



Coalition pour les
transports en commun

LAISSEZ-NOUS RESPIRER !

MÉMOIRE DE LA COALITION POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES

Janvier 2004

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

©2004

TABLE DES MATIERES

La Coalition pour le transport en commun -----	4
Introduction -----	5
Le transport en commun, une nécessité pour le Québec -----	6
Le transport en commun, une responsabilité du gouvernement du Québec -----	8
Les usagers du transport en commun, une clientèle fragile -----	9
Le financement du transport en commun, des pistes de solution -----	11
Conclusion -----	15
Annexe -----	16

MEMOIRE DE LA COALITION POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PREBUDGETAIRES

LA COALITION POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

La Coalition pour le transport en commun regroupe 32 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 (liste en annexe). 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 58,000 personnes.

- *Le mémoire de la Coalition s'inspire du mémoire soumis par le CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL dans le cadre des travaux de la Commission Bernard. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pour mission de promouvoir la protection de l'environnement ainsi que l'amélioration des pratiques et politiques qui l'affectent, pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Pour ce faire, le CRE-Montréal regroupe des organisations publiques et privées et des individus, qui adhèrent à sa mission et qui, dans un esprit de concertation et de partenariat, contribuent à la définition et à l'atteinte de ses objectifs. Le Conseil, qui regroupe plus de quatre-vingt-dix groupes membres, a consacré d'emblée ses efforts à travailler sur certains enjeux prioritaires, notamment l'aménagement du territoire et le développement des transports en commun. Au cours des dernières années, les membres du CRE-Montréal sont intervenus à maintes reprises sur des dossiers ayant des impacts majeurs sur les transports et le développement de la métropole (création de l'Agence métropolitaine de transport, construction de nouveau pont, stationnement, SLR, autoroute Notre-Dame, espaces verts, etc.).*

INTRODUCTION

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. En 2002, les transporteurs publics de la région métropolitaine de Montréal ont disposé de budgets inférieurs de 43 millions de dollars à ce qu'ils étaient en 1996.

Jusqu'à maintenant ce sont les usagers du transport en commun qui ont subi l'immobilisme des différents paliers de gouvernement en matière de financement du transport en commun. À Montréal par exemple, les usagers ont dû faire face à trois augmentations successives représentant une hausse cumulative de plus de 20 % en 13 mois. Aucun autre service public n'aura vu pareille augmentation sans autre justification que l'équilibre budgétaire.

Paradoxalement, élus, entreprises, citoyens et spécialistes s'accordent pour dire que le transport en commun est certainement une partie importante de la solution à la congestion routière, à la pollution atmosphérique, à la réduction des gaz à effet de serre et aux problèmes de santé publique qui affectent le Québec. C'est pourquoi le gouvernement du Québec avait pris l'engagement en 2002 de déposer en janvier 2004 un nouveau cadre financier du transport en commun au Québec. Ce nouveau cadre devait à la fois résoudre les problèmes de déficits d'exploitation des sociétés de transport mais également leur donner les moyens de développer de nouveaux services et de nouvelles infrastructures. Or, la décision de retarder cet exercice, ne fût-ce que d'une autre année, ne fera que précipiter les sociétés de transport dans une crise financière où ils n'auront d'autres choix que d'augmenter une nouvelle fois les tarifs et de réduire leurs services.

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.

LE TRANSPORT EN COMMUN, UNE NÉCESSITÉ POUR LE QUÉBEC

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. Dans l'éventualité de 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 les problèmes de congestion routière.

En termes de santé publique, notons que l'augmentation de l'utilisation 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. 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 2002, pas moins de 28 alertes au smog (smog prévu) ont été signalées dans les régions fortement urbanisées du Québec et le smog a sévi pendant 12 jours (smog observé). 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)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Outaouais	3	2	3	5	12	1	12
Laurentides	6	1	2	5	4	1	4
Montérégie	16	6	7	11	13	0	20
Montréal-laval	12	2	11	11	15	1	17
Lanaudière	-	6	8	5	7	0	7
Mauricie	16	5	6	5	14	1	15
Estrie	5	2	3	3	3	1	8
Québec	5	2	4	5	5	1	5

Source : Louis Drouin, DSP Montréal-Centre, décembre 2003

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 et Québécoises des efforts importants. En effet, 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 gaz à effet de serre (GES) au Québec. Conséquemment, l'atteinte des objectifs de Kyoto dépend grandement des investissements dans l'amélioration et le développement des services de transport en commun.

Enfin, 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 l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT), 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 stimulant l'économie québécoise.

La Coalition pour le transport en commun est d'avis que le transport en commun est un service important non seulement pour les ménages qui n'ont pas d'automobiles mais également pour des motifs de santé publique et de protection de l'environnement. Plus encore, il faut se demander si l'économie du Québec peut se permettre une telle saignée de ses ressources vers le seul secteur de l'automobile.

LE TRANSPORT EN COMMUN, UNE RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

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 le contexte où le transport en commun constitue une priorité pour le gouvernement québécois, les membres de la Coalition pour le transport en commun sont d'avis que Québec doit utiliser les fonds consolidés 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. Enfin, l'augmentation de la contribution des gouvernements ne doit pas se faire au profit d'un désengagement des municipalités dans le financement du transport en commun.

