

Écofiscalité et financement des transports collectifs : une combinaison gagnante



MEMOIRE présenté
à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations publiques
sur le financement des transports collectifs

le 2 mai 2012

Par Jean-François Lefebvre
et Jonathan Théorêt
pour le



Groupe de recherche appliquée en macroécologie

WWW.GRAME.ORG

“We are not good at recognizing distant threats even if their probability is 100 percent. Society ignoring peak oil is like the people of Pompeii ignoring the rumblings below Vesuvius.”

JAMES SCHLESINGER, FORMER U.S. ENERGY SECRETARY

“Global warming threatens human civilization so fundamentally that it cannot be understood as an existential one. Its impacts will be so enormous that it is better understood as a problem of evolution, not pollution.”

TED NORDHAUS & MICHAEL SHELLENBERGER (2007)

Mémoire présenté le 2 mai 2012 par le **Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)**¹ dans le cadre des audiences publiques tenues par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur le financement des transports collectifs.

Par **Jean-François Lefebvre**, économiste, chargé de cours et doctorant au Département d'études urbaines et touristiques (DEUT) de l'UQAM et chercheur associé au GRAME,

et **Jonathan Théorêt**, directeur du GRAME.

Photos de la page couverture : Haut: Portland puis Vancouver;

Bas: Seattle puis Montréal

(Photos : Jean-François Lefebvre)

¹ Le GRAME est un organisme à but non lucratif fondé en 1989. Il œuvre dans la promotion du développement durable à travers ses travaux de recherche et ses activités de sensibilisation auprès de la population. Il s'est donné pour objectif de développer des outils d'analyse et de gestion propres au développement durable en tenant compte des enjeux globaux ou macroécologiques. Le GRAME a réalisé plusieurs travaux, lesquels ont porté, notamment, sur les transports, l'énergie et l'utilisation d'instruments économiques en gestion de l'environnement.

Jean-François Lefebvre, Nicole Moreau et Jonathan Théorêt ont publié en 2010 le livre intitulé « **Énergies renouvelables, mythes et obstacles** », une coédition MultiMondes-GRAME.

Plusieurs recommandations du présent mémoire complètent une réflexion entamée dans le livre « **L'autre écologie** », publié en 1995, et **disponible gratuitement** en version pdf sur le site www.grame.org.

Écofiscalité et financement des transports collectifs : une combinaison gagnante

Introduction

La commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a instigué la présente consultation publique afin de susciter une réflexion sur les sources de revenus qui pourraient compléter le financement du transport collectif dans la grande région de Montréal, en répondant, entre autres, aux questions suivantes :

- ❑ Quelles sources de financement sont à privilégier pour pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain ?
- ❑ Qui devrait financer les investissements dans les réseaux de transport en commun ?
- ❑ Quel moyen vous semble le plus juste pour financer les projets de transport en commun : taxes sur l'essence, droits d'immatriculation, péages, etc. ?
- ❑ Quels sont les principes qui, selon vous, doivent guider les choix de sources additionnelles de financement ?

Le présent mémoire vise à contribuer au présent débat en deux étapes distinctes : premièrement nous présentons un résumé du projet de recherche réalisée par Jean-François Lefebvre dans le cadre de sa thèse doctorale qu'il termine présentement en études urbaines dans le cadre d'un programme conjoint UQAM et INRS. Un rapport de recherche présentant une partie des résultats obtenus est déposé en annexe du présent mémoire.

Les résultats de ces travaux de recherche permettent de mieux mesurer les impacts de différentes mesures et combinaisons de mesures tant en termes d'efficacité à influencer les habitudes de transports et les choix modaux qu'en termes d'équité et d'impacts socio-économiques.

Dans une deuxième étape, nous complétons cette analyse par quelques remarques et recommandations additionnelles.

