équivalente en transport privé par automobile, en raison du taux d'importation beaucoup plus faible.
- Le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est de deux à trois fois plus faible qu'en voiture. Ce système de transport permet en conséquent aux ménages montréalais de consacrer une plus faible part de leur budget aux déplacements en automobile. Le transport en commun a donc permis aux utilisateurs montréalais d'économiser près de 600 M\$ (2003) en frais de déplacement. Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages qui peut être consacré à l'alimentation, au logement ou aux loisirs, et par des retombées économiques deux fois plus importantes pour la région de Montréal.
- Au-delà de son impact sur la réduction des coûts de déplacement, le transport en commun permet de relier plus facilement et plus rapidement entre elles les différentes zones de résidence, de travail et de consommation. Cette plus grande efficacité est particulièrement importante pour plusieurs secteurs industriels stratégiques de Montréal.
- L'utilisation du transport en commun permet de réduire la congestion, les effets néfastes associés aux déplacements urbains et, ainsi, d'améliorer la qualité de vie des Montréalais.
- Le transport en commun est une composante reconnue de la compétitivité des régions métropolitaines et contribue positivement au processus d'attraction des investissements et de la main-d'œuvre spécialisée.**

* Source : Institut de la statistique du Québec - 2009.

** Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Secor, « Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région de Montréal. », décembre 2004.

3. POURSUIVRE L'EFFORT POUR LA CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE

3.1 - Le Programme d'amélioration de service en transport en commun

En 2006, le ministère des Transports du Québec a fait connaître sa Politique québécoise du transport collectif (PQTC), qui vise à accroître de 16 % l'offre de service en transport collectif pour ainsi augmenter de 8 % l'achalandage d'ici 2011. Pour réaliser cet objectif, la STM a développé le Programme d'amélioration de service en transport en commun (PASTEC) en 2007.

La STM lançait parallèlement une grande réflexion sur les pistes d'amélioration et d'optimisation de ses services de transport collectif. L'exercice a permis d'établir un diagnostic détaillé du transport collectif sur l'île de Montréal et de produire le Plan de développement des réseaux. En s'appuyant sur ce diagnostic détaillé et en tenant compte de nombreuses contingences, elle a élaboré son Plan d'affaires 2007-2011, qui place le développement durable au cœur de ses priorités.

En adoptant son Plan de transport en juin 2008 à la suite d'un vaste processus de consultations publiques, la Ville de Montréal a placé le transport collectif au premier rang de ses priorités en matière de transport des personnes.

Le PASTEC s'est matérialisé avec une série de mesures comprises dans le cinquième chantier du Plan de transport de Montréal. Ce programme est financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal et s'inspire des meilleures pratiques dans le monde. Il vise également une modification profonde de l'offre de transport à moyen et long termes pour donner au transport collectif la place qui lui revient.

Le PASTEC a ainsi permis d'amorcer le virage requis pour atteindre les objectifs ambitieux du plan d'affaires et du plan de transport, en donnant des résultats très encourageants. En effet, l'achalandage a fait un bond historique de 4,1 % en 2008, et de 5,3% pour la période 2007-2008, ce qui représente près des deux-tiers de l'objectif de croissance de l'achalandage de la PQTC. Les résultats exceptionnels de 2008 indiquent que les nombreuses mesures mises de l'avant ont porté fruit.

La crise financière et économique en 2009 a provoqué sur l'île de Montréal la perte de 35 300 emplois faisant ainsi grimper le taux de chômage de 2,3 points de pourcentage pour s'établir à 11,1 %. Malgré ce contexte économique difficile, la STM a su relever un défi de taille : celui de maintenir le niveau d'achalandage historique atteint en 2008. La bonification tout au long de l'année, grâce au PASTEC, les efforts de promotion et les partenariats développés avec les promoteurs montréalais des grands événements culturels et festifs, qui génèrent un nombre important de déplacements, ont certainement contribué à ce résultat. Comme les signes de reprise économique se font sentir, la Société mise sur cette stratégie gagnante afin de poursuivre la croissance et accroître la fréquentation de ses services.

En 2010, la Société prévoit ajouter 4,5 millions de kilomètres à l'offre de service du réseau des bus, soit une hausse de 5,9 %. Elle compte assurer quelque 2,7 millions de déplacements en transport adapté, une hausse de 2 % comparativement à 2009. En ce qui concerne le réseau du métro, la Société maintiendra le niveau de service de 2009, soit 76,9 millions de kilomètres par voiture. L'offre qui a déjà été accrue de 29 % depuis 2006 est maximale et il faudra attendre l'arrivée du nouveau matériel roulant pour faire plus notamment aux heures de pointe.

