

 Coalition pour les
transports en commun

LAISSEZ-NOUS RESPIRER !

**MÉMOIRE DE LA COALITION POUR LE
TRANSPORT EN COMMUN DANS LE
CADRE DE LA COMMISSION
PARLEMENTAIRE SUR L'ÉNERGIE**

Janvier 2005

Recherche et rédaction :

André Porlier
Conseil régional de L'environnement de Montréal

Coalition pour le transport en commun

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2005

TABLE DES MATIERES

La coalition pour le transport en commun -----	4
Introduction -----	5
Le bilan énergétique des Québécois en transport-----	6
Le transport en commun comme solution -----	7
Le transport en commun, une responsabilité du gouvernement du Québec -----	8
Le financement du transport en commun, des pistes de solution -----	9
Conclusion -----	12

MEMOIRE DE LA COALITION POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CADRE DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE SUR L'ENERGIE

LA COALITION POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

La Coalition pour le transport en commun, une initiative du Conseil régional de l'environnement de Montréal et de Transport 2000 Québec, regroupe 39 groupes préoccupés non seulement par l'environnement mais également par la santé publique, l'économie et l'équité sociale en liens avec le transport en commun. La Coalition dirige actuellement une campagne dont le but est l'amélioration et le développement du transport en commun et dont le titre est « Laissez-nous respirer ». Pour les membres de la Coalition il est primordial que cet important service à la population soit adéquatement financé, non seulement parce qu'il s'agit d'un enjeu environnemental important dans la foulée des engagements de Kyoto, mais surtout parce qu'il en va de la santé de la population ainsi que du développement économique des grands centres urbains du Québec. Une pétition s'adressant aux trois paliers de gouvernement a été signée par près de 60,000 personnes.

1. Accès transports viables;
2. Association Habitat Montréal;
3. Association pour la défense des droits sociaux du Montréal Métropolitain;
4. Association pulmonaire du Québec
5. Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées;
6. Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique;
7. CDC Rivière-des-Prairies;
8. CDEC Centre-Sud\ Plateau Mont-Royal
9. Centre de gestion des déplacements de l'Est;
10. Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO)
11. Comité des utilisateurs et utilisatrices du transport en commun de Sherbrooke (CUTS)
12. Comité Mont-Royal Avenue Verte;
13. Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle (CRADI);
14. Conseil central du Montréal métropolitain de CSN;
15. Conseil régional de l'environnement de Laval;
16. Conseil régional de l'environnement de Montréal;
17. Conseil régional de l'environnement de Québec;
18. Conseil régional de l'environnement Outaouais;
19. Conseil régional FTQ - Montréal Métropolitain ;
20. Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL)
21. ENvironnement JEUnesse;
22. Équiterre;
23. Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAECUM)
24. Fédération des coopérations d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM);
25. Fédération étudiante universitaire du Québec (FEUQ)
26. Forum de l'Institut des sciences de l'environnement de l'UQÀM;
27. Forum Jeunesse de l'île de Montréal;
28. Front commun des personnes assistées sociales du Québec (FCPASQ)
29. Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)
30. Greenpeace;
31. Mouvement au Courant;
32. Option transport durable;
33. Regroupement des Usagers du Transport Adapté ;
34. Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM)
35. Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP)
36. Transport 2000;
37. Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN);
38. Vélo-Québec;
39. Vivre en ville.

INTRODUCTION

Les membres de la Coalition pour le transport en commun ont pris connaissance du document de travail intitulé « Le secteur énergétique au Québec, contexte, enjeux et questionnements » qui situe le défi énergétique du Québec. Un défi qui interpelle à la fois les Québécois dans leurs habitudes de consommation mais également le gouvernement du Québec dans ses actions en matière de production d'énergie, d'exportations, d'économie et de consommation. C'est également au gouvernement du Québec que revient la responsabilité de mettre en place une politique énergétique cohérente avec ses engagements en matière de réduction des émissions de GES et son futur plan de développement durable.

