
**Mémoire préparé dans le cadre des
consultations prébudgétaires 2003
du Comité permanent des finances
de la Chambre des communes**

*Faire le choix
du transport en commun,
pour le développement durable
de la société canadienne*

Société de transport de Montréal

8 septembre 2003

Table des matières

SOMMAIRE EXÉCUTIF..... 3

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL EN BREF..... 5

INTRODUCTION..... 6

LE TRANSPORT EN COMMUN, SON RÔLE ET SES BIENFAITS 7

LE TRANSPORT EN COMMUN AUJOURD’HUI..... 11

FAIRE LE CHOIX DU TRANSPORT EN COMMUN : UNE DÉCISION
QUI NÉCESSITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS..... 14

RECOMMANDATIONS..... 16

SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'atteinte des objectifs du gouvernement fédéral, exprimés en termes de croissance économique, d'investissement dans le bien-être de tous ses membres et dans le maintien des collectivités où il fait bon vivre et travailler tout en maximisant leur contribution à la prospérité nationale, est un défi qui nécessite la réalisation d'actions à divers niveaux. La Société de transport de Montréal (STM) souhaite évoquer de quelle manière le transport collectif contribue aux objectifs du gouvernement fédéral. Elle souhaite aussi sensibiliser ce dernier aux besoins financiers non seulement de Montréal pour ses services de transport en commun mais de l'ensemble de cette industrie.

Le transport en commun contribue au dynamisme et au développement des régions et il constitue, en milieu urbain, une alternative valable à l'automobile. En plus d'assurer la mobilité d'un nombre important de personnes, l'utilisation du transport collectif permet de réduire la congestion routière, ce qui favorise une plus grande fluidité de la circulation et une réduction des coûts de transport des marchandises, de construction et d'entretien des voies publiques. Le transport en commun accroît la densité du tissu urbain et augmente le rayonnement des centres, il contribue à améliorer la qualité de l'air et à préserver les ressources énergétiques. Finalement, il est un levier important pour le marché de l'emploi.

Toutefois, il est en perte de vitesse depuis plusieurs années dans la région de Montréal et ce, malgré une légère reprise au cours des dernières années. Cette situation résulte de la combinaison de plusieurs éléments tels le désengagement graduel des gouvernements dans le financement du transport collectif et les facteurs favorisant un usage accru de l'automobile.

Mais il n'est pas trop tard pour remédier à cette situation et relancer le transport en commun. Cependant, il pourra jouer pleinement son rôle et générer davantage de retombées positives dans la mesure où on lui offre des bases solides et durables.

Au niveau du cadre financier, il est clair que celui qui prévaut actuellement ne suffit plus à couvrir les besoins des organismes de transport pour préserver leurs actifs et maintenir leurs services. Peu ou pas de ressources sont disponibles pour améliorer les services déjà offerts et en développer de nouveaux, condition de succès de la relance du transport en commun.

La mise en œuvre de stratégies pour atteindre les objectifs que la STM s'est fixés doit s'appuyer sur de nouveaux paramètres de financement. En effet, malgré des augmentations souhaitées de la contribution des clients, des municipalités, de la région et du gouvernement provincial, l'équilibre entre les besoins et les ressources est toujours rompu et tous les scénarios envisagés pour les années à venir indiquent un déficit financier.

Le gouvernement fédéral a déjà fait un pas dans la bonne direction en mettant sur pied certains programmes pour les municipalités. Toutefois, les sommes allouées ne suffisent pas à répondre à leurs nombreux besoins, notamment ceux pour les transports collectifs. Il est essentiel que le gouvernement fédéral s'implique financièrement dans le soutien et la relance du transport en commun, d'une part dans les investissements et l'innovation et d'autre part dans la stimulation de la fréquentation de ce mode de transport.

