



# **Droits sur les immatriculations**

## **Faire du transport en commun le pilier du développement durable**

Comité Exécutif – Ville de Gatineau  
10 avril 2024

La mobilité durable :  
un objectif ambitieux

# Plan climat de la Ville de Gatineau

- 44 % des gaz à effet de serre (GES) sont émis par le secteur des transports.
- 77 % des GES liés au transport routier proviennent des voitures et camions légers.
- Le transport collectif est l'un des outils les plus efficaces pour réduire les gaz à effet de serre. À Gatineau, 192 502 tonnes de CO<sub>2</sub> sont ainsi évitées chaque année.
- Le taux d'occupation moyen par véhicule est de 1,3 personne.
- La première action ciblée dans le chantier « Transports » du Plan climat est de « favoriser le développement du transport collectif à Gatineau » :
  - La finalité de cette action est « **d'augmenter la part modale des déplacements en autobus** et le taux d'occupation par automobile ».
- La STO est identifiée comme responsable de cette action, et il est précisé que les investissements, estimés à plus de 10 M\$ dans le Plan climat, seront quasi exclusivement réalisés par la STO.

# Plan climat de la Ville de Gatineau (suite)

- Les consultations menées dans le cadre de l'élaboration du Plan climat ont démontré un intérêt clair de la population pour l'amélioration et le développement du transport en commun.
- Depuis la pandémie de COVID-19, les finances de la STO ont été largement affectées et le gouvernement du Québec a annoncé qu'il ne financera pas l'augmentation de service tant que l'achalandage n'aura pas atteint les niveaux prépandémiques.
- En l'absence d'investissements majeurs, il sera difficile de retrouver l'achalandage prépandémique et impossible d'atteindre l'objectif du Plan climat, soit de permettre un véritable transfert modal.

# Transfert modal versus achalandage

## Transfert modal

- Le transfert modal est l'abandon d'un mode de transport en faveur d'un autre.
- Dans le cas de la mobilité durable, il s'agit de la baisse des déplacements en voiture en faveur de la hausse des déplacements en transports collectif et actif.
- Le transfert modal est la mesure la plus importante en matière de mobilité et de développement durables.
- Un transfert modal mène à une augmentation de l'achalandage en transport en commun.
- **Le niveau de service du transport en commun ET le taux de motorisation ont un impact important sur le choix modal.** Plus l'accès à l'automobile est facile, plus il y aura de déplacements en voiture. **Plus il y a d'automobiles disponibles par ménage, plus il y aura de déplacements en auto.**

## Achalandage

- L'achalandage en transport en commun est le nombre de personnes utilisant le transport en commun (autobus, rail).
- L'augmentation de l'achalandage peut provenir de plusieurs facteurs : croissance de la population, augmentation de certaines clientèles (ex. étudiants), hausse du nombre de déplacements par la clientèle existante et transfert modal.
- L'augmentation de l'achalandage ne signifie pas nécessairement qu'il y a un transfert modal. Il est d'ailleurs possible d'observer une croissance de l'achalandage et de la part modale de l'automobile en même temps.
- C'est pourquoi le transfert modal est une meilleure mesure en matière de développement durable que l'achalandage.