C'est avec surprise et déception que les membres de la Coalition ont constaté que le présent débat évacue un enjeu majeur dans le secteur de l'énergie au Québec, soit le transport des personnes et des marchandises. Cette omission est d'autant plus déplorable que le quart de la consommation d'énergie de la province est consacrée aux activités de transport et que le transport constitue un des piliers de l'économie québécoise. Or, aborder la question de l'énergie sans parler des activités de transport nous semble tout à fait illogique et incohérent. Par ce mémoire, les membres de la Coalition pour le transport en commun souhaitent vous sensibiliser à l'importance d'intégrer le secteur des transports, et plus particulièrement du transport des personnes, dans le débat entourant l'avenir de l'énergie au Québec.

Rappelons qu'en achetant des voitures et du carburant à d'autres pays, nous faisons collectivement « sortir » du Québec plus de 15 milliards de dollars par année. Paradoxalement, le Québec possède une importante industrie de construction de matériels de transport en commun qui pourrait grandement contribuer à résoudre les problèmes de transport du Québec tout en réduisant notre consommation de pétrole et en stimulant l'économie québécoise.¹

Plus précisément, les membres de la Coalition pour le transport en commun souhaitent attirer votre attention sur le bilan énergétique du Québec dans le secteur du transport des personnes et vous présenter quelques éléments de solution pour faire des transports publics une mesure efficace en milieu urbain pour réduire notre dépendance au pétrole, réduire nos impacts environnementaux et réduire les impacts de la congestion routière sur l'économie québécoise. À notre avis, le transport en commun demeure la véritable solution à la réduction de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, à la réduction des émissions de GES et à la mise en place d'une politique énergétique fondée sur le développement durable. Il est donc essentiel que le gouvernement du Québec adopte dans le cadre de sa stratégie énergétique des objectifs et des mesures visant à réduire notre dépendance au pétrole, par le biais notamment, du transport en commun.

¹ Bergeron, Richard, *L'économie de l'automobile au Québec, poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence*, Hypothèse, Montréal, 2003, page xii.

LE BILAN ÉNERGÉTIQUE DES QUÉBÉCOIS EN TRANSPORT

Au chapitre de la consommation d'énergie, les Québécois sont parmi les plus importants consommateurs d'énergie avec une consommation totale de 39,2 millions de tonnes équivalent pétrole. Dans ce bilan, le pétrole occupe une part importante avec 37,6 % en raison principalement des besoins de transport. À ce sujet, le document de consultation souligne avec justesse que « ... les besoins en transport constituent une des principales sources de consommation d'énergie. Comme il s'agit d'un domaine encore réservé presque exclusivement aux produits pétroliers, il en résulte que le pétrole occupe encore une part significative dans le bilan énergétique du Québec, soit environ le même niveau que celui de l'électricité ».

L'impact des activités de transport dans le bilan énergétique québécois est d'autant plus important que le parc automobile a connu une croissance de 11 % entre 1997 et 2002 avec l'ajout de plus de 355 000 véhicules. Encore aujourd'hui ce sont plus de 71 000 nouvelles automobiles qui viennent s'ajouter annuellement au parc automobile québécois.² À cette croissance du parc automobile s'ajoute l'importante augmentation des ventes de véhicules sports utilitaires mieux connus sous le nom de VUS, l'accroissement du nombre et de la distance de déplacement des véhicules causé par une urbanisation de plus en plus étalée et l'accroissement des activités de camionnage. Conséquemment, si rien n'est fait pour réduire l'utilisation de l'automobile, les Québécois continueront d'accroître leur consommation de pétrole.

Or, notre dépendance à l'automobile et au camionnage soulève plusieurs inquiétudes puisqu'une économie des transports axée trop exclusivement sur la seule automobile n'est pas sans créer de graves déséquilibres à notre balance des paiements. En effet, selon Richard Bergeron « la consommation des Québécois en matière de véhicules et de carburants crée de l'activité économique et de l'emploi en-dehors des frontières du Québec. Effectivement, sur les 47,5 G\$ de notre dépense automobile globale de l'année 2002, 21,4G\$, soit 45%, furent dépensés hors-frontières. »³ Malheureusement, faute de politiques publiques dynamiques et visionnaires, ces dépenses pour la mobilité sont effectuées massivement dans le seul secteur de l'automobile au détriment de l'économie du Québec et de la qualité de notre environnement. Paradoxalement, le Québec possède une importante industrie de construction de matériels de transport en commun qui pourrait grandement contribuer à résoudre les problèmes de transport du Québec tout en stimulant l'économie québécoise.