Dans le Plan décennal (2011-2020) en cours d'élaboration, la STM prévoit atteindre 420 millions de déplacements d'ici 2020 grâce notamment à une augmentation de son offre de service bus de 33 % et de son offre de service métro de 47 % par rapport à 2006. En atteignant ce résultat en 2020, les émissions évitées nettes seront de 600 000 tonnes de GES, soit l'équivalent des émissions annuelles de quelque 120 000 voitures.

3.2 - Un effort supplémentaire de la STM pour favoriser un transfert modal de 5 %

Dans le cadre des travaux de la Commission parlementaire de l'Assemblée nationale sur les changements climatiques et la cible de réduction des GES à l'horizon 2020, la STM a déposé un mémoire dans lequel elle a présenté un scénario qui permettrait, grâce à un effort supplémentaire aux mesures prévues dans son Plan décennal (2011-2020), de faire passer de 420 à 540 millions le nombre annuel de déplacements effectués en transport collectif.

Pour obtenir un transfert modal marqué en faveur du transport collectif, elle doit aller plus loin que la seule amélioration de l'offre de service. Seul, un ensemble d'actions vigoureuses peuvent permettre en effet de modifier significativement les habitudes de transport. C'est ce que démontre d'ailleurs l'ensemble des études sur la question.

Le transfert modal est le résultat du changement de comportement des automobilistes en réaction à de nouvelles conditions de transport tels que : une offre de transport collectif améliorée, des contraintes sur le réseau routier, un temps de déplacement plus court en transport collectif de manière à accroître sa compétitivité comparativement à l'auto et l'augmentation des coûts plus élevés pour l'usage de l'auto.

La STM a examiné plusieurs scénarios avec différents seuils de transfert modal, afin de mesurer l'impact de l'augmentation des coûts des déplacements faits en auto. Le scénario de transfert modal des automobilistes vers le transport collectif de 5 % a finalement été retenu, ce qui correspond à une augmentation du coût de l'essence assez importante pour entraîner une augmentation nette des déplacements de 120 millions. Cet objectif est jugé réaliste à la lumière des résultats obtenus par les villes de Stockholm et Londres (qui s'élèvent à 10 % et 15 % pour un péage urbain appliqué au centre-ville).

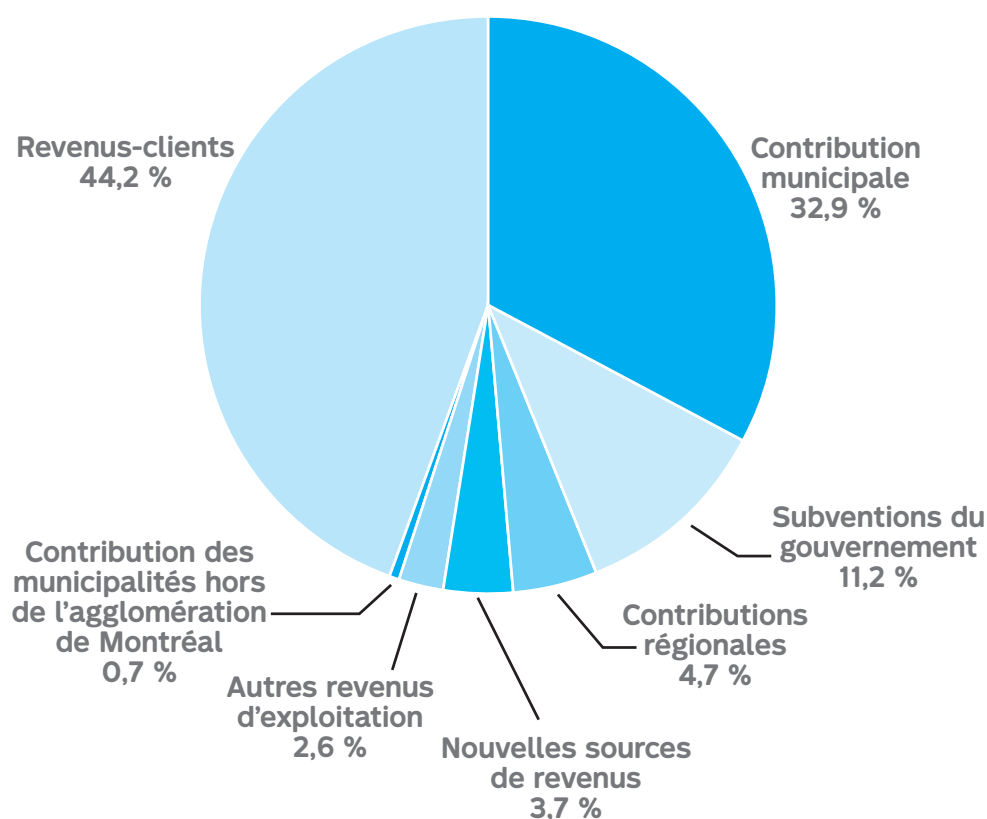
Avec des mesures vigoureuses, la STM pourraient réaliser 540 millions de déplacements en 2020. Elle présenterait alors un bilan net de 780 000 tonnes d'émissions de GES évitées, soit l'équivalent des émissions annuelles de 156 000 voitures.

