



**MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE
DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES DE 2010-2011**

**PRÉSENTÉ AU MINISTRE DES FINANCES,
M. RAYMOND BACHAND**

Par l'Association du transport urbain du Québec
(ATUQ)

Montréal
Le jeudi 10 décembre 2009

(Mis à jour le 16 mars 2010)

TABLE DES MATIÈRES

À propos de l'ATUQ et de ses membres.....	3
L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	3
La structure du transport en commun au Québec	3
Le transport en commun : Partenaire du développement du Québec	5
Un important moteur de l'activité économique	5
Un atout pour l'attractivité des villes et des régions	5
Un acteur essentiel pour réduire la dépendance au pétrole.....	6
Un allié du Gouvernement pour l'atteinte de la cible québécoise de réduction de GES.....	7
Un partenaire pour une meilleure équité	8
Un investissement en santé	9
Financement du transport en commun : Des besoins en croissance.....	10
Besoins en matière d'immobilisation 2009-2015 des sociétés de transport	10
Insuffisance des revenus pour développer le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal	10
Autres facteurs affectant les besoins de financement	11
Financement du transport en commun : Apprendre du passé.....	12
Des erreurs qui ont eu des conséquences importantes	12
Des efforts substantiels pour améliorer la productivité.....	12
Transfert du financement vers les municipalités	13
Transfert du financement vers les usagers	14
Solutions à privilégier pour financer le développement du transport en commun.....	15
Instaurer une taxe sur l'essence provinciale dédiée au transport en commun	15
Augmenter les droits immatriculations	16
Maintenir les redevances imposées aux producteurs d'énergie et assurer la pérennité du Fonds Vert au-delà de 2011	17
Assurer et accroître le financement fédéral.....	18
Simplifier la création d'ententes de partenariat et faciliter l'accessibilité aux programmes de subventions de l'Agence de l'efficacité énergétique.....	20
Conclusion	21

À PROPOS DE L'ATUQ ET DE SES MEMBRES

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

L'ATUQ est un organisme à but non lucratif qui regroupe, depuis 1983, les neuf (9) sociétés de transport en commun du Québec. C'est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport en commun et la défense des intérêts de ses membres auprès des partenaires de l'industrie et des différentes instances gouvernementales.

L'Association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport :

- L'ATUQ est un forum d'échange et d'information qui permet de regrouper, à l'intérieur de plusieurs comités sectoriels, le personnel des sociétés membres afin de partager l'expérience et de développer l'expertise;
- l'ATUQ favorise la mise en commun de services, comme la gestion unifiée des contrats d'autobus¹ et le programme d'achats regroupés², qui permettent, entre autres, de générer des économies substantielles pour toutes les sociétés de transport;
- à partir de 2004, un exercice de benchmarking (indicateurs de performance) a été mis en place, permettant ainsi aux 9 sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ d'identifier les meilleures pratiques en matière d'exploitation et d'améliorer leur productivité.

La structure du transport en commun au Québec

Au Québec, le transport en commun des personnes est assuré par 31 organisations, dont neuf (9) sociétés de transport qui se partagent l'essentiel des bassins de population desservis. Ces sociétés, membres de l'ATUQ, œuvrent dans neuf villes de plus de 100 000 habitants (six régions métropolitaines). Elles desservent un peu plus de 52 % de la population québécoise, soit près de quatre millions de citoyens et assurent plus de 90 % des déplacements en transport en commun effectués au Québec.

Les sociétés de transport en commun ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. En plus de répondre aux besoins en déplacements de la population en général, elles assurent le transport des personnes à mobilité réduite.

¹ Au cours des deux dernières années, la valeur de ces contrats pour l'acquisition de nouveaux autobus a atteint plus de 669 millions de dollars. 1 272 autobus seront livrés en 2009 et 2010. Soulignons, à cet égard, que l'expérience d'achat et de gestion unifiée des contrats d'acquisition d'autobus est unique en Amérique du Nord.

² Depuis près de dix ans, les sociétés de transport en commun du Québec font des achats regroupés qui permettent de générer des économies substantielles sur l'acquisition de biens et services (pneumatiques, pièces de rechange pour autobus, pétrole, etc.). En effet, lors d'un premier appel d'offre unifié pour un nouveau produit ou service, les économies réalisées sont en moyenne de 15%. Pour l'année 2008, dix contrats ont été octroyés (nouveaux contrats et options de renouvellement). La valeur de ces contrats a atteint 31,8 millions de dollars et les économies réalisées étaient de l'ordre de 2,4 millions de dollars comparativement aux contrats des années précédentes.

Les sociétés de transport sont organisées comme suit :

- Dans la grande région de Montréal, on compte la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL).
- Sur le territoire métropolitain de Québec, on trouve le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL).
- Dans la région de la Capitale nationale, la Société de transport de l'Outaouais (STO) exploite le réseau de transport en commun de la partie québécoise de l'agglomération d'Ottawa-Gatineau.
- Enfin, la Société de transport de Sherbrooke (STS), la Société de transport de Trois-Rivières (STTR) et la Société de transport du Saguenay (STS) desservent en exclusivité les villes auxquelles elles sont rattachées.

LE TRANSPORT EN COMMUN : PARTENAIRE DU DÉVELOPPEMENT DU QUÉBEC

Un important moteur de l'activité économique

Dans un contexte de relance économique, le transport en commun constitue un atout pour le développement du Québec. Il est un moteur important de l'activité économique québécoise. Au total, en 2008, les neuf (9) sociétés de transport en commun ont injecté plus de 1,7 milliard de dollars dans l'économie du Québec, à la fois en dépenses d'exploitation et d'immobilisation. Les activités des sociétés de transport ont permis, au cours de la même année, de soutenir plus de 17 000 emplois directs et indirects et ont généré une valeur ajoutée de 1,3 milliard de dollars nominaux. Elles ont également engendré des recettes fiscales totales de l'ordre de 287 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 108 millions de dollars pour le gouvernement fédéral.³

Au Québec, le contexte industriel est particulièrement favorable au transport en commun puisque des entreprises de renommée internationale telles que Bombardier et Novabus ont développé un savoir-faire unique dans le domaine. Favoriser le transport en commun, c'est donc encourager l'économie provinciale et locale et favoriser l'essor d'une industrie bien de chez nous.

Les investissements dans le transport en commun stimulent deux fois plus l'économie québécoise que les investissements dans le secteur de l'automobile. En effet, une dépense de 100 millions de dollars dans le transport en commun génère un total de 989 emplois, 74 millions de dollars en valeur ajoutée et près de 23 millions de dollars en redevances et en taxes pour les différents paliers de gouvernement. Une dépense similaire dans le secteur de la fabrication automobile et de pièces pour véhicules automobiles présente des résultats environ deux fois moins importants, soit 489 emplois, 38 millions de dollars de valeur ajoutée et 7,6 millions de dollars en redevances et en taxes.⁴

Un atout pour l'attractivité des villes et des régions

Les sociétés de transport en commun sont des acteurs importants du développement économique local. Dans les six régions métropolitaines où elles sont implantées, elles contribuent à assurer aux citoyens une meilleure qualité de vie.