Au chapitre des changements climatiques, même si notre bilan global à ce jour est plutôt bon, compte tenu de la place de l'électricité, nous sommes dans le secteur des transports parmi les plus grands émetteurs de GES per capita. Le secteur des transports génère près de 38% des émissions de GES au Québec. Or, le gouvernement du Québec a appuyé le Protocole de Kyoto, soit de réduire de 6 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport au niveau où elles étaient en 1990, et ce, d'ici 2012. L'atteinte de cet objectif demandera à l'ensemble des Québécois des efforts importants, particulièrement pour réduire l'utilisation de l'automobile.

En termes de santé publique, notons que l'augmentation de l'utilisation du pétrole par le biais de l'automobile entraîne une dégradation significative de l'air que nous respirons. Une récente étude de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre démontre que les personnes qui résident à proximité des grands axes routiers sont exposées à des niveaux de pollution de deux à trois fois plus élevés que ceux enregistrés dans les quartiers où la circulation est moins dense. C'est sans compter l'exposition à la pollution sonore qui augmente le stress et ses impacts chez les populations plus vulnérables.

² Bergeron, Richard, *L'économie de l'automobile au Québec, poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence*, Hypothèse, Montréal, 2003, page ix.

³ Ibid, page xii.

Au Québec, 1,4 millions de personnes sont atteintes de maladies respiratoires : emphysème, bronchite chronique, asthme, etc. 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 2003, pas moins de 35 jours de smog ont été signalés dans les régions fortement urbanisées du Québec. Investir dans les transports collectifs, c'est donc investir dans la santé et l'amélioration de la qualité de vie.

Nombre de jours de Smog au Québec (Taux d'ozone élevé)

Région	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	moyenne
Outaouais	3	2	3	5	12	1	12	3	2	4,8
Laurentides	6	1	2	5	4	1	4	2	2	3,0
Montréal	16	6	7	11	13	0	20	7	12	10,2
Montréal-Laval	12	2	11	11	15	1	17	10	8	9,7
Lanaudière	-	6	8	5	7	0	7	4	1	4,8
Mauricie	16	5	6	5	14	1	15	10	5	8,6
Estrie	5	2	3	3	3	1	8	4	1	3,3
Québec	5	2	4	5	5	1	5	8	4	4,3

Source : <http://www.menv.gouv.qc.ca/air/info-smog/ete/smog.htm#surveillance>

LE TRANSPORT EN COMMUN COMME SOLUTION

À notre avis, le transport en commun demeure la véritable solution pour réduire notre consommation d'énergie dans le secteur des transports et par la même occasion, réduire la congestion routière et les problèmes environnementaux causés par l'utilisation excessive de l'automobile dans les zones urbaines. De plus, le transport en commun est un service public essentiel pour des milliers d'usagers qui ne possèdent pas d'automobiles mais également pour les entreprises québécoises qui subissent les impacts négatifs de la congestion routière sur le transport des marchandises. Dans la région montréalaise seulement, on estime à plus de 600 millions de dollars annuellement les pertes causées par la congestion routière.⁴

Au chapitre des retombées économiques, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a publié le 10 décembre dernier une étude intitulée *Transport en commun un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal* démontrant que les dépenses des organismes de transport en commun stimulent deux fois plus l'économie qu'une dépense équivalente dans l'automobile (plus de 50 % de la dépense de transport privé en automobile étant constituée de produits importés de l'extérieur du Québec contre 10 % dans le cas du transport en commun). De même, 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 par conséquent aux ménages de consacrer une plus faible part de leur budget aux déplacements en automobile. Pour la seule année 2003, le transport en commun a ainsi permis aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars en frais de déplacement.

