



Le transport en commun : moteur de changement, véhicule de progrès

Mémoire | Consultation sur les changements climatiques

OCTOBRE 2009

ATUQ | 800 rue de la Gauchetière ouest- bureau 8090 | Montréal | H5A 1J6 | www.atuq.com
Téléphone (514) 280.4046

Préambule

Alors que l'on sait que 40 % des gaz à effet de serre sont directement liés au transport, il est primordial de se tourner vers cette industrie et de lui demander d'agir pour lutter contre les changements climatiques. Le mémoire de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a été conçu de façon à démontrer de façon réaliste l'importance du transport en commun dans la réduction des gaz à effet de serre et propose une réflexion sur la façon dont il pourrait jouer un rôle encore plus grand dans l'atteinte des objectifs de réduction.

Ce que propose l'ATUQ, c'est un projet de société qui place le transport en commun au cœur de ses actions, qui le hisse au sommet de ses priorités et en fait une solution concrète et directe pour réduire le nombre de voitures sur la route.

L'ATUQ est pour une mobilité durable, une mobilité citoyenne qui devient partie intégrante de l'aménagement du territoire. Dans les pages qui suivent, l'association dresse le portrait de la situation actuelle et propose différentes pistes de solution ainsi qu'une démarche réaliste pour faire du transport en commun un choix pratique, écologique et économique.

L'ATUQ tient par ailleurs à souligner la qualité du document de consultation qui a été remis aux participants. Celui-ci traduisait une recherche approfondie et une très grande compréhension des enjeux. Le tout vulgarisé pour faciliter la compréhension du participant. L'ATUQ tient à remercier les gens qui ont vu à la préparation et à la rédaction de ce document.

1. INTRODUCTION

1.1 Présentation de l'ATUQ

1.1.1. Mission

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport collectif et la défense des intérêts de ses membres auprès du public, des partenaires de l'industrie ainsi que des différentes instances gouvernementales.

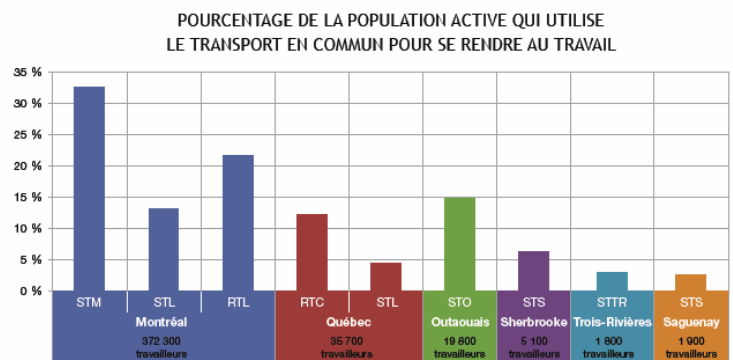
L'ATUQ est également un forum d'échange et d'information qui permet de regrouper, à l'intérieur de plusieurs comités sectoriels, le personnel des sociétés membres, afin de partager l'expérience et de développer une expertise. De plus, l'Association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport.

Enfin, l'ATUQ favorise la mise en commun de services, comme la gestion unifiée des contrats d'autobus et le programme d'achats regroupés, qui permettent entre autres de générer des économies substantielles. Soulignons, à cet égard, que l'expérience d'achat et de gestion unifiée des contrats d'acquisition d'autobus est unique en Amérique du Nord

Dans son *Plan d'affaires 2007-2011 Ensemble, aller encore plus loin*, l'ATUQ s'est fixée plusieurs objectifs dont celui de positionner le transport en commun comme une valeur indissociable du développement durable et faire en sorte que les sociétés de transport en commun soient reconnues comme des acteurs essentiels du développement durable des villes du Québec.

1.1.2. L'ATUQ en chiffres

Au Québec, le transport en commun des personnes est assuré par 31 organisations, dont neuf sociétés de transport en commun qui se partagent l'essentiel des bassins de population desservis. Ces neuf sociétés, membre de l'Association du transport urbain du Québec, œuvrent dans neuf villes de plus de 100 000 habitants (six régions métropolitaines). Elles desservent un peu plus de 52 % de la population québécoise et près de quatre millions de citoyens et assurent plus de 90 % des déplacements en transport en commun effectués au Québec. Quotidiennement, ce sont près de 459 000 travailleurs, soit un peu plus d'une personne active sur six, qui se rendent au travail en transport en commun.