Résumé de la thèse

Gérer la fin de l'ère du pétrole à bon marché tout en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) tenues responsables des changements climatiques, voilà deux défis susceptibles de bouleverser notre conception des villes et des transports. Alors que l'OCDE (2006) recommande de modifier la fiscalité afin de découpler la croissance économique de la consommation de pétrole, nombre de villes et d'États investissent massivement dans les infrastructures de transports collectifs et actifs.

Le retrait du gouvernement fédéral canadien du Protocole de Kyoto n'empêche pas un foisonnement d'initiatives, tant à l'échelle municipale que provinciale. Ainsi, le gouvernement du Québec maintient son engagement consistant à réduire de 20 % les émissions québécoises de GES d'ici 2020, par rapport aux niveaux de 1990. La Société de Transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, tout comme plusieurs autres transporteurs publics, proposent des plans de développement susceptibles de transformer nos villes, mais nécessitant des investissements substantiels. Plusieurs des choix que nous ferons au cours des prochaines années auront des impacts pour les décennies à venir.

- ❑ Jusqu'où doit-on aller dans le développement (et donc le financement) des transports collectifs?
- ❑ Quelles seraient les meilleures sources de financement? Doit-on privilégier des taxes traditionnelles (comme la taxe sur la masse salariale appliquée à Portland) ou tendre vers les écotaxes (donc viser les automobilistes, à l'instar d'un nombre croissant de villes et États)? Si on adopte une fiscalité qui touche particulièrement les automobilistes, doit-on accroître les frais fixes (sur l'immatriculation des véhicules) ou plutôt viser les frais variables (péages urbains et hausses des taxes sur l'essence et le stationnement)?

Selon le critère d'optimisation potentielle de Pareto, il peut s'avérer acceptable d'adopter un ensemble de mesures si leurs bénéfices s'avèrent supérieurs à leurs coûts. Une meilleure compréhension des coûts et bénéfices impliqués dans les différentes options envisageables constitue à cet égard un apport indéniable au processus d'adoption de politiques publiques.

La mise en oeuvre de ces politiques découle de la reconnaissance de plus en plus répandue que l'omission de nombreux coûts environnementaux et sociaux dans le secteur des transports amène une utilisation non optimale des véhicules. En fait, les consommateurs sont ainsi incités à acquérir davantage de véhicules, souvent de plus gros, et à les utiliser davantage que s'ils avaient eu à en assumer les véritables coûts d'utilisation. La même logique amène d'ailleurs à considérer les bénéfices externes associés à l'utilisation des transports collectifs comme des justifications fondamentales à leur financement public.

Alors qu'une littérature abondante décrit plusieurs des nombreux coûts externes associés aux transports (congestion, pollution, accidents, *etc.*), ce n'est que plus récemment que des chercheurs ont commencé à se pencher sur l'existence de pratiques tarifaires contraires aux objectifs du développement durable. Nous retenons ici deux propositions que nous avons intégrées au cœur de notre réflexion :

- ❑ la tarification des stationnements actuellement fournis gratuitement aux travailleurs,
- ❑ la conversion des frais fixes (d'immatriculation et d'assurance) en frais variables (selon l'utilisation du véhicule).

Les champs de préoccupations se rejoignent dans la mesure où des chercheurs tout comme des décideurs se penchent sur les incitatifs économiques qui permettraient d'internaliser les coûts externes associés à l'usage de l'automobile, alors que d'autres cherchent spécifiquement des leviers de financement permettant d'appuyer le développement des transports collectifs. Dans les deux cas, on se bute toutefois au mur de **l'acceptabilité sociale**. Il est difficile de réformer le

système fiscal et encore plus d'ajouter de nouvelles taxes, sans faire face à de nombreuses oppositions, lesquelles ont eu raison de plusieurs projets de mesures. Les deux arguments les plus couramment amenés en opposition à l'instauration d'écotaxes concernent respectivement la présence de craintes relativement à l'efficacité des mesures ainsi qu'à leurs incidences sociales, particulièrement en termes d'équité.