# Impact de la fréquence du transport en commun sur le choix modal

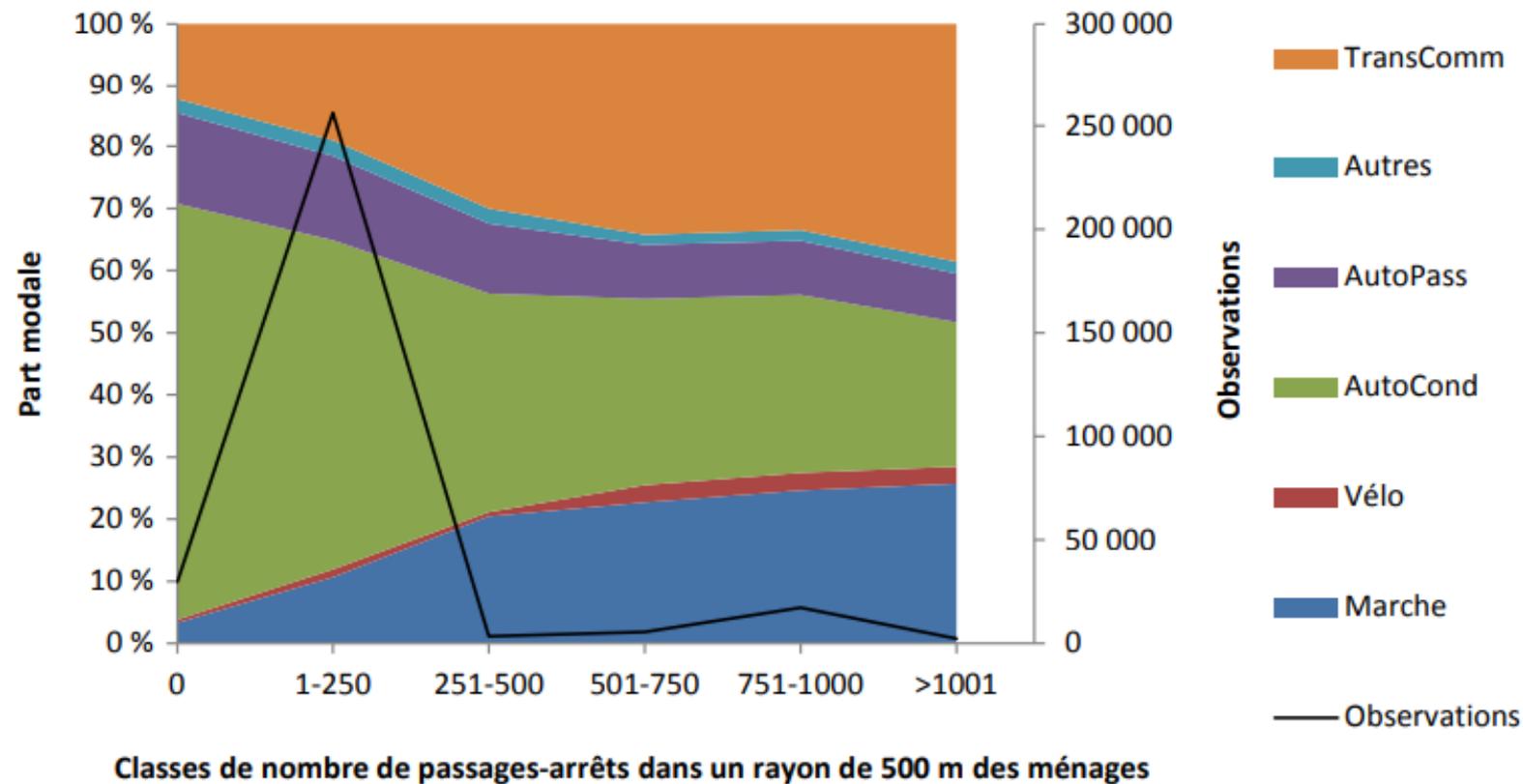


Figure 23 - Répartition modale en relation avec la variable densité d'emplois

# Impact de l'accès à une automobile sur le choix modal

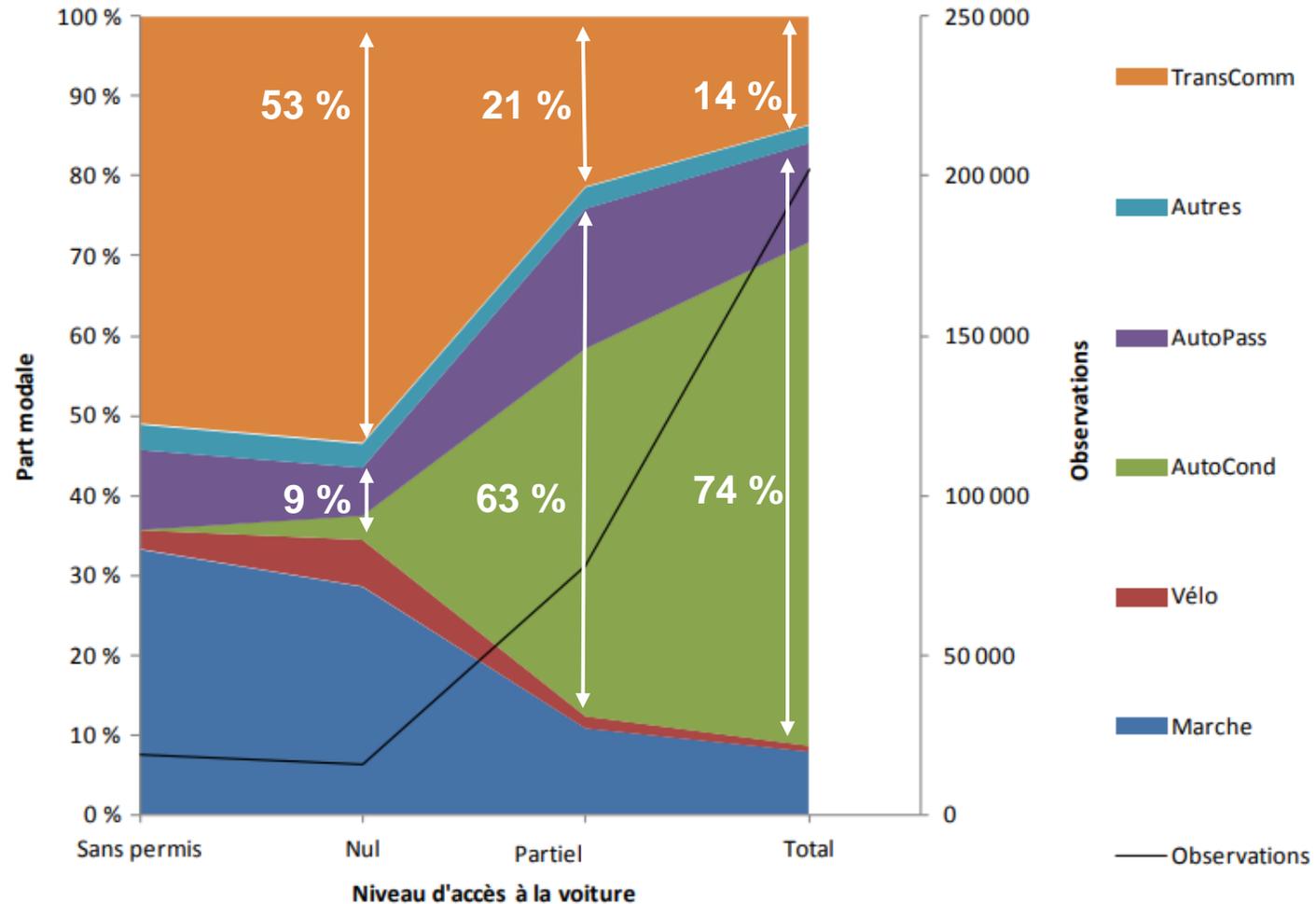


Figure 33 - Répartition modale en relation avec l'accès individuel à une automobile

# Frais d'immatriculation

- Les droits sur les immatriculations s'appliquent sur chaque véhicule immatriculé au Québec :
  - 1 véhicule = 1 frais d'immatriculation;
  - 2 véhicules = 2 frais d'immatriculation;
  - 3 véhicules = 3 frais d'immatriculation;
  - etc.
- Une offre de service de transport en commun importante (haute fréquence, grande amplitude de service et bonne couverture du territoire), combinée à la mobilité active et à des services d'autopartage, peut permettre à un ménage d'éviter d'avoir plusieurs véhicules, et donc d'économiser des montants importants liés à la possession et à l'utilisation d'un véhicule.

# Coût de possession et d'utilisation d'un véhicule

Données CAA Québec : « Calcul du coût d'une automobile » <https://carcosts.caa.ca/fr>

Province  
Québec

Neuf  Usagé

Kilométrage Annuel (Km)  
20 000 (km)

Année  
2023

Marque  
Honda

Modèle  
Civic

Version  
Sport 4D Sedan

Le véhicule que je cherche n'est pas dans la liste.

**\$9,143.66/année\***

Coût total par kilomètre	\$0.46
Consommation moyenne de carburant (en L/100 km)	6.98
Coût annuel pour le carburant (essence)	\$2,078.38

\*Considérant que le véhicule, qu'il soit acheté ou loué, est conservé 5 ans



La mobilité durable :  
nous donner les moyens  
de nos ambitions

# Objectifs

- Stabiliser la situation financière de la STO et diversifier les sources de revenus.
- Réduire le risque encouru par la Ville de Gatineau d'éponger les déficits structurels de la STO.
- Permettre une augmentation de l'offre de service et une amélioration de l'expérience client afin d'augmenter la part modale des déplacements en autobus.