Sources : 1. Recensement Canada, 2001;
2. Traitements spécifiques (enquêtes Origine-Destination) et Recensement Canada, 2001.

Les membres de l'ATUQ emploient quelque 11 000 personnes et administrent un budget de fonctionnement de près de 1 milliard 350 millions de dollars (en 2007).

1.2 Structure du transport en commun au Québec

1.2.1 Organisation par région

Les neuf sociétés de transport membres de l'ATUQ ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. En plus de répondre aux besoins en déplacements de la population, le transport en commun contribue à décongestionner le réseau routier et à assurer la fluidité des déplacements.

Les sociétés de transport sont organisées comme suit :

- Dans la grande région de Montréal, on compte la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL).
- Sur le territoire métropolitain de Québec, on trouve le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL).
- Dans la région de la Capitale nationale, la Société de transport de l'Outaouais (STO) exploite le réseau de transport en commun de la partie québécoise de l'agglomération d'Ottawa-Gatineau.
- Enfin, la Société de transport de Sherbrooke (STS), la Société de transport de Trois-Rivières (STTR) et la Société de transport du Saguenay (STS) desservent en exclusivité les villes auxquelles elles sont rattachées.



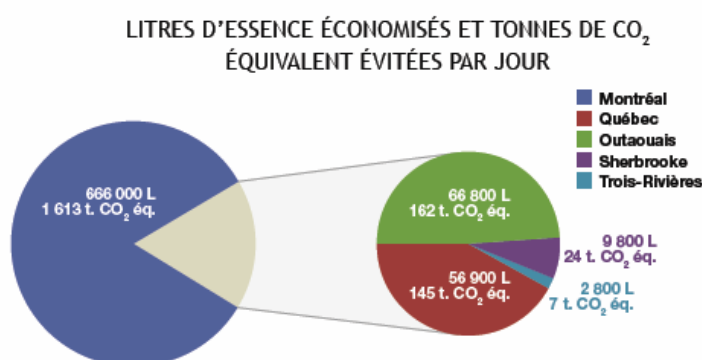
2. État actuel du transport en commun

2.1. Un acteur incontournable du développement durable

En 2007, l'ATUQ a dévoilé son plan d'affaires 2007-2011 dans le cadre duquel elle a identifié quatre priorités d'actions, dont la deuxième était de positionner le transport en commun comme une valeur indissociable du développement durable.

2.1.2. Réduction des gaz à effet de serre

Le transport en commun permet de réduire considérablement la consommation de ressources non renouvelables telles que l'essence et contribue directement à diminuer l'émission de gaz à effet de serre. Chaque jour, les sociétés de transport permettent une économie de près de 800 000 litres d'essence. À eux seuls, les systèmes de transport en commun des cinq grandes régions urbaines du Québec permettent d'éviter l'émission de près de 2 000 tonnes de CO₂ chaque jour.



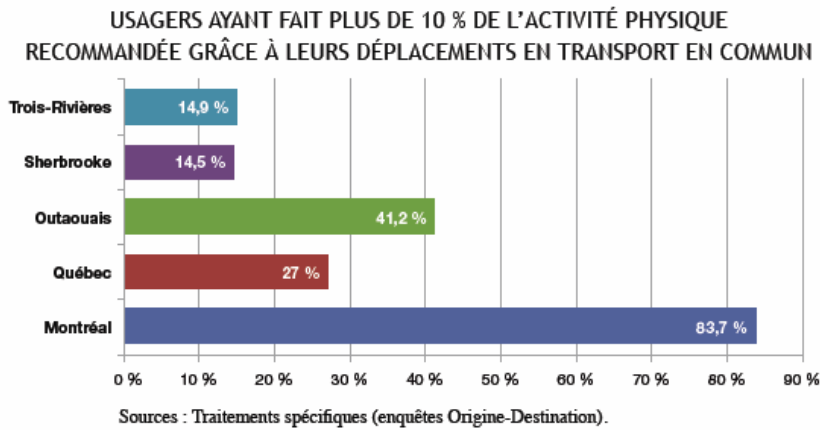
Sources : 1. Traitements spécifiques (enquêtes Origine-Destination), fichiers des catégories de véhicules par code postal (SAAQ, année d'enquête Origine-Destination), données de consommation de véhicules (CCAQ, *Guide de l'auto* et CAA Québec), 2 421 grammes de CO₂ équivalent par litre d'essence.