Par efficacité, on entend ici la capacité à atteindre les objectifs pour lesquels les mesures ont été implantées, particulièrement celui de réduire les émissions de GES.

L'incidence sociale peut être reflétée par l'impact sur le bien-être général, tandis que l'équité fait référence à l'impact économique sur les classes les moins favorisées, ainsi qu'au concept d'équité régionale.

Questions de recherche

Alors que de plus en plus de chercheurs étudient systématiquement chacun des incitatifs possibles, on compte toutefois beaucoup moins d'études et de publications sur les impacts appréhendés de **combinaisons de mesures**. Et encore moins qui tentent de cerner à la fois les enjeux d'efficacité et d'équité tout en ayant comme toile de fond l'objectif de constituer un apport dans l'objectif de corriger les lacunes du marché en donnant les bons signaux aux automobilistes tout en contribuant simultanément, dans une certaine mesure, au financement des transports collectifs.

C'est dans ce contexte que nous nous sommes posé la question générale suivante :

- Quels sont les incidences autant en termes d'efficacité que d'équité de différents types de mesures, considérées d'abord individuellement, puis sous forme de combinaisons?

Les enjeux s'avèrent très importants dans la mesure où l'impact sur les émissions de GES du secteur des transports routiers découle principalement des trois facteurs complémentaires suivants : le stock de véhicules, l'efficacité énergétique moyenne de ceux-ci ainsi que le kilométrage parcouru par adulte. À ceux-ci s'ajoute la période d'utilisation, laquelle peut affecter les niveaux de congestion.

On néglige souvent le fait qu'une mesure ayant un impact sur une de ces variables est susceptible d'induire également un effet opposé sur une autre. Ainsi, une mesure destinée à favoriser une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, comme le *bonus malus*, pourrait toutefois induire une hausse de leurs stocks (en abaissant le coût des petites voitures). De plus, il est reconnu qu'une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules équivaut à une baisse du prix de l'essence, induisant ainsi une hausse des taux d'utilisation des véhicules, ce que les économistes appellent l'effet rebond. Ensuite, une écotaxe appliquée exclusivement aux automobilistes utilisant le centre-ville (péages urbains ou taxes sur les stationnements) pourrait théoriquement y réduire le nombre d'automobilistes en les faisant fuir vers la banlieue, là où ils seraient susceptibles de parcourir de plus grandes distances, donc d'accroître au total leurs émissions. Finalement, non seulement l'impact réel de plusieurs mesures demeure ambiguë,

mais il a simplement été très peu étudié dans le cas des mesures comme les frais fixes (d'immatriculation) ou la tarification des espaces de stationnement fournis aux travailleurs.

Cela nous amène aux questions subsidiaires suivantes :

- ❑ Peut-on évaluer l'incidence de certaines mesures sur le stock de véhicules, sur l'efficacité énergétique moyenne de ceux-ci ainsi que sur le kilométrage parcouru par adulte?
- ❑ Peut-on mesurer l'impact global de ces mêmes mesures sur les émissions de GES, notamment afin de discerner l'effet dominant lorsqu'un incitatif semble induire des effets opposés, et afin de mesurer les incidences de la synergie tout comme de l'opposition entre certaines mesures, dans le cas de panier de mesures ?

Ensuite, en considérant qu'un des objectifs des stratégies recherchées consiste à favoriser le développement des transports collectifs et actifs, la question suivante mérite d'être posée :

- ❑ Quelle est l'incidence des mesures et des combinaisons de mesures envisagées sur les taux d'utilisation des transports collectifs ?

Après avoir répondu aux questions précédentes nous aurons de bonnes indications quant à savoir dans quelle mesure les incitatifs étudiés permettent avec efficacité de réduire les émissions de GES et de favoriser l'utilisation des transports collectifs.

