

Crise des transports :

Besoin de 250 autobus et 200 km de voies réservées supplémentaires pour diminuer la congestion dans la région de Montréal

Montréal, le 9 septembre 2011- TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, presse le nouveau ministre des Transports, M. Pierre Moreau, d'autoriser rapidement une 2^e série de mesures de mitigation afin de réduire les problèmes de congestion dans la région de Montréal. Ce sont près de 250 autobus et 200 km de voies réservées de plus qui seront nécessaires au cours des trois prochaines années pour assurer un service rapide aux navetteurs qui devront conjuguer avec la multiplication des chantiers routiers. En plus de présenter une solution à court terme très efficace et économique pour désengorger le réseau, TRANSIT estime que ces mesures constitueraient un excellent pas pour permettre aux organismes de transport de la région métropolitaine d'atteindre leur objectif de 40% d'achalandage d'ici 2020.

La première série de mesures ne représente qu'une augmentation de 1,8% de la flotte actuelle d'autobus dans la région métropolitaine, soit 50 autobus sur 2 680. Quant aux voies réservées, seulement 40 km ont été annoncées sur les 200 km qui étaient déjà en place.

« Compte tenu des travaux routiers actuels et futurs, il faut absolument accélérer le plan d'acquisition de nouveaux autobus pour offrir des services alternatifs à l'auto solo et limiter la congestion » explique Florence Junca-Adenot, professeur au département des études urbaines de l'UQAM et directrice du Forum Urba 2015.

« La voie réservée, c'est l'outil par excellence pour rendre les services d'autobus plus rapides et plus efficaces » ajoute Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal. « 40 km pour la région métropolitaine, c'est l'équivalent d'une voie réservée qui relie Terrebonne à Montréal. C'est tout à fait insuffisant pour répondre à la demande. »

TRANSIT a dévoilé le 24 août dernier un document qui illustre le rôle déterminant que jouent les transports collectifs dans la résolution de la crise actuelle. Il démontre également les conséquences qui guettent le sud du Québec si les systèmes de transports collectifs qui sont aujourd'hui largement saturés et dont le développement est incertain, ne font pas l'objet d'un financement important dans les deux prochaines années.

À propos de TRANSIT

TRANSIT réunit plusieurs organismes de différents horizons qui s'unissent pour demander une augmentation des sommes consacrées au financement de l'entretien et du développement des transports collectifs au Québec afin d'atteindre les objectifs d'accroissement d'achalandage de 40 % d'ici 2020 et de 100 % d'ici 2030 dans un cadre financier québécois et fédéral, et de contribuer à l'atteinte de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 au Québec. Les organisations interpellées par l'atteinte de tels objectifs sont invitées à se joindre à TRANSIT.

Pour ce faire, TRANSIT entend participer à l'élaboration des grandes politiques publiques touchant le transport et proposera des mesures fiscales et budgétaires pour hausser le financement des transports collectifs à partir de l'exercice 2012-2013. Il assurera un suivi du financement municipal des transports collectifs des six régions métropolitaines du Québec et proposera une stratégie fédérale de financement des transports collectifs, dans le cadre, notamment, d'un Pacte fiscal entre les municipalités, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral.

Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications :
www.transitquebec.org

-30-

Renseignements

Leïla Copti

514.661.6134