

L'automobile est devenue la cible numéro 1 des politiques de transport durable. Elle est accusée d'être à l'origine de plusieurs maux qui rendent nos villes de plus en plus invivables (pollution, dépendance par rapport au pétrole, encombrement, congestion, bruits, accidents). Ces problèmes ne sauront être résolus par les seuls bricolages et autres innovations dans la technologie automobile.

Les organes décisionnels font généralement usage de divers programmes et mesures pour minimiser ces effets indésirables sur leurs collectivités. Or, l'observation attentive des évolutions des politiques de transport et de mobilité dans les dernières années, en particulier dans la région de Montréal, aboutit à un constat paradoxal : sur le plan théorique le consensus est de plus en plus large pour affirmer la priorité au développement du transport public et des modes alternatifs à l'automobile. Cependant, sur le plan pratique, les gains de part modale de l'automobile parmi les modes de transports routiers se poursuivent année après année. Tout se passe comme si le fossé continuait de se creuser entre la prise de conscience collective des impasses dans lesquelles nous nous précipitons et les choix modaux individuels que nous faisons au quotidien.

Mais alors, quelles mesures doit-on adopter et dans quels objectifs ?

LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ DURABLE RESTE UN DÉFI MAJEUR

Les entraves à une réelle mise en œuvre de politiques alternatives restent très puissantes. Certains sont bien connus : la commodité et le confort de l'automobile, l'espace intime et privée qu'elle représente même dans les pires situations de congestion, la valeur sociale perçue de l'automobile par son propriétaire, etc.

D'autres le sont moins : la contribution financière des collectivités publiques à l'entretien et au développement du réseau et des infrastructures routières nécessaires est très généralement sous-estimée. En particulier, pour les déplacements automobiles, l'absence de transparence quant à l'évaluation des contributions collectives ainsi que la difficulté à les identifier clairement et exhaustivement ne permettent pas aux usagers de l'automobile une prise de conscience claire des charges que représentent pour la collectivité l'ensemble de leurs déplacements.

Pourtant, le spectacle des autoroutes saturées matin et soir aux principaux accès à l'île de Montréal et celui du

réseau de métro constamment à la limite de ses capacités, font douter de la valeur de l'ensemble du système pour ses bénéficiaires supposés : toute cette perte de temps, toute cette énergie gaspillée, tout ce stress accumulé rendent urgent le changement de logique globale. « Le moment n'est sans doute plus si lointain où on se demandera comment si longtemps on a pu être si aveugle sur des questions si vitales pour l'avenir de nos agglomérations » (Ries, 2003).

Une révision radicale de l'ordre des priorités en matière de transport est plus que jamais nécessaire. Les instruments économiques sont au nombre de ces initiatives et ont, dans de nombreux cas, fait clairement preuve de leur efficacité. Une restructuration progressive de la logique d'urbanisation afin d'amoinrir le besoin d'utiliser l'automobile devient aussi inévitable.

Ces changements doivent se traduire par l'élaboration d'une stratégie intégrée qui attaque simultanément les problèmes sur trois fronts :

- Accroître rapidement les rendements énergétiques des parcs de véhicules.
- Favoriser le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et actifs.
- Planifier le développement des villes de façon à réduire la demande en déplacement et en les rendant plus compactes, d'autant plus que les conséquences de mauvais choix d'aménagement urbain peuvent encore se faire sentir même un demi-siècle plus tard.

LES LIMITES DES MESURES VISANT L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Depuis les années soixante-dix, on parle de réduire la consommation des véhicules. Parmi les moyens les plus fréquemment proposés, on note la fabrication de véhicules plus efficaces, l'amélioration des habitudes de conduite et l'accroissement de la fluidité du trafic (notamment par l'ajout de ponts et autoroutes).

Vu la part déjà prépondérante de l'automobile, dans les déplacements, les mesures visant l'efficacité énergétique du parc de véhicules sont les plus susceptibles d'apporter des gains importants à court terme.

Cependant, bien qu'elles induisent une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, ces mesures ont toutefois le même effet qu'une baisse des taxes sur l'essence. Cette dernière augmente le revenu

STRATÉGIE INTÉGRÉE DE RÉDUCTION DES GES ET TRANSPORT DURABLE

disponible pour les consommateurs, ce qui peut les inciter à accroître l'utilisation de leurs véhicules. C'est ce que l'on appelle l'effet rebond. Ainsi, l'amélioration des rendements énergétiques des véhicules, en réduisant leur coût marginal d'utilisation, peuvent aussi encourager les gens à conduire davantage, ce qui risque d'atténuer les gains réels de ces mesures. Elles doivent être complétées par d'autres mesures.