Toutefois, l'impact social des mesures demeure un enjeu majeur, notamment en termes d'acceptabilité. D'où une dernière question :

- ❑ Quelles mesures et combinaisons de mesures tendraient à favoriser non seulement l'amélioration du bien-être de la société en général, mais particulièrement celui des ménages les moins fortunés, tout en favorisant l'acceptabilité sociale ?

Nous présentons ici les résultats de deux études quantitatives ainsi que ceux découlant de la tenue de groupes de discussions visant à répondre à ces questions.

Description sommaire des études réalisées

La première approche repose sur une étude économétrique en deux volets appliquée à l'échelle internationale. Nous avons ainsi monté une banque de données pour 37 pays avec des données sur 20 ans, allant de 1990 à 2009. Une analyse multivariée (avec données par panel) a été réalisée afin d'identifier, dans un premier temps, quels facteurs influencent les taux de possession de véhicules par adulte, le kilométrage parcouru par adulte et l'efficacité moyenne du parc de véhicules. Dans un deuxième temps nous avons retenu comme variables dépendantes les émissions de GES dans le secteur des transports routiers *per capita*, les taux nationaux d'utilisation des transports collectifs et actifs (TCA) et finalement un indicateur d'équité sociale utilisé par les Nations unies afin de mesurer la répartition des richesses (l'indice de Gini).

Dans un deuxième temps, une modélisation a été réalisée en appliquant à la région métropolitaine de Montréal un modèle développé par Anas et Timilsina (2009), pour la Banque mondiale, sur

la ville de Sao Paulo. Il s'agit d'un modèle logistique trinomial, lequel permet de reproduire les parts modales pour trois modes de transport pour la population de la région métropolitaine de Montréal. Les résultats permettent d'évaluer l'impact de différentes combinaisons de mesures non seulement en termes de choix modal et d'incidences sur les niveaux de congestion, mais également en fonction de leurs impacts socio-économiques sur les citoyens pour six classes de revenus distincts. Il permet également d'inclure dans les scénarios simulés l'anticipation de hausses significatives des prix du pétrole, afin de pouvoir évaluer l'incidence environnementale et socio-économique des mesures étudiées dans un contexte beaucoup plus proche de celui dans lequel elles risquent de se voir implanter.

Finalement, ces travaux ont pu bénéficier des résultats de deux groupes de discussions organisés par le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) tenus en avril 2010 et auxquels ont pris part 16 participants issus de différentes organisations socio-économiques représentatives de la région montréalaise. De ceux-ci nous pouvons tirer plusieurs enseignements. En voici quelques-uns.

Quelques résultats

Nous pouvons décliner nos résultats en fonction de trois grandes questions.

1. Quel est l'effet véritable des différents incitatifs sur les émissions de GES ainsi que sur les taux d'utilisation des transports collectifs ?

Trois résultats se démarquent en réponse à cette question :

Primo, il ressort clairement, autant des résultats des études économétriques comparant les données internationales que du modèle de simulation réalisé pour la région métropolitaine de Montréal, que se sont les incitatifs économiques qui imposent un coût à l'usage des véhicules (donc qui touchent les coûts variables) qui ont un véritable impact sur les émissions de GES tout comme sur les taux d'utilisation des transports collectifs.

Secondo, les États qui imposent des taxes moins élevées aux petits véhicules tendent effectivement à avoir des parcs plus écoénergétiques, mais également comptant de plus nombreux véhicules. Au total, ce dernier effet semble dominer relativement aux niveaux d'émissions de GES.

Tertio, la question de l'offre et de la tarification des espaces de stationnement, particulièrement ceux fournis en grande majorité gratuitement aux travailleurs, pourrait bien constituer un des facteurs les plus importants et les plus négligés dans les politiques visant la gestion de la demande de transport.