Toutefois, pour soutenir cette croissance de l'achalandage, la STM devra augmenter ses services au-delà de ce qui est prévu dans son Plan décennal (2011-2020) : la Société devra ajouter 280 bus et 153 voitures de métro à ses parcs de véhicules (excluant les voitures de métro requises par les prolongements des lignes 5 - Bleue et 2 - Orange sur le territoire de Montréal). La STM doit pouvoir compter sur le réseau initial de tramways (40 trams) tel que prévu au Plan de transport de la Ville de Montréal. La STM prévoit également implanter des trolleybus et un ensemble de mesures prioritaires pour bus dont le réseau actuel de 98 kilomètres passera à 350 kilomètres en 2020.

4. DES OUTILS FINANCIERS POUR FAIRE DU TRANSPORT COLLECTIF UN SUCCÈS DURABLE

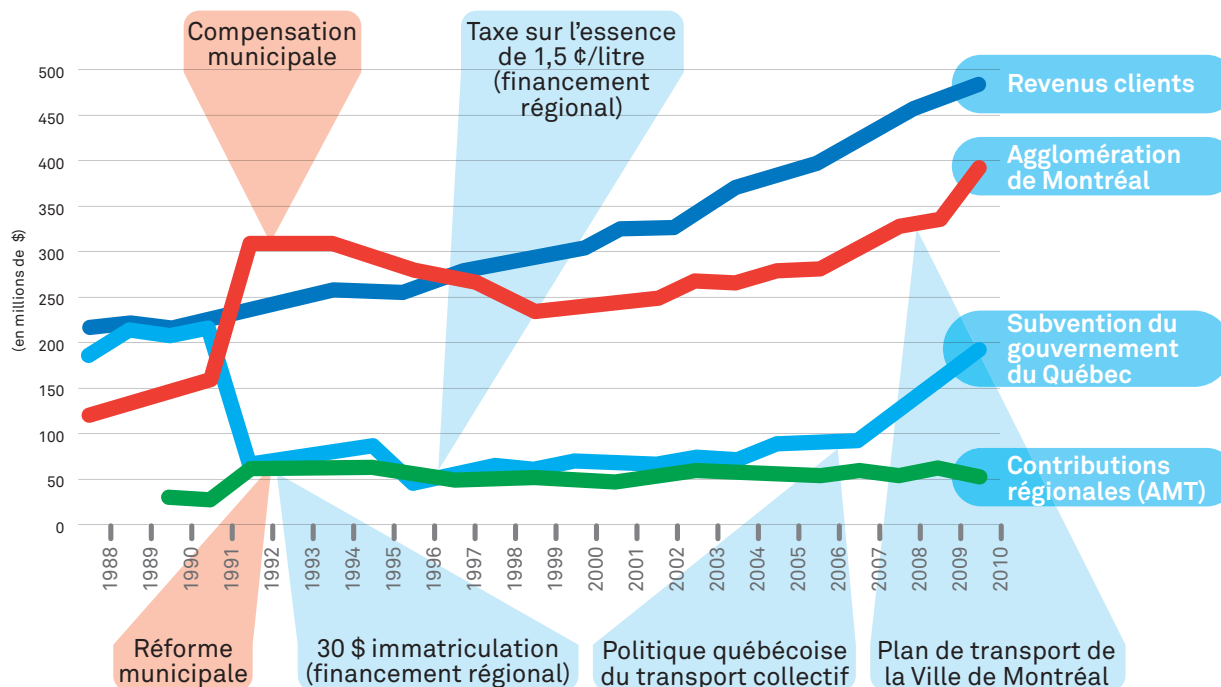
Depuis plusieurs années, la question du financement du transport collectif à l'échelle municipale demeure problématique. Le financement régional du réseau de métro octroyé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) constitue un exemple éloquent. Les contributions de l'AMT à la STM ont plafonné au cours des dernières années. En 2010, l'AMT a choisi unilatéralement de verser 5 M\$ de moins à la STM, une diminution de 9,1 % comparativement à 2009. Une décision d'autant plus inacceptable que sa contribution émane des droits sur l'immatriculation et de la taxe de 1,5 cent sur le litre d'essence qui n'ont pas été indexés depuis 1996.