En conséquence, d'abord pour maintenir les acquis et par la suite, pour accroître l'utilisation du transport en commun et assurer la pérennité de son financement, il est recommandé que le gouvernement fédéral :

- Mette en place un programme de subventions aux investissements pour le maintien et le développement des infrastructures de transport collectif;
- Supporte le financement du transport collectif en y dédiant la taxe fédérale sur l'essence, du moins en partie, et en accordant aux organismes de transport une exonération de la taxe sur l'essence;
- Encourage et supporte financièrement les initiatives de recherche et de développement en transport en commun et l'implantation de nouvelles sources d'énergie et de nouvelles technologies (biodiésel, autobus hybrides, etc.);
- Adopte des mesures fiscales favorables aux utilisateurs de transport en commun afin de stimuler le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun (déductibilité des titres mensuels de transport);
- S'assure que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits.

La mise en œuvre de ces recommandations exigera du courage et des moyens financiers adéquats. Nous sommes confiants que le gouvernement fédéral saura prendre les décisions nécessaires pour supporter la relance du transport en commun.

Les choix sont clairs, il faut passer à l'action.

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL EN BREF

La mission de l'entreprise est de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire qu'elle dessert. À cet égard, la STM possède, administre et développe une entreprise de transport collectif sur le territoire de la Ville de Montréal. Outre son service de transport régulier, la STM fournit un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par le biais de minibus ou de taxis. En plus de son service de transport régulier par autobus et minibus, elle administre un service de transport collectif par taxi. La STM est la 15^{ème} entreprise en importance au Québec, elle emploie près de 7 300 personnes dont la moitié travaille en contact direct avec la clientèle.

La STM exploite un parc de véhicules de 1 590 autobus dont 756 à plancher surbaissé et 7 minibus urbains. Le réseau couvre le territoire de l'île de Montréal, soit environ 500 km² avec 186 lignes incluant 20 lignes de nuit et 11 voies réservées totalisant 45 km. L'offre de service représente 4,2 millions d'heures-véhicules et les véhicules ont parcouru un peu plus de 72 millions de kilomètres en 2002.

Le réseau souterrain dessert 65 stations de métro et le parc de véhicules compte 759 voitures. On y enregistre annuellement environ 58 millions de kilomètres/voiture. Sa valeur de remplacement est de l'ordre de 5,3 milliards de dollars.

Le transport adapté exploite un parc de 89 minibus et de 16 taxis accessibles en plus d'offrir des services par le biais de contrats avec des compagnies de taxis. En 2002, près de 1,4 million de déplacements ont été effectués, soit l'équivalent de 6 000 déplacements par jour.

L'achalandage total annuel s'est chiffré à 362 millions de déplacements dont 39% en autobus seulement, 29% en métro seulement et 32% en utilisant les deux modes. La STM est un acteur important dans le marché des déplacements. En effet, elle assume près de 87% des déplacements en transport collectif dans la grande région de Montréal et un peu plus des trois quarts de tous ceux effectués au Québec.

Le budget d'exploitation de la STM en 2003 est de 764,6 millions de dollars. Les sources de revenus se répartissent comme suit : 43% proviennent des utilisateurs, 33% de la Ville de Montréal, 10% du gouvernement du Québec et 14% d'autres sources.

INTRODUCTION

La réalisation de consultations prébudgétaires auprès du public par le Comité permanent des finances de la Chambre des communes est très bien accueillie par la Société de transport de Montréal. Ces consultations témoignent de l'importance que le gouvernement fédéral accorde aux priorités et aux valeurs de tous les membres de la société canadienne et de son souci pour le mieux-être de la collectivité.

La STM, consciente de jouer un rôle important dans le développement durable de sa région, adhère aux engagements du gouvernement fédéral en faveur du progrès environnemental et social et elle appuie tout effort visant à stimuler la vitalité et le dynamisme de la société et à offrir aux citoyens une qualité de vie élevée.

L'industrie du transport en commun est un maillon essentiel du développement économique et social des grands centres urbains. Sa place est telle qu'on ne saurait imaginer ce qu'ils seraient sans son apport. Cependant, depuis plusieurs années et malgré une hausse récente de sa fréquentation, le transport collectif perd graduellement sa part dans le marché des déplacements de personnes. Il est encore temps d'agir et de redresser la situation afin d'intensifier les retombées positives de cette industrie sur la collectivité.