2. Quelles sont les incidences des mesures ou des combinaisons de mesures en termes de bien-être et d'équité sociale ?

Primo, deux mesures se démarquent particulièrement par leur caractère progressif : l'imposition d'un *Parking cash out* et le transfert des frais fixes d'immatriculation et d'assurances sous forme de frais variables, par exemple associés au kilométrage parcouru.

Secondo, des écotaxes telles que les taxes sur l'essence s'avèrent globalement progressives dans la mesure où les citoyens à plus faibles revenus ont des taux de motorisation particulièrement faibles, mais elles sont néanmoins régressives si l'on ne considère que les impacts entre automobilistes. En permettant d'améliorer les transports collectifs, les fonds collectés permettent toutefois d'accroître le bien-être collectif et bénéficient particulièrement aux moins nantis.

Tertio, les hausses des prix du pétrole tendent à appauvrir l'ensemble de la société, mais en touchant dramatiquement la classe moyenne et particulièrement les moins favorisés. Ce constat est majeur dans la mesure où certaines mesures pourraient être rejetées par des citoyens qui aurait opté préférablement pour un scénario consistant à désirer revenir à une situation passée (avec l'essence disponible à bon marché), alors que le choix réel portera sur différentes mesures dans un contexte où les prix des carburants ont déjà monté et sont appelés à croître encore davantage. En fait, le pire scénario est celui où l'État couperait dans les transports collectifs suite à une hausse du prix du pétrole qui aurait miné l'économie et ses entrées fiscales. Ce scénario nullement hypothétique correspond à la situation vécue récemment chez nos voisins américains. Dans ce scénario, les automobilistes subissent impuissants la hausse des prix du carburant et toute la société s'appauvrit, en l'absence d'une alternative collective financée convenablement.

Quarto, certaines combinaisons de mesures s'avèrent à la fois plus efficaces pour réduire l'usage de l'automobile et favoriser les transports collectifs, tout en permettant d'atténuer l'impact des hausses des cours du pétrole sur le bien-être collectif, en général, et sur les moins nantis en particulier. Ce sont les combinaisons qui intègrent à la fois des écotaxes destinées à obtenir du financement pour les transports collectifs (taxes sur l'essence, péages) avec l'imposition d'un *Parking cash out* ou avec le transfert des frais fixes d'immatriculation et d'assurances sous forme de frais selon le kilométrage parcouru.

3. Quelles leçons peut-on tirer sur le plan de l'acceptabilité sociale ?

Primo, il est important de définir l'acceptabilité sociale comme étant la comparaison entre des alternatives proposées et le scénario de référence considéré par les citoyens lors des débats. Le fait de tenir compte ou non de la hausse des cours du pétrole dans la mise en contexte est susceptible d'affecter fortement la perception de ceux-ci.

Secondo, une combinaison de plusieurs mesures pourrait permettre d'atteindre des objectifs beaucoup plus ambitieux tout en étant plus acceptable socialement que ne le serait la mesure la plus efficace, la taxe sur l'essence, qu'il serait difficile de réussir à accroître à des taux suffisamment élevés, particulièrement dans le contexte où le prix des carburants a déjà augmenté de près de 20 % en 2011. Les automobilistes constatent des bénéfices substantiels en termes de baisse de la congestion, tandis que les sociétés de transports publics assisteront à une hausse plus importante de leur taux d'utilisation que ceux qui auraient découlé de la seule augmentation de leur offre de services. Il en résultera ainsi une croissance de l'autofinancement qui s'ajoutera aux nouvelles sources de revenus obtenus.

En fait, des stratégies cohérentes incluant l'utilisation d'écotaxes et des mesures telles que l'élimination progressive des stationnements fournis gratuitement au travail induiraient de telles réductions dans les taux d'utilisation de l'automobile qu'il serait possible de réaffecter une part significative des fonds prévus pour les investissements routiers vers le développement des infrastructures de transports collectifs, complétant ainsi les montages financiers requis pour mettre nos transports sur la voie du XXI^e siècle.

