

Consultation sur le financement du transport en commun dans la région de Montréal
Monsieur Louis Bernard, mandataire

**COHÉRENCE ET INTÉGRATION DANS LE DÉVELOPPEMENT
ET LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET
ALTERNATIFS DANS LA MÉTROPOLE**

*Augmenter l'achalandage, consolider et augmenter les revenus,
réduire l'utilisation de l'automobile*

Mémoire présenté par



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

Octobre 2002

AVANT-PROPOS

Recherche et rédaction

Pascal Laliberté, chargé de projets, Vivre en Ville

Jérôme Vaillancourt, directeur général, Vivre en Ville

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de Vivre en Ville.....	4
Sommaire.....	5
1. Problématique.....	6
1.1 En termes de transport.....	6
1.1.1 Les limites de « l'auto-solo ».....	6
1.1.2 Le TC et les TCA.....	8
1.1.3 ... dans une perspective globale.....	8
1.2 En termes de financement.....	8
1.3 Les objectifs pour Montréal.....	10
2. Les interventions possibles.....	11
2.1 Le financement.....	11
2.1.1 Financement public.....	11
2.1.2 Financement privé.....	12
2.2 Sources de revenus.....	13
2.2.1 Outils économiques et fiscaux.....	13
2.2.2 Autres outils, mesures, politiques, interventions.....	15
2.3 Autres considérations.....	16
2.3.1 Construction et achat d'autobus.....	16
2.3.2 Les transports alternatifs.....	16
2.3.3 Se déplacer autrement... en périphérie.....	17
2.3.4 Quelques mots sur la privatisation.....	17
3. Conclusion.....	18

PRÉSENTATION DE VIVRE EN VILLE

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique de la population. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes, la création de milieux de vie diversifiés et de qualité, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain, etc.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois événements importants. Le Colloque international *Vers des collectivités viables*, qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples novateurs en matière de développement viable des agglomérations. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec également en novembre 1999, et l'autre, nommé *Des villes habitables pour tous*, tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir certaines de nos pratiques de planification et d'aménagement.

Depuis près de deux ans, Vivre en Ville élabore une trousse éducative sur les collectivités viables faisant état des meilleures pratiques et se composant d'un guide, d'une série vidéo et d'un CD-Rom. Cet outil novateur est destiné aux décideurs, professionnels, étudiants et citoyen(ne)s. Vivre en Ville a aussi débuté, il y a deux ans, une campagne de sensibilisation à la qualité de l'air. Deux outils d'éducation ont été produits, soient *Génie en air* et *Calend'AIR*.

Vivre en Ville a également siégé à trois groupes de travail du Comité interministériel sur les changements climatiques (CICC), soit celui sur les transports, celui sur la sensibilisation de la population et celui sur l'aménagement du territoire.

SOMMAIRE

Les problèmes environnementaux et socio-économiques reliés au domaine du transport justifient un accroissement de l'offre de modes de transport collectifs et alternatifs (TCA) pour permettre aux citoyen(ne)s de choisir des modes plus durables que « l'auto-solo » lors de leurs déplacements. Cette augmentation de l'offre va de pair avec une augmentation du financement de ces modes. Autrement dit, un rééquilibrage des modes doit être accompagné d'un rééquilibrage du financement.

Les TCA sont des investissements et sont rentables pour une collectivité, pour tous les gains en termes sociaux, économiques et environnementaux qu'ils entraînent. En ce sens, le nouveau cadre de financement, non seulement pour Montréal mais pour toutes les régions du Québec, doit permettre une augmentation de l'achalandage et la part modale des TCA, et une diminution du nombre de déplacement en auto-solo.

Les mesures que nous proposons dans ce document visent à assurer un meilleur financement des sociétés de transport et des infrastructures de TCA dans la région de la Métropole permettant d'augmenter le niveau de service et l'offre globale de manière significative et soutenue dans le but d'en augmenter l'achalandage (3 % par année) et la part modale. De plus, une consolidation du fonds d'investissement pour le transport en commun pour faire lever et financer des projets d'envergure et d'innovation est souhaitable.