2.2. Un acteur social indispensable

Le transport en commun joue un rôle social important, tout particulièrement pour certains segments de la population. C'est le cas notamment des ménages ne possédant pas de voiture, des personnes sans permis de conduire, des aînés et des jeunes, mais aussi des familles monoparentales et des ménages à faible revenu. Le transport en commun contribue à faciliter les déplacements de tous.

2.2.1. Un atout pour la santé, un élément central de la vie urbaine

Le transport en commun est également, aussi surprenant que cela puisse paraître, un excellent incitatif à l'exercice physique. Typiquement, lors d'une journée, ce sont 1 240 millions de pas qui sont effectués par les usagers de transports en commun. Dans la région de Montréal, les usagers des réseaux de transport en commun font en moyenne 2 500 pas par jour, ce qui correspond au quart du volume d'activité physique recommandé quotidiennement. Le transport en commun contribue donc à maintenir en forme la population qui l'utilise.



Et, bien qu'il incite les gens à marcher davantage chaque jour, le transport en commun demeure facilement accessible. Dans les régions urbaines, 90 % des résidents ont accès au transport en commun à moins de 500 mètres de leur résidence.

2.2.2. Un service abordable

Le transport en commun est une solution économique pour les ménages québécois. En fait, se déplacer en transport en commun est environ neuf fois moins cher que se déplacer en automobile. Le coût mensuel d'un abonnement régulier au transport en commun varie entre 60 \$ et 79 \$, pour un usage quotidien équivalant à environ 2,30 \$. L'automobile, quant à elle, coûte environ 21 \$ par jour, lorsqu'on tient compte des coûts de possession et d'utilisation du véhicule. En somme, un usager qui choisit le transport en commun plutôt que l'achat et l'usage de l'automobile économise donc entre 17,95 \$ et 19,40 \$ par jour, selon la région de domicile.

Les frais d'utilisation de l'automobile sont de surcroît difficiles à évaluer, car plusieurs facteurs influent sur les coûts associés à la possession et à l'entretien du véhicule (kilométrage, stationnement, assurances, dépréciation du véhicule, usure des pneus, etc.). Avec un abonnement mensuel, l'utilisateur des transports en commun sait, a contrario, exactement à quoi s'en tenir en termes de coûts et peut ainsi assurer une planification rigoureuse de ses dépenses.

3. Vision d'avenir : quel sera le transport en commun de 2020?

3.1 Principe de la mobilité durable

Le principe de mobilité durable est au cœur des actions et stratégies déployées par l'ATUQ et ses membres. Depuis quelques années, cette approche est mise de l'avant et c'est en juin 2008 que se tenait le premier *Forum québécois de la mobilité durable*, auquel participaient plus de 200 représentants d'organismes, d'entreprises et de municipalités. Cette initiative est le résultat d'un partenariat entre l'ATUQ et, notamment, l'Union des municipalités du Québec (UMQ).

Le concept de mobilité durable repose sur des objectifs de prospérité économique, de qualité de vie et de protection de l'environnement. Cette approche vise « l'optimisation de l'usage de tous les modes de transport, isolément ou en combinaison : modes de transport collectif (trains, métro, bus, taxi) et modes de transport individuel (voitures, vélo, marche à pied) »¹.

Pour faire du transport en commun un acteur incontournable du développement durable et donc appliquer les principes qui sous-tendent le concept de la mobilité durable, il faut que tous en fassent une priorité et mettent en œuvre des mesures pour en faire le mode de déplacement par excellence.

3.1.2. Rôle vital, attentes réalistes

Si le transport en commun est une solution intéressante et applicable à court et à long termes, il ne peut toutefois constituer la solution unique pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement. Rappelons que les transports en commun ont un grand rôle à jouer dans la réduction des gaz à effet de serre dans la mesure où ceux-ci contribuent à diminuer le nombre de véhicules sur la route. Pour ce faire, il faut donc non seulement améliorer l'offre de service de transport en commun, mais aussi décourager l'utilisation de la voiture en solo. Le défi est de parvenir à convaincre l'utilisateur de délaisser son véhicule au profit du transport en commun.

L'industrie doit par ailleurs continuer à perfectionner ses véhicules et à diminuer leur impact sur l'environnement en ayant notamment recours aux technologies hybrides et aux autres technologies disponibles. Le gouvernement doit appuyer l'industrie dans cette démarche et contribuer à améliorer ses processus en mettant à sa disposition les programmes dont elle dispose en matière de réduction de la consommation d'énergie et d'utilisation des technologies « vertes ».

