



L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport en commun et le positionnement de ses membres comme des acteurs incontournables de la mobilité et du développement durables.



L'ATUQ regroupe les **9 sociétés** de transport en commun du Québec

- Réseau de transport de la Capitale
- Réseau de transport de Longueuil
- Société de transport de Laval
- Société de transport de Lévis
- Société de transport de Montréal
- Société de transport de l'Outaouais
- Société de transport du Saguenay
- Société de transport de Sherbrooke
- Société de transport de Trois-Rivières



- Les membres de l'ATUQ assurent plus de **90 %** des déplacements faits en transport en commun au Québec.
- En 2010, ils ont assuré plus de **542 millions de déplacements** réguliers et adaptés
- En 2009, ils employaient à eux seuls plus de **13 000** personnes et soutenaient **19 000 emplois** directs et indirects.
- Ils injectaient aussi plus de **1,8 milliard de \$** dans l'économie du Québec.



Le transport en commun : partenaire du développement durable du Québec

- Un important moteur de **l'activité économique**.
- Un atout pour **l'attractivité** des villes et régions.
- Un acteur essentiel pour réduire la **dépendance au pétrole**.
- Un allié du gouvernement pour l'atteinte de la cible québécoise de **réduction des GES**.
- Un partenaire pour une **meilleure équité**.
- Un investissement en **santé**.
- Un service accessible **pour tous**.



Les grands enjeux de l'ATUQ

- Amélioration continue de la **performance** des sociétés de transport.
- Pérennité du **financement** pour les sociétés de transport en commun.
- Positionnement du transport en commun comme une solution de **développement durable**.
- **Promotion** du transport en commun.



L'ATUQ a pour priorité de **promouvoir** le transport en commun comme composante essentielle du développement **économique** et de l'amélioration de la **qualité de vie**, mais également de démontrer que les sociétés de transport sont des acteurs incontournables du **développement urbain** et les leaders de la **mobilité durable**.



L'ATUQ contribue à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport



Notamment en soutenant **15 comités sectoriels**

1. Comité des approvisionneurs
2. Comité acquisition d'autobus
3. Comité benchmarking
4. Comité transport adapté
5. Comité développement durable
6. Comité entretien
7. Comité planification/exploitation
8. Comité de promotion du TEC
9. Comité ressources humaines
10. Comité SAE
11. Comité des secrétaires
12. Comité sécurité
13. Comité des trésoriers
14. Comité lobbying
15. Comité ad hoc sur la tarification sociale



Financement du transport en commun



L'ATUQ a pour priorité d'assurer la **pérennité du financement** pour les sociétés de transport en commun afin que celles-ci soient assurées de disposer d'un financement **adéquat**, dédié, indexé et **récurrent** leur permettant de **remplir leur mission.**



Bref **historique** du **financement** du transport en commun au Québec

- **1970 à 1991** : Essor du transport en commun.
- **1992 à 2001** : Diminution de la contribution de l'État au financement du transport en commun.
- **2001 à 2004** : Crise financière.
- **2004 à 2008** : Mise en place d'un nouveau cadre financier .



Bilan de la Politique québécoise du transport collectif

Le cadre financier proposé dans la Politique a permis aux sociétés de transport en commun de **bonifier leur offre** de services de façon significative.

Entre 2006 et 2010, elles ont offert près de **1,3 million d'heures de services supplémentaires** sur les réseaux de transport par autobus.

Les sociétés de transport parcourent près de 25,6 millions de km additionnels en autobus et plus de 16,7 millions de km additionnels en métro, pour un total de près de **42,3 millions de km additionnels**.



Afin d'**attirer** et de **fidéliser** une nouvelle clientèle, les sociétés de transport en commun ont **investi** massivement **pour offrir un service de meilleure qualité**, plus fiable, plus confortable et plus rapide.

Concrètement, cela s'est traduit par ce qui suit...



- **Modernisation** de la flotte d'autobus et mise en service d'autobus articulés afin d'offrir plus de confort à la clientèle.
- Implantation de **mesures préférentielles** afin d'améliorer la fiabilité du service (voies réservées, systèmes de préemption des feux).
- Intégration de **systèmes d'aide à l'exploitation** qui permettent des interventions plus rapides et une meilleure connaissance de la situation, en temps réel, sur le réseau d'autobus.
- **Augmentation du service de métro** à Montréal, incluant les trois nouvelles stations sur le territoire de Laval.



- Amélioration du **confort** et de la **sécurité** dans les zones d'attente, notamment par l'installation d'abris tempérés aux arrêts les plus achalandés et par l'installation de mobilier urbain : bancs, poubelles, éclairage, etc.
- **Amélioration de l'information** à la clientèle par l'implantation de systèmes d'information aux voyageurs en temps réel.
- **Diversification des tarifs** et des modes de paiement, modernisation des outils, entre autres, par l'utilisation de la carte à puce.



Pour que le **transport en commun** devienne une **alternative attrayante à l'auto** et pour que le plus grand nombre possible de citoyens puissent avoir accès au service, les sociétés de transport ont **amélioré l'accessibilité** à leur réseau.

Concrètement, cela s'est traduit par ce qui suit...



- **Augmentation** des **fréquences** à destination des principaux centres d'activités.
- **Développement de réseaux** de rabattement en partance des quartiers vers le réseau structurant, de façon à offrir une couverture maximale du territoire.
- Installation de **nouveaux ascenseurs** dans le réseau du **métro** de Montréal afin d'assurer une plus grande accessibilité à la clientèle.
- Mise sur pied de projets favorisant **l'intermodalité** : installation de supports à vélos sur les bus, implantation de centres de mobilité durable et de stationnements incitatifs, partenariats pour favoriser l'autopartage et l'utilisation de vélos en libre-service, etc.



Quand on **investit**, les citoyens embarquent!

L'**achalandage** des 9 sociétés de transport en commun **augmente** d'année en année.

De 2006 à 2010, l'achalandage a augmenté de **7%**.

Achalantage					
2006	2007	2008	2009	2010	Tendance 2011
488 959 243	494 985 075	518 343 520	517 040 238	523 183 715	
	+ 1,23 %	+ 4,72 %	- 0,25 %	+ 1,19 %	Jusqu'à 4%



Les 9 sociétés de transport en commun ont **ajouté des services** d'année en année, depuis 2006

Ajout de services
entre 2006 et 2010 (moyenne)

	kilomètres	heures
Autobus	+ 20 %	+ 16 %
Métro	+ 28 %	n/a



Des **besoins** en croissance



Pour que les sociétés de transport puissent contribuer à **l'atteinte des objectifs gouvernementaux** au cours des prochaines années, le gouvernement du Québec devra injecter