# Contribution des automobilistes – situation actuelle

- ▶ Depuis 1992, les propriétaires de véhicules de promenade immatriculés sur le territoire de la ville de Gatineau doivent verser une contribution pour le transport en commun. Ce montant est de 30 \$ par année et n'a jamais été indexé.
- ▶ Montant remis à la STO depuis les 4 dernières années :

	2020	2021	2022	2023
Contributions des automobilistes (30 \$/immatriculation) – Gatineau	5 005 413 \$	5 049 109 \$	4 928 136 \$	4 882 300 \$
Moyenne	4 966 240 \$			

Référence : Banque de données des statistiques officielles sur le Québec

# Scénarios financiers – nouvelle contribution sur l'immatriculation

## Hypothèse

- Contribution sur l'immatriculation sera calculée en surplus de la contribution des automobilistes actuelle (30 \$/immatriculation) – idem à ce qui est fait présentement à Montréal et la couronne.
- Déficit structurel projeté 2025-2027 : bien cibler l'impact pour le contribuable gatinois.

## Scénarios étudiés

- Montréal et la couronne : 59 \$/immatriculation.
- 90 \$/immatriculation.
- Contribution indexée annuellement.

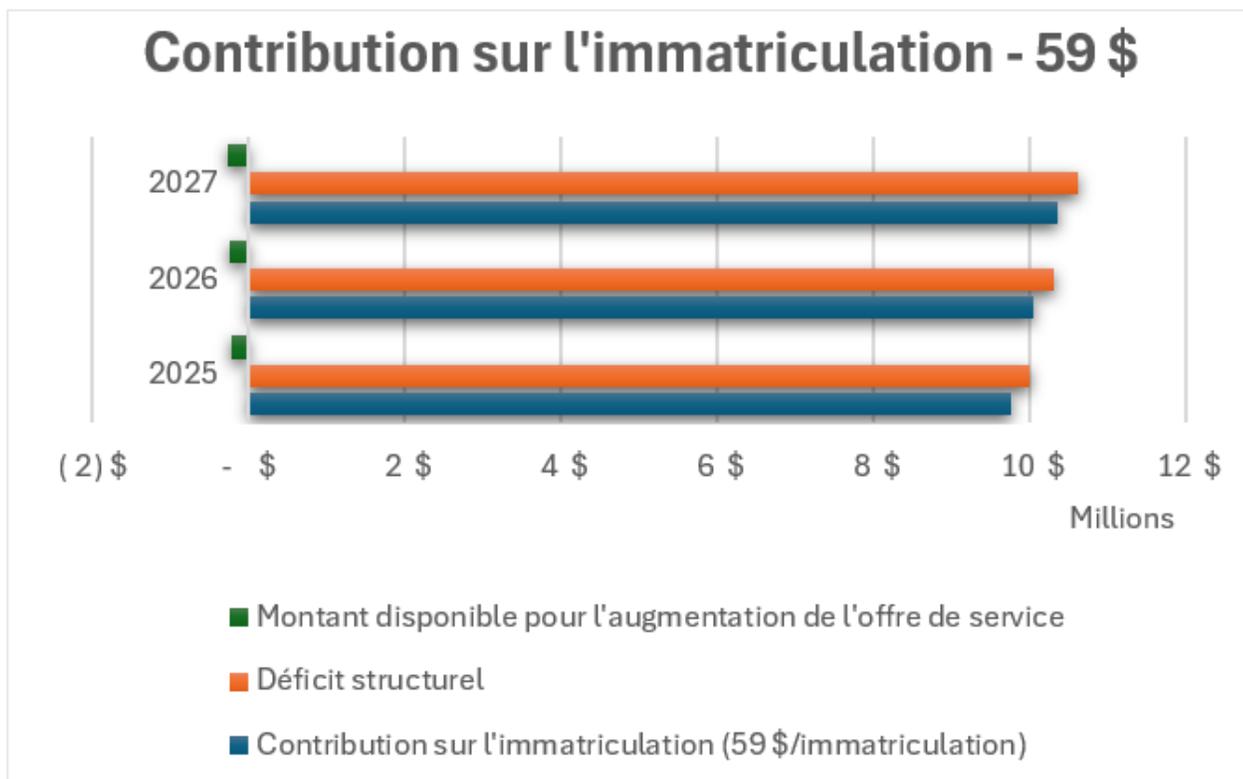
# Scénarios financiers – nouvelle contribution sur l'immatriculation

Scénario – contribution sur l'immatriculation en dollars :

	2025	2026	2027	Total
<b>Contribution sur l'immatriculation (59 \$/immatriculation)</b>	9 766 938 \$	10 050 179 \$	10 341 634 \$	30 158 751 \$
<b>Contribution sur l'immatriculation (90 \$/immatriculation)</b>	14 898 719 \$	15 330 781 \$	15 775 374 \$	46 004 874 \$