Le transport en commun constitue un des meilleurs instruments pour assurer la viabilité économique de nos villes et de nos régions. Il contribue à désengorger les routes et à diminuer le trafic alors qu'on sait que la congestion routière entraîne des pertes de temps et d'argent importantes pour la société québécoise. Une étude réalisée pour le compte de la Chambre de

³ Les impacts économiques engendrés par l'activité des sociétés de transport en commun ont été évalués à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec. Sources : Institut de la statistique du Québec (ISQ), sociétés de transport en commun, Abscisse Recherche, 2008.

⁴ Les impacts économiques engendrés par l'activité des sociétés de transport en commun ont été évalués à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec. Sources : Institut de la statistique du Québec (ISQ), sociétés de transport en commun, Abscisse Recherche, 2008.

commerce du Montréal métropolitain (CCMM) chiffrait d'ailleurs les pertes économiques liées à la congestion pour la région montréalaise à près de 1 milliard de dollars par année, soit l'équivalent de 1% de la production du territoire⁵.

Le transport en commun facilite aussi l'accès à l'emploi pour des milliers de travailleurs. Quotidiennement, ce sont près de 980 000 personnes, soit 12,8 % des Québécois, qui se rendent au travail en autobus, en train, ou en métro⁶.

Les villes doivent offrir à leurs citoyens des services et des équipements performants afin d'améliorer leur qualité de vie. Elles doivent aussi se doter d'infrastructures performantes afin d'attirer et de retenir les entreprises qui assurent la vitalité économique de leur territoire. Il s'agit là de conditions essentielles au développement des régions et, inévitablement, à l'essor économique du Québec. À cet effet, le *Rapport du groupe de travail sur l'investissement des entreprises*⁷ confirme l'importance des infrastructures de transport en commun comme levier pour favoriser la croissance économique. Il souligne également la nécessité d'investir dans les infrastructures publiques au Québec, dont le transport en commun, pour soutenir les entreprises et les travailleurs et améliorer la capacité de produire de l'économie.

Un acteur essentiel pour réduire la dépendance au pétrole

Le transport en commun représente une solution à moyen et à long termes afin de réduire la dépendance au pétrole de la société québécoise. Pour la première fois de son histoire, l'industrie pétrolière est confrontée à un déséquilibre grandissant entre l'offre et la demande, résultant d'une offre qui plafonne et d'une demande en croissance continue. En matière énergétique, la flambée des prix du pétrole qui s'est produite en 2008 a mis en relief une nouvelle variable, soit l'absence de capacités excédentaires tant au niveau de l'extraction du brut du pétrole que du raffinage. Les tensions sur l'offre sont donc appelées à augmenter à court, moyen et long termes. Afin de faire face à la situation et d'assurer sa sécurité énergétique, le Québec s'est engagé à réduire sa consommation de produits pétroliers.⁸

À pleine charge, l'autobus et le rail sont 3 à 5 fois moins énergivores que les voitures en terme de consommation énergétique par km-passager. Un litre de carburant permet de véhiculer une personne en métro sur 48 km, en autobus sur 39,5 km et en voiture sur 18,6km.⁹ Si, du jour au lendemain, les sociétés de transport en commun du Québec cessaient leurs activités et que les déplacements devaient s'effectuer en automobile, c'est plus de 800 000 litres d'essence qui seraient utilisés en plus, par jour moyen de semaine, soit l'équivalent de 5 000 barils de pétrole.¹⁰

⁵ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, Montréal, 2004.

⁶ Statistique Canada, recensement 2006.

⁷ Rapport : *L'investissement au Québec*, on est pour, Groupe de travail sur l'investissement des entreprises, Gouvernement du Québec, 2008.

⁸ *L'énergie pour construire le Québec de demain*, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015, Gouvernement du Québec, 2006.

⁹ *Un ticket pour l'avenir : Les trois pôles de la mobilité durable*, Union Internationale des transports Publics (UITP), 2004.

¹⁰ *La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec*, ATUQ, 2009. Sources : (1) Traitements spécifiques (Enquêtes Origine-Destination), fichiers des catégories de véhicules par code postal (SAAQ, année d'enquête Origine-Destination), données de consommation de véhicules (CCAQ Guide de l'auto et CAA Québec), 2421 grammes de CO2 équivalent par litre d'essence.

Comme société, alors que l'on sait qu'en 2005 le secteur des transports utilisait 45% du pétrole produit et qu'on prévoit que ce pourcentage sera de 54% en 2030, il faut faire un virage énergétique vers les transports alternatifs et, notamment, vers le transport en commun.

Un allié du Gouvernement pour l'atteinte de la cible québécoise de réduction de GES

Le transport en commun constitue un puissant instrument dans la lutte aux changements climatiques. Sur le plan environnemental, son utilisation accrue contribue à une réduction substantielle des gaz à effet de serre (GES). Selon les études, un client du transport en commun produit 4 fois moins de pollution atmosphérique¹¹ et entraîne 65% moins d'émissions de GES qu'un automobiliste pour le même voyage¹². Les sociétés de transport en commun, dans les six grandes régions du Québec, permettent d'éviter l'émission de 1 950 tonnes CO₂ équivalent par jour.¹³

Comme le soulignait le premier ministre du Québec, lors du dévoilement de la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020, le transport en commun fait partie des solutions qui permettront au Québec d'atteindre les objectifs du gouvernement. Lors de son allocution, monsieur Charest a mentionné que le Québec, par son fort potentiel d'innovation technologique et ses nombreuses entreprises de calibre international spécialisées dans la fabrication d'équipements de transport collectif, détient des atouts indéniables pour faire ce virage vers une économie encore moins dépendante des énergies fossiles. Il s'engageait à investir davantage dans le transport collectif et à mettre en œuvre des mesures pour réduire l'utilisation de l'automobile. Le premier ministre précisait d'ailleurs que «d'ici 2020, des investissements additionnels importants devraient être faits pour augmenter l'offre en matière de transport collectif».

Comme en témoigne le tableau ci-dessous, les résultats démontrent clairement que les investissements des dernières années, découlant de la Politique québécoise du transport collectif¹⁴, ont eu un impact positif direct sur l'achalandage.

¹¹ Desrosiers, Jacqueline, Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport, Ministère des Transports du Québec, 2001.

¹² Choisir un avenir durable pour la métropole : Investir résolument dans le développement des infrastructures lourdes de transport en commun, Desseau, Société de transport de Laval (STL), 2008.