Répartition des revenus de la STM (budget 2010)



Dans un tel contexte, la STM enregistre depuis 2003 des déficits d'exploitation récurrents toujours plus importants. En 2009, le montant s'élevait à 38 M\$, et ce, malgré ses efforts notables de rationalisation. Ce déficit s'explique notamment par le coût de la dette généré par les investissements majeurs qui sont nécessaires au maintien et au remplacement d'infrastructures vieillissantes. Jugeant prioritaire le transport collectif, la Ville de Montréal et la STM ont fait des efforts constants depuis 2002 en demandant aux clients et aux municipalités de l'île de Montréal des augmentations de tarifs de 37 % et des contributions municipales de 36 %. Depuis 2002, l'agglomération de Montréal a injecté plus de 400 M\$ en nouveaux investissements.

Évolution de financement de la STM par sources



La Ville de Montréal et la STM constatent que tous ces efforts demeurent insuffisants pour assurer l'augmentation de l'offre de service prévue dans le Plan décennal et la mise en place de nouveaux modes de transport lourds pour répondre à un transfert modal plus substantiel de 5 %.

Pour y parvenir, la Société doit pouvoir bénéficier de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes afin de soutenir la croissance de l'achalandage de ses réseaux et ainsi contribuer significativement à l'objectif national de réduire les émissions de GES de 20 % d'ici 2020.

De nombreuses options de financement pour le transport collectif ont été mises de l'avant dans d'autres pays, telles qu'une taxe sur la masse salariale ou une TVQ majorée sur l'achat d'un deuxième ou troisième véhicule. L'instauration de péages urbains peut également représenter une solution viable qui permet de mieux cibler l'auto-solo. Bien que ces solutions peuvent être envisagées, elles demeurent toutefois difficiles et coûteuses à appliquer. Conséquemment, l'augmentation de la taxe sur l'essence demeure l'option la plus simple à mettre en application et le coût de perception est très faible. Cette option permet également d'augmenter le coût d'utilisation de l'auto et d'inciter ainsi les automobilistes à changer leurs habitudes de déplacement. Cette option est d'ailleurs présentée par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Madame Line Beauchamp, dans le document précédant la consultation publique sur la cible de réduction des émissions de GES, Le Québec et les changements climatiques, publié en octobre dernier. Dans le scénario visant 20 % de réduction de GES d'ici à 2020, elle avance l'idée d'imposer une taxe verte de 12,7 cents sur le litre d'essence.

C'est également cette solution que les maires des villes appartenant à la Communauté métropolitaine de Montréal ont retenue. Dans une entente historique portant sur un nouveau cadre de financement et de gouvernance du transport collectif métropolitain, ils proposent au gouvernement du Québec d'augmenter la taxe sur l'essence de deux cents dès le prochain budget provincial. Cette augmentation rapporterait 42,8 M\$ à la STM, ce qui lui permettrait de combler son déficit annuel.

Dans le mémoire qu'elle a déposé lors du Forum économique du Québec, tenu à Lévis les 20 et 21 janvier derniers, la Ville de Montréal, propose d'aller plus loin que l'augmentation de deux cents proposée par la CMM. Elle recommande de majorer graduellement la taxe sur l'essence dans la région métropolitaine jusqu'à concurrence de 13,2 cents par litre. Le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, a cité l'exemple de la région métropolitaine de Vancouver où la taxe sur l'essence dédiée au transport collectif, qui était de 12 cents le litre, a augmenté de 25 % en janvier 2010 pour passer à 15 cents.

Grâce à cette majoration de la taxe sur l'essence de 13,2 cents, la STM pourrait bénéficier d'un nouveau cadre financier stable et récurrent, qui lui permettrait de concert avec l'agglomération de Montréal, d'accroître rapidement l'offre de service des bus ainsi que du métro et de mettre en place de nouveaux modes de transport plus performants, tels que des bus articulés sur des voies réservées, des tramways et des trolleybus en site propre en plus de prolonger trois lignes de métro. Afin d'assurer le succès du transfert modal et la rétention des nouveaux clients, il est essentiel de mettre en place une stratégie intégrée qui combine des mesures fiscales ainsi qu'un financement dédié, indexé et récurrent qui permettra de mettre en place des systèmes de transport collectif attrayants en mesure de répondre à l'augmentation de l'achalandage découlant du transfert modal induit.