Quelques recommandations pour la présente consultation

Suite aux analyses résumées précédemment, nous avons élaboré 11 recommandations destinées à répondre aux questions avancées dans le cadre de la présente consultation publique :

1. Il faut privilégier l'adoption de taxes touchant les coûts d'utilisation des véhicules.

La hausse des taxes sur l'essence, la mise en place de péages urbains ou la tarification des espaces de stationnement s'avèrent ainsi largement préférables aux hausses des frais d'immatriculation ou à une taxe sur la masse salariale comme sources de financement du développement des infrastructures des transports collectifs et actifs.

2. Le GRAME appuie la mise en place d'un péage routier de type cordon autour de l'île de Montréal.

L'accent doit être mis sur les multiples bénéfices qui découleront de la mesure. Il serait même possible d'envisager une baisse de la taxe régionale sur les droits d'immatriculation, si cela permettait d'accroître l'acceptabilité sociale de la mise en place du péage, considérant le puissant effet incitatif de cette dernière mesure, en plus de son rôle comme outil de financement.

Nous soulignons qu'un deuxième cordon devrait ultérieurement être envisagé, autour du centre-ville, si la baisse générale des niveaux de congestion entraînait un accroissement des navetteurs provenant des banlieues est et ouest de l'île. Il est aussi probable qu'une diminution de l'offre routière s'avère suffisante pour éviter cet effet pervers potentiel.

3. Le GRAME appuie une hausse de la taxe sur l'essence.

Une hausse annuelle de la taxe verte (taxe sur le carbone) devrait être promue.

4. Les nouvelles politiques doivent accorder une forte attention à la gestion de l'offre et à la tarification des espaces de stationnement.

La réduction des subventions accordées aux stationnements fournis par les municipalités (en facturant les coûts réels, voire en réduisant leur offre) pourraient permettre de réallouer des fonds au financement des TC.

Les Lois actuelles fédérale et québécoise prévoient que les stationnements fournis aux employés devraient être considérés comme des avantages imposables. Le seul fait de prétendre ne pas connaître la juste valeur marchande de ces espaces de stationnement sert, dans bien des cas, de

justificatif aux entreprises pour ne pas appliquer la Loi.² Il faudrait notamment combler le manque d'informations qui nuit à leur application, notamment en adoptant tout simplement des taux pouvant être utilisés par défaut par les entreprises afin de respecter l'esprit de la Loi.

L'adoption du *Parking cash out* devrait être également envisagé à l'échelle de la CMM, pour les entreprises sur son territoire.

Même des mesures qui ne contribuent pas directement au financement des TC le font indirectement en permettant d'accroître la part d'autofinancement due à l'augmentation de l'achalandage. De plus, cette mesure, ainsi que le transfert des frais fixes en frais variables, vont contribuer toutes les deux à accroître substantiellement les bénéfices des combinaisons de mesures susceptibles d'être adoptées. Cela contribuera à accroître l'acceptabilité des ensembles de mesures proposés.

5. Le GRAME appuie l'imposition d'une taxe régionale sur les espaces de stationnement

Il faudrait évaluer si les entreprises pratiquant le *Parking cash out* pourraient en être exemptées en partie, ce qui est susceptible d'aider à l'acceptabilité sociale de l'imposition de cette mesure. Cela réduirait toutefois les revenus anticipés.

6. La tarification des automobilistes selon la distance parcourue devrait être promue.

Il serait toutefois plus facile d'appliquer la mesure, dans un premier temps, au secteur du camionnage (en s'inspirant de l'expérience européenne. La taxe sur l'essence demeure une taxe qui tient compte de la distance parcourue et de l'efficacité énergétique des véhicules tout en étant beaucoup plus simple à gérer.