¹³ La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec, ATUQ, 2009. Sources : (1) Traitements spécifiques (Enquêtes Origine-Destination), fichiers des catégories de véhicules par code postal (SAAQ, année d'enquête Origine-Destination), données de consommation de véhicules (CCAQ Guide de l'auto et CAA Québec), 2421 grammes de CO₂ équivalent par litre d'essence.

¹⁴ En 2006, le gouvernement québécois reconnaissait l'importance du transport en commun dans la Politique québécoise du transport collectif et proposait un nouveau cadre financier constitué du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP) et du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL qui contribuent au financement des infrastructures en transport en commun ainsi que du Fonds Vert, qui permet d'investir 100M\$ par année pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

En effet, alors que l'achalandage est demeuré pratiquement stable entre 2002 et 2005, on note, à partir de 2006, que sa croissance est de plus en plus importante.

Achalandage des neuf (9) sociétés de transport en commun (2002-2008)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nbr de passages (en millions)	480	483	478	481	489	495	518
Évolution de l'achalandage	N/A	↑ 0.5%	↓ 1%	↑ 0.7%	↑ 1.7%	↑ 1.3%	↑ 4.7%

Un partenaire pour une meilleure équité

Le transport en commun s'impose comme une solution économique pour les ménages du Québec alors que les coûts associés à la mobilité sont très élevés pour la population. En effet, le transport est le deuxième poste de dépense des ménages québécois, se classant immédiatement après le logement et devant même l'alimentation.¹⁵

Le transport en commun constitue un moyen abordable de se déplacer quotidiennement. En effet, l'utiliser est neuf (9) fois moins cher que se déplacer en automobile.¹⁶ Un usager qui choisit le transport en commun plutôt que l'achat et l'usage de l'automobile économise donc entre 17,95\$ et 19,40\$ par jour, selon sa région de domicile.¹⁷

Le rôle du transport en commun est encore plus important pour certains segments de population qui, autrement, ne pourraient se déplacer. Les ménages ne possédant pas de voiture, les personnes sans permis de conduire, les aînés et les jeunes en dépendent davantage pour leurs déplacements.

Une étude, réalisée pour le compte de l'ATUQ par l'École Polytechnique de Montréal et la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, a permis de démontrer que dans les 6 grandes régions urbaines du Québec :

- Les sociétés de transport en commun assurent à plus de 90% des ménages une option de transport à moins de 500 mètres de leur lieu de résidence. Dans certains secteurs

¹⁵ Institut de la statistique du Québec (ISQ), 2007. Sources : Données 2005.

¹⁶ La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec, ATUQ, 2009.

¹⁷ La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec, ATUQ, 2009 : Le coût mensuel d'un abonnement régulier au transport en commun varie entre 60\$ et 79\$, selon les réseaux, le coût d'un usage quotidien revient à quelque 2,30\$. En moyenne, une automobile coûte plutôt 21,00\$ par jour, en incluant les coûts de possession et d'utilisation. Sources : (1) Données des Sociétés de transport, 2009; Traitement spécifiques (Enquêtes Origine-Destination), prix de l'essence (Régie de l'énergie, 2008), fichiers des catégories de véhicules par code postal (SAAQ, année d'enquête Origine-Destination de chaque région), données de consommation de véhicules (CCAQ Guide de l'auto et CAA Québec) et autres coûts (CAA Québec, 2008).

urbains, c'est pratiquement tous les résidents (99%) qui peuvent accéder à au moins un arrêt de transport en commun en moins de 5 minutes de marche.¹⁸

- Les familles monoparentales, les ménages à faible revenu et les personnes âgées bénéficient globalement d'une meilleure accessibilité au service puisqu'ils sont concentrés aux abords des arrêts de transport en commun.
- Les réseaux de transport en commun permettent aux usagers d'accéder aux services de base tels que la santé, l'éducation, le travail, la culture, etc., de la même façon que les utilisateurs de l'automobile, puisqu'ils couvrent 90% du réseau routier dans les secteurs où sont localisés les principaux lieux d'activités.

En assurant l'égalité des chances en matière d'accessibilité pour toutes les personnes, le transport en commun permet d'améliorer l'équité entre les individus. Dans un contexte de vieillissement de la population, son importance se fait encore plus sentir.

Un investissement en santé

Le transport en commun contribue à maintenir les québécois en meilleure santé. Du fait qu'il diminue le nombre d'automobiles en circulation, il contribue à la réduire la pollution de l'air et, par le fait même, à réduire les problèmes de santé qui en découlent. Comparativement à l'automobile, le transport en commun produit 95% moins de monoxyde de carbone, 90% moins de composés organiques volatiles et 50% moins de dioxyde de carbone et d'oxyde nitreux par mille passagers.¹⁹ À cet égard, notons que selon un rapport du gouvernement fédéral²⁰, la pollution atmosphérique est responsable de quelques 5 000 décès prématurés par année dans 11 grandes villes canadiennes.

Le transport en commun est un outil important pour la promotion de l'activité physique, ce qui présente un avantage non négligeable compte tenu du fait que la moitié des québécois sont physiquement inactifs durant leurs loisirs²¹ et que près de 60% d'entre eux présentent un surplus de poids²². Par exemple, dans la région de Montréal, une étude a démontré que prendre le transport en commun permet aux Montréalais de faire le quart du volume d'activité physique recommandé quotidiennement.²³

Finalement, le transport en commun contribue à réduire les accidents routiers. Au Canada, chaque année, les accidents impliquant des véhicules motorisés tuent plus de 3 000 personnes et coûtent 10 millions de dollars en soins de santé. Dans la région de Montréal, le transport en commun contribue à réduire de 61,9 millions de dollars les frais causés par ces accidents.²⁴

¹⁸ La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec, ATUQ, 2009. Sources : Traitements spécifiques (Enquêtes Origine-Destination), données des sociétés de transport (réseaux).

¹⁹ Shapiro, Hassett & Arnold, *Conserving Energy and Preserving the Environment : The role of Public Transportation*, APTA, 2002

²⁰ Commissaire à l'Environnement et au Développement durable, *Le smog : un risque pour la santé*, 2000, Ottawa.

²¹ La contribution du transport en commun au développement durable des villes du Québec, ATUQ, 2008. Source : Statistique Canada, 2006.

²² Tjepkema, M., 2005, *Nutrition : Findings from the Canadian Community Health Survey, Measured obesity. Adult obesity in Canada : Measured height and weight*, Statistics Canada.

²³ La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec, ATUQ, 2009.

²⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Op. Citée

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN : DES BESOINS EN CROISSANCE

Besoins en matière d'immobilisation 2009-2015 des sociétés de transport

En 2009, un exercice de projection des besoins en matière d'immobilisation pour les années 2009 à 2015 a été effectué par toutes les sociétés de transport en commun. Celles-ci se sont dotées d'une méthodologie commune et rigoureuse. Les résultats permettent de différencier les besoins liés au maintien des actifs et les besoins liés à l'amélioration et au développement de services.

