

## **Crise du financement des transports collectifs Il est encore de temps d'éviter le pire**

*Montréal, le 17 janvier 2023* - TRANSIT, l'alliance pour le financement des transports collectifs du Québec se désole du sous-financement ayant conduit à des diminutions de services dans plusieurs sociétés de transport. Il s'agit de réductions de service prévisibles, évitables et déplorables. Ayant réclamé depuis le début de la pandémie des mesures de soutien aux sociétés de transports collectifs pour éviter de telles baisses de services, l'Alliance TRANSIT en appelle au gouvernement du Québec pour sécuriser les services aux usagers du transport collectif. Elle s'inquiète en outre de la lenteur du gouvernement à faire connaître ses intentions concernant le financement de l'ensemble des transports terrestres, alors que sa principale source de revenus, la taxe sur l'essence, stagne et est appelée à décroître dans les prochaines années.

### **Une crise à court terme**

Le récent abandon des lignes « 10 minutes max » de la STM illustre l'ampleur de la crise. Cette diminution de service est le symptôme d'un modèle de financement des transports collectifs qui ne tient plus la route à l'ère du télétravail. [Dès le 16 avril 2020](#), l'Alliance TRANSIT avait appelé le gouvernement du Québec à investir jusqu'au retour de l'achalandage prépandémie afin d'éviter des coupures de services, un appel réitéré en [2021](#) et en [2022](#). Malgré les aides d'urgence, et l'engagement du précédent ministre des Transports François Bonnardel à [éviter les réductions de services](#), un manque à gagner prévisible persiste en 2023 pour les sociétés opérant en milieux urbains. Cette situation pourrait conduire à de plus fortes réductions de service puisque l'ARTM affiche [un déficit de 500 M\\$](#) pour 2023 alors qu'on appréhende [un manque à gagner de 900 M\\$](#) en 2027 pour l'ensemble des sociétés de transport du Québec.

« Au-delà des aides d'urgence insuffisantes, les gouvernements doivent tenir compte du fait que le télétravail amène des déplacements moins structurés, donc plus coûteux. Il s'agit aussi d'une opportunité d'offrir des services de transport collectif qui répondent à l'ensemble des besoins de déplacements, pas seulement les déplacements domicile-travail. D'ailleurs, les transports en commun sont loin d'être vides. Ce qui est inacceptable, c'est qu'il faille que les autobus et les métros soient en surcapacité pour permettre de boucler le budget des sociétés de transport ! », **déclare Sarah V. Doyon, directrice générale de Trajectoire Québec.**

« En attendant la révision du financement des transports collectifs et le choix de nouvelles sources de financement, plusieurs solutions existent pour enrayer la crise, à court terme : déployer de nouvelles aides d'urgence; relever le taux de la taxe sur l'essence qui n'a pas été augmenté depuis 2013;

compenser la CMM pour l'incapacité de la SAAQ à percevoir la taxe sur l'immatriculation des véhicules dans l'ensemble de son territoire, tel que voté par 81 des 82 élus en 2019 et déjà appliquée à l'échelle de l'agglomération de Montréal; et autoriser l'ARTM à ajouter deux ou trois cents la taxe sur l'essence », explique **Florence Junca Adenot, professeure à l'UQAM**.

### **Une vision qui tarde à s'exprimer**

Au-delà du maintien des services à court terme, l'Alliance TRANSIT se préoccupe des déficits répétés et de l'effondrement inexorable des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). Alimenté principalement par la taxe sur l'essence, ce fonds qui finance autant les transports collectifs que le réseau routier est appelé à se tarir au rythme de l'adoption des véhicules électriques. Si le gouvernement a bien lancé des travaux en 2019, son rapport attendu en 2020 n'est finalement paru qu'[à l'automne 2021](#) et les stratégies de financement retenues n'ont toujours pas été dévoilées.

« Nous nous inquiétons au plus haut point de la possibilité que l'ambition pour les transports collectifs, vitaux pour la métropole et pour toutes les régions du Québec, ait fondu. Alors qu'une baisse de 25 % dans l'utilisation de l'auto solo est visée à Montréal pour 2030, la part modale de la voiture dans l'agglomération a augmenté de 49,9 % à 54,7 % entre [2016](#) et [2021](#) et de 74,6% à 77,7% pour l'ensemble du Québec. Il faut donc réinvestir, et par dizaines de milliards pour notre seule région, afin de relancer la transition vers la mobilité durable d'ici 2030 », a déclaré **Emmanuel Rondia, directeur général du Conseil régional de l'environnement de Montréal**.

Afin d'accélérer la réflexion sur les nouvelles sources de financement, l'Alliance TRANSIT dévoilera dans les prochaines semaines le bouquet de solutions qu'elle privilégie à court et moyen terme.

« Nos recommandations permettront non seulement d'assurer le maintien des services actuels, mais aussi de financer la hausse de la capacité, de la qualité et de la couverture des réseaux de transports collectifs partout au Québec afin de reprendre la transition vers la mobilité durable et atteindre les objectifs climatiques et économiques du Québec », conclut **Samuel Pagé-Plouffe, coordonnateur 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 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.

### **Source**

Samuel Pagé-Plouffe

Cell : 514.714.6762 - [info@transitquebec.org](mailto:info@transitquebec.org)