Ce document vise donc à mettre en perspective l'apport du transport en commun, particulièrement dans les grands centres urbains tant du point de vue économique que social et environnemental. Par ailleurs, il expose la situation actuelle du transport en commun dans la région de Montréal et présente les divers enjeux et objectifs de la STM ainsi que ses interventions futures. Enfin, il explique les engagements financiers nécessaires pour aller de l'avant.

LE TRANSPORT EN COMMUN, SON RÔLE ET SES BIENFAITS

À plusieurs points de vue, dans les agglomérations urbaines, le transport en commun influence la productivité et constitue un élément stratégique de la capacité concurrentielle de l'économie. En facilitant les déplacements de personnes par transport collectif vers les lieux d'activités économiques et sociales, en particulier de celles qui ne peuvent recourir à d'autres modes, les organismes de transport visent à répondre à des besoins fondamentaux qui s'inscrivent en toile de fond de leur mission. De plus, leurs activités ont un effet bénéfique sur le développement urbain, sur l'environnement et l'économie régionale.

Ainsi, dans la région métropolitaine de Montréal, la STM assure un leadership par son impact socio-économique majeur et par le fait qu'elle est l'acteur le plus important en transport en commun. Ses activités représentent, à elles seules, un bénéfice net de 2 milliards de dollars pour la collectivité. En effet, si les clients de la STM optaient pour l'automobile, les coûts additionnels pour la société s'élèveraient alors à environ 3 milliards de dollars annuellement, alors que les coûts du transport collectif sont de 800 millions de dollars (excluant les trains de banlieue et l'ajout de capacité du réseau routier). Ces coûts seraient principalement attribuables à la congestion routière, avec près de 60 % des sommes en jeu, suivi des frais relatifs à l'utilisation de l'automobile (24 %).

Le transport en commun contribue directement et indirectement au développement économique et social de l'ensemble de la communauté ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie de tous les résidents. Il constitue une alternative valable à l'automobile face à différents enjeux de société dont notamment la protection de l'environnement et la préservation des ressources énergétiques. De plus, une infrastructure lourde telle le métro a un effet structurant pour une agglomération urbaine en favorisant, entre autres, la densification urbaine et la concentration des activités économiques. Ainsi, le centre-ville de Montréal doit en partie sa vitalité économique à la très grande accessibilité que lui confère la desserte offerte par le métro. À cet égard, en 1998, sur les quelque 221 000 déplacements réalisés en pointe du matin vers le centre-ville, 121 600 ont été effectués en transport en commun dont 87 400 en métro.¹

De façon plus précise, le transport en commun contribue au dynamisme économique et social des régions urbaines de la manière suivante :

- En réduisant les encombrements routiers et les coûts de transport des marchandises. Le transfert de déplacements vers le transport en commun

¹ Source : Enquête Origine-Destination 1998.

diminue les embouteillages qui encombrant les artères principales des municipalités. Il contribue ainsi à réduire le temps de déplacement en automobile. En favorisant la fluidité de la circulation, le transport collectif permet d'augmenter la vitesse des véhicules de livraison et, ce faisant, de réduire les coûts de transport des marchandises. Selon des études récentes², on estime que dans la région de Montréal, les coûts annuels reliés à la congestion pour les entreprises sont de l'ordre de 600 millions de dollars.