3.2. Augmentation et amélioration de l'offre : complémentarité et mesures incitatives

Améliorer l'offre de service pour le transport en commun représente un objectif prioritaire dans la mesure où cela permet d'augmenter l'achalandage. L'expérience nous démontre que pour parvenir à atteindre cet objectif, il est impératif d'offrir aux citoyens une solution qui non seulement leur facilite la vie, mais qui améliore également leur qualité de vie.

¹ Livre vert : Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine (2007) Commission des communautés européennes

Ainsi, pour améliorer l'offre de transport en commun dans les grandes régions urbaines du Québec, on peut certes prévoir l'ajout d'autobus et de rames de métro, mais on doit également prévoir la création de mesures incitatives et d'offre de services complémentaires.

On peut notamment penser à la création de stationnements incitatifs, des voies réservées ou d'avantages monétaires pour l'utilisateur (rabais sur présentation de la carte mensuelle, rabais sur combinaison de services – location d'automobile + location de vélo + métro, etc.).

L'ATUQ considère que des investissements financiers doivent être consentis pour faire du transport en commun une option plus intéressante, plus simple et plus économique. Le souhait de l'ATUQ est d'avoir les ressources suffisantes pour offrir une formule qui permette aux différents types de transports durables de se compléter.

L'Association estime également que pour arriver à mieux encadrer l'utilisation des transports en commun et à dépasser le simple cadre des réseaux de métro et d'autobus, il est nécessaire que le travail soit fait en concertation avec le milieu. Les sociétés de transport doivent pouvoir compter sur des partenariats avec les gouvernements et différents organismes concernés afin de créer un contexte favorable à l'utilisation des transports en commun.

3.2.1. Attractivité et simplification de l'utilisation

Pour que le transport en commun constitue une option de choix pour un nombre encore plus grand de Québécois, il faut par ailleurs que les sociétés de transport et leurs partenaires voient à optimiser l'expérience de l'utilisateur. Par des horaires facilement accessibles (via, par exemple, les appareils mobiles comme c'est désormais le cas à Montréal), des outils avancés de planification des déplacements, mais aussi par une offre de service améliorée. L'idée de pouvoir mieux planifier ses déplacements est d'ailleurs directement liée à la notion de mobilité durable, qui veut que l'utilisateur puisse planifier pour mieux choisir et réduire son impact sur l'environnement.

Il importe également de souligner l'importance des investissements en publicité de l'industrie automobile par rapport à ceux que peuvent se permettre de faire les protagonistes du transport en commun. En 2008, l'industrie de l'automobile a investi près de 240 M\$ en publicité² alors que seulement quelques millions étaient dépensés pour la promotion du transport en commun.

Chaque jour, les Québécois sont exposés à des publicités les encourageant à faire l'acquisition d'un véhicule et à opter pour ce mode de transport. En comparaison, trop peu d'entre eux sont sensibilisés aux bienfaits des transports en commun. Encore une fois, les sociétés de transport en commun doivent pouvoir compter sur l'appui des gouvernements afin d'en maximiser la promotion et d'en faire une option de déplacement intéressante.

3.3 Le transport en commun, élément structurant de l'aménagement du territoire

On sait que les réseaux de transport façonnent depuis toujours l'aménagement du territoire et que les infrastructures routières sont déterminantes dans le développement de sites résidentiels, commerciaux et industriels. Or, bien souvent, le phénomène d'étalement urbain entraîne avec lui la construction de nouveaux projets résidentiels à distance des grands centres urbains et contraint ainsi les gens à se déplacer en voiture pour se rendre à leur lieu de travail.

² Guide média 2010, publié par Infopresse

Pour que les gens puissent faire le choix de se déplacer en transport en commun, il faut que l'aménagement du territoire prenne non seulement en compte les réseaux routiers existants, mais également les réseaux de transport en commun disponibles.

Il est certain que pour que ses nouveaux quartiers soient desservis par le transport en commun, les contraintes logistiques et financières doivent être prises en considération par les municipalités. L'expansion des réseaux doit être envisagée et encouragée, par le biais, notamment, d'un financement adéquat.

Ainsi, il apparaît clair que le transport en commun doit indubitablement faire partie intégrante de l'aménagement du territoire pour constituer une option envisageable pour tous les résidents en périphérie des grands centres urbains et devenir une solution durable pour la réduction des gaz à effet de serre.