L'étude de la Chambre de commerce démontre clairement que le transport en commun permet aussi de réduire plusieurs effets néfastes associés aux déplacements en automobile et, ainsi, d'améliorer la qualité de vie. Les déplacements en transport en commun permettent ainsi de diminuer la pollution (quatre fois moins), les accidents (12 fois moins), la consommation d'énergie (cinq fois moins) et l'espace utilisé sur le réseau routier (20 fois moins). Le transport en commun génère de quatre à 20 fois moins d'effets néfastes que le transport privé en automobile.⁵

⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, 2004.

⁵ Ibid, page 6.

Si le gouvernement du Québec veut réduire notre dépendance au pétrole, il doit encourager l'utilisation des transports publics en maintenant les services de transport en commun à un niveau compétitif, sinon avantageux par rapport au coût marginal de l'automobile. Or, comparativement aux automobilistes qui ont subi une augmentation moyenne du prix de l'essence de 17 % durant la même période (tableau 1), les usagers du transport en commun auront connu une augmentation de 22 % au cours de la même période (tableau 2). Ces nouvelles hausses de tarif sont d'autant plus néfastes que des milliers d'usagers délaisseront les transports collectifs pour choisir l'automobile comme moyen de déplacement quotidien. Pas étonnant dans un tel contexte de constater un déclin important de la part modale des transports en commun par rapport à l'automobile (-8% pour le centre-ville de Montréal au cours des années 88-98). Le Québec s'éloigne encore davantage de ses engagements en matière de réduction des gaz à effet de serre et augmente sa dépendance au pétrole.

Tableau 1 : Prix moyen de l'essence régulière pour la région de Montréal

En date du	¢ par litre, moyenne annuelle	variation annuelle moyenne
2001	73,9	-
2002	71,8	-2,8%
2003	76,3	+6,3%
2004	86,5	+13,4 %
Variation totale	12,6	+17%

Tableau 2 : Évolution des tarifs à la STM (CAM)

En date du	Titre	Tarifs	Variation annuelle
1er janvier 2002	CAM	50,00 \$	-
1er janv. 2003	CAM	52,00 \$	+4%
1er juillet 2003	CAM	54,00 \$	+3,8%
1er janv. 2004	CAM	59,00 \$	+9,3%
1er janvier 2005 (hypothèse)	CAM	61,00 \$	+3,4%
Total :		11,00\$	+22%

source : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs.html

LE TRANSPORT EN COMMUN, UNE RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Le transport en commun vit des moments difficiles au Québec. Plusieurs sociétés de transport n'ont plus les moyens d'améliorer leurs services ou même de les maintenir. Les sociétés de transport souffrent, depuis le retrait en 1992 de 170 millions de dollars du gouvernement du Québec dans le financement de l'exploitation du transport en commun, d'un problème de sous-financement chronique qui a entraîné une importante baisse du niveau des services. Or, le transport des personnes et des marchandises fait partie des plus importantes responsabilités des gouvernements occidentaux puisque le transport est au cœur des activités économiques de nos sociétés. Il n'est donc pas surprenant de constater qu'en Europe comme en Amérique du Nord, les gouvernements financent le développement et l'entretien des réseaux routiers mais également des réseaux de transport public. Aux États-Unis par exemple, le transport en commun reçoit une contribution importante du gouvernement fédéral et des états qui contribuent pour 24 % des revenus comparativement à 16 % pour le gouvernement québécois. Or, le Québec ne fait pas exception à cette logique et doit poursuivre ses efforts en vue de fournir, par le biais d'un nouveau cadre financier du transport en commun, aux municipalités et aux sociétés de transport de nouvelles sources de financement du transport en commun.