- En réduisant les coûts de construction et d'entretien des voies publiques. La construction de nouvelles routes est très coûteuse et elle ne constitue pas une solution aux problèmes de circulation. Ces nouvelles voies entraînent automatiquement une augmentation du trafic jusqu'à une nouvelle saturation. Le paradoxe de Downs-Thompson explique partiellement ce phénomène où l'offre de transport génère une demande additive.³
- En créant des emplois. Les services de transport en commun représentent un levier important pour le marché de l'emploi. La STM est la 15^{ème} entreprise en importance au Québec.⁴ À l'instar des autres industries, le transport en commun est lui-même générateur d'emplois. Selon l'ACTU, le transport urbain par autobus crée l'équivalent de 2,5 à 3,1 emplois à temps plein par véhicule mis en service aux heures de pointe. Par ailleurs, chaque emploi direct assure 0,47 emploi dans le secteur des approvisionnements et services par le biais d'acquisition de matériel, de fournitures et de services. En conséquence, la présence de la STM est responsable pour environ 20 500 emplois dans l'économie de la région montréalaise et du Québec. Cette activité économique se solde par des gains de 239 millions de dollars pour les divers paliers de gouvernement.
- En augmentant le rayonnement des centres urbains. Les services de transport en commun contribuent à enrichir le dynamisme urbain en permettant aux consommateurs d'atteindre des commerces et des services souvent centralisés, et en contrepartie, en permettant aux commerçants de profiter pleinement de leur localisation centrale. Le transport en commun favorise également la revitalisation et le redéploiement de certains quartiers et de certains centres d'activités.
- En améliorant la qualité de l'environnement et la préservation des ressources énergétiques. Le transport en commun contribue à protéger la qualité de l'air, ce qui permet de réduire les frais médicaux résultant du

² Source : STM, *la STM aujourd'hui* (2002).

³ Selon le paradoxe de Downs-Thompson, la construction de routes plus rapides et efficaces entraîne une augmentation du volume de circulation et ce, même s'il n'y a pas de croissance démographique observée. Pour plus d'informations, voir : STM, *Faire le choix du transport en commun* (2002).

⁴ Source : Journal « Les Affaires », Classement des 500 plus grandes entreprises (selon le nombre d'employés et les revenus au Québec), 2001.

traitement des maladies qui en découlent et les frais d'assainissement associés aux dommages causés par la pollution. L'autobus est, par personne déplacée, de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile alors que le métro de Montréal ne génère aucune pollution atmosphérique puisqu'il fonctionne à l'hydroélectricité. Aussi, il est important de souligner que l'utilisation raisonnable de l'énergie est l'un des défis importants des sociétés occidentales. Or, l'efficacité énergétique d'un autobus par kilomètre-passager est 16 fois supérieure à celle d'une automobile.

- En augmentant la sécurité en milieu urbain. Les accidents de la route causent des préjudices économiques et sociaux qui entraînent des coûts pour l'ensemble de la société. Aux coûts directs de ces accidents s'ajoutent les frais administratifs et de police, ceux associés aux traitements médicaux et les manques à gagner des personnes accidentées. Selon les données de la SAAQ, 12 361 personnes ont été victimes de blessures corporelles en 2000 sur le territoire de la Ville de Montréal et de ce nombre, 61 personnes sont décédées. On estime que le coût total de ces accidents est de plus de 200 millions de dollars.
- En augmentant la disponibilité de l'espace et des places de stationnement. Une diminution de 5% des déplacements en pointe en transport en commun au profit de l'automobile nécessite l'ajout de près de 5 000 places de stationnement. Par ailleurs, une diminution de la demande de places de stationnement permet de libérer certains espaces et de les exploiter à d'autres fins qui génèrent des bénéfices pour l'ensemble de la population.
- En réduisant les dépenses des ménages en transport. Les ménages utilisant le transport en commun dépensent moins pour se déplacer. Par exemple, en 2000, chaque ménage à Montréal dépensait 1 371 dollars de moins en moyenne qu'un ménage vivant ailleurs au Québec.⁵ À l'échelle de la Ville de Montréal, cette économie, reliée directement à l'utilisation plus importante du transport en commun, se chiffrait à 1,1 milliard de dollars.
- Au plan social, le transport en commun joue un rôle déterminant en permettant aux personnes ayant un revenu limité de se déplacer à peu de frais. C'est le cas notamment des personnes âgées et des étudiants à qui les organismes de transport accordent des rabais tarifaires. Enfin, les personnes handicapées et à mobilité réduite peuvent avoir accès à un ensemble d'activités propres à faciliter leur intégration dans la société, en utilisant le réseau de transport adapté et, dans une certaine mesure, le réseau régulier.