Actuellement il n'y a pas suffisamment d'échanges entre les équipes qui conçoivent les plans de développement du transport en commun et celles responsables des schémas d'aménagement. Puisque l'aménagement est un élément central du développement du transport en commun, il est primordial que cet état de fait soit corrigé.

RECOMMANDATION

L'ATUQ recommande que la Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme soit modifiée afin que les plans de développement des sociétés de transport en commun fassent partie intégrante des schémas d'aménagement. L'ATUQ suggère également qu'un plan de déplacement urbain soit demandé aux municipalités, comme c'est actuellement le cas en France, notamment.

L'article 5 de la Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme du gouvernement du Québec stipule que « le schéma d'aménagement et de développement doit, à l'égard du territoire de la municipalité régionale de comté, décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et, à cette fin, d'indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport [...] » nécessaires. L'ATUQ considère que cette loi devrait aller encore plus loin et exiger clairement que la planification des transports en commun fasse partie intégrante des schémas d'aménagement.

4. Le facteur économique

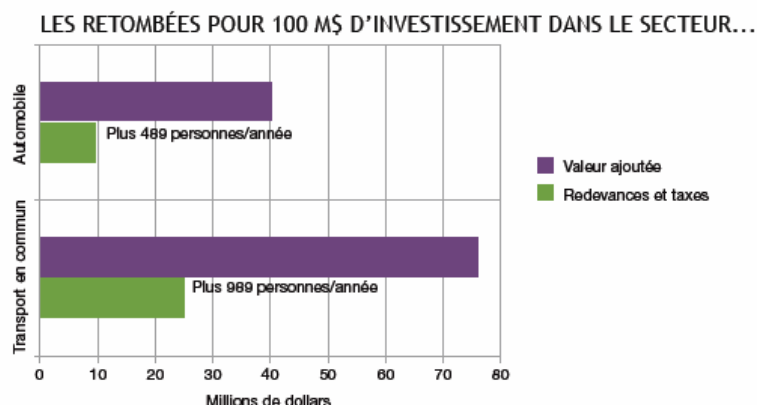
4.1. Stimulant pour l'économie du Québec : création d'emplois et retombées fiscales

Le transport en commun est un moteur important de l'activité économique québécoise : au total, en 2008, les neuf sociétés de transport en commun ont injecté plus de 1,7 milliard de dollars dans l'économie du Québec, à la fois en dépenses d'exploitation et d'immobilisation. Les activités des sociétés de transport ont permis, au cours de la même année, de soutenir plus de 17 000 emplois directs et indirects et ont généré une valeur ajoutée de 1,3 milliard de dollars nominaux. Elles ont également engendré des recettes fiscales totales de l'ordre de 287 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 108 millions de dollars pour le gouvernement fédéral.

4.1.2. La différence québécoise

Au Québec, le contexte industriel est particulièrement favorable au transport en commun puisque des entreprises de renommée internationale telles que Bombardier et Novabus ont développé un savoir-faire unique dans le domaine. Favoriser le transport en commun, c'est donc encourager l'économie provinciale et locale et favoriser l'essor d'une industrie bien de chez nous.

Qui plus est, les investissements dans le transport en commun stimulent deux fois plus l'économie québécoise que les investissements dans le secteur de l'automobile. En effet, une dépense de 100 millions de dollars dans le transport en commun génère un total de 989 emplois, 74 millions de dollars en valeur ajoutée et près de 23 millions de dollars en redevances et en taxes pour les différents paliers de gouvernement. Une dépense similaire dans le secteur de la fabrication automobile et de pièces pour véhicules automobiles présente des résultats environ deux fois moins importants, soit 489 emplois, 38 millions de dollars de valeur ajoutée et 7,6 millions de dollars en redevances et en taxes.



Le Québec a donc tout avantage à développer cette industrie locale et à encourager la croissance des réseaux de transport en commun dans la province.

4.2. Bref rappel de la structure et de l'historique du financement du transport en commun

Dès le début des années 70, le gouvernement provincial s'est engagé dans le financement du transport en commun. Ainsi, de 1973 à 1982, les réseaux de transport en commun au Québec ont connu une période de croissance importante, soutenue en bonne partie par le financement du gouvernement provincial. De 1983 à 1991, le transport en commun consolidait ses acquis.