Nous avons estimé à un peu plus de 7 milliards de dollars les investissements nécessaires pour répondre aux besoins des neuf (9) sociétés de transport pour la période de 2009 à 2015, soit presque 5 milliards de dollars pour la réfection et le maintien du patrimoine et un peu plus de 2 milliards de dollars pour des projets de développement.

À ces besoins s'ajoutent les dépenses d'exploitation, qui elles aussi augmentent puisque l'offre de service, d'ici 2012, augmentera de plus de 16%.

Insuffisance des revenus pour développer le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal

Les travaux effectués dans le cadre du *Comité des élus portant sur la révision du cadre financier institutionnel du transport en commun métropolitain*, mis en place par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), ont permis de démontrer que, dans le cas des équipements métropolitains de transport en commun, il existe actuellement un manque à gagner se situant entre 55 millions de dollars et 70 millions de dollars. Les aides financières versées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) aux sociétés de transport en commun sont plafonnées en raison de l'insuffisance des revenus, ce qui limite le développement et l'amélioration de services.

L'AMT et la CMM ont toutes deux adoptées une résolution à l'effet de demander au gouvernement de revoir le cadre financier du transport en commun métropolitain et d'indexer les sources métropolitaines de financement, soit les droits d'immatriculation et la taxe sur l'essence. Ils demandent aussi que les véhicules de plus de 3 000 kg, de même que les véhicules commerciaux, soient assujettis à la contribution versée au transport en commun provenant des droits d'immatriculation. Selon les calculs, pour l'année 2009, ces sources additionnelles de financement représenteraient environ 37 millions de dollars.

Autres facteurs affectant les besoins de financement

Hausse de la taxe de vente du Québec (TVQ)

Dans son plan de retour à l'équilibre budgétaire, le gouvernement du Québec a déjà annoncé son intention d'accroître ses revenus au moyen, notamment, d'une augmentation de la Taxe de vente du Québec (TVQ) à compter du 1^{er} janvier 2011.

Alors que les sociétés de transport en commun ne reçoivent pas le remboursement des montants de TVQ payés pour l'achat de biens et services, toute augmentation de 1 % de la TVQ représente une dépense additionnelle pour les sociétés de transport en commun. Dans ce cas, serait-il possible de prévoir un remboursement, même partiel, de la TVQ pour les sociétés de transport en commun.

Hausse du prix du carburant

Une hausse des prix du carburant a aussi des impacts majeurs sur les coûts d'exploitation des sociétés de transport que représente l'ATUQ. En effet, en 2008, chaque hausse de 1 ¢ du litre d'essence représentait une dépense supplémentaire de 986 000 \$ pour l'ensemble des neuf (9) sociétés.

Alors que le développement du transport collectif représente une partie importante de la solution à la crise du pétrole, les impacts financiers majeurs de la flambée des prix du diesel représentent une contrainte importante aux efforts consentis par les sociétés de transport en commun pour l'augmentation de l'offre de service.

Compte tenu des impacts majeurs reliés à une hausse du prix du carburant, il serait souhaitable que le gouvernement prévoit un mécanisme pour apporter une aide financière ponctuelle aux sociétés de transport afin de traverser une telle situation. Une indexation du financement devrait aussi être prévue pour les années subséquentes.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN : APPRENDRE DU PASSÉ

Des erreurs qui ont eu des conséquences importantes

Le passé nous enseigne que la stratégie de retour à l'équilibre budgétaire des gouvernements ne peut se faire par des coupures drastiques sans affecter les services aux citoyens et la qualité des infrastructures.

Durant les années 1990, dans la foulée des mesures prises par le Québec pour éliminer les déficits chroniques, le gouvernement provincial se retirait de façon importante du financement du transport en commun.²⁵ Ce désengagement eu des répercussions désastreuses sur les sociétés de transport en commun et sur les services offerts aux usagers. Un sous-financement chronique, qui dura pendant plus de 15 ans, conduisit les sociétés de transport à une crise aiguë. Les sociétés de transport en commun n'avaient plus la capacité financière de répondre aux besoins de base pour maintenir les actifs et le niveau de service. La crise du financement menaçait l'accessibilité des services existants, tout en bloquant complètement les perspectives de développement de nouveaux services. C'est ainsi qu'en 2004, les sociétés de transport faisant face à un manque à gagner de 87,5M\$, elles furent obligées de faire des choix budgétaires difficiles. Elles augmentèrent donc le tarif des usagers de 29,7M\$ et les villes durent accroître leurs contributions de plus de 10,6M\$²⁶. Le casse-tête auquel ont dû se prêter les sociétés de transport pour leur budget 2004 s'est inévitablement reproduit pour le budget 2005. Ainsi, pour l'année 2005, les Sociétés, confrontées à un manque à gagner de 53,2M\$, ont annoncé des hausses de tarifs représentant une somme de 14,6M\$ et les municipalités ont, de leur côté, consenti des efforts supplémentaires de l'ordre de 15,1M\$.

Des efforts substantiels pour améliorer la productivité

Dès 1992, les sociétés de transport ont consenti des efforts substantiels pour améliorer leur productivité. Divers programmes ont été mis en œuvre pour favoriser une utilisation plus rationnelle du matériel, un meilleur agencement des horaires et des réseaux, ainsi que des moyens de communication plus performants. Par ailleurs, à partir de 2004, un exercice de benchmarking²⁷ (indicateurs de performance) a été mis en place par les membres de l'ATUQ,

²⁵ En 1991, avec ce que nous appelons au Québec la réforme Ryan (du nom du ministre Claude Ryan), le gouvernement provincial se retirait du programme d'aide à l'exploitation dédié aux sociétés de transport pour ne conserver que le programme d'aide aux immobilisations. Dans cette même foulée, le gouvernement diminuait la subvention accordée à l'achat d'autobus neufs, qui passait de 60 % à 50 %, il imposait à l'ensemble des sociétés de transport des compressions de l'ordre de 6% (réforme Trudel) et abolissait le remboursement partiel de la TVQ (1997).

²⁶ À la hausse des contributions des villes, il faut ajouter une somme de 14M\$ versée en 2004 par la Ville de Montréal pour éponger le déficit 2003 de la STM.

²⁷ Le « benchmarking » est un outil de gestion pour les sociétés de transport. Il repose, pour chaque entreprise, sur la comparaison, avec les entreprises semblables, d'un certain nombre d'indicateurs sélectionnés et dont le contenu commun à chacune des entreprises a été validé par le comité de benchmarking de l'ATUQ. Depuis le lancement de ce chantier, les neuf sociétés de transport du Québec ont documenté un ensemble d'indicateurs de production et de productivité, tant pour les services de transport effectués en régie que ceux donnés en sous-traitance. Loin de toute compétition entre les différentes sociétés, l'objectif est d'analyser les écarts constatés et d'échanger à partir de ceux-ci sur les meilleures pratiques utilisées, afin que les entreprises puissent mettre en œuvre, le cas échéant, des actions correctives pour améliorer leurs performances. Les

leur permettant ainsi d'identifier les meilleures pratiques en matière d'exploitation et d'améliorer leur productivité.