Le financement des TCA doit être consolidé et augmenté. Un nouveau cadre de financement doit générer des revenus supplémentaires. Les contributeurs gouvernementaux, les automobilistes et les entreprises doivent s'impliquer davantage dans le financement des TCA. La contribution des municipalités doit demeurer la même, et même être augmentée. Cependant, la contribution des utilisateurs doit être gelée, les utilisateurs faisant déjà plus que leur part.

La diversification des sources de revenus contribue à augmenter la fiabilité des revenus des sociétés de transports et à « l'acceptabilité sociale » de certaines mesures. Il faut privilégier un cocktail de mesures pour maximiser les effets de synergie et diminuer les effets pervers.

La sensibilisation, l'éducation et l'information sont souvent les grandes oubliées des mesures visant l'amélioration des TCA. Une mesure mieux comprise est plus susceptible d'être acceptée par la population. C'est pourquoi nous pensons qu'une partie du financement doit être investie dans des campagnes pro-TCA.

En somme, un meilleur financement est fortement suggéré, dans le but de diminuer la dépendance à l'automobile du Québec.

1. PROBLÉMATIQUE

1.1 En termes de transport

1.1.1 Les limites de « l'auto-solo »¹

Depuis les cinquante dernières années, la plupart des sociétés occidentales ont misé sur la voiture individuelle comme principal mode de déplacement. La forme des collectivités et la condition humaine en ont d'ailleurs été fortement marquées, ce choix entraînant ou favorisant plusieurs problèmes tels que l'étalement urbain, la construction coûteuse de nombreuses autoroutes, de larges voies et de stationnements, la pollution, le bruit, une plus grande dépendance à l'automobile, l'iniquité sociale et économique au niveau des modes de déplacement, l'utilisation inefficace des ressources, la hausse des maladies cardio-vasculaires et pulmonaires, des accidents et des décès, etc.

Au Québec, le secteur des transports, automobile en tête, est responsable de près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) responsables du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Et c'est sans compter tous les autres polluants atmosphériques et les pollutions visuelle et sonore « produites » par l'utilisation massive de l'auto-solo. Ces différentes formes de pollution ont de lourds impacts sur les écosystèmes et les établissements humains, tant en termes environnementaux que socio-économiques.

La dépendance à l'automobile dissimule des coûts socio-économiques très importants. La motorisation de plus en plus grande des ménages canadiens est onéreuse, tant au niveau individuel que collectif. Selon l'Association canadienne des automobilistes (CAA), une voiture de type sous-compacte qui roule 20 000 km par année coûte environ 10 000 \$ à son propriétaire. Mentionnons que ce montant est calculé après impôts. Il s'agit d'un montant net et non d'un montant brut. Une personne doit donc gagner entre 12 000 \$ et 14 000 \$ pour se payer le luxe d'une voiture. De plus, les estimations et les études indiquent que les automobilistes paient seulement entre 60 % et 70 % du coût de l'infrastructure des transports, l'autre partie des coûts étant reléguée à la collectivité. Il s'agit donc d'un mode de transport socialement inéquitable, qui n'est pas à la portée de tous. En mettant l'emphase uniquement sur l'automobile et ses infrastructures, nous appauvrissons les ménages les plus pauvres en les rendant plus dépendants de l'automobile.

¹ Le désormais célèbre concept « d'auto-solo » désigne une voiture utilisée et occupée par une seule personne, constituant ainsi un mode de transport excessivement énergivore et polluant. Par opposition, le covoiturage, qui implique l'utilisation d'une automobile, est deux à trois fois plus efficace en termes énergétiques que l'auto-solo.

De même, en achetant des voitures produites aux États-Unis, au Japon et en Europe et du carburant aux différents pays producteurs de pétrole, nous faisons collectivement « sortir », selon l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT), plus de 15 milliards de dollars par année au lieu de les réintroduire dans l'économie québécoise. L'automobile, du moins pour le Québec, ne représente pas une expertise « exportable », synonyme de qualité et de valeur ajoutée. La fermeture de l'usine GM à Boisbriand dans la région de Montréal en témoigne. Par contre, l'expertise en matière de transports collectifs et alternatifs (TCA) et d'énergies alternatives existe au Québec. Il suffit de penser à Bombardier, à Alstom, à Nova Bus, à Procycle ou à Hydro-Québec.