Rappelons que la mission du ministère des Transports du Québec est « D'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec ». Or, puisqu'il est inconcevable que le gouvernement du Québec se retire du financement du développement et de l'entretien du réseau routier et autoroutier québécois, il est également inconcevable que le Gouvernement du Québec se retire du financement du transport en commun. Au contraire, le gouvernement du Québec doit également se servir des fonds consolidés pour financer aussi bien le transport en commun que les routes et autoroutes. Les investissements publics directs dans les routes, les coûts sociaux et environnementaux de la congestion, les pertes économiques engendrées par le temps non-productif passé par des centaines de milliers d'automobilistes prisonniers des embouteillages, sans compter les ponctions sévères pratiquées dans l'économie du Québec, probablement l'une des rares nations industrielles avancées qui dépense autant par habitant dans l'achat de véhicules et de carburant sans en produire, sont toutes des réalités rarement prises vraiment en compte lorsque vient le temps pour les pouvoirs publics d'orienter par leurs décisions d'investissements en transport les choix individuels des citoyens.

Dans ce contexte, la Coalition pour le transport en commun et ses membres, veulent rappeler au gouvernement du Québec l'engagement qu'il a pris et l'importance de donner aux sociétés de transport les moyens de faire du transport en commun une véritable alternative à l'automobile; la Coalition propose également certaines pistes de financement pour le transport en commun. À ce sujet, le document rendu public le 15 décembre dernier par le ministre des Transports du gouvernement du Québec sur les pistes de solution concernant le financement du transport en commun nous semble nettement insatisfaisant puisqu'il ne fait que confirmer la volonté du gouvernement du Québec de transférer aux municipalités la responsabilité du transport en commun. Selon le ministre des Transports « Il revient aux municipalités, en tant que premières responsables de l'organisation des services, de s'assurer que les organismes de transport en commun disposent des ressources financières nécessaires pour fournir des services en quantité et en qualité suffisantes. » De plus, aucune vision n'y est proposée des enjeux du développement des transports publics pour les prochaines années. Le document se contente d'évoquer en termes très généraux les besoins déjà connus en matière d'entretien des infrastructures existantes pour aussitôt indiquer que Québec n'a pas les ressources pour y faire face.

LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, DES PISTES DE SOLUTION

Les usagers du transport en commun ne peuvent être les seuls à assumer le déficit des sociétés de transport. La contribution des usagers du transport en commun dépasse déjà les 40 % des revenus des sociétés de transport alors que la contribution du gouvernement (16%) et des automobilistes (8%) ne cessent de diminuer. À Montréal seulement, les usagers du transport en commun vont subir en janvier 2005 une quatrième hausse de tarifs en 18 mois. Des hausses représentant une augmentation cumulative de 22 %, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie. Dans l'éventualité de nouvelles hausses de tarifs et d'une poursuite de la dégradation des services de transport en commun, ce sont plusieurs dizaines de milliers d'usagers du transport en commun qui délaisseront le transport collectif pour engorger d'avantage le réseau routier et ainsi aggraver notre bilan énergétique. Déjà, les augmentations de tarifs de 2003 ont entraîné la perte de 4 000 usagers du transport en commun.

La coalition pour le transport en commun est d'avis que le gouvernement du Québec doit mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer de nouveaux revenus dédiés au transport en commun et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports publics. La contribution des automobilistes doit être augmentée puisque celle-ci est nettement insuffisante, compte tenu, des encombrements liés à la congestion et des effets négatifs sur l'efficacité des transports en commun. L'augmentation de la contribution des automobilistes a l'avantage de favoriser le transfert modal vers les transports en commun. Par ailleurs, cette augmentation de la contribution des automobilistes ne doit pas se faire au profit d'un désengagement des municipalités ou du gouvernement dans le financement du transport en commun. Dans ce contexte, de multiples solutions sont possibles : taxe sur l'essence, péages ou taxe sur le stationnement.