Après une dizaine d'années de compressions et de rationalisations, les sociétés de transport concluaient que, dans le cadre des contraintes qui balisent leur champ d'action, notamment quant à l'organisation du travail dans un milieu syndiqué, les démarches d'optimisation des ressources avaient donné tous les fruits auxquels on pouvait raisonnablement s'attendre. Toute compression additionnelle ne se traduirait pas en une plus grande efficacité organisationnelle, mais dans des réductions de service, des hausses de tarifs et une dégradation des actifs.

Tous convenaient que les sociétés de transport en commun avaient été proactives dans l'amélioration de leur performance et que les résultats étaient concluants. D'ailleurs, le mandataire du gouvernement du Québec pour la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal faisait, dans son rapport, un constat qui pouvait s'appliquer à toutes les sociétés du Québec :

« Chacune des Sociétés de la région de Montréal a présenté au mandataire les efforts soutenus qui ont été faits au cours des dernières années pour améliorer la productivité. Les syndicats des employés ont également fait valoir un point de vue semblable. Et il n'y a pas de doute, quand on regarde les chiffres, que des résultats intéressants peuvent être mis en lumière. Ainsi, les coûts par déplacement, calculés en dollars constants, ont décliné substantiellement au cours des cinq dernières années. » Louis Bernard, RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC, RÉGION DE MONTRÉAL, 20 décembre 2002.

Transfert du financement vers les municipalités

Le retrait de l'État dans le financement des sociétés de transport en commun a occasionné un transfert du financement vers les municipalités, dont les contributions n'ont cessé de croître depuis. En 1992, les contributions des villes représentaient en moyenne, 29% des revenus des neuf (9) sociétés de transport alors qu'en 2008, les municipalités étaient responsables de près de 35% des revenus.

Or, la situation financière des municipalités québécoises leur permet difficilement d'assumer une part plus importante du financement du transport en commun. En effet, celles-ci vivent actuellement des difficultés économiques et financières. En 2007, leur dette s'élevait à 17,8 milliards de dollars, soit 2 363 dollars *per capita*. En comparaison, cette même année, la dette des municipalités ontariennes était de 10,9 milliards de dollars, soit 861 dollars *per capita*. De plus, actuellement, les municipalités consacrent plus de 15 ¢ par dollar de dépenses au service de la dette comparativement à 10 ¢ pour le gouvernement du Québec.²⁸

L'accélération des investissements dans les infrastructures publiques au cours de la dernière année a permis de soutenir l'économie et l'emploi dans un contexte de récession économique. Elle a également permis de commencer à réhabiliter nos infrastructures.²⁹ Cependant, les

données du benchmarking sont devenues des références pour les sociétés de transport et pour le ministère des Transports du Québec. Elles ont entre autres été utilisées par le calcul des subventions du Fonds vert.

²⁸ Données fournies par l'Union des municipalités du Québec (UMQ), 2009.

²⁹ La situation fiscale des municipalités québécoises, Le Conférence Board du Canada et l'Union des municipalités du Québec, 2003, p.1 (résumé), « Le sous-investissement en matière d'infrastructure a engendré une nette détérioration des infrastructures ». « Un estimé conservateur du rattrapage que doit effectuer l'ensemble des municipalités du Québec en matières d'infrastructure s'élève à 15 milliards de dollars. » :

programmes gouvernementaux d'infrastructures exigent des municipalités qu'elles investissent une part minimale allant jusqu'au tiers de l'investissement total, ce qui exerce une pression supplémentaire sur les finances municipales.

Transfert du financement vers les usagers

Grâce aux investissements importants qui ont été fait dans le transport en commun depuis l'adoption du nouveau cadre financier en 2006³⁰, les dernières années ont été marquées par une croissance exceptionnelle de l'achalandage. Celui-ci a augmenté de 5,97 % entre 2006 et 2008. Il s'agit certes de résultats encourageants, mais qui ne doivent pas éclipser les défis colossaux qui nous attendent dans les années à venir.

En effet, dans bien des cas, les autobus et le métro sont remplis à pleine capacité aux heures de pointe. Par ailleurs, plusieurs équipements sont vétustes et doivent être remplacés rapidement. La fidélisation des usagers dépend de notre capacité à leur offrir un service de qualité, fiable et efficace. Des investissements importants doivent être faits dans le but de remettre en état, remplacer et moderniser des infrastructures vieillissantes. D'autre part, pour attirer de nouveaux usagers, il est essentiel d'investir dans l'expansion des réseaux de transport. La partie est loin d'être gagnée puisque l'automobile est toujours le mode de transport le plus utilisé au Québec.³¹ Le transport en commun doit se développer et se moderniser. Il doit augmenter sa part modale, en offrant une alternative attrayante à l'auto solo.

Les citoyens sont de plus en plus ouverts aux modes des transports alternatifs à l'auto solo. Un changement d'attitude s'installe peu à peu. Selon un sondage effectué auprès des Québécois en 2009, 24 % de ceux-ci qui n'utilisent présentement que rarement ou jamais le transport en commun, jugent la probabilité future d'avoir davantage recourt au TEC pour se déplacer très forte ou assez forte.³²

Cependant, l'expérience démontre qu'une hausse importante des tarifs pourrait mettre en péril une croissance soutenue de l'achalandage dans le transport en commun. En effet, comme mentionné précédemment, au plus fort de la crise financière, en 2004, les sociétés de transport en commun augmentèrent le tarif des usagers, ce qui occasionna une baisse de l'achalandage par rapport à l'année précédente, passant de 482.7 millions de passages en 2003 à 477.6 millions de passage en 2004.

³⁰ Nouveau cadre financier du transport en commun constitué du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP) et du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL qui contribuent au financement des infrastructures en transport en commun ainsi que du Fonds Vert, qui permet d'investir 100M\$ par année pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

³¹ Statistique Canada - Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement 2006 : **78.2% des québécois utilisent l'automobile pour se rendre au travail.**

³² Perception du transport en commun dans les grandes villes du Québec : Rapport de recherche, Michel Lemieux Recherche, Association du transport urbain du Québec (ATUQ), 2009.

SOLUTIONS À PRIVILÉGIER POUR FINANCER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Instaurer une taxe sur l'essence provinciale dédiée au transport en commun

Recommandation

L'ATUQ recommande que le gouvernement du Québec instaure une taxe sur l'essence provinciale de 1,5 ¢ le litre dédiée au financement du transport en commun, minimalement pour les régions métropolitaines desservies par une société de transport. Elle recommande également une augmentation d'au moins 1,5 ¢ le litre de la taxe sur l'essence dans la région métropolitaine de Montréal afin d'atteindre 3 ¢ le litre. Elle recommande finalement, pour tous les territoires, que la taxe sur l'essence soit indexée annuellement selon l'indice des prix à la consommation (IPC).