4.2.1. Les années difficiles

À partir de 1992 et jusqu'en 2003, les sociétés de transport ont toutefois largement souffert du manque de financement de la part des gouvernements. On se souviendra qu'en 1992, le Québec a adopté un nouveau cadre fiscal qui transférait aux municipalités les dépenses de nature locale jusque-là assumées par le gouvernement provincial. Ainsi, le gouvernement du Québec s'est retiré du financement du programme d'aide à l'exploitation dédié aux sociétés de transport pour ne conserver que le programme d'aide aux immobilisations. Cette décision a eu des répercussions majeures sur l'ensemble des réseaux de transport en commun qui se sont retrouvés avec des manques à gagner importants durant plusieurs années. Cette absence de financement par l'État a occasionné un transfert du financement vers les municipalités dont les contributions n'ont cessé de croître depuis. Rappelons qu'en 1992, les contributions des villes représentaient en moyenne 29 % des revenus des neuf sociétés de transport alors qu'elles étaient responsables de près de 38 % de leurs revenus en 2003.

En 2001, en raison de ce sous-financement qui durait depuis maintenant près de 10 ans, les sociétés de transport en commun n'avaient plus la capacité financière de répondre aux besoins de base pour maintenir le niveau de service requis. La crise du financement du transport empêchait non seulement de développer de nouveaux systèmes et d'améliorer ceux en place, mais allait même jusqu'à menacer l'accessibilité des services existants. En 2004, pour pallier les 87,5 M\$ manquants, les sociétés de transport se sont vues obligées d'augmenter considérablement le tarif des usagers.

4.2.2. La lumière au bout du tunnel

C'est en 2004 que le gouvernement fédéral a donné le coup d'envoi pour la révision du cadre financier en introduisant une mesure de remboursement de la TPS pour les villes et, par le fait même, pour les sociétés de transport. Cette mesure correspondait, pour les sociétés de transport, à un allègement financier de 7,5 M\$.

En 2005, le gouvernement provincial propose une mesure transitoire en octroyant une aide ponctuelle de 20 M\$ aux sociétés de transport. Cette même année, le gouvernement canadien s'engage à retourner une partie de la taxe fédérale sur l'essence aux municipalités. Le « Pacte pour les villes et les collectivités » garantit pour la première fois un montant fixe pour les infrastructures de transport en commun, soit 504 M\$ pour le Québec sur cinq ans.

En 2006, le gouvernement du Québec reconnaît l'importance du transport en commun dans la Politique québécoise du transport collectif et propose un nouveau cadre financier constitué du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP), qui doit permettre le financement des infrastructures de transport en commun, du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL, constitué entre autres des transferts de la taxe fédérale sur l'essence et du Fonds vert, qui garantit des investissements de 100 M\$ par année pour accroître l'offre de service de transport en commun.

Finalement, soulignons que la mise en œuvre de ces mesures, tant fédérales que provinciales, a contribué à régler, du moins jusqu'en 2010, la crise du financement du transport en commun.

4.3. Enjeux de financement pour le transport en commun

L'engagement des gouvernements fédéral et provincial a en effet permis au transport en commun de passer du mode « survie » au mode « développement », du moins à court terme. Il importe cependant de souligner que ces efforts seront vains si on ne peut garantir une augmentation considérable du financement au cours des prochaines années... Le défi à venir des sociétés de transport n'est ainsi plus uniquement de maintenir les équipements à niveau, mais bien de réussir à entrer dans une phase de développement soutenu. La demande de service ira en s'accroissant et un financement garanti est essentiel pour soutenir cette croissance.

4.3.1. Investissements additionnels pour les infrastructures

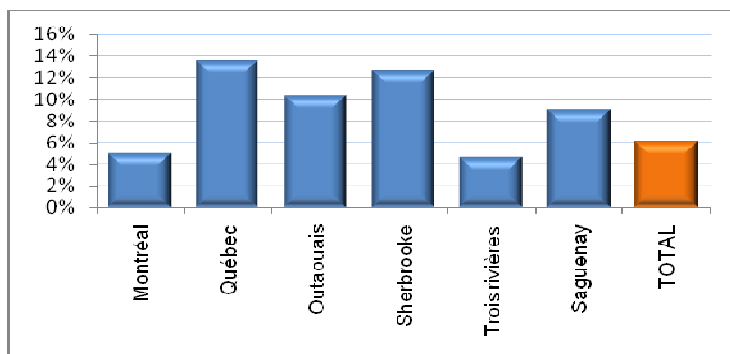
Encore à ce jour, toutes les analyses du cadre financier du transport en commun qui ont été réalisées ont mis en évidence le déséquilibre grandissant entre les besoins financiers du transport en commun et les ressources disponibles. Selon les analyses, ce déséquilibre constitue la principale menace à la qualité des services offerts à la population. Il va d'ailleurs sans dire qu'afin de réduire leurs coûts, les sociétés de transport ont choisi de retarder certains investissements majeurs en matière d'infrastructures de transport.