1) Taxe sur l'essence

La taxe sur l'essence est appliquée aux automobilistes en fonction de leur consommation d'essence. Elle constitue en ce sens, une forme d'application du principe de pollueur-payeur. Cette mesure est d'autant plus intéressante qu'elle existe déjà au Québec et que les mécanismes de perception sont déjà en place. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en place un nouveau système de perception. Il s'agit seulement d'augmenter le montant actuel de cette taxe. Depuis 1996, les automobilistes de la région métropolitaine de Montréal contribuent au financement du transport en commun par le biais d'une taxe spéciale sur l'essence de 1,5¢/litre. Cette taxe rapporte annuellement à l'Agence métropolitaine de transport plus de 42 millions de dollars. Conséquemment, chaque tranche d'augmentation de 1¢/litre de la taxe sur l'essence pourrait rapporter plus de 30 millions de dollars supplémentaires pour la région de Montréal. Pour la région de Québec, la mise en place d'une taxe sur l'essence de 1,5¢/litre dédiée au financement du transport en commun générerait plus de 8 millions de dollars pour la région de Québec seulement.⁶ De plus, une augmentation de la taxe sur l'essence offre l'avantage d'encourager les automobilistes non seulement à modifier leurs déplacements, mais également le type de véhicule qu'ils achètent.⁷ Conséquemment, une augmentation de la taxe sur l'essence n'est pas sans impact sur la consommation de carburants.

2) Péage

Grâce aux nouvelles technologies, le péage effectue un retour au Canada. Cette mesure offre l'avantage de réguler la circulation, d'inciter l'utilisation des transports en commun et d'accroître les revenus des sociétés de transport.⁸ À cet égard, la loi 164, récemment adoptée par le gouvernement du Québec, permettrait au gouvernement de mettre en place des péages et d'en fixer les tarifs. Par ailleurs, ces péages pourraient servir au financement des services de transport en commun de la région métropolitaine et favoriser le transfert modal vers d'autres modes de transport que l'automobile. Plusieurs pays d'Europe et d'Amérique, comme la Norvège et le Royaume-Uni ainsi que certaines villes américaines telles que Portland et New York (voir encadré ci-dessous) utilisent depuis plusieurs années des systèmes de péages urbains pour financer leurs systèmes de transport en commun.

Le péage offre également la possibilité de mettre en place une tarification de la congestion. Cette approche vise à encourager les automobilistes à se déplacer en dehors des heures de pointe en offrant des tarifs moins élevés durant ces périodes. Selon cette approche, les frais pour utiliser une route sont plus élevés pendant la période de pointe que durant les autres heures de la journée. Cette option, qui intègre la gestion de la demande, offre la possibilité d'atténuer la demande pendant les heures de pointe, d'encourager le changement en faveur des transports collectifs, de décongestionner les ponts, de mieux utiliser les infrastructures en place et d'obtenir des revenus pouvant être utilisés pour le financement du transport en commun et encore une fois réduire notre dépendance au pétrole pour nos activités de transport.

⁶ AMT, *Bilan 2002 et perspectives 2007, horizon 2012*, 2002, page 79.

⁷ Buissière, Lewis, Villeneuve et Vandersmissen, *Transport collectif et gestion de la demande*, 2002, page 68.

⁸ Ibid, page 68.

3) Taxe sur le stationnement

En 1999, messieurs André Lemelin et Pierre J. Hamel de l'INRS-Urbanisation ont étudié pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal l'hypothèse d'une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée dans le contexte de la grande région métropolitaine de Montréal. Dans un premier temps, les chercheurs de l'INRS-Urbanisation ont évalué l'impact qu'aurait une taxe de 10¢, 25¢, 50¢ et 1\$ sur le stationnement sur l'utilisation de l'automobile. Selon les chercheurs, les résultats des simulations utilisées pour évaluer l'impact d'une taxe de 1\$/espace de stationnement sur l'utilisation de l'automobile laissent prévoir une réduction de l'utilisation de l'automobile pouvant atteindre 4 %. Par conséquent, il semble qu'une taxe sur le stationnement selon le scénario étudié, en combinaison avec d'autres mesures de gestion de la demande, serait un instrument efficace pour réduire l'utilisation de l'automobile et la consommation de carburant.⁹