Pour leur part, les divers polluants provenant de la fabrication, de l'utilisation et de la mise au rancart de l'automobile et de ses composantes occasionnent également des coûts sociaux et environnementaux majeurs. Ceux-ci sont liés à la hausse des coûts de soins de santé, à l'augmentation des hospitalisations pour les maladies cardio-vasculaires et pulmonaires comme l'asthme, particulièrement chez les personnes plus à risque comme les jeunes et les personnes âgées, aux accidents, aux décès, etc. Par exemple, des études démontrent que jusqu'à 8 % de toutes les morts non-violentes au Canada sont liées à la pollution atmosphérique, dont l'utilisation de l'automobile est en grande partie responsable. En 2002, pas moins de 14 alertes au smog (smog prévu) ont été signalées dans la région de Montréal et le smog a sévi pendant 8 jours (smog observé). De plus, la pollution sonore augmente le stress et ses impacts chez les populations plus vulnérables ou celles demeurant à proximité d'axes routiers importants.

Finalement, l'utilisation de plus en plus importante de ce mode de transport énergivore et consommant de grande quantité de combustible fossile est responsable de l'émission importante de dioxyde de carbone (CO₂), principal GES, gaz à l'origine du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Les conséquences sociales, économiques et environnementales des perturbations climatiques, bien qu'encore méconnues, seraient très néfastes pour la planète et toutes les formes de vie qui la peuplent.

Ces problèmes justifient un accroissement de l'offre en TCA pour permettre aux citoyen(ne)s de choisir des modes plus durables que l'auto-solo lors de leurs déplacements. Cette augmentation de l'offre va de pair avec une augmentation du financement de ces modes. Autrement dit, un rééquilibrage des modes (moins d'espace, de financement et d'infrastructures pour l'automobile et plus pour les piétons, le transport en commun et les autres transports collectifs, les vélos) doit être accompagné d'un rééquilibrage du financement.

En mettant ainsi l'emphase sur les modes de transports alternatifs à l'auto-solo, il en résulte des gains importants en termes économiques, sociaux et environnementaux, qui touchent tant les individus que la collectivité. Cette stratégie permet d'assurer un développement plus durable des collectivités, en témoignent les résultats convaincants observés dans plusieurs collectivités américaines et européennes qui ont pris le virage du transport durable.

1.1.2 Le TC et les TCA...

Selon nous, il est essentiel d'inclure tous les modes alternatifs à l'auto-solo dans l'évaluation du cadre de financement du transport en commun. En ce sens, nous proposons une définition plus large et plus complète que celle des traditionnels transports en commun (TC). En effet, les transports durables se composent de plusieurs modes de transport.

D'une part, on retrouve les modes motorisés de transport en commun (ou collectif), comme le bus, le métro, le système léger sur rail (SLR), le tramway, le train, le véhicule partagé (en covoiturage ou en propriété), les taxis, les taxibus. D'autre part, on retrouve les modes de transport alternatifs, appelés aussi transports actifs parce que leur utilisation nécessite un effort physique, comme la marche, le vélo et même les patins à roues alignées, la planche à roulettes, la trottinette. Nous regroupons tous ces modes sous l'appellation transports collectifs et alternatifs ou TCA.

1.1.3 ... dans une perspective globale

Un transport qui se veut durable se doit d'intégrer tous les aspects qu'il influence et ceux qui l'influencent. C'est pourquoi le transport doit être analysé, planifié et « appliqué » d'une manière globale et intégrée, comme faisant partie d'un tout. De plus, il faut intervenir tant en amont qu'en aval du déplacement pour tenter de faire d'un cercle vicieux un cercle vertueux. En ce sens, une stratégie de transport complète qui s'attarde à tous ces aspects s'impose pour une collectivité qui veut tendre vers la durabilité.

1.2 En termes de financement

Depuis 1992, suite à la réforme municipale orchestrée par M. Claude Ryan, alors ministre des Affaires municipales du Québec, le transport en commun vit des jours difficiles : diminution de la part modale, hausse des tarifs, hausse des coûts d'exploitation, dépréciation des équipements. Force est de constater que les nouveaux modes de financement imaginés et appliqués à partir de 1992 ont limité l'augmentation de l'offre en TCA, ne permettant pas ainsi de mieux concurrencer l'automobile.