Commentaires

Les avantages d'une taxe sur l'essence sont nombreux et tout à fait cohérents avec les orientations du Gouvernement :

- La mesure s'insère dans une stratégie de développement durable en taxant la voiture et en la faisant contribuer au financement du transport collectif;
- elle contribue à améliorer l'environnement en incitant les Québécois à moins utiliser leur voiture et ainsi à diminuer leurs émissions de gaz à effets de serre (GES);
- elle pénalise les automobilistes de manière équitable en appliquant le principe pollueur-payeur (la consommation d'essence variant selon la taille du véhicule utilisé, son moteur, le kilométrage parcouru);
- elle reconnaît les citoyens qui investissent dans un véhicule électrique ou un véhicule hybride en leur octroyant un certain avantage;
- elle incite les Québécois à diminuer, de manière progressive, leur dépendance au pétrole.

Dans la grande région de Montréal, les automobilistes paient une surtaxe de 1,5 ¢ le litre d'essence afin de financer le transport en commun. Cette taxe a généré 51,1 millions de dollars en 2008³³. Ses recettes sont administrées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui redistribue les sommes aux organismes de transport de la région métropolitaine, notamment les trois sociétés de transport en commun, afin de soutenir financièrement les réseaux de métro, de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue. Alors que cette taxe n'a pas été indexée depuis 1996, les sources de revenus sont actuellement insuffisantes pour financer le transport en commun dans la grande région de Montréal.

Dans la région de Québec, le Rapport Angers recommandait déjà en 2002 d'établir une taxe de 1,5 ¢ le litre d'essence vendu sur le même territoire où s'effectue la perception des droits d'immatriculation. Il recommandait que les sommes recueillies soient versées dans un fond particulier au bénéfice du transport en commun, à compter de 2004³⁴.

³³ *Rapport annuel 2008*, Agence métropolitaine de transport (AMT), 2009

³⁴ *Révision du cadre financier du transport en commun au Québec*, Capitale nationale, Bernard Anger, 2002

Le Rapport Grégoire, cette même année, recommandait également l'instauration d'une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre sur le territoire des quatre régions métropolitaines de recensement (RMR) situées en région (Gatineau, Saguenay, Sherbrooke, Trois-Rivières)³⁵.

En Colombie-Britannique, le transport en commun de la région du grand Vancouver bénéficie d'une taxe sur l'essence de 12 ¢ le litre. En 2007, les revenus générés par cette taxe ont été de 246 891 000 \$³⁶. À compter de 2010, la taxe sur l'essence sera augmentée et passera à 15 ¢ le litre.³⁷

En Ontario, afin de financer le transport en commun, le gouvernement applique une taxe de 2 ¢ le litre sur l'essence sur tout son territoire (taxe universelle). Le soutien provincial apporté a eu un impact très positif :

- le nombre des trajets effectués en transport en commun a augmenté de 102 millions;
- le nombre des trajets en voiture a diminué de 85 millions, réduisant ainsi les embouteillages et permettant un déplacement plus rapide des personnes et des marchandises;
- les émissions de gaz à effet de serre des voitures ont baissé de près de 350 000 tonnes.
- Depuis 2004, les municipalités ontariennes ont obtenu plus de 1,3 milliard de dollars grâce à la taxe sur l'essence³⁸.

Augmenter les droits d'immatriculations

Recommandation

L'ATUQ recommande que la contribution au transport en commun prélevée sur les droits d'immatriculation soit augmentée de 30\$ à 35\$ et ajustée par la suite à l'indice des prix à la consommation (IPC). Elle recommande également que les véhicules de plus de 3 000 kg et les véhicules commerciaux soient aussi assujettis à cette contribution.

Commentaires

Depuis 1992, les automobilistes résidant sur les territoires des six régions métropolitaines du Québec sont appelés à contribuer au financement des sociétés de transport en commun au moyen du paiement de droits additionnels lors de l'immatriculation de leur véhicule de promenade. Ces droits ont été fixés à 30 \$ par véhicule, et le produit de cette imposition est versé aux sociétés de transport et à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) selon des règles définies par la loi. Pour l'année 2007, la contribution des automobilistes a généré des revenus de 70,1 millions de dollars³⁹.

Les droits d'immatriculation représentent un montant fixe qui n'a pas changé depuis 1992. Il apparaît paradoxal qu'il en soit ainsi alors que tous les autres coûts ont, dans l'ensemble, suivi le taux d'inflation. Lors des travaux effectués en 2002 pour la révision du cadre financier du transport en commun, les trois mandataires ont mentionné que ces droits devraient être

³⁵ Révision du cadre financier du transport en commun au Québec, Les Régions, Antoine Grégoire, 2002

³⁶ Recueil du financement fédéral, provincial et territorial du transport collectif au Canada, Association canadienne du transport urbain, 2009

³⁷ TransLink fares, gas and parking taxes hiked by mayors, CBC News, 23 octobre 2009

³⁸ La taxe sur l'essence fait carburer les transports en commun, communiqué du gouvernement de l'Ontario, 2009

³⁹ Ministère des Transports du Québec

immédiatement portés de 30 \$ à 35 \$ et ajustés par la suite selon l'indice des prix à la consommation (IPC)⁴⁰.

Dans la région de Montréal, l'AMT et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) recommandent l'indexation annuelle de la contribution au transport en commun prélevée sur les droits d'immatriculation. L'AMT, quant à elle, soulignait, dans une résolution de son Conseil d'administration tenu le 2 octobre 2009, l'importance d'étendre la contribution du transport en commun perçue sur les droits d'immatriculation aux véhicules de plus de 3 000 kg et aux véhicules commerciaux. En 2009, cette contribution représenterait une source additionnelle de financement de l'ordre de 8 millions de dollars.

Maintenir les redevances imposées aux producteurs d'énergie et assurer la pérennité du Fonds Vert au-delà de 2011

Recommandation

Afin d'assurer la pérennité du Fonds Vert, l'ATUQ recommande de maintenir les redevances imposées aux producteurs d'énergie. De façon à soutenir l'augmentation de l'offre de service au cours des prochaines années, elle propose également une augmentation de ces redevances afin de faire bénéficier le fonds Vert d'un financement accru, dédié au transport en commun.

Commentaires

Le Fonds Vert, issu du Plan d'action québécois contre les changements climatiques 2006-2012, permet au gouvernement du Québec de récupérer 200 millions de dollars par année en redevances imposées aux producteurs d'énergie.⁴¹

Ces redevances permettent de financer les actions gouvernementales dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Actuellement, une enveloppe de 130 millions de dollars par année est dédiée au transport collectif, dont 100 millions spécifiquement pour soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service à la population⁴². Ce fonds doit permettre aux sociétés de transport de rencontrer les objectifs fixés dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, c'est-à-dire, augmenter l'achalandage de 8% d'ici 2012 et, implicitement, augmenter l'offre de service de 16%. Il est important de préciser que la plupart des sociétés de transport atteindront ces objectifs plus rapidement que prévus.