RECOMMANDATION

L'ATUQ recommande que les différents paliers de gouvernement augmentent et garantissent leurs investissements afin de permettre le développement des infrastructures de transport en commun. Ces engagements financiers doivent obligatoirement s'inscrire dans une vision à long terme.

Comme il l'a été mentionné plus tôt, à l'heure actuelle, le financement du transport en commun permet d'assurer le bon fonctionnement des systèmes et réseaux en place à court terme. Or, pour en faire une solution viable, il faut que les différents paliers de gouvernement prennent des engagements financiers concrets et à long terme à l'égard du développement du transport en commun. La vision de l'ATUQ en est une d'avenir, qui requiert un financement accru et garanti sur plusieurs années.

D'ailleurs, les investissements des dernières années ont eu un impact direct sur l'achalandage comme en témoigne le tableau ci-dessous.



*La région de Montréal comprend la STM, la STL et la RTL. La région de Québec comprend quant à elle le RTC et la STL.

5. Solutions concrètes à privilégier

FINANCEMENT

- A. Depuis que les gouvernements l'ont adoptée, la redevance provenant de la taxe sur l'essence a fait ses preuves et a démontré qu'elle constituait un mode efficace de financement du transport en commun. Il s'agit d'une formule qui devrait être privilégiée et l'ATUQ espère que les gouvernements verront à augmenter cette redevance au cours des prochaines années.
- B. En raison de besoins criants en infrastructures, le gouvernement a octroyé en 2009 un fonds pour un programme d'infrastructures. Or, l'ATUQ aurait souhaité voir une portion de ce fonds dédiée à l'aménagement d'infrastructures de transport en commun. En effet, pour que le secteur puisse réellement connaître son essor, moderniser ses installations actuelles et améliorer son offre, il est impératif qu'il se voie allouer une aide gouvernementale dédiée. L'ATUQ recommande qu'un fonds dédié exclusivement au transport en commun soit inclus dans le programme d'infrastructures.
- C. L'ATUQ souhaite également voir le Fonds vert bénéficier d'un financement accru au cours des prochaines années et espère qu'une part plus grande du fonds sera désormais réservée au financement du transport en commun. L'ATUQ maintient qu'il est absolument nécessaire, voire essentiel, d'assurer la pérennité du fonds, car il joue un rôle primordial dans le financement du transport en commun.

INCITATIFS ET AMÉLIORATION DE L'OFFRE

- A. Des programmes pour encourager les employeurs à valoriser le transport en commun et à récompenser l'utilisation de ceux-ci par leurs employés doivent absolument être pensés et mis en œuvre. Le gouvernement du Québec doit intensifier ses mesures incitatives, encourager davantage les employeurs à aller dans ce sens. Les employeurs qui défraient une partie du titre de transport mensuel de leurs employés sont un bon exemple de l'effet que peut avoir ce type de mesure.
- B. Contrairement au fédéral qui a récemment adopté la déduction d'impôts des titres de transport en commun, il n'existe aucune mesure fiscale incitative au provincial. L'ATUQ estime qu'il est essentiel que le gouvernement du Québec adopte également une telle mesure afin de démontrer aux citoyens qu'il reconnaît l'importance du transport en commun et qu'il valorise ce mode de déplacement. Ce type de mesure aura nécessairement pour effet de rendre le transport en commun encore plus attrayant.
- C. Plus tôt cette année, l'ATUQ signalait une entente de partenariat avec l'Agence de l'efficacité énergétique afin de prendre un engagement concret en matière de réduction de la consommation d'énergie et des émissions des gaz à effet de serre au Québec. L'ATUQ considère que le gouvernement devrait miser encore davantage sur l'efficacité énergétique et rendre plus accessibles les mesures qu'il prend en ce sens. L'ATUQ soutient que le processus doit être allégé afin de rendre possible la création d'un plus grand nombre de partenariats avec l'Agence et de simplifier l'accessibilité des programmes.

6. Quelques réponses à vos questions...

L'ATUQ a choisi de répondre aux questions du document pour lesquelles elle a jugé détenir une expertise appropriée.