La contribution des municipalités, récoltée par le biais d'une taxe sur la valeur foncière, et la contribution des utilisateurs ne peuvent pas être augmentées car elles ont atteint un niveau déjà élevé. Un nouveau cadre de financement ne doit cependant pas permettre aux municipalités de se retirer du financement des TCA. Les nouvelles sources de financement doivent permettre d'augmenter les revenus des sociétés de transport.

En ce qui concerne la contribution des utilisateurs, il est important de mentionner qu'une hausse des tarifs entraînent des personnes du transport en commun vers l'automobile. Une étude de la Société de transport de Montréal (STM) réalisée en 1996 démontre qu'une hausse des tarifs de 60 % qui ferait passer la carte mensuelle de 45 \$ à 72 \$ générerait 90 millions de dollars de revenus mais ferait chuter l'achalandage d'environ 15 %. « Cette baisse de l'achalandage serait cependant responsable d'au moins 150 millions de coûts additionnels pour la société [de transport] montréalaise » (www.stm.info/en-bref/fiches/jeu-c.pdf). De même, de nombreuses, études indiquent qu'une augmentation des tarifs de 10 % entraîne une diminution de l'achalandage se situant entre 2 et 5 % (ibid.). Pour ces raisons, les tarifs doivent être gelés.

La baisse de la part modale qui touche toutes les autorités organisatrices de transport (AOT), qui se traduit en fait pas une baisse de la clientèle, a réparti le fardeau sur un moins grand nombre d'usagers.

Pour sa part, la taxe sur les droits d'immatriculation n'a pas été indexée depuis 1992.

Mise en vigueur en 1996 avec le début des activités de l'AMT, la taxe de 1,5 cent le litre appliquée dans la région métropolitaine de Montréal a pour objectif de permettre la mise en œuvre des projets d'envergure en matière de transport collectif. Le problème avec cette taxe, c'est que si les projets pour lesquels elle est dédiée fonctionnent, cela attire plus de gens vers les transports en commun et moins vers la voiture. Et moins d'automobiles sur les routes équivaut à moins de revenus provenant de la taxe... Pour sa part, la taxe sur le stationnement, permise par la Loi sur l'AMT (article 69.3), est présentement à l'étude.

Il faut souligner le manque d'imagination quant aux mesures de financement choisies, qui auraient pu être plus nombreuses et se démarquer des mesures appliquées ailleurs, et de volonté politique des décideurs quant à l'application de mesures plus coercitives ou restrictives.

Ce sous-financement a contribué à renforcer un cercle (déjà assez) vicieux. Car entre la désormais célèbre saucisse fumée d'une marque populaire et le transport en commun, il n'y a qu'un pas... En effet, plus il y a de transport en commun, plus les gens le prennent. Et plus les gens le prennent, plus il y a de transport en commun... Le sous-financement, dont la diminution de l'offre est la conséquence la plus importante, conduit à la situation inverse : moins il y a de transport en commun, moins les gens le prennent. Et moins les gens le prennent, moins il y a de transport en commun...

En définitive, la stagnation de l'offre en TCA a conduit à la stagnation de l'achalandage, ce qui donne moins de revenus aux sociétés de transport venant de la part des usagers. Et les TCA ne sont pas en mesure de concurrencer « l'auto-solo ». Cela conduit à une augmentation de l'utilisation de l'automobile, à une diminution de l'utilisation des TCA, donc à moins de revenus venant des usagers pour financer une partie des sociétés de transport.

1.3 Les objectifs pour Montréal

Les mesures que nous proposons dans ce document visent à assurer un meilleur financement des sociétés de transport et des infrastructures de TCA dans la région de la Métropole permettant d'augmenter le niveau de service et l'offre globale de manière significative et soutenue dans le but d'en augmenter l'achalandage (3 % par année) et la part modale. De plus, une consolidation du fonds d'investissement pour le transport en commun pour faire lever et financer des projets d'envergure et d'innovation est souhaitable.