5. INVESTIR DANS LE TRANSPORT COLLECTIF, C'EST RENTABLE POUR L'ÉCONOMIE ET L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC !

La conjoncture est des plus favorables au transport collectif déjà fort d'un achalandage record en 2008. La nouvelle enquête Origine-Destination 2008 (O-D) confirme d'ailleurs cette réalité. Deux faits marquants inversent une tendance constante depuis 1970, soit un bond de 15 % en cinq ans, l'achalandage des transports collectifs enregistre donc une part modale de 25 %, et une baisse des déplacements en auto de 1 %. Sur l'île de Montréal, la baisse des déplacements en voiture est la plus importante avec 6 % alors que la hausse d'achalandage dans les réseaux de bus et du métro est de 10 %. Il faut également noter que les déplacements vers le centre-ville en pointe A. M. ont augmenté de dix points, pour passer de 56 % à 66 % en 2008. Une première en Amérique du Nord !

L'urgence d'agir face au réchauffement climatique, la fluctuation du prix du carburant, les problèmes croissants de circulation à Montréal, et la remise en question de la place prépondérante qu'occupe l'auto dans nos sociétés sont autant d'occasions d'affaires pour accroître la clientèle du transport collectif.

Dans son plan décennal, la STM prévoit atteindre 420 millions de déplacements d'ici 2020 et éviter ainsi des émissions nettes de 600 000 tonnes de GES (l'équivalent des émissions de 120 000 voitures). Mais si elle veut opérer un transfert modal plus important en faveur du transport collectif, nous devons aller plus loin que la seule amélioration de l'offre de service afin d'influer significativement sur la demande de transport. C'est pourquoi la Société a retenu un scénario visant un transfert modal de 5 %, ce qui représenterait un achalandage annuel de 540 millions de déplacements à la fin de 2019, soit l'évitement de 780 000 tonnes de GES (l'équivalent des émissions de 156 000 autos). Qui plus est le déploiement de services et l'acquisition de nouveaux matériels roulants jette les bases à même de soutenir une offre accrue pour la décennie suivante (2020-2030).

Il faut donc agir directement et de façon importante sur le coût d'utilisation de l'auto pour influencer le comportement des automobilistes. En ce sens, l'augmentation de la taxe sur l'essence représente un atout additionnel qui favorise l'atteinte puis le maintien d'un transfert modal de 5 %. Une approche qui mettrait en application le principe de l'utilisateur-payeur, et les revenus générés permettraient ainsi d'améliorer la qualité et la quantité de l'offre de service en transport collectif.

On ne peut concevoir le développement économique, social et environnemental de nos villes et de nos agglomérations des 25 prochaines années sans un redéploiement d'importance du transport collectif qui soit autant qualitatif que quantitatif. Au plan social, le transport collectif permet notamment de déplacer des travailleurs, des gens à faible revenu, des étudiants, des retraités et des ménages non-motorisés. Au plan économique, le transport collectif est bénéfique pour le développement des technologies et aussi pour le secteur manufacturier dans la mesure où il génère des milliers d'emplois avec les besoins variés de la Société en termes d'équipements et de matériel roulant.

Depuis la mise en place de la PQTC en 2006, la STM a amorcé un virage pour atteindre les objectifs ambitieux de son plan d'affaires et du plan de transport de la Ville de Montréal. Un virage qui a donné des résultats des plus encourageants. En effet, l'achalandage a fait un bond historique de 4,1 % en 2008, et de 5,3% pour la période 2007-2008, ce qui représente près des deux-tiers de l'objectif de croissance de l'achalandage de la PQTC. Cette hausse portait ainsi le nombre total de déplacements à 382,5 millions, un record depuis 1949 !

Les résultats exceptionnels de 2008 et 2009 indiquent que les nombreuses mesures mises de l'avant par la Société ont porté fruit et que les investissements se sont avérés rentables pour l'économie et l'environnement du Québec.

Forts des résultats exceptionnels obtenus grâce à l'appui financier du gouvernement du Québec et de l'agglomération de Montréal, nous pouvons atteindre collectivement l'objectif de réduction des émissions de GES de 20 % d'ici à 2020. Le Québec continuera d'être un leader dans le monde en matière de lutte aux changements climatiques. Et tous les Québécois pourront ainsi mieux respirer !