⁵ Source : STM, La STM aujourd'hui (2002).

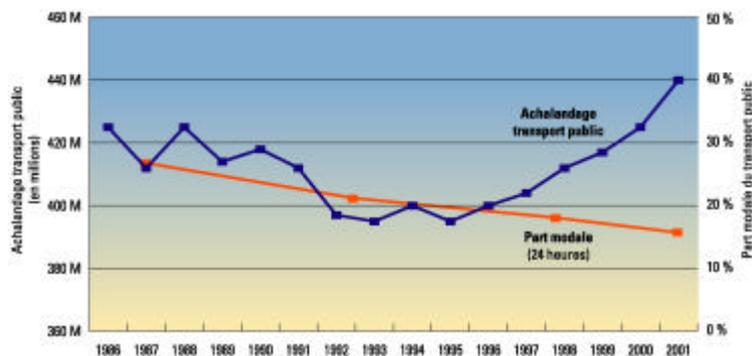
Cet examen des bénéfices permet de constater que les usagers, bien que bénéficiaires directs du service, ne sont pas les seuls à tirer profit de la présence du transport en commun. En effet, ce service est essentiel aux entreprises tandis que les automobilistes bénéficient indirectement de l'amélioration de la fluidité de la circulation et de la disponibilité des places de stationnement, lesquelles sont engendrées par une utilisation accrue des transports collectifs. Les propriétaires et développeurs immobiliers profitent également indirectement du service qui contribue à augmenter la densité urbaine et, conséquemment, la valeur foncière des immeubles. Finalement, c'est toute la population qui en bénéficie par l'amélioration de la qualité de vie et la réduction des coûts de la santé.

LE TRANSPORT EN COMMUN AUJOURD'HUI

Le transport en commun, c'est plus qu'un service essentiel pour assurer la mobilité des personnes et ses bienfaits sont largement reconnus. Pourtant, depuis une quinzaine d'années, le transport collectif est en perte de vitesse à Montréal, affichant une baisse de sa part du marché des déplacements. Des facteurs tels que l'étalement urbain, la croissance des besoins de déplacements, du taux de motorisation et des distances parcourues expliquent cette situation.

Comme le montre le tableau suivant, même si l'achalandage du transport en commun dans la région de Montréal est à la hausse depuis 1995, sa part de marché a tout de même pris du recul. En effet, tandis que le marché global des déplacements s'accroît, la part du transport public, quant à elle, diminue de façon constante. Par ailleurs, l'examen des tendances démographiques et socio-économiques indique que les perspectives d'avenir iront dans le même sens. Si rien n'est fait pour contrer la situation, le transport collectif continuera à décroître par rapport au marché des déplacements.

Évolution de l'achalandage et de la part modale, région de Montréal de 1986 à 2001⁶



Outre les divers phénomènes démographiques et socio-économiques qui expliquent cette situation, rappelons qu'au Québec, depuis une décennie, l'insuffisance des ressources financières a aussi contribué à fragiliser la position du transport en commun. En effet, l'histoire récente du transport en commun au Québec est marquée par un certain nombre de changements d'orientations politiques, qui se sont traduits par un désengagement dans le financement du transport collectif. Le transfert de la responsabilité du transport collectif aux municipalités, et du fardeau financier surtout, ont essoufflé celles-ci et mettent en péril la capacité des sociétés de transport à maintenir le rythme dans le marché des déplacements de personnes.

⁶ Source : compilation STM, 2001, à partir des données prévisionnelles du MTQ, 2001 (jusqu'à 2016).

La STM n'a pas échappé à ce difficile contexte de rareté des ressources. Au fil du temps, elle a pu maintenir l'équilibre financier grâce à l'instauration de diverses mesures visant à restreindre ses dépenses, à améliorer sa performance et à l'implantation de projets innovateurs. Aujourd'hui, ses ressources financières sont telles qu'elles ne couvrent pas l'ensemble de ses besoins, tant pour offrir les services répondant à la demande de ses clients que pour maintenir ses actifs. L'actuel cadre financier a atteint ses limites et ne pourra répondre adéquatement aux besoins des années à venir.