Le financement des TCA doit être consolidé et augmenté. Cependant, nous sommes conscients que dans un contexte financier difficile pour plusieurs ministères, l'augmentation du financement direct du gouvernement du Québec peut s'avérer une demande irréaliste. Par contre, il est possible de détourner les sommes dépensées pour les déplacements en auto-solo pour les investir dans les TCA et d'aller chercher de nouvelles sources de financement pour renverser la vapeur et rétablir l'équilibre entre les modes de transport.

Un nouveau cadre de financement doit générer des revenus supplémentaires. Comme nous allons le voir dans la prochaine partie, les contributeurs gouvernementaux, les automobilistes et les entreprises doivent s'impliquer davantage dans le financement des TCA. La contribution des municipalités doit demeurer la même, et même être augmentée. Cependant, la contribution des utilisateurs doit être gelée, les utilisateurs faisant déjà plus que leur part. C'est pourquoi nous n'aborderons pas ce dernier élément comme solution à un meilleur financement des TCA.

Notre but n'est pas ici de chiffrer tous les revenus que généreraient les diverses solutions que nous apportons dans ce mémoire. Ce mémoire veut plutôt donner des pistes de réflexion et des pistes pour des calculs amenant un meilleur financement des AOT.

2. LES INTERVENTIONS POSSIBLES

2.1 Le financement

Comme nous venons de le mentionner, le financement peut provenir de deux sources : du secteur public (gouvernements du Canada et du Québec) et du secteur privé (automobilistes et entreprises). Quant aux sources de revenus, elles peuvent provenir d'outils économiques et fiscaux comme une augmentation de la taxe sur le carburant ou sur les droits d'immatriculation, une taxe sur le stationnement, une taxe à l'achat de véhicule et par la mise en oeuvre d'autres types d'outils, de mesures, de politiques et d'interventions.

2.1.1 Financement public

Gouvernement du Canada

Les coffres du gouvernement du Canada sont bien garnis. C'est un secret de polichinelle. Le Canada est un des rares pays de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) à ne pas avoir de programme de financement direct des TCA.

L'actuel programme d'infrastructures fédéral-provincial-municipal devrait davantage être orienté sur les TCA. Car en plus du rattrapage qui doit être fait dans le but rajeunir et moderniser les équipements (flottes de véhicules, infrastructures), il faut mettre en oeuvre des idées novatrices et des nouvelles technologies déjà existantes (bus à émission zéro, système léger sur rail (SLR), système de transport intelligent (STI)) et en développer de nouvelles, dans le but d'augmenter l'offre en TCA, ce qui permettrait également de créer des emplois durables. Le discours du trône d'octobre 2002 semble aller en ce sens.

De plus, le financement plus adéquat des TCA serait un bon moyen de rejoindre une partie des objectifs du protocole de Kyoto, le secteur des transports au Canada étant un important émetteur de GES.

Gouvernement du Québec

Depuis 1992, le gouvernement du Québec s'est progressivement retiré du financement du transport en commun. C'est pourquoi il doit revenir à un financement comparable au niveau de 1991. Mais pour obtenir ce financement, les AOT devront se soumettre à certaines conditions, comme :

- Une hausse de l'achalandage, un meilleur rendement et une meilleure efficacité ;
- Une saine gestion administrative ;
- Une capacité d'innovation ;
- Le développement de nouveaux projets dans les secteurs non ou mal desservis ;
- Etc.

De plus, le gouvernement du Québec doit faire des TCA et de leur financement un enjeu national dans une perspective de développement durable des collectivités. Un rééquilibrage du financement et des modes de transport est essentiel à cette démarche.

Le secteur des transports au Québec est le principal émetteur de GES avec près de 40 % des émissions totales. Un meilleur financement des AOT, qui correspondrait à une augmentation de l'offre en transports en commun, donc à une hausse de leur utilisation, serait un bon moyen de rejoindre une partie des objectifs du protocole de Kyoto

Les gouvernements ont intérêt à investir dans les TCA à cause des multiples avantages. Ils sont moins coûteux à long terme que les infrastructures automobiles, ils sont plus équitables et permettent de créer des emplois, sans compter toutes les retombées positives aux plans environnemental, social et surtout économique qui leur sont associées.

