



La situation actuelle est la conséquence de distorsions économiques et réglementaires

Depuis plusieurs décennies:

- **Réglementation obligeant à fournir des stationnements**
- Zonage de faible densité pour les secteurs résidentiels
- Séparation fonctionnelle (commerces et résidences)
- **Énormes subventions au transport automobile individuel**



Cas extrême de Houston

C1. Les stationnements gratuits : de puissants incitatifs contraires au DD

90% des travailleurs nord-américains ne paient pas pour leur stationnement au travail

-Ils paient pour leur transport public

-Le stationnement gratuit au travail équivaut à une subvention de **1\$ le litre** d'essence ! (Shoup, 2005)

Le vrai coût des stationnements : environ 1000\$ par an par espace

- > Coûts totaux entre 18 et 30 milliards de dollars annuellement au Québec



2

Parking cash out ou indemnité équitable de stationnement au travail

- **Parking cash out : (Shoup, 2005)**
 - Les employeurs facturent le vrai coût des espaces de stationnement (au moins 100\$ par mois)
 - Un montant forfaitaire est accordé à tous les employés pour leur déplacement, indépendamment de leur choix modal (auto, vélo, TC)
- **Chaque \$ investi dans cette mesure a rapporté 4\$ à la société**
- **Les entreprises qui l'appliquent voient le nombre d'automobilistes solos chuter de 20 à 30%**



3

Stationnement : *Parking cash out* et application de la loi sur l'impôt sur le revenu

- **Les Lois canadienne et québécoise de l'impôt sur le revenu :**
 - prévoient déjà que les stationnements offerts aux employés doivent être déclarés comme gains imposables
 - Les Loi sont actuellement très mal appliquées (au Québec, il faut en facturer la valeur marchande, mais puisque les entreprises ne la connaissent pas, elles facturent zéro)

4

Nous avons analysé plusieurs options de réforme fiscale écologique

- Taxe sur les carburants
- Taxe sur le carbone ou prix minimum dans le cadre du système de permis
- Péages
- Taxe nationale sur le stationnement



Exemple de proposition de RFÉ :

65% en baisses d'impôts

10% en crédits d'impôts aux ménages à faibles revenus

25% fonds dédiés au transport collectif (et aux TOD)

Impact estimé: baisse des émissions de GES 34 % (2030)

5

Option d'une taxe nationale sur les espaces hors-rue des commerces et places d'affaires

Pour inciter à la tarification, les espaces facturés à leur valeur réelle sont exemptés de la taxe.

Hypothèses de calcul :

- 10% des places seront éliminées
- 20% des places tarifées, donc exemptées

Exemptions : Stationnement résidentiel

Petits stationnements: 10 espaces ou moins



→ 2\$ / place / jour : Revenus annuels de 1.5\$ milliards
Option pour diversifier les revenus municipaux ?

6

L'acceptabilité sociale de la tarification des transports

- **On s'oppose avant**
(taxe assurée mais bénéfiques hypothétiques)
- **mais l'appui augmente quand les bénéfices deviennent tangibles**



Photo JF Lefebvre

L'évolution de l'acceptabilité : coûts immédiats, bénéfiques à long terme, l'exemple des péages

	Bergen	Oslo	Londres	Stockholm
Année d'implantation	1986	1990	2003	2007 (après un essai en 2006)
Impacts sur la congestion	- 6 - 7%	- 5%	- 21%	- 20% - 25% (objectifs: 10%-15%)
Partage de l'opinion publique (positif/négatif) juste avant l'implantation	19 / 81	30 / 70	5% plus d'opposants que de supporters (2 mois avant l'implantation)	Plusieurs sondages à la fin de 2005: environ 35 / 55
Partage de l'opinion publique (positif/négatif) après 1-2 années d'opération	58 / 42	41 / 59	26% plus de supporters que d'opposants (1 an après l'implantation)	Référendum de septembre 2006: 52 / 46 (à Stockholm, moins d'appuis en banlieue)

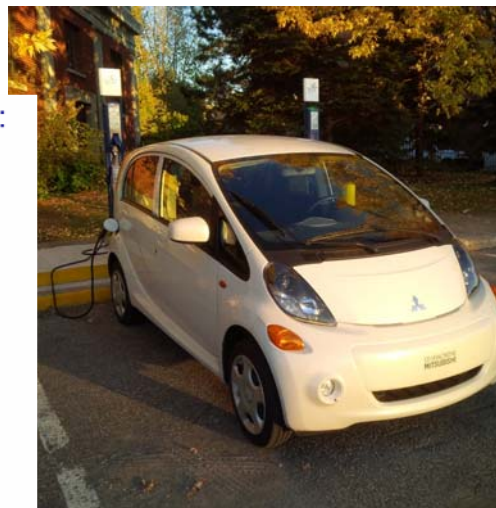
Autos électriques = le bon choix technologique à long terme, Mais

Les mesures incitatives ne doivent pas être permanentes

Auto électrique ne réduit pas :

- Congestion, accidents, besoins en routes et stationnements...
- Davantage d'énergie dans la fabrication
- Impacts des batteries

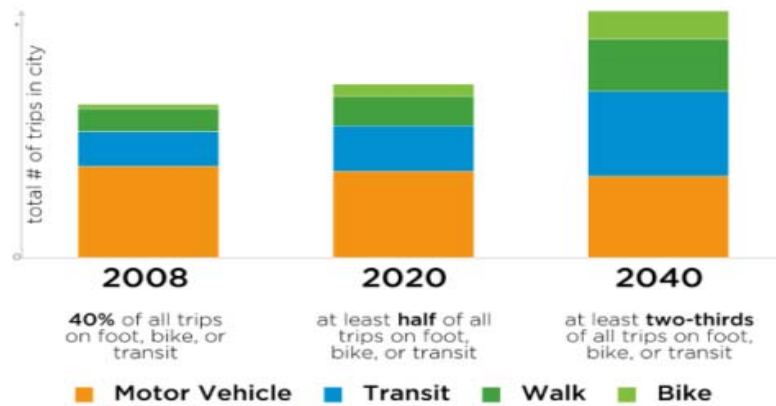
Pollution de l'air \cong 10% des coûts publics



Vancouver, objectif « la ville la plus verte » Combinaisons de RFÉ et de taxes dédiées



Transportation 2040: Plan de transports de Vancouver



- En 2008, 40% des déplacements sont en modes durables (TC, vélo et marche).
- La ville vise les deux-tiers des déplacements d'ici 2040.
 - City of Vancouver (2012), *Transportation 2040*.