Malgré cette situation, il n'est pas trop tard pour renverser les vapeurs et repositionner favorablement le transport en commun. Pour y arriver, il faut faire le choix du transport en commun et l'assortir des engagements financiers qui s'imposent et ce, bien au-delà des frontières municipales et métropolitaines. La suffisance et la stabilité du financement du transport collectif permettront non seulement de préserver les acquis mais aussi de mettre en œuvre des stratégies visant à fidéliser les clients et à en attirer de nouveaux par l'amélioration et le développement des services.

C'est dans cet esprit et afin de favoriser une synergie propre à améliorer le réseau que la Ville de Montréal a regroupé sous une même égide les dossiers de transport de la Ville et de la présidence de la STM, assurant ainsi la cohérence des actions et facilitant la priorisation des dossiers. D'ailleurs, les orientations découlant du Sommet de Montréal tenu au printemps 2002, accordent au transport collectif la place qui lui revient dans la métropole. Un consensus a été établi sur l'importance d'investir dans le renouvellement des infrastructures car le patrimoine de la STM montre des signes évidents de vieillissement, le métro ayant 37 ans déjà. De plus, un consensus a été établi sur l'urgence d'établir un cadre financier approprié qui explorera de nouvelles sources de revenu, et sur la nécessité de l'engagement des gouvernements à supporter le transport en commun. En conséquence directe, le nouveau plan d'urbanisme de la Ville place le transport collectif au premier rang de ses priorités en matière de transport. Les enjeux associés à la croissance soutenue de l'utilisation de l'automobile et ses impacts sur le développement économique et la qualité de vie des résidents favorise une planification intégrée de l'urbanisation et du transport collectif.

D'autre part, dans la région de Montréal, divers acteurs du milieu du transport collectif acquiescent aux orientations proposées par la Communauté métropolitaine de Montréal dans son document « Vision 2025, Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable »⁷, notamment dans son intention de prendre le virage du transport collectif.

⁷ La Vision 2025 de la CMM fait présentement l'objet d'une consultation publique.

Pour sa part, la STM finalise actuellement l'élaboration de son plan d'affaires 2004-2008 et de son plan de développement 2004-2013, lesquels documents présenteront son cadre de travail pour les années à venir. Au niveau des enjeux, mentionnons la nécessité d'adapter l'offre de service aux besoins de la clientèle afin de fidéliser celle-ci et d'accroître l'utilisation du transport en commun, le tout en fonction de l'évolution du profil de cette clientèle et de la demande de transport. Vient ensuite la nécessité de renouveler le patrimoine, ce qui se traduira par des investissements importants, soit plus de 2 milliards de dollars d'ici 2010. En parallèle, la STM désire poursuivre ses efforts pour améliorer sa performance tout en s'assurant de renouveler et d'adapter sa main-d'œuvre aux changements à venir. Les objectifs qu'elle s'est fixés visent essentiellement à améliorer la satisfaction de la clientèle ainsi que sa performance financière et sa capacité d'autofinancement, tout en préservant la sécurité et la fiabilité du métro et en gérant de façon optimale les changements et l'adaptation de la main-d'œuvre.

Dans tous les cas, il va sans dire que le succès des stratégies à réaliser par le biais d'actions concrètes repose sur des assises financières suffisantes et stables, ce qui n'est pas le cas actuellement. En effet, la STM estime un manque à gagner de plusieurs dizaines de millions de dollars par année et ce, dès 2004.

FAIRE LE CHOIX DU TRANSPORT EN COMMUN : UNE DÉCISION QUI NÉCESSITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS

Comme on l'a vu, le transport en commun est un acteur important dans le développement des grands centres urbains. Il procure des bienfaits majeurs à la société et représente une solution durable aux problèmes de préservation de l'environnement et des ressources énergétiques. Faire le choix du transport en commun, c'est s'assurer de récolter davantage de retombées positives pour le bénéfice de tous.