Toutefois, la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020 est maintenant de 20 % sous les niveaux de 1990. Le secteur des transports étant responsable de près de 40 % des émissions de GES au Québec, les sociétés de transport en commun seront fortement mises à contribution pour l'atteinte de cet objectif. Il est donc essentiel d'assurer la pérennité du fonds Vert ainsi la portion dédiée au transport en commun. En fait, afin de poursuivre les efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun, il

⁴⁰ Révision du cadre financier du transport en commun au Québec, Montréal, Capitale nationale, Les Régions, Louis Bernard, Bernard Angers, Antoine Grégoire, 2002

⁴¹ Les redevances sont versées par les émetteurs de GES sur le principe de l'utilisateur-payeur. Le montant à payer pour chaque secteur est calculé en divisant le total de 200 millions par la proportion des émissions de gaz carbonique attribuables à chaque secteur énergétique.

⁴² Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun

serait souhaitable que le Fonds Vert bénéficie d'un financement accru au cours des prochaines années.

Assurer et accroître le financement fédéral

Recommandations

L'ATUQ recommande que le gouvernement du Québec appui sa position à l'effet que le gouvernement fédéral, dans le respect des juridictions provinciales, instaure un programme permanent d'investissements en transport collectif, garantissant ainsi un financement durable, prévisible et suffisant pour assurer la survie et le développement du transport collectif.

Un certain nombre de principes directeurs pourraient servir de cadre à tout programme de financement, à savoir :

- L'investissement du gouvernement fédéral doit garantir un apport d'argent neuf (supplémentaire) qui doit s'ajouter aux contributions actuelles des partenaires, sans aucune forme de désengagement de ceux-ci. Il est très important pour les membres de l'ATUQ que l'apport du gouvernement fédéral n'entraîne aucun désengagement du Ministère des transports du Québec dans son programme d'aide.
- Le programme doit être simple à administrer, disposant de règles claires, transparentes et équitables ;
- Le gouvernement du Québec doit disposer des leviers de gestion de ce programme, qui se doit d'être décentralisé pour répondre aux réalités qui diffèrent d'un milieu à l'autre, c'est à dire à géométrie variable et dans le respect de l'autonomie locale.

La pérennité du Fonds de la taxe sur l'essence (taxe fédérale d'accise sur l'essence) ayant été confirmée et les recettes de cette taxe étant systématiquement versées dans la SOFIL, l'ATUQ recommande que le gouvernement du Québec s'engage à ce qu'un minimum de 25% des recettes soit dédiée au transport en commun et ce, de façon permanente. Dans l'éventualité où le gouvernement fédéral augmenterait la redevance sur la taxe sur l'essence au cours des prochaines années, elle recommande également que l'aide provinciale dédiée au transport en commun soit révisée à la hausse.

Commentaires

En raison de besoins criants en infrastructures, en 2005, le gouvernement fédéral mettait en place une taxe sur l'essence afin d'assurer le financement des infrastructures municipales et locales, dans une perspective de développement durable. Le Québec et le Canada signaient alors une entente relative au transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence. Au Québec, les recettes de cette taxe furent transférées dans la SOFIL (Société de financement des infrastructures locales du Québec)⁴³, dont la mission est de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures. Jusqu'en 2014, une portion du retour de la taxe sur l'essence est clairement dédiée au transport en commun. Toutefois, après cette date, rien n'est garanti.

⁴³ Les revenus de la SOFIL proviennent de quatre sources : 1) Une partie des recettes de la taxe fédérale d'accise sur l'essence. 2) Le droit spécial d'immatriculation sur les véhicules éligibles. 3) Les contributions additionnelles que le gouvernement du Québec s'est engagé à verser à la SOFIL. 4) Les revenus de placements.

Depuis que le gouvernement fédéral l'a adoptée, la taxe fédérale d'accise sur l'essence a fait ses preuves et a démontré qu'elle constituait un mode efficace de financement du transport en commun. Il s'agit d'une formule qui devrait être privilégiée. En effet, pour que le secteur du transport en commun puisse réellement connaître son essor, moderniser ses installations et améliorer son offre, il est impératif qu'il se voit allouer une aide gouvernementale dédiée. L'ATUQ souhaite donc qu'une portion de la taxe d'accise sur l'essence soit dédiée exclusivement au transport en commun.

Jusqu'en 2004, la part du gouvernement fédéral était peu significative dans le financement du transport en commun. Au cours des dernières années, le gouvernement canadien a mis sur pied plusieurs mesures en matière de financement du transport en commun.⁴⁴ L'ensemble de ces nouvelles dispositions a contribué à régler la crise aiguë et a permis au transport en commun de passer du mode « survie » au mode « développement ». **Cependant, ces efforts seront sans lendemain s'il n'y a pas pérennité du financement. Pour que le transport en commun puisse jouer adéquatement son rôle au Québec, il est impératif d'instaurer un Programme fédéral d'investissements permanents pour le soutenir.** Actuellement, le Canada est le seul pays de l'OCDE à ne pas avoir de programme de financement du transport collectif prévisible et à long terme.

Dans son mémoire présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires fédérales, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) proposait la mise sur pied d'un programme fédéral permanent d'investissement pour le transport en commun. L'ACTU émettait les propositions suivantes :

- Augmenter la taxe fédérale d'accise sur l'essence de façon et hausser les sommes disponibles dans le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE). Ainsi, 50 % des sommes disponibles pourraient être dédiées au transport en commun, sans compromettre l'intégrité des autres investissements qui sont admissibles au Fonds.
- Mettre sur pied un nouveau fonds exclusivement dédié au transport en commun, qui serait tout aussi permanent et prévisible que le FTE.

⁴⁴ Le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) bonifié par le Fonds pour le transport en commun (FTC) : fonds provenant du transfert de la taxe sur l'essence et offrant un financement à long terme pour répondre aux besoins en terme d'infrastructure Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) : soutient des projets qui permettent de rehausser l'efficacité des transports et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le Programme écoMOBILITÉ : permet de financer des projets qui stimulent l'implantation de la gestion de la demande en transport (éducation, promotion, sensibilisation, incitatifs et freins aux déplacements). Le Programme Sécurité-Transit : finance des projets qui permettent d'accroître la sécurité des systèmes voyageurs de transport ferroviaire et de transport en commun urbain. Le Crédit d'impôt pour les laissez-passer de transport en commun. La Fiducie : budget supplémentaire pour 2008 qui permettra de financer les dépenses en immobilisations visant à améliorer le transport en commun. Le Fonds Chantiers Canada et le « Financement égal par administration » : deux programmes qui appuient des projets d'infrastructure et auxquels les projets de transport en commun sont admissibles (conditionnels à la signature d'une entente Canada-Québec dans le cadre du plan Chantiers Canada).

