



COMMUNIQUÉ DE PRESSE
POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

Crise du financement des transports collectifs

Tous les paliers de gouvernement doivent faire preuve de responsabilité

Montréal, le 23 avril 2024 – Alors que différents médias rapportaient hier matin [trois scénarios actuellement envisagés par les mairesses et les maires](#) du Grand Montréal pour faire face à la crise du financement des transports collectifs, l'Alliance TRANSIT rappelle que tous les ordres de gouvernement et acteurs concernés peuvent et doivent en faire plus pour assurer la qualité des services. Le développement du transport collectif demeure crucial et des solutions existent pour y parvenir.

« Tous les paliers de gouvernement doivent en faire plus pour financer le transport en commun. Les municipalités peuvent tirer profit de la taxe sur l'immatriculation, mais c'est à la ministre des Transports de s'assurer que les sociétés de transport reçoivent un financement qui permettra de maintenir et faire croître l'offre de service à travers le Québec » déclare **Samuel Pagé-Plouffe, coordonnateur de l'Alliance TRANSIT**.

Vers un pacte pour sortir de la crise

Les membres de l'Alliance TRANSIT appellent les municipalités et les gouvernements à collaborer pour s'engager de façon pérenne en faveur d'une croissance prévisible et soutenue de l'offre de service en transport collectif. « Près de deux ans après que le gouvernement Legault ait promis un pacte de cinq ans sur le financement du transport collectif, nous croyons que le fruit est mûr pour que celui-ci soit adopté, et ainsi, nous sortir de l'impasse. Si tous les acteurs rehaussent leur contribution, nous croyons possible d'atteindre une croissance nécessaire de l'offre de 7% par an », affirme **Sarah V. Doyon, directrice générale de Trajectoire Québec**.

Si les municipalités doivent recourir à la taxe sur l'immatriculation, le gouvernement du Québec doit en faire plus pour assurer la capacité à développer les services. D'autant plus que nous apprenions récemment que le Fonds vert (Fonds d'électrification et de changements climatiques) profite d'un surplus de 1,7 G\$. Avec la fin annoncée du programme Roulez vert (qui s'élevait à plus de 200 M\$ au cours de la dernière année), les fonds disponibles ne feront qu'accroître. « Il est inconcevable que des surplus dorment dans le Fonds vert pendant que des réductions de services ont lieu! La mobilité durable est au cœur de toute bonne politique climatique », rappelle **Anne-Catherine Pilon, analyste en mobilité durable chez Équiterre**.

L'indexation des sources de revenus traditionnelles [gardées telles quelles](#) depuis 1992 (pour l'immatriculation) et 2013 (pour l'essence) permettrait de dégager des revenus amplement suffisants, estimés annuellement à près de 700 M\$. Puis, une pondération des efforts

d'électrification des flottes de transport collectif pourrait également permettre de dégager une marge de manœuvre à la faveur de la croissance de l'offre de service.

Du côté des administrations municipales et régionales, il est enthousiasmant de constater que le Québec semble entrer dans une nouvelle ère. Alors que seuls le Grand Montréal et la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine percevaient jusqu'à présent une contribution régionale sur l'essence, le pouvoir accordé par le projet de loi 39 crée une nouvelle dynamique fiscale. Malgré certaines embûches administratives non négligeables, la contribution régionale sur l'immatriculation est envisagée dans de nombreuses régions.

L'Alliance salue les mairesses et maires qui ont déjà la lucidité de travailler à mettre en place des solutions. Évidemment, pour en demander plus à l'échelle régionale ou locale, cela passe par un objectif d'amélioration des services. On reprochera difficilement aux citoyennes et citoyens de froncer des sourcils si on leur envoie le message de « payer plus, recevez moins! ».

Enfin, le **gouvernement fédéral** est aussi appelé à en faire plus. Alors que la mise en œuvre du Fonds permanent pour le transport en commun [se fait attendre](#), il est demandé au gouvernement du Canada de contribuer davantage [au maintien des actifs](#), ce qui permettra d'atténuer la pression sur les sociétés de transport.

L'Alliance TRANSIT appelle donc l'ensemble des parties à prendre leurs responsabilités. Compte tenu du calendrier budgétaire des municipalités et des sociétés de transports, les négociations devront commencer dès les prochaines semaines, sans quoi elles se solderont assurément par un échec. L'Alliance continuera d'apporter un éclairage chiffré et constructif dans ce débat.

– 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 à 2030. L'Alliance TRANSIT regroupe [une cinquantaine d'organisations](#) de divers domaines.

[@AllianceTRANSIT](#)

Renseignements

Samuel Pagé-Plouffe

info@transitquebec.org

514-714-6762