2.1.2 Financement privé

Automobilistes

Les automobilistes sont les premiers à profiter d'un réseau routier plus fluide. Ils bénéficient autant des investissements dans les TCA que les utilisateurs des TCA. C'est pourquoi les automobilistes doivent contribuer davantage au financement des TCA.

Il faut faire payer les vrais coûts de l'utilisation de l'automobile (coûts en soins de santé, coûts sociaux, coûts environnementaux). En effet, l'automobiliste paye seulement 70 % des coûts totaux liés à l'utilisation de son automobile. Une fraction demeure payée par la société. Une plus grande internalisation des coûts socio-économiques et environnementaux de l'utilisation de l'automobile doit être envisagée. Cela aurait également comme effet de favoriser le transfert modal de l'automobile vers les TCA. Nous reviendrons plus en détails sur les sources de revenus provenant des automobilistes à la section 2.2.1.

Entreprises

Les entreprises sont les principaux générateurs de déplacements. En ce sens, elles devraient s'impliquer davantage dans le financement des TCA. Une évaluation du financement des TCA via la fiscalité des entreprises, sans pénalisation, est à voir. Cela pourrait se traduire par une réorientation de taxe.

Présentement, nombreuses sont les entreprises qui subventionnent une partie des coûts de stationnement à leurs employés et qui déduisent le tout d'impôt. Pour leur part, les utilisateurs des TCA ne reçoivent rien, bien qu'il serait avantageux pour une entreprise de subventionner aussi les employés se déplaçant autrement qu'en automobile. C'est pourquoi il faut revoir les modalités fiscales des entreprises pour les encourager à mettre en œuvre des mesures favorisant l'utilisation des TCA par leurs employés, comme des crédits d'impôt à l'achat de titres de transport.

De plus, il faudrait évaluer une taxe spéciale sur le nombre de cases de stationnement, sur la masse salariale, sur le nombre d'employés, etc.

Une exonération fiscale selon la localisation de l'entreprise est une piste à étudier. Par exemple, une entreprise qui s'installerait dans un secteur bien desservi par le transport en commun paierait moins de taxe municipale parce que sa localisation impliquerait, entre autres, une utilisation moins importante de l'automobile, moins d'espace pour le stationnement, etc.

Le développement et l'application d'outils fiscaux nécessitent un meilleur partenariat entre les employeurs, les municipalités et les gouvernements. C'est pourquoi une plus grande collaboration doit être mise de l'avant dans le but de trouver des moyens efficaces de réduire les déplacements automobiles des employés et de faciliter leur mise en œuvre.

2.2 Sources de revenus

2.2.1 Outils économiques et fiscaux

Taxe sur le carburant

La taxe sur le carburant est sans doute l'outil économique le plus utilisé pour financer les TCA, tout en internalisant une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile. Celle-ci pourrait prendre la forme d'une éco-taxe (par exemple sur le CO₂) qui s'inscrirait dans les efforts pour rencontrer les objectifs du protocole de Kyoto ou l'amélioration de la qualité de l'air (GES, smog, autres polluants). De plus, cette taxe pourrait être différenciée ou non selon le type de carburant et le niveau d'émission de CO₂. Elle doit servir principalement à financer les réseaux de TCA

(surtout les infrastructures et les projets d'envergure). Une augmentation de la taxe actuelle à un montant situé entre 3 et 6 cents le litre est suggérée.

Taxe sur le stationnement

Le stationnement joue un grand rôle dans le choix modal d'un individu, à savoir s'il préférera l'auto ou le transport en commun pour se déplacer. Une politique de stationnement cohérente et restrictive à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), intégrant une taxe sur le stationnement, facilitant ainsi le transfert modal de l'automobile vers les TCA, doit être mise en œuvre. Cette politique de stationnement doit s'intégrer à son tour dans une politique globale de transport durable, un plan de gestion des déplacements qui vise à réduire concrètement les déplacements en « auto-solo ».

Une étude réalisée en 1996 dans trois villes françaises et trois villes suisses démontre que lorsqu'ils ont un espace de stationnement assuré, les gens utilisent leur automobile dans des proportions très importantes (voir tableau 1). Par contre, lorsque leur place n'est pas assuré, ces proportions diminuent beaucoup, se situant entre 13 % et 53 %.