# Scénarios financiers – nouvelle contribution sur l'immatriculation

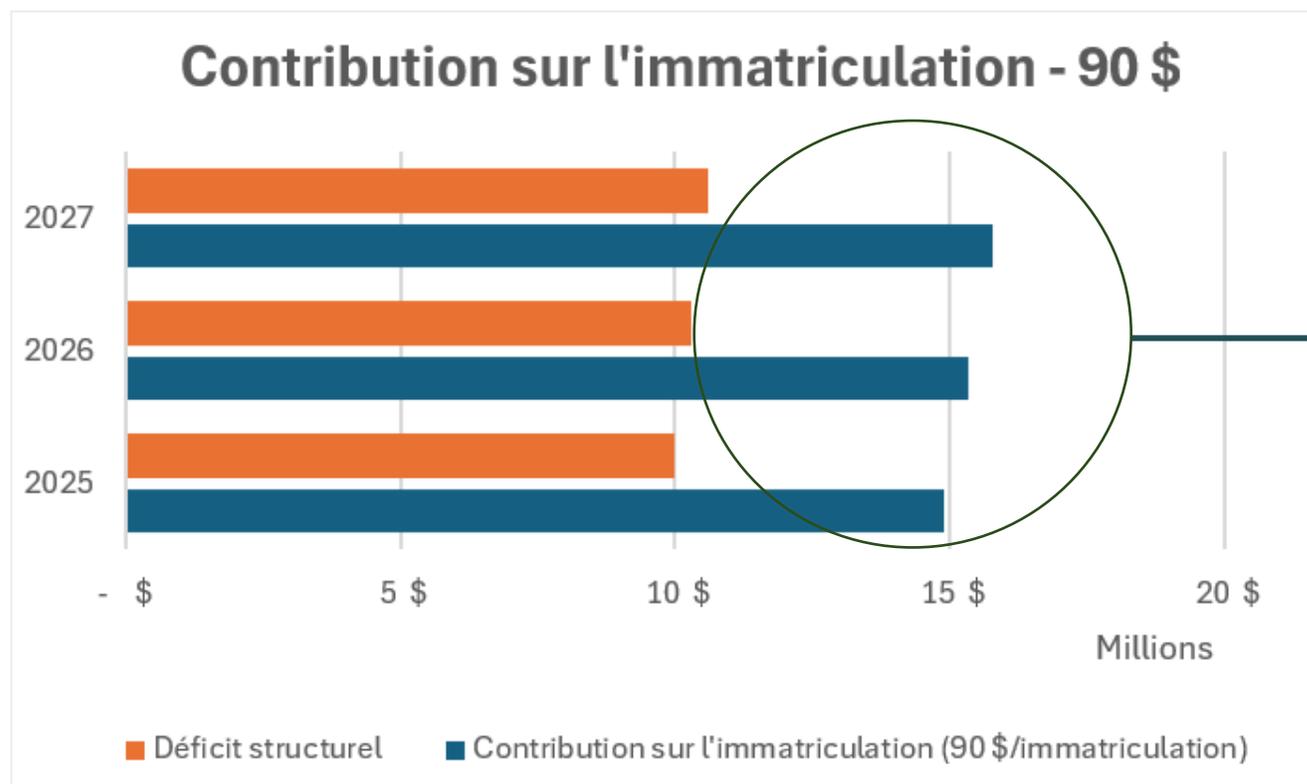
Nouveaux revenus générés versus déficit structurel estimé\* de la STO



\*L'ampleur du déficit structurel de la STO dépendra du niveau d'investissement du gouvernement du Québec. Pour l'instant, nous ne connaissons pas les intentions du gouvernement en matière de financement du transport en commun.

# Scénarios financiers – nouvelle contribution sur l'immatriculation

Nouveaux revenus générés versus déficit structurel estimé\* de la STO



Disponible pour investir dans une bonification de l'offre de service et l'amélioration de l'expérience client.

\*L'ampleur du déficit structurel de la STO dépendra du niveau d'investissement du Gouvernement du Québec. Pour l'instant, nous ne connaissons pas les intentions du gouvernement en matière de financement du transport en commun.

