

## La Politique québécoise du transport collectif victime de son succès

### LES SOMMES NÉCESSAIRES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS DEVRAIENT ÊTRE MULTIPLIÉES PAR 5

Montréal, le 8 novembre 2011 – Dans un document présenté mardi aux médias et intitulé *Pleins à craquer*, TRANSIT – l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, félicite le gouvernement du Québec pour le succès de sa *Politique québécoise du transport collectif (2006-2012)*, mais lance aussi un cri d'alarme devant les besoins financiers nécessaires pour répondre à la croissance importante de la demande en transports collectifs au Québec. L'Alliance recommande au gouvernement de prolonger le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)*, l'un des volets de cette politique, et de quintupler son financement en augmentant la redevance sur les hydrocarbures qui alimente le Fonds vert. Cette mesure de financement pourrait ainsi contribuer à l'atteinte de l'objectif de hausse de l'achalandage des sociétés de transport de 40% d'ici 2020.

#### Un programme qui a fait ses preuves

« Cette politique a amené de réels gains à la population. Pensons à la multiplication des voies Métrobus à Québec, à la croissance importante des passages d'autobus à Gatineau, à la ligne 18 Beaubien, la 121 Sauvé/Côte-Vertu, la 747 pour l'aéroport ou les navettes Or à Montréal ou aux 76 départs supplémentaires de trains de banlieue depuis 2009 dans la région métropolitaine de Montréal », a déclaré Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal. La *Politique québécoise du transport collectif*, qui vise une hausse de 8 % de l'achalandage des transports collectifs dans tout le Québec d'ici 2012, a d'ailleurs dépassé son objectif, selon les données disponibles pour les années 2009, 2010 et 2011. « Aujourd'hui par contre, nous avons un sérieux défi, celui de trouver les moyens financiers pour répondre à cette demande croissante. »

Victimes de leurs succès, les grands réseaux de trains, d'autobus et de métros du Québec sont aujourd'hui en effet complètement saturés en périodes de pointes, au moment où l'on compte sur eux pour désengorger le réseau routier dans les milieux urbains.

« Manifestement, le public est au rendez-vous », a constaté Karel Mayrand, directeur général de la Fondation David Suzuki pour le Québec, « mais si on veut qu'il continue à préférer le transport collectif au transport individuel, il faudra qu'il y trouve son compte, c'est-à-dire que l'offre réponde à la demande en qualité et en quantité ». TRANSIT rappelle qu'une étude de la firme Léger Marketing publiée hier, et portant sur les faits saillants de la consultation publique sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal, révèle que la

société civile demande « [...] que le transport collectif compte plus de projets de développement »<sup>1</sup>.

### **Un programme qui vient à échéance en décembre**

Pour poursuivre le développement et l'amélioration des réseaux de transports collectifs, il faut des fonds. Le PAGASTC est l'un des volets de la Politique québécoise du transport collectif : il finance 50 % de l'augmentation des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), à concurrence de 100 millions de dollars par année. Il est financé par le Fonds vert, créé en 2006, à partir d'une redevance payée par les distributeurs de carburants et de combustibles et qui génère 200M\$ annuellement. Le problème est que ce Programme arrive à échéance le 31 décembre 2011.

### **Une augmentation cohérente avec les orientations gouvernementales**

Le gouvernement du Québec a indiqué sa volonté de créer un mécanisme de marché visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Les distributeurs de carburants et de combustibles y seront assujettis à partir de 2015. Le projet de règlement fixera à plus de 18\$ la tonne de GES le prix minimal des droits d'émissions qui seront vendus aux enchères par le gouvernement en 2015. Les fonds générés par ces ventes dépasseront très largement les montants tirés de l'actuelle redevance sur les hydrocarbures dont le prix est fixé à quelque 4\$ la tonne de CO<sub>2</sub>.

Dans ce contexte, TRANSIT demande au Gouvernement du Québec de :

- De reconduire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et de bonifier progressivement le PAGASTC. Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible et stable afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle.
- D'augmenter progressivement, à partir de 2012, la redevance sur les carburants et les combustibles fossiles qui finance le PAGASTC, d'autres initiatives favorisant les transports collectifs et actifs ainsi que l'ensemble des initiatives contenues au *Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012*. Cette augmentation permettra d'étaler dans le temps, de manière ordonnée et progressive, l'augmentation prévue des sommes perçues auprès des distributeurs de carburants et de combustibles fossiles jusqu'à leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015.

---

<sup>1</sup> <http://cmm.qc.ca/salle-de-presse/single-news/rapport-de-consultation-publique-sur-le-projet-de-pmad-un-rapport-leger-marketing-revele-que-la-societe-civile-souhaite-un-plan-ambitieux/>

Pour Florence Junca Adenot, professeure à l'UQAM et directrice du FORUM URBA 2015 « le maintien et l'amélioration du financement d'un programme qui a fait ses preuves serait un signal clair de l'appui du Gouvernement du Québec aux organisations de transport pour atteindre les objectifs prioritaires d'augmentation de l'achalandage des transports collectifs et de réduction des GES qu'il a lui-même fixés dans ses politiques. Nous estimons qu'il faudra pour ce faire quintupler les sommes actuellement disponibles pour le PAGASTC. »

Cette demande présentée par TRANSIT s'ajoute aux recommandations faites précédemment au gouvernement, à savoir : un moratoire sur le développement des nouvelles voies autoroutières, le souhait que Québec dépense les fonds annoncés pour la réfection du réseau routier et le développement des transports collectifs et arrête de reporter les projets à Québec, Montréal, Gatineau et ailleurs et finalement l'autorisation à court terme des mesures de mitigation importantes pour la région montréalaise, dans le contexte d'une crise du réseau routier, soit 250 autobus et 200 kilomètres de voies réservées supplémentaires.

TRANSIT rappelle que d'autres mesures financières devront être mises en place au cours des prochains mois et années afin d'assurer le maintien et le développement des transports collectifs en cette période de crise du transport dans le Sud du Québec et en cette période où le développement des transports collectifs et actifs est devenu prioritaire dans toutes les politiques gouvernementales.

Le document *Pleins à craquer* est disponible en ligne sur : [www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org).

-30-

### **À propos de TRANSIT**

Dans le contexte actuel de crise des infrastructures de transport, TRANSIT se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transport durable au Québec. Sa mission est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Une quarantaine d'organisations réparties sur tout le territoire du Québec sont membres de TRANSIT, qui compte également sur le soutien d'un comité d'experts en matière de transports et d'urbanisme.

### **Renseignements :**

Leïla Copti, COPTICOM  
514.661.6134  
leilacopti@gmail.com