Du point de vue économique, les résultats des simulations de l'étude ont démontré qu'une taxe de 1\$/case de stationnement par jour pourrait apporter des revenus de plus de 110 millions de dollars annuellement pour Montréal. Comparativement, une taxe similaire appliquée dans la région de Québec pourrait rapporter plus de 16 millions de dollars annuellement. Enfin, l'examen des expériences étrangères démontre que les taxes sur le stationnement sont efficaces pour dissuader de l'utilisation de l'automobile et financer le transport en commun dans les pays où cette taxe n'est qu'un élément d'une vigoureuse stratégie intégrée de gestion des transports et de l'environnement. Plusieurs villes du Québec dont Montréal et Québec ont déjà fait connaître leur intérêt à se voir octroyer un tel pouvoir de taxation sur leur territoire.

⁹ Lemelin, André et Hamel, Pierre, *Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, juillet 2000, page 100.

CONCLUSION

Les activités de transport des personnes et des marchandises sont au cœur des enjeux énergétiques mais également économiques et environnementaux du Québec. Il est donc essentiel que le gouvernement du Québec se dote d'une politique énergétique intégrant des objectifs et des actions pour réduire notre consommation de pétrole dans le secteur du transport, par le biais notamment d'une utilisation accrue des transports collectifs. À ce sujet, les pistes de solution concernant le financement du transport en commun présentées par le ministère des Transports le 15 décembre dernier nous semblent nettement insatisfaisantes puisqu'elles ne font que confirmer la volonté du gouvernement du Québec de transférer aux municipalités la responsabilité du transport en commun. De plus, les membres de la Coalition sont très préoccupés par le fait qu'aucune vision n'y est proposée des enjeux du développement des transports publics pour les prochaines années. Le document se contente d'évoquer en termes très généraux les besoins déjà connus en matière d'entretien des infrastructures existantes pour aussitôt indiquer que le gouvernement du Québec n'a pas les ressources pour y faire face.

Rappelons qu'en achetant des voitures et du carburant à d'autres pays, nous faisons collectivement « sortir » du Québec plus de 15 milliards de dollars par année. Pour les organismes membres de la Coalition, il est clair que les Québécois investissent globalement et de plus en plus des sommes gigantesques pour se déplacer et assurer leur mobilité. Les ressources financières sont donc disponibles et la richesse nécessaire à la réalisation de ces dépenses est donc au rendez-vous. Malheureusement, faute de politiques publiques dynamiques et visionnaires, ces dépenses pour la mobilité sont effectuées massivement dans le seul secteur de l'automobile au détriment de l'économie du Québec et de la qualité de notre environnement. Un solide coup de barre s'impose donc et ce dernier ne peut être le fait que des gouvernements. Paradoxalement, le Québec possède une importante industrie de construction de matériels de transport en commun qui pourrait grandement contribuer à résoudre les problèmes de transport du Québec tout en réduisant notre consommation de pétrole et en stimulant l'économie québécoise.

Dans le contexte où le transport en commun constitue une priorité pour le gouvernement québécois, la Coalition pour le transport en commun est d'avis que Québec doit utiliser le fonds consolidé pour financer le transport en commun comme il finance les routes et les autoroutes. D'autre part, les gouvernements québécois et canadien doivent être cohérents avec leur engagement en faveur de l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto en augmentant leurs contributions financières aux immobilisations dans le cadre, par exemple, d'un nouveau programme fédéral-provincial en matière d'infrastructures. De plus, les membres de la coalition sont d'avis que le gouvernement du Québec doit mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer de nouveaux revenus dédiés au transport en commun et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports publics. Conséquemment, l'une des parties de la solution au financement du transport en commun est d'augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun par le biais **d'une ou de plusieurs mesures telles que le péage, une taxe sur le stationnement ou une augmentation de la taxe sur l'essence.**

À notre avis, le transport en commun demeure la véritable solution à la réduction de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, à la réduction des émissions de GES et à la mise en place d'une politique énergétique fondée sur le développement durable. Il est donc essentiel que le gouvernement du Québec adopte dans le cadre de sa stratégie énergétique des objectifs et des mesures visant à réduire notre dépendance au pétrole, par le biais notamment, du transport en commun.