

## **Revenus du marché du carbone et taux de réalisation des projets de transports collectifs :**

### **TRANSIT propose deux solutions pour augmenter les services dès l'an prochain**

**Montréal, le 8 octobre 2014-** TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, dévoile aujourd'hui son rapport « Commencer avec ce que l'on a » dans lequel sont formulées deux recommandations visant à augmenter à très court terme, dans les centres urbains du Québec, les services de bus, de train de banlieue, de métro et de métrobus déjà largement saturés. L'Alliance recommande que soient enchâssées dans la Loi et les règlements municipaux les grandes décisions d'investissements en matière d'infrastructures et de renouvellement d'actifs de transports collectifs, afin de les protéger des aléas liés aux changements de gouvernement et d'administration. Avec cette mesure, TRANSIT souhaite faire passer à court terme le taux de réalisation de ces projets de 60 à 80%. TRANSIT recommande également au gouvernement d'offrir aux municipalités, dès l'an prochain, 200 millions de dollars de plus par année, à partir des revenus du marché du carbone, afin qu'elles puissent augmenter les services de transports collectifs offerts par les sociétés de transport.

La situation critique des réseaux de transport collectif justifie amplement de telles mesures, selon François Pepin, président de Transport 2000 Québec : « L'achalandage global du transport régulier des neuf sociétés de transport collectif bat des records, avec plus de 558 millions de déplacements, soit une hausse d'environ 14 % par rapport à 2006. Mais aujourd'hui, les sociétés peinent à boucler leur budget et certaines comme la STM ont même commencé à diminuer leurs services. Comment les réseaux de transport en commun seront-ils en mesure d'accueillir de nouveaux utilisateurs alors qu'on prévoit une croissance démographique dans les centres urbains de plus de 15% d'ici 20 ans ? », questionne-t-il, en rappelant que les usagers payent déjà leur pleine part et plus encore.

#### **Investir dès maintenant l'argent disponible**

Dans un contexte financier des plus précaires pour les municipalités, qui cherchent d'autres sources de financement que l'impôt foncier pour pouvoir continuer d'investir dans les transports collectifs, TRANSIT recommande au gouvernement de bonifier l'actuel Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC). En utilisant les revenus du marché du carbone, le gouvernement pourrait ainsi dégager, dès la prochaine année financière, une enveloppe supplémentaire de 200 millions de dollars, sans exiger de contrepartie des municipalités comme c'est le cas actuellement. Ces dernières seront appelées à faire leur part dans quatre ans, alors qu'elles auront dégagé de nouvelles sources de financement.

« Le gouvernement aura accès à plus de 3 milliards de dollars d'ici 2020, déjà destinés au Fonds vert. Il doit en consacrer les deux-tiers aux transports collectifs en commençant dès maintenant, même si les municipalités du Québec ne peuvent avancer au même rythme à court terme. On ne peut se permettre de laisser des millions de dollars sur la table pourtant offerts par le gouvernement parce que les sociétés de transport ne sont pas en mesure de fournir un financement de contrepartie », a fait valoir Christian

Savard, directeur général de Vivre en Ville. « Rappelons que depuis 2011, le gouvernement reconduit, in extremis, le programme d'année en année, sans offrir de vision à long terme sur le cadre de développement pour les villes », a-t-il ajouté.

### **Sortir les projets de leur carton**

« On doit déplorer que les projets de renouvellement des équipements, comme les voitures de métro, les autobus et les grands systèmes d'exploitation, et aussi les projets de nouvelles infrastructures, comme le SRB-Pie IX, le prolongement de la ligne bleue du métro ou le projet de tramway à Québec, sont victimes de retards, de délais et de report, en partie par manque d'argent, en partie aussi en raison des changements de cap des gouvernements et des administrations municipales », indique Florence Junca-Adenot, directrice du Forum Urba 2015. « C'est pour cela que nous recommandons que les choix d'investissement en matière d'infrastructures de transports collectifs fassent l'objet d'ententes-cadres, et que celles-ci soit enchâssées dans la Loi et dans les règlements municipaux », a-t-elle poursuivi.

Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal, abonde : « Les grands projets d'investissement, qui mettent souvent une décennie à se concrétiser, doivent pouvoir survivre aux aléas des décisions politiques. Aux heures de pointe, les métros débordent, les grands réseaux de bus et de trains sont saturés. Les grands projets d'investissement n'avancent pas ou avancent à pas de tortue. Avec les grands chantiers qui s'en viennent à Montréal, comme celui du nouveau pont, de Turcot, de la Métropolitaine et tous les autres, il faut agir rapidement pour éviter une catastrophe », conclut-elle.

### **Colloque de l'ATUQ – 8-10 octobre à Boucherville**

Un colloque entièrement consacré à la question du financement du transport en commun organisé par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) débute par ailleurs aujourd'hui et promet de générer d'autres pistes d'action porteuses.

### **À propos de TRANSIT**

Ces recommandations s'ajoutent aux propositions rendues publiques par TRANSIT depuis sa création en août 2011 afin de pallier la crise des transports et d'aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020, dont le rééquilibrage des investissements en transport (30% aux transports collectifs), la multiplication par cinq du financement du développement de l'offre de service en transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transport collectif au Québec. Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications : [www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org).