

---

# ***Impact majeur d'un transfert de 15 % des déplacements vers l'auto !***

---

C11

Selon une étude faite en 1996, une hausse des tarifs de la STM de 60 % qui aurait alors fait passer la carte mensuelle (CAM) de 45 \$ à 72 \$, aurait généré 90 M \$ de revenus mais aurait fait chuter l'achalandage d'environ **15 %**.

Cette baisse d'achalandage aurait cependant été responsable d'au moins **150 M \$**<sup>1</sup> de coûts additionnels pour la société montréalaise.

---

<i>(en millions \$)</i>	<i>Coûts annuels</i>
Coût de la congestion automobile	<b>56</b>
Frais variables nets relatifs à l'utilisation d'une automobile	<b>22</b>
Frais variables pour les camionneurs	<b>15</b>
Frais de stationnement	<b>12</b>
Coûts sociaux des accidents de la route	<b>12</b>
Coût de la pollution atmosphérique	<b>27</b>
Coût de la pollution par le bruit	<b>0,8</b>
<b>Coûts annuels totaux</b>	<b>148,8 M \$</b>

---

Cette évaluation n'est que partielle. Les impacts sur l'emploi, les mouvements de population et l'économie locale, par exemple, ne sont pas considérés. Une telle situation inciterait sans doute plusieurs citoyens et entreprises à quitter Montréal, vers les zones résidentielles, commerciales ou industrielles de la périphérie.

Ces mouvements se répercuteraient sur les valeurs foncières et affecteraient l'assiette fiscale et les finances de la Ville.

1. ADEC Inc., *Évaluation des effets socio-économiques d'une variation tarifaire*, avril 1996.