LES LIMITES DES MESURES FAVORISANT LE TRANSFERT MODAL VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

À travers nos lectures, nous avons identifié quatre incitatifs susceptibles de modifier les choix de transport des consommateurs : Les péages routiers, la tarification des espaces de stationnement, la taxe sur l'essence et finalement la taxe kilométrique.

Bien que nombre d'économistes aient préconisé depuis des décennies la tarification des routes aux usagers, nombre de projets proposés ont été mis au rancart. L'un des principaux obstacles à l'implantation de telles mesures demeure généralement l'opposition des automobilistes, qui ne voient pas d'un bon œil l'augmentation de leurs coûts privés d'utilisation, alors que les autorités insistent généralement sur le fait que les bénéfices iront à l'ensemble de la société.

Plusieurs expériences démontrent l'efficacité réelle des actions proposées à condition toutefois que plusieurs mesures complémentaires soient prises simultanément et que le niveau des incitatifs fiscaux soit suffisamment élevé. Il faudrait notamment tenir compte des préférences diverses des consommateurs pour établir des tarifications différentielles et les combiner avec des voies réservées pour les transports collectifs par exemple.

Il faudrait donc qu'un réseau de transport collectif existe, soit opérationnel et très efficace.

LES LIMITES DES MESURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES INFRASTRUCTURES

L'adoption de mesures favorisant la réduction des déplacements par des mesures visant à rendre la ville plus compacte et à regrouper les emplois et lieux de résidences aux pôles de transports collectifs sont inévitables dans le cadre d'une stratégie intégrée de transport et de mobilité durable.

Si cela prend un peu plus d'une décennie pour se débarrasser d'un Hummer qui aura été mis sur le

marché, les conséquences de mauvais choix d'aménagement urbain peuvent encore se faire sentir après un demi-siècle.

Malgré le mérite des bonnes intentions, véhiculées par les mesures d'aménagement, il n'est pas nécessaire de rappeler que la ville existe déjà et les ménages ainsi que les lieux d'activités sont déjà localisés et définis. Les mesures d'aménagement concernent surtout les nouveaux projets de développement, leur localisation, leur configuration et les principes qui devraient guider leurs réalisations. Elles peuvent corriger des problèmes d'accessibilité, aux zones et régions limitrophes mais leur portée est limitée dans l'espace.

D'autre part, les grands chantiers d'aménagement impliquant la réalisation d'infrastructures majeurs doivent être pensés avec une vision à moyen et long termes. Comme ils ont un impact direct sur les déplacements et la mobilité à court terme, des mesures temporaires permettant d'assurer la circulation des biens et des services doivent être élaborées au préalable. Plusieurs experts voient en ces mesures temporaires une opportunité de vendre le transport collectif et actif et insiste sur la nécessité de faire d'une pierre deux coups en jumelant mesures d'aménagement structurant à long terme avec des mesures incitant au transfert modal.

VERS UNE COMBINAISON DE MESURES : PERTINENCE ET DIFFICULTÉS

Une stratégie constituée de la combinaison de mesures incitatives et politiques est inévitable. Nous l'avons maintes fois souligné.

En théorie, il suffirait de combiner des mesures en faisant en sorte que les faiblesses des unes soient compensées par les forces des autres, ce qui nous a amené à recommander l'action sur trois fronts : accroître le rendement énergétique du parc automobile, stimuler le transfert modal et rendre la ville plus compacte et plus favorable au transport collectif et actif.

En pratique, les choses se compliquent. Il faut tenir compte de l'acceptabilité de chaque mesure par la population, de l'équité sociale et géographique, des impacts structurels pouvant résulter de l'utilisation isolée et intensive d'une approche non retenue par nos voisins Américains et des autres provinces.

Dans une autre optique, le travail énorme que constitue la recherche des meilleures combinaisons de mesures dans le cadre d'une stratégie intégrée de réduction de GES en transport urbain se heurte à des problèmes

STRATÉGIE INTÉGRÉE DE RÉDUCTION DES GES ET TRANSPORT DURABLE

méthodologiques. La modélisation de la combinaison de ces mesures nécessite la mobilisation de plusieurs données qui ne sont pas toujours disponibles et qui oblige le recours à des hypothèses ou à des valeurs qualitatives plutôt qu'à des chiffres.

Notre ambition de départ était de produire des scénarios de combinaison de mesures chiffrés pour la région de Montréal avec des niveaux d'objectifs chiffrés de réduction de GES permise par chacun de ces scénarios. À défaut d'avoir un chiffrier, notamment à cause des contraintes et des limites des données, nous avons élaboré une table des principales mesures évoquées dans le cadre des groupes de discussion que nous avons menés avec des niveaux de combinaison et d'application de ces mesures sous forme de scénarios. Nous utilisons également les résultats des simulations que nous avons réalisés où nous avons reproduit les travaux d'Anas et Timilsina (2009) sur la ville de Sao Paulo à Montréal. Ces simulations visaient à mesurer l'impact des mesures politiques de réduction des émissions de GES et de la congestion sur la population, en particulier sur les faibles revenus et en termes de recette en vue de financer le transport en commun.