# Avantages et inconvénients des scénarios

Contribution à 59 \$		Contribution à 90 \$	
Avantage	Inconvénients	Avantages	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> <li>Comble une partie du déficit structurel estimé et contribue à une meilleure diversification de revenus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne permet pas de bonifier l'offre de service ni d'investir dans l'amélioration de l'expérience client.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet de bonifier l'offre de service et d'investir dans l'amélioration de l'expérience client.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact financier plus important pour les automobilistes.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne permet pas de réduire le taux de motorisation ni de mener à un transfert modal, tel que visé par le Plan climat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet de réduire le taux de motorisation, d'inciter à un transfert modal et d'atteindre les objectifs visés par le Plan climat.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laisse un risque financier à la Ville de Gatineau (déficit).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comble le déficit structurel estimé et élimine le risque financier que doit assumer la Ville de Gatineau (déficit).</li> </ul>	

Augmentation et  
amélioration de service

# Opportunités d'augmentation de l'offre de service

- Basé sur le niveau de service actuel, un investissement supplémentaire de 1 M\$ permettra une augmentation de service de 1,25 %.
- Basées sur les scénarios financiers présentés, les possibilités en matière d'augmentation de service sont :

	Augmentation en offre de service
Contribution sur l'immatriculation (59 \$/immatriculation)	Aucune augmentation de l'offre de service possible.
Contribution sur l'immatriculation (90 \$/immatriculation)	Jusqu'à 6,1 % d'augmentation de service*

\*Le niveau d'augmentation d'offre de service dépendra de l'ampleur du déficit structurel réel de la STO, en fonction du niveau d'investissement du gouvernement du Québec.

# Une population très réceptive aux augmentations de service

Année	Contribution de la Ville de Gatineau	Investissement dans l'offre de service	Augmentation des déplacements
2019	65,6 M\$	4 M\$	9,2 %
2018	62,9 M\$	3,8 M\$	11,7 %
2017	60,1 M\$	1 M\$	1,20 %
2016	57,3 M\$	1 M\$	1,20 %

Croissance record, l'une des plus élevées au Canada.

# Impact des corridors à haute fréquence (15 min et moins)

Corridor (lignes d'autobus)	% de variation février 2024 vs 2019*
St-Joseph (37, 371, 38)	+ 63 %
Chemin d'Aylmer (55, 59)	+ 33 %
Rapibus (400)	+ 25 %

\*Service de fin de semaine, février 2024 vs février 2019

# Opportunités d'augmentation de l'offre de service

- Bonification de service pour la création de 6 corridors hautes fréquences (15 minutes max) en tout temps :
  1. Chemin d'Aylmer et Alexandre Taché (lignes 55 et 59)
  2. Boulevard du Plateau (lignes 32 et 34)
  3. Boulevard St-Joseph (lignes 37, 371 et 38)
  4. Boulevard de la Cité-des-Jeunes (ligne 33)
  5. Corridor Rapibus (lignes 100, 200 et 400)
  6. Boulevard Gréber et Fournier (ligne 67)
- Retour des lignes 100 et 200 sur le corridor Rapibus.
- Révision des services sectoriels (BMA, Hull, Pointe-Gatineau).
- Bonification des fréquences afin de renforcer les liens intersectoriels incluant les lignes desservant les cégeps et l'université.
- Bonification des fréquences en heures de pointe dans tous les secteurs (niveau prépandémique) pour stimuler davantage la croissance d'achalandage (20 minutes max).

# Autres opportunités

## Amélioration de l'expérience client

- Amélioration du système de billettique.
- Amélioration des aménagements aux arrêts (dalles de béton, abribus, panneaux à messages variables (PMV), accessibilité universelle, etc.).
- Initiatives axées sur le développement de clientèles (ex. : Libre-accès jeunesse, Vélopartage à assistance électrique en libre-service, Transport à la demande, Programme Écho).

# Défis de main-d'œuvre: Un plan de match qui fonctionne

- Agence de recrutement
- Révision du processus d'embauche
- Programme de recommandation
- Participation à des salons de l'emploi
- Révision du processus de formation des chauffeurs
- Etc.

Période	Nombre de chauffeurs recrutés
Janvier – juin 2023	19
Janvier – juin 2024*	51

\*Formation complétée, en cours ou à venir.

Recommandation

**Entamer les démarches requises pour permettre l'ajout d'une contribution de 90 \$/immatriculation, indexée annuellement, dédiée au financement du transport en commun sur le territoire de Gatineau.**

**Ceci permettra de stabiliser la situation financière de la STO, d'augmenter l'offre et la qualité de service de transport en commun et d'atteindre les objectifs du Plan climat de la Ville de Gatineau.**

# Merci!

