

Manque à gagner alarmant pour les transports collectifs
L'engagement pluriannuel du gouvernement fédéral demandé
pour maintenir l'offre de services

Montréal, le 17 septembre 2021 - Alors que les élections fédérales auront lieu lundi prochain, l'Alliance TRANSIT souligne que **le prochain gouvernement fédéral devra immédiatement travailler avec les provinces afin de soutenir financièrement le maintien de l'offre de transports collectifs sur une base pluriannuelle**. La responsabilité incombe aux paliers supérieurs de gouvernement d'éviter les coupures de service minimalement d'ici au retour de l'achalandage prépandémique.

Une situation très inquiétante à court terme

La diminution de l'achalandage en raison des mesures sanitaires a eu pour effet de [diminuer les revenus](#) de nombreuses sociétés de transport en commun au Canada. Pour l'instant, le niveau de service s'est maintenu dans la plupart des villes en raison de l'aide d'urgence, mais celle-ci vient à échéance dès la fin de 2021.

Pourtant, d'après une [étude réalisée par l'Autorité régionale de transport métropolitain \(ARTM\)](#), le retour à la normale quant aux niveaux d'achalandage se fera attendre encore plusieurs années. Ainsi, dès l'an prochain, des [coupures de service](#) risquent d'être imposées, ce qui perpétuerait un déficit structurel qui affecterait la qualité à long terme l'offre et la qualité des services et, conséquemment, leur utilisation. La situation est très inquiétante, et ce, à court terme.

Pourquoi une aide d'urgence pluriannuelle est-elle essentielle ?

L'aide d'urgence pour les transports collectifs est essentielle au même titre que les services de transport en commun. En effet, bien que la pandémie ait introduit une large partie de la population au télétravail, les transports collectifs demeurent un service essentiel. Rappelons d'ailleurs que, selon [Statistique Canada](#), seulement 39% des emplois au Canada ont la capacité d'être effectués en télétravail. Par conséquent, le transport collectif demeure indispensable notamment pour les travailleurs et travailleuses, les personnes à mobilité réduite, les étudiants et étudiantes, ainsi que les personnes âgées. Il est donc de la responsabilité des gouvernements supérieurs de veiller à ce qu'une offre de service de transport en commun soit adéquate et accessible.

À cet égard, une diminution de l'offre de service pourrait entraîner les sociétés de transport dans une spirale menant à des pertes toujours plus importantes d'achalandage et de revenus, favorisant le recours à l'automobile et la congestion du réseau routier. Notons qu'en contexte de pandémie, [les trois quarts des anciens usagers et usagères](#) du transport collectif utilisent désormais l'automobile pour leurs déplacements quotidiens. Ce transfert modal se fait déjà sentir sur les réseaux routiers alors que dans les grandes villes canadiennes, [le niveau de congestion est équivalent à la période pré-pandémique](#), malgré le fait qu'une partie des gens télétravaillent. Rappelons aussi que dans les années 1990, les gouvernements avaient réduit leur apport au financement du transport en commun, ce qui a affecté les revenus des sociétés de transport, puis fait diminuer les services aux usagers et usagères. Ce n'est que [vingt ans plus tard](#) que l'achalandage s'est remis de cette spirale vers le bas.

D'ailleurs, le Sénat américain a prolongé son soutien au maintien de l'aide d'urgence aux transports collectifs [jusqu'à la fin de l'année 2024](#). Notons que, selon un [récent sondage de l'Association canadienne du transport urbain \(ACTU\)](#), 82% des Canadiens et Canadiennes seraient en faveur d'un maintien de l'aide d'urgence aux transports collectifs. Il faut concrétiser ce consensus!

« L'heure est grave. Le prochain gouvernement fédéral devra immédiatement travailler avec les provinces afin de soutenir financièrement le maintien de l'offre de transports collectifs sur une base pluriannuelle. La responsabilité incombe aux paliers gouvernementaux supérieurs d'éviter les coupures de service d'ici au retour de l'achalandage à des niveaux pré-pandémiques. », **affirment les membres du comité directeur de l'Alliance TRANSIT.**

-30-

À propos de TRANSIT

La mission de TRANSIT 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 et de citoyennes d'en bénéficier. Depuis sa création en août 2011, TRANSIT publie des rapports d'analyse et fait état de plusieurs recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2030.

L'Alliance TRANSIT regroupe une [soixantaine d'organisations](#) de divers domaines. Accès transports viables, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Équiterre, la Fondation David Suzuki, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec,

Trajectoire Québec, Vivre en Ville et l'experte en transports Florence Junca Adenot forment le comité directeur de l'Alliance TRANSIT.

Source

Samuel Pagé-Plouffe

Cell : 514.714.6762

info@transitquebec.org



TRANSIT >
Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

**Manque à gagner
alarmant pour les transports collectifs**

**L'engagement pluriannuel
du gouvernement fédéral
demandé
pour maintenir l'offre
de services**