HIERARCHISATION DES OBJECTIFS

Si l'impact de nombreuses mesures prises individuellement est largement documenté, nos travaux se distingue en présentant leurs impacts lorsqu'ils sont mise en œuvre de manière complémentaire.

À la lumière des travaux de recherche que nous avons mené au cours des trois dernières années, nous proposons trois scénarios constituant trois trajectoires stratégiques permettant respectivement d'atteindre des objectifs modeste, modéré et ambitieux de réduction de GES.

Ces scénarios n'ont pas la prétention d'être exhaustive et encore moins exclusive. Ils montrent simplement les mesures devant être prise relativement au statu quo si l'on souhaite atteindre l'un ou l'autre des niveaux de réduction de GES. Ils montrent également les impacts additionnels de la combinaison des mesures sur la circulation et les parts modales de transport urbain.

La lecture de ces trois scénarios devrait conduire le lecteur à réfléchir sur le fait que des réductions additionnelles sont possibles sans accroître le fardeau fiscal des contribuables, entre autres par des transferts de la fiscalité de la possession à l'utilisation des véhicules ainsi qu'en établissant les premiers jalons d'une réforme fiscale écologique.

Il doit également amener le lecteur à réaliser que les bénéfices d'un scénario ambitieux en matière de réduction de GES seront tangibles à la fois sur les recettes fiscales et sur les revenus disponibles pour les ménages, mais aussi sur la mobilité urbaine en général.

Mesures	OBJECTIF MODESTE	OBJECTIF MODÉRÉ	OBJECTIF AMBITIEUX
Allocation aux employés et frais de stationnement payants	Oui	Oui	Oui
Immatriculation et assurance en frais kilométriques	Non	Oui	Oui
Bonus à l'achat et malus à l'immatriculation	Oui	Oui	Oui
Taxe sur l'essence (en plus du 1cent/l/an)	Plus 2¢/an	Plus 1¢/an	Plus 2¢/an
Péages urbains (accès île de Montréal)	Non	Oui	Oui
Taxe régional sur les espaces de stationnement	Non	Non	Oui
Taxe sur masse salariale	Non	Non	Non

Impacts attendus	OBJECTIF MODESTE	OBJECTIF MODÉRÉ	OBJECTIF AMBITIEUX
Gains en efficacité énergétique (km par litre)	Très élevés	Très élevés	Très élevés
de véhicules-km parcourus:	Forte baisse	Très forte baisse	Très forte baisse
Congestion	Forte baisse	Très forte baisse	Très forte baisse
Baisses d'impôts	Non	Non	Oui
Développement des transports collectifs	Hausse importante de l'offre et de la demande de l'ordre de 40%	Hausse importante de l'offre et de la demande de l'ordre de 50% + Maintien voire hausse du confort et de la qualité des services	

UN PACTE SOCIAL COMME CONDITION DE RÉUSSITE

En adoptant collectivement l'objectif de réduire nos émissions de GES de manière ambitieuse, nous nous dotons d'un cadre qui permettra de faire les vrais débats de société requis afin d'établir une meilleure gestion des ressources tout en visant à favoriser l'amélioration du niveau de vie de nos concitoyens, particulièrement des plus démunis.

Il est illusoire de penser à une évolution spectaculaire sans le concours actif de la population. Peu importe le niveau d'objectif à atteindre, le succès dépend en grande partie de l'évolution du comportement des citoyens et de leurs habitudes de déplacements.

La stratégie optimale d'un point de vue théorique serait, certes, celle qui permettrait des gains de réduction de GES des plus ambitieuses. Cependant, d'un point de vue pratique, la stratégie qui sortira

gagnante reste celle qui sera perçue positivement. Constituée de mesures, aussi contraignantes soient-elles, la stratégie gagnante est celle qui sera présentée de manière globale et compréhensible, afin d'en montrer toutes les articulations tout en respectant la cohérence générale avec les autres politiques structurantes de la région.

Ainsi, les scénarios que nous avons proposés n'ont fait que présenter les analyses de combinaisons de mesures possibles. Ils illustrent ce qui est possible de faire pour rendre un ensemble d'instruments efficaces sans prétendre être exclusifs ni exhaustifs. Les recherches doivent se poursuivre et des analyses plus poussées doivent être réalisées pour évaluer plusieurs autres combinaisons de mesures possibles.