Le principal intérêt de cette mesure consiste à remplacer les frais d'immatriculation et d'assurances existants. Il s'ensuivrait une baisse des coûts pour tous les automobilistes, mais particulièrement pour les conducteurs ayant un plus faible revenu. Cette mesure, tout comme le *Parking cash out*, s'avèrent socialement progressives. Leur adoption permettrait d'obtenir un ensemble de mesures tout en réduisant les impacts négatifs potentiels sur les ménages à plus faibles revenus.

7. Une tarification hors-pointe des transports collectifs doit être adoptée

En offrant un tarif plus bas en période hors-pointe, il sera possible de mieux répartir l'utilisation des transports collectifs et d'accroître la qualité des services en pointe, ce qui en accroîtra les taux globaux d'utilisation. De plus, cette tarification hors-pointe offrira une alternative moins coûteuse pour certaines personnes à plus faibles revenus tout en incitant des automobilistes à opter pour les TC dans les périodes où les services sont souvent moins performants.

8. L'introduction d'un éventuel *bonus-malus* doit s'inscrire dans un ensemble cohérent de mesures.

² Section 8.25 *Stationnement fourni ou remboursé par l'employeur* du guide des Avantages imposables 2011 de Revenu Québec : <http://www.revenuquebec.ca/fr/sepf/publications/in/in-253.aspx> et chapitre 3 du *Guide de l'employeur – Avantages et allocations imposables* de l'Agence du revenu du Canada : <http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/tg/t4130/>

Le risque de contribuer à l'acquisition de plus de véhicules n'enlève pas la pertinence pour l'État québécois d'adopter un bonus-malus afin d'accroître l'efficacité énergétique du parc automobile, mais tend à indiquer que les revenus découlant du malus devraient financer davantage l'acquisition de véhicules électriques et hybrides et, éventuellement, même en partie les transports collectifs, en évitant d'accorder des subventions trop importantes aux acheteurs de petites voitures. Il s'agit d'une piste qui mérite d'être explorée.

9. L'introduction d'une taxe sur l'accroissement de la valeur foncière découlant de l'implantation d'infrastructures de transports collectifs est justifiée.

Un financement insuffisant risque d'empêcher la réalisation de plusieurs projets. Les propriétaires desservis par ces nouveaux services verront la valeur de leur propriété augmentée. Il est équitable qu'ils contribuent par une part de leur bénéfice lors de la revente de celle-ci.

10. Il faut développer en priorité les services de transports en fonction des clientèles susceptibles de les utiliser.

Les sommes allouées pour les derniers tronçons du train de l'Est apparaissent ainsi comme des aberrations. À l'opposé, de nombreux projets de densification, qui permettraient de desservir beaucoup d'usagers à une fraction des coûts, nous semblent piétiner. La densification du réseau pour l'île de Montréal et ses rives immédiates devrait être la priorité, devant l'ajout d'infrastructures lourdes et coûteuses en banlieues éloignées et de très faible densité.

11. Une stratégie globale intégrant plusieurs incitatifs économiques permettrait de réduire substantiellement la demande et justifierait une réallocation des investissements.

Il est plus efficace de financer le développement des TC par des taxes liées à l'utilisation des véhicules que toute autre option. Éliminer la gratuité des stationnements fournis aux employés, c'est comme éliminer une subvention de 1\$ le litre d'essence sans accroître le fardeau fiscal. Le transfert des frais fixes en frais variables induit des gains similaires. Une combinaison de ses mesures, dans le contexte inévitable de hausse des prix du pétrole, permet d'envisager des transferts modaux bien au-delà de ce qui est actuellement anticipé tout en réduisant les coûts associés au transport pour les citoyens. Il sera d'autant plus justifié de donner une priorité au financement des transports collectifs dans les investissements gouvernementaux. Ceux-ci représentent la moitié des investissements en Suisse actuellement.

Vous trouverez en annexe une présentation ainsi qu'un rapport de recherche présentant de manière plus approfondie quelques résultats des travaux cités dans le présent mémoire.