Tableau 1 – Répartition modale de l'automobile comme choix de mode de déplacement, selon la disponibilité ou non d'un espace de stationnement

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré	90 %	94 %	99 %	95 %	93 %	94 %
Stationnement non-assuré	46 %	53 %	41 %	13 %	36 %	35 %

Source : Transport public, juillet-août 1999, p. 29.

Une taxe sur le stationnement, combinée à une réduction du nombre d'espace, aurait comme conséquences de réduire l'attractivité du stationnement, donc, l'utilisation de l'automobile. De même, une taxe sur le stationnement aurait le mérite d'internaliser une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile tout en permettant de mieux financer les TCA.

Taxe sur les droits d'immatriculation

L'étendue géographique de l'application de la taxe sur les droits d'immatriculation doit être augmentée, au minimum au territoire de la CMM. C'est ici que les concepts de territoire desservi et de territoire bénéficiaire entrent en ligne de compte. Même si une zone n'est pas desservie par le

transport en commun, il n'en demeure pas moins que les gens qui y vivent bénéficient d'un réseau routier fluide soit pour se rendre au centre-ville, soit pour y circuler. C'est pourquoi les personnes vivant relativement loin en périphérie, dans des secteurs non desservis par le transport en commun, doivent se soustraire également à la taxe sur les droits d'immatriculation.

Par contre, en augmentant la zone d'application de la taxe, un meilleur financement du transport en commun en périphérie des centres urbains, tant pour la desserte inter-urbaine qu'intra-urbaine (ex.: Joliette, Saint-Jérôme, etc.) s'impose.

De plus, le montant de la taxe actuelle doit être augmenté, car elle n'a pas été indexée depuis 1992. Une augmentation progressive de 5 dollars par année durant 5 ans est suggérée.

Il serait également intéressant de moduler la taxe selon le territoire de résidence de l'automobiliste, la consommation ou le poids du véhicule, etc.

Taxe sur l'achat d'un véhicule

La taxe sur l'achat d'un véhicule demeure également un outil intéressant. Comme dans le cas de la taxe sur l'essence, elle vise, entre autres, à internaliser une partie des coûts liés à l'utilisation de l'automobile et à faciliter le transfert modal de « l'auto-solo » vers des modes moins polluants. Elle pourrait prendre la forme d'une taxe uniforme ou d'une taxe modulée en fonction de la consommation du véhicule après un seuil déterminé (redevance). Cette redevance pourrait être accompagnée d'une remise attribuée aux acheteurs de véhicule moins énergivores. La redevance finance la remise... ou on dégage une marge permettant de financer les TCA.

Cette taxe permettrait de financer les TCA tout en déplaçant la demande, donc l'offre, vers des véhicules moins énergivores ou vers des nouvelles technologies (voiture hybride, électrique, etc.). Cependant, il faut être prudent avec une telle mesure, l'achat d'un véhicule d'appoint (2^e ou 3^e véhicule pour un ménage) pouvant être facilité grâce à une remise.

2.2.2 Autres outils, mesures, politiques, interventions

Plusieurs mesures fiscales existent présentement à travers le monde pour inciter la population à utiliser davantage le transport en commun. Parmi les plus intéressantes, on retrouve, les crédits d'impôt à l'achat de titre de transport pour l'employeur. Cette mesure peut également s'appliquer pour les individus, les employés.

Par exemple, l'achat en masse de titre de transport par un employeur lui permettrait d'avoir des exonérations fiscales à la fin de l'année financière. Autrement dit, un employeur pourrait acheter

100 CAM à ses employés et les déduire d'impôts. De plus, cela lui reviendrait moins onéreux que de subventionner des espaces de stationnement à ses employés.

Pour ce qui est des employés, une personne qui achète 11 titres mensuels sur 12 durant une année pourrait les déduire d'impôts. Cela permettrait du même coup aux sociétés de transport de fidéliser en bonne partie de leur clientèle.

Le gouvernement doit soutenir la création de programmes-employeurs et autres programmes de fidélisation de la clientèle au transport en commun. Les entreprises de plus de 30 employés devraient être obligées de mettre de tels programmes en œuvre.