2) L'établissement de priorités relatives aux secteurs émetteurs de GES au Québec

Le gouvernement devrait-il moduler ses interventions selon les secteurs ou exiger des réductions de façon uniforme dans tous les secteurs, quelles que soient les contraintes présentes ? Certains secteurs doivent-ils faire l'objet d'une intervention particulière du gouvernement du Québec ?

Certains secteurs ont déjà consenti des efforts pour réduire leurs émissions alors que d'autres tardent à poser des gestes concrets pour y parvenir. En fonction de cet état de fait, il semble qu'il soit peu indiqué de fixer des objectifs de façon uniforme.

En ce qui concerne le transport de façon plus particulière, puisqu'il s'agit du secteur d'activités produisant la plus grande quantité de gaz à effet de serre, des cibles claires doivent être visées. La pertinence d'adopter des approches différentes en fonction du type de transport doit cependant être prise en ligne de compte. Transport de marchandises, transport individuel et transport en commun ne peuvent être traités de la même façon. Prenons l'exemple d'une augmentation d'achalandage du transport en commun qui nécessiterait l'ajout d'un autobus et permettrait ce faisant de retirer jusqu'à 50 automobiles des routes. Le résultat global serait une diminution des gaz à effet de serre même si un autobus supplémentaire se retrouve en circulation. Il convient donc de moduler les attentes et interventions par secteur, mais également de garder l'atteinte des résultats globaux en tête.

3) La cible de réduction du Québec à l'horizon 2020

En fonction notamment de ces éléments, quelle cible de réduction le gouvernement du Québec devrait-il privilégier à l'horizon 2020?

L'ATUQ espère que le présent mémoire aura éclairé les décideurs sur les enjeux du transport en commun, acteur incontournable dans la réduction des gaz à effet de serre. Quant à la détermination d'une cible de réduction, certains diront que sans cible de réduction ambitieuse, aucun véritable progrès ne pourra être réalisé. D'autres diront plutôt qu'un objectif conservateur est préférable puisqu'il motivera davantage puisqu'atteignable. Peu importe la cible qui sera visée par le gouvernement du Québec, les membres de l'ATUQ répondront à l'appel et aideront à atteindre cette cible.

5) Les principales initiatives à mettre en œuvre pour répondre à l'engagement du Québec
Quelles initiatives permettraient au Québec d'atteindre la cible privilégiée?

Un certain nombre de mesures concrètes qui vont permettre au transport en commun de se développer et ainsi de réduire les gaz à effet de serre se retrouvent au point 5 du présent document. Rappelons seulement que la vision gouvernementale doit privilégier des initiatives qui favorisent :

1. l'amélioration du service pour le transport en commun, selon le concept de mobilité durable (tels que les services rapides par autobus, les voies réservées, le covoiturage, les stationnements incitatifs, les rabais pour les utilisateurs de Bixi...)
2. une meilleure concertation entre les plans de développement du transport en commun et le développement urbain

Et finalement, soulignons qu'un financement adéquat, garanti et prévisible doit soutenir ce type de mesures afin de doter le transport en commun du Québec d'un véritable plan de développement.

Conclusion

Les changements climatiques sont un défi que nous n'avons pas le choix de relever et il nous faut, comme société, trouver la façon de lutter contre ceux-ci le plus efficacement et rapidement possible, et ce, de manière concertée et organisée.

En raison de l'importance qu'occupe le transport dans l'équation des émissions de gaz à effet de serre, le transport en commun est une solution qu'il nous faut absolument privilégier pour lutter contre les changements climatiques. C'est en misant sur le transport en commun qu'on pourra réduire considérablement le nombre de voitures sur la route et, par ricochet, contribuer à diminuer les quantités de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère.

Les investissements des dernières années ont d'ailleurs su démontrer qu'ils avaient un impact direct et immédiat sur l'utilisation des transports en commun. Pour cette raison et pour atteindre la cible qui sera fixée par le gouvernement, il est essentiel d'accélérer les investissements et la mise sur pied de programmes de financement adéquats. Rappelons qu'investir dans le transport en commun, c'est aussi investir dans l'économie, la santé et l'environnement, sans compter les nombreuses retombées sociales positives.

Le Québec doit saisir l'occasion qui se présente à lui aujourd'hui et inciter les acteurs de la société civile et les citoyens à s'engager dans le développement d'une économie verte et responsable. C'est seulement ainsi, avec une vision à long terme et une volonté de travailler ensemble, que le gouvernement et ses partenaires pourront contribuer à assurer la santé de notre planète et celle des générations à venir.