Cela est possible si le transport collectif reprend la place qu'il doit occuper dans un centre urbain d'importance tel que la région de Montréal. La mise en place de stratégies adressant adéquatement les enjeux du transport en commun permettra non seulement de protéger les acquis mais aussi d'accroître l'utilisation de ce mode de transport.

À l'heure actuelle, l'équilibre entre les besoins et les ressources est rompu et il faut d'abord rétablir celui-ci si on souhaite développer les services offerts à la population. Dans l'actuel cadre financier du transport en commun au Québec, tous les scénarios envisagés par la STM pour les années à venir font ressortir clairement un déficit du financement.

En parallèle et afin de contribuer à une bonne qualité de l'air de Montréal, la STM s'implique dans diverses initiatives visant à introduire des technologies en transport en commun qui réduisent les émissions polluantes. Parmi celles-ci, il y a l'utilisation d'autobus hybrides, lesquels mettent à contribution des technologies et des formes alternatives d'énergie non polluantes lorsque le pétrodiesel est utilisé. En exemple, mentionnons le projet Biobus, initiative qui a été parrainée, entre autres, par les gouvernements fédéral et provincial.

Le gouvernement fédéral a fait un pas dans la bonne direction en mettant sur pied le Programme de l'infrastructure municipale, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le programme de Fonds municipaux verts. Toutefois, les sommes allouées ne suffisent pas à répondre aux nombreux besoins des municipalités, notamment ceux liés aux transports collectifs. Il est essentiel que le gouvernement fédéral prévoie dans les futurs budgets des sommes pour le transport collectif, que ce soit au niveau des investissements dans les infrastructures ou pour la recherche, le développement et l'implantation de nouvelles sources d'énergie et de nouvelles technologies.

Enfin, le gouvernement peut aider à accroître l'utilisation du transport en commun en instaurant des mesures fiscales appropriées. On pense ici à la déductibilité des titres de transport mensuels pour les employés et les employeurs et à l'imposition réelle des avantages liés à la fourniture d'espaces de stationnement pour automobile. De telles mesures aideraient aussi le gouvernement à atteindre ses objectifs de réduction de gaz à effet de serre établis dans le cadre du protocole de Kyoto.

RECOMMANDATIONS

Tous les acteurs du milieu du transport collectif ainsi que les divers paliers de gouvernement s'entendent sur l'intérêt de développer les réseaux de transport en commun et d'en stimuler la fréquentation. Les retombées en sont positives à bien des égards et l'investissement sera rentable pour toute la société. La capacité financière des municipalités et des organismes de transport étant saturée, il est impératif que le gouvernement fédéral s'implique financièrement dans le soutien du transport en commun.

Il est donc proposé que le gouvernement fédéral établisse une stratégie d'investissement afin de soutenir l'évolution des réseaux de transport collectif de la manière suivante :

- Mettre en place un programme de subventions aux investissements requis pour le maintien et le développement des infrastructures de transport collectif;
- Supporter le financement du transport collectif en y dédiant la taxe fédérale sur l'essence, du moins en partie et en accordant aux organismes de transport une exonération de la taxe sur l'essence;
- Encourager et supporter financièrement les initiatives de recherche et de développement en transport en commun et l'implantation de nouvelles sources d'énergie et de nouvelles technologies (biodiésel, autobus hybrides, etc.).

Il est aussi proposé que le gouvernement fédéral modifie sa Loi de l'impôt sur le revenu afin de stimuler l'utilisation des transports collectifs et aussi d'abolir l'iniquité qui existe entre les avantages en matière d'emploi consentis aux conducteurs et les usagers du transport en commun, comme suit :

- Adopter des mesures fiscales favorables aux utilisateurs de transport en commun afin de stimuler le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun (déductibilité des titres mensuels de transport);
- S'assurer que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits.

La mise en œuvre de ces recommandations exigera du courage et des moyens financiers adéquats. Nous sommes confiants que le gouvernement fédéral saura prendre les décisions nécessaires pour supporter la relance du transport en commun.

Les choix sont clairs, il faut passer à l'action.