Simplifier la création d'ententes de partenariat et faciliter l'accessibilité aux programmes de subventions de l'Agence de l'efficacité énergétique

Plus tôt cette année, l'ATUQ signait une entente de partenariat avec l'Agence de l'efficacité énergétique afin de prendre un engagement concret en matière de réduction de la consommation d'énergie et des émissions des gaz à effet de serre au Québec. L'ATUQ considère que le gouvernement devrait miser encore davantage sur l'efficacité énergétique et rendre plus accessibles les mesures qu'il prend en ce sens. L'ATUQ soutient que le processus doit être allégé afin de rendre possible la création d'un plus grand nombre de partenariats avec l'Agence et de simplifier l'accessibilité des programmes.

CONCLUSION

Dans un contexte de relance économique, mais aussi de raréfaction des ressources énergétiques et de réchauffement climatique, le transport en commun constitue une des pierres d'assise du développement économique, social et durable du Québec.

Les neuf (9) sociétés de transport en commun que représente l'ATUQ sont d'importants acteurs de l'économie québécoise. Elles desservent un peu plus de 50% de la population du Québec et sont responsables de plus de 90% des déplacements en transport en commun réalisés sur leur territoire respectif. Au total, en 2008, ces entreprises ont injecté plus de 1,7 milliard de dollars dans l'économie du Québec. Leurs activités ont permis, au cours de la même année, de soutenir plus de 17 000 emplois directs et indirects et ont généré une valeur ajoutée de 1,3 milliard de dollars nominaux.

Les sociétés de transport contribuent aussi à la viabilité économique des villes et des régions puisqu'elles diminuent la congestion routière et évitent ainsi des pertes de temps et d'argent importantes. Elles facilitent également l'accès à l'emploi pour des milliers de travailleurs.

En raison de l'importance qu'occupe le transport dans l'équation des émissions de gaz à effet de serre, le transport en commun est une solution qu'il nous faut absolument privilégier pour lutter contre les changements climatiques. C'est en misant sur celui-ci qu'on pourra réduire considérablement le nombre de voitures sur la route. Les investissements des dernières années ont d'ailleurs démontré qu'un meilleur financement a un impact positif direct et immédiat sur l'utilisation des transports en commun. Pour cette raison et pour atteindre la cible de 20% qui a été fixée par le gouvernement, il est essentiel d'accélérer les investissements et la mise sur pied de programmes de financement adéquats.

Alors que le gouvernement québécois souhaite mettre en place les mesures nécessaires pour renouer avec l'équilibre budgétaire, il doit éviter les coupures dans le transport en commun. Rappelons qu'investir pour le maintien et le développement de celui-ci, c'est aussi investir dans l'économie, la santé et l'environnement, sans compter les nombreuses retombées sociales positives. L'ATUQ propose des solutions et des avenues de financement réalistes qui permettront au gouvernement d'aller chercher de l'argent neuf, car ce n'est qu'avec un financement dédié, stable et adéquat que nous parviendrons à nous doter d'un réseau de transport en commun efficace et équitable pour tous les Québécois.

ANNEXE I

Estimé des besoins de financement en matière d'immobilisation pour les sociétés de transport (2009-2015)

(en milliers \$)

PROJETS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Maintien des Actifs								
Réseau de transport de la Capitale	27 999 \$	31 883 \$	30 854 \$	30 948 \$	30 626 \$	31 421 \$	28 702 \$	212 433 \$
Réseau de transport de Longueuil	5 532 \$	25 109 \$	28 235 \$	36 865 \$	52 658 \$	52 763 \$	18 233 \$	219 395 \$
Société de transport de Laval	14 907 \$	7 959 \$	24 692 \$	6 485 \$	7 309 \$	7 737 \$	8 575 \$	77 664 \$
Société de transport de Lévis	7 427 \$	8 924 \$	8 938 \$	8 290 \$	7 891 \$	7 891 \$	-	49 361 \$
Société de transport de Montréal	541 784 \$	630 823 \$	537 236 \$	542 515 \$	560 964 \$	858 980 \$	561 997 \$	4 234 299 \$
Société de transport de l'Outaouais	15 056 \$	10 335 \$	10 570 \$	11 106 \$	10 615 \$	11 893 \$	11 408 \$	80 983 \$
Société de transport de Saguenay	1 965 \$	1 894 \$	2 305 \$	3 554 \$	2 945 \$	3 019 \$	3 718 \$	19 400 \$
Société de transport de Sherbrooke	1 395 \$	2 039 \$	3 293 \$	3 495 \$	3 534 \$	3 685 \$	3 840 \$	21 281 \$
Société de transport de Trois-Rivières	8 998 \$	3 394 \$	3 680 \$	6 117 \$	2 595 \$	3 124 \$	2 793 \$	30 701 \$
Sous-total Maintien des actifs	625 063 \$	722 360 \$	649 803 \$	649 375 \$	679 137 \$	980 513 \$	639 266 \$	4 945 517 \$
Amélioration et développement de services								
Réseau de transport de la Capitale	61 173 \$	48 702 \$	74 678 \$	31 402 \$	108 265 \$	158 365 \$	108 465 \$	591 050 \$
Réseau de transport de Longueuil	35 134 \$	200 \$	4 147 \$	3 000 \$	1 717 \$	2 493 \$	2 291 \$	48 982 \$
Société de transport de Laval	6 130 \$	5 030 \$	35 080 \$	71 905 \$	78 662 \$	43 582 \$	6 705 \$	247 094 \$
Société de transport de Lévis	95 \$	5 887 \$	21 782 \$	10 982 \$	50 000 \$	50 000 \$	57 891 \$	196 637 \$
Société de transport de Montréal	64 712 \$	102 387 \$	124 049 \$	125 293 \$	114 453 \$	69 856 \$	7 269 \$	608 019 \$
Société de transport de l'Outaouais	33 045 \$	65 580 \$	202 840 \$	55 914 \$	55 860 \$	60 257 \$	57 092 \$	530 588 \$
Société de transport de Saguenay	14 764 \$	3 075 \$	3 000 \$	2 500 \$				23 339 \$
Société de transport de Sherbrooke	4 444 \$	3 115 \$	9 764 \$	10 286 \$	4 969 \$	5 487 \$	2 986 \$	41 051 \$
Société de transport de Trois-Rivières		100 \$		770 \$	1 643 \$	3 693 \$	1 744 \$	7 950 \$
Sous-total Amélioration et développement de services	219 497 \$	234 076 \$	475 340 \$	312 052 \$	415 569 \$	393 733 \$	244 443 \$	2 294 710 \$
Grand-Total	844 560 \$	956 436 \$	1 125 143 \$	961 427 \$	1 094 706 \$	1 374 246 \$	883 709 \$	7 240 227 \$