2.3 Autres considérations

2.3.1 Construction et achat d'autobus

Il est primordial de revoir le cadre de financement concernant l'achat d'autobus. Présentement, le gouvernement du Québec finance 50 % de l'achat des autobus fabriqués au Québec. Ces autobus sont loin de faire l'affaire de la clientèle et des AOT. Les autobus à plancher surbaissé peuvent contenir moins de personnes que les modèles traditionnels à plancher haut, ils sont plus bruyants, moins confortables, nécessitent plus d'entretien et de réparation, etc.

Il faut favoriser la construction de nouveaux modèles de bus au Québec, et pourquoi pas de bus écologiques. En attendant ce jour, le gouvernement devrait financer aussi l'achat de bus écologiques, même s'ils ne sont pas fabriqués au Québec.

2.3.2 Les transports alternatifs

Parce qu'elles font partie de la fourchette des choix de transport alternatif à l'auto-solo, le gouvernement doit financer les initiatives de transports alternatifs touchant la marche, le vélo, le covoiturage, le partage de véhicules et les mesures favorisant l'intermodalité. Par exemple, des supports à vélos sur les autobus serait une initiative que le gouvernement devrait financer.

Il faut également penser aux équipements et aux infrastructures qui entourent les TCA. Les utilisateurs du transport en commun sont aussi des piétons. La convivialité ou la sécurité d'un trottoir, d'un terminus ou d'un abribus compte autant qu'un autobus confortable ou qu'un titre de transport abordable. Des douches et des casiers sur le lieu de travail sont aussi des infrastructures à ne pas négligées pour augmenter les déplacements à vélo.

2.3.3 Se déplacer autrement... en périphérie

Finalement, nous croyons qu'il faut financer les initiatives de transports collectifs et alternatifs à l'extérieur des centres urbains. Il faut diminuer le degré de dépendance automobile partout au Québec. Le nouveau cadre de financement du transport en commun devra permettre aux initiatives locales hors des grands centres de prendre leur envol, ou de consolider celles déjà existantes.

2.3.4 Quelques mots sur la privatisation

Selon nous, la privatisation, totale ou partielle, n'est pas la meilleure solution. Un service public ne peut être soumis aux simples lois du marché. Il faut d'abord tenter de changer les pratiques au sein du cadre actuel en matière de gestion et d'opération avant de penser à privatiser ou « mettre en concurrence sous contrôle public », pour reprendre l'expression consacrée. Nous croyons qu'il faut donc viser une meilleure efficacité économique de l'entreprise publique.

3. CONCLUSION

Les TCA sont des investissements et sont rentables pour une collectivité, pour tous les gains en termes sociaux, économiques et environnementaux qu'ils entraînent. En ce sens, le nouveau cadre de financement, non seulement pour Montréal mais pour toutes les régions du Québec, doit permettre une augmentation de l'achalandage et la part modale des TCA, et une diminution du nombre de déplacements en auto-solo. Cependant, même si les finances publiques sont de plus en plus rares, il est possible de détourner les sommes dépensées pour les déplacements en auto-solo pour les investir dans les TCA et d'aller chercher de nouvelles sources de financement pour renverser la vapeur et rétablir l'équilibre entre les modes de transport.

La diversification des sources de revenus contribue à augmenter la fiabilité des revenus des sociétés de transports et à « l'acceptabilité sociale » de certaines mesures. Il faut privilégier un cocktail de mesures pour maximiser les effets de synergie et diminuer les effets pervers.

La sensibilisation, l'éducation et l'information sont souvent les grandes oubliées des mesures visant l'amélioration des TCA. Une mesure mieux comprise est plus susceptible d'être acceptée par la population. C'est pourquoi nous pensons qu'une partie du financement doit être investie dans des campagnes pro-TCA.

En somme, un meilleur financement est fortement suggéré, dans le but de diminuer la dépendance à l'automobile du Québec.

Si bien que des choix devront être faits en matière de transport au Québec et dans la région métropolitaine de Montréal. Avons-nous, et aurons-nous, les moyens de payer un tunnel entre Montréal et sa Rive-Sud ? De nouveaux tronçons d'autoroutes ? Sachant que le Québec est en lente décroissance démographique et que les moyens de financement seront de plus en plus réduits, de pareilles infrastructures sont-elles vraiment nécessaires ?