

Financer les projets d'infrastructures municipales en fonction de critères objectifs et transparents: TRANSIT FÉLICITE LE MINISTRE GAUDREULT ET L'INVITE À FAIRE DE MÊME POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Montréal, le 1^{er} novembre 2012 - TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, félicite le ministre Sylvain Gaudreault pour sa décision d'établir des critères objectifs et transparents pour sélectionner les projets d'infrastructures municipales que le gouvernement du Québec va financer¹. L'Alliance invite aujourd'hui le ministre à procéder de la même façon en ce qui concerne le choix des projets de transport, autant routiers et collectifs, que le gouvernement va financer.

« C'est une excellente nouvelle pour tous les contribuables de voir que le gouvernement du Québec a l'intention de mettre fin à l'arbitraire dans les dépenses d'infrastructures. En ce qui concerne le financement des projets autoroutiers et collectifs, le gouvernement du Québec doit, dans la foulée de la création d'une nouvelle agence de transport, développer des critères rigoureux qui tiennent compte des enjeux du 21^e siècle, comme la diminution des ressources fossiles et financières, la mobilité durable, l'aménagement TOD, la lutte aux changements climatiques, etc., qui éclaireront les choix entre différentes solutions et modes de transport » explique Florence Junca-Adenot, directrice du Forum Urba 2015 UQAM.

Cette demande découle du rapport« [Bar ouvert ? Quand le développement routier engloutit des milliards de dollars](#) », publié cet été, dans lequel TRANSIT dénonce l'arbitraire dans l'attribution des fonds pour l'ensemble du réseau routier québécois, par la multiplication d'ententes de gré à gré avec les municipalités, par des décisions ministérielles ou encore par la volonté de parachever sans retenue des routes et des autoroutes. Ces justifications échappent à l'encadrement prévu par le plan stratégique du ministère des Transports en matière de transports, celui-ci privilégiant plutôt la réfection des réseaux routiers et de transports collectifs existants et le développement de ces derniers. Finalement, on ne compare presque jamais la performance respective des modes de transports (transports collectifs et transport routier) dans la recherche de solutions de mobilité durable, en plus de questionner rarement le bien-fondé d'un projet.

« Nous recommandons également au gouvernement d'arrimer les choix budgétaires en matière de transport aux objectifs des grandes politiques de l'État » ajoute Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville. « L'explosion des coûts associés aux transports routiers depuis le début des années 2000, passant de 500M\$ à près de 4G\$, en dépit de finances publiques serrées, entraîne des effets contraires à ceux recherchés notamment par la Politique québécoise du

¹ Le Devoir, 31 octobre 2012, *Infrastructures municipales – Gaudreault sonne la fin de l'arbitraire dans le choix des projets*.

transport collectif, l'objectif de réduction de 25% des GES d'ici 2020 ainsi que les planifications métropolitaines exigées en vertu de Loi sur l'aménagement et l'urbanisme » conclut-il.

-30-

À propos de TRANSIT

Dans le contexte actuel de crise des infrastructures de transports, TRANSIT se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transports durables 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. Plus de cinquante 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. Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications : www.transitquebec.org.

Depuis sa création en août 2011, TRANSIT a émis une série de recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transport à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020, dont l'ajout d'une série de mesures de mitigation supplémentaires pour la région montréalaise, la suspension du développement des infrastructures routières dans les régions urbaines au profit de la réfection des routes et des transports collectifs, une répartition plus équitable du FORT, le prolongement et l'augmentation du financement de la politique québécoise sur le transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs au Québec.

Renseignements :

Leïla Copti
514.661.6134