LES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN, UNE CLIENTÈLE FRAGILE

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 ont subi trois hausses de tarifs en 13 mois. Des hausses représentant une hausse cumulative de 20 % (tableau 1), bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie. Si le gouvernement du Québec veut encourager l'utilisation des transports publics, il faut à tout prix maintenir ce service 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 4 % entre 2001 et 2003 (tableau 3), les usagers du transport en commun auront connu une augmentation cinq fois plus importante au cours de la même période. 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 augmentera ses problèmes de congestion routière.

Tableau 1 :
Coût du transport en commun (Carte mensuelle)

En date du	Tarifs Montréal	Variation	Tarifs Québec	Variation
1er décembre 2001	48,50 \$	NIL	54,00 \$	NIL
1er janvier 2002	50,00 \$	3%	58,60 \$	8%
1er janv. 2003	52,00 \$	4%	59,90 \$	2%
1er juillet 2003	54,00 \$	4%	-	-
1er janv. 2004	59,00 \$	10%	62,15 \$	4%
Total :		+21%		+14%

Tableau 2 :
Prix moyen de l'essence régulière au Québec

En date du	¢ par litre, moyenne annuelle	variation annuelle moyenne
2001	73,9	NIL
2002	71,8	-3%
2003	77	7%
Total :	3.1	+4%

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

Dans la majorité des régions urbaines du Québec, les coupures dans le financement du transport en commun ont entraîné une diminution de l'offre de services et des hausses de tarifs. À long terme, le service est de plus en plus coûteux pour l'utilisateur. Or, comme pour n'importe quel service, l'achalandage de transport en commun est influencé par le niveau des prix. De nombreuses études indiquent qu'une hausse de tarifs de 10 % se solde par une diminution de l'achalandage se situant entre 2 et 5 %.¹ Ce phénomène a d'ailleurs été clairement illustré par la hausse de 34 % des tarifs de la STCUM entre 1989 et 1993 qui a entraîné, en combinaison avec l'augmentation du taux de chômage, une baisse d'achalandage de 6 %.²

« Lorsque la fréquentation des transports publics diminue, il faut que les coûts de fonctionnement soient couverts soit par une augmentation des tarifs, soit par une réduction des niveaux de services, soit par une augmentation des subventions publiques. Les deux premières solutions imposent des désagréments aux usagers et précipitent une spirale descendante où les services deviennent de plus en plus médiocres, les tarifs de plus en plus chers et la fréquentation encore plus réduite, tandis que la troisième solution pose des problèmes aux autorités qui accordent les subventions»³

La coalition est d'avis que la contribution des usagers au financement du transport ne doit pas augmenter puisque les usagers contribuent suffisamment au financement du transport en commun et que toute augmentation de tarif entraînera inévitablement une baisse d'achalandage du transport en commun.

¹ STCUM, Une entreprise à découvrir, mai 2000, page C12.

² STCUM, allocution de monsieur Jacques Fortin, 15 mars 2000, page 5.

³ CEMT et OCDE, 1995, page 63.

LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, DES PISTES DE SOLUTION

« Tous s'entendent pour dire qu'en transport des personnes, l'argent se fait rare, et plus encore l'argent neuf. Ce n'est absolument pas ce qu'indiquent les chiffres relatifs à l'automobile. Dans le marché québécois du véhicule neuf, le chiffre d'affaires est passé de 7,8 milliards de dollars en 1995, à 12,7 milliards en 2002. Si on considère l'ensemble des ventes au détail dans l'automobile – véhicules, carburants, pièces et services –, l'argent neuf qui fut canalisé vers l'automobile au cours des cinq dernières années a totalisé 16,1 milliards de dollars. Ce qui signifie que chaque fois que les ménages ont disposé de 1 \$ de plus à affecter à leurs dépenses de consommation, ils ont canalisé 63 ¢ vers leurs automobiles, contre seulement 37 ¢ vers l'alimentation, l'ameublement, la santé, les loisirs, etc. En ce qui concerne plus particulièrement la région métropolitaine de Montréal, l'argent neuf investit dans l'automobile a totalisé 11,7 milliards de dollars, toujours au cours des cinq dernières années. À l'évidence, l'industrie automobile et, plus généralement, les intérêts liés à l'automobile n'éprouvent aucune difficulté à canaliser vers eux autant d'argent neuf que l'amélioration de la condition économique des Québécois le permet. » (Richard Bergeron, *L'économie de l'automobile au Québec, poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence*, 2003)

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.⁴

⁴ AMT, Bilan 2002 et perspectives 2007, horizon 2012, 2002, page 79.

Tableau 3 : Revenus générés par une augmentation de la taxe sur l'essence à

Augmentation de la taxe sur l'essence	Revenus générés pour Montréal	Revenus générés pour Québec
1¢/litre	30 millions	5,2 millions
2¢/litre	60 millions	10,4 millions
5¢/litre	150 millions	26 millions
10¢/litre	300 millions	52 millions

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.⁵ Conséquemment, une augmentation de la taxe sur l'essence n'est pas sans impact sur la mobilité, puisqu'on augmente le coût des déplacements et on encourage les automobilistes à utiliser des modes de transport alternatif. Enfin, malgré l'opposition prévisible des automobilistes, une augmentation de 1¢/litre ne représente qu'une augmentation d'environ 25\$ par année pour un automobiliste parcourant 25 000 km, soit une augmentation à peine perceptible sur le budget transport d'un ménage quant on pense que l'utilisation d'un véhicule au Québec coûte environ 7000\$/an.

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.⁶ 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. 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.

Tableau 4 : Revenus générés par un péage sur les ponts reliant l'Île de Montréal

Ponts reliant l'Île de Montréal	Débit journalier moyen en 1991	Débit journalier moyen en 1995-1996	Revenu d'un péage de 1\$ par déplacement pour une année (jours ouvrables seulement)
A-13 (Louis-Bisson)	98 000	115 000	25 300 000\$
R-117 (Lachapelle)	39 700	34 000	7 480 000\$
A-15(Médéric-Martin)	122 800	157 000	34 540 000\$
A-19 (Papineau-Leblanc)	55 500	60 000	13 200 000\$
R-335 (Viau)	39 400	34 000	7 480 000\$
R-125 (Pie-IX)	72 800	74 000	16 280 000\$
A-40 (Charles-de-Gaulle)	80 700	94 000	20 680 000\$
R-138 (Le Gardeur)	19 000	19 700	4 334 000\$
A-40 (Ile-aux-tourtes)	56 600	59 000	12 980 000\$
A-20 (Galipeault)	35 400	44 000	9 680 000\$
R-138 (Honoré-Mercier)	78 500	75 000	16 500 000\$
A-10 (Champlain)	107 200	120 000	26 400 000\$
R-112 (Victoria)	31 500	36 000	7 920 000\$
R-116 (Jacques-Cartier)	94 000	100 000	22 000 000\$
A-25 (Louis-H-Lafontaine)	108 400	113 000	24 860 000\$
Total		1 134 700	249 634 000\$

⁵ Buissière, Lewis, Villeneuve et Vandersmissen, Transport collectif et gestion de la demande, 2002, page 68.

⁶ Buissière, Lewis, Villeneuve et Vandersmissen, Transport collectif et gestion de la demande, 2002, page 68.

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.

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 la congestion routière et les émissions polluantes associées à l'utilisation de l'automobile.⁷

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. Or, selon les auteurs, l'application de cette taxe nécessitera des coûts à soustraire des revenus.⁸ Il faut rappeler que les simulations de cette étude supposent également que les problèmes relatifs à l'application de cette taxe soient résolus. 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.

Tableau 5 : Revenus générés par une taxe sur le stationnement

Prix de la taxe sur le stationnement hors-rue et non résidentiels	Revenus générés à Montréal	Revenus générés à Québec
10¢	12 millions	1,625 millions
25¢	30 millions	4,065 millions
50¢	60 millions	8,125 millions
1\$	113 millions	16,25 millions

Source : Lemelin et Hamel, *Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, 2000.

⁷ 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.

⁸ Ibid, page 101.

4) Titres de transport déductibles de l'impôt

Le gouvernement précédent s'était engagé à permettre aux usagers des transports publics de déduire de leurs impôts personnels le coût d'achat de leurs titres de transport et plus spécifiquement les coûts du titre mensuel (carte CAM). Cette mesure avait été très favorablement accueillie; elle serait de nature à contribuer significativement à l'utilisation des transports publics, rentabilisant d'autant les infrastructures actuelles. Elle encouragerait aussi un transfert modal important susceptible de favoriser l'atteinte des cibles de Kyoto.

La Coalition 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. Conséquemment, les membres de la Coalition sont d'avis qu'il faut 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. De même, la Coalition est favorable à la déduction des titres de transport en commun des impôts personnels.

CONCLUSION

La survie du transport en commun ne doit pas reposer sur les usagers. Ceux-ci ont suffisamment fait leur part au cours des dernières années. Le gouvernement doit prendre ses responsabilités et appuyer le développement des services et des infrastructures de transport en commun.

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**. 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. Enfin, la Coalition est favorable à la déduction des titres de transport en commun des impôts personnels.

À l'image des grandes sociétés occidentales, le Québec a tout le potentiel pour devenir une société où le transport en commun constitue une véritable alternative à l'automobile. Or, le développement, le maintien et l'opération d'un tel réseau de transport en commun nécessitent des investissements supplémentaires. Même un pays comme les États-Unis n'a pas hésité à investir des fonds publics dans le financement des réseaux de transports publics. Le gouvernement du Québec doit donc être audacieux afin de doter les grandes villes du Québec d'un nouveau cadre financier leur permettant de se doter et d'entretenir les infrastructures indispensables à une mobilité efficace et responsable des personnes

ANNEXE :

**Les organismes partenaires
de la Coalition pour le transport en commun
Campagne « Laissez-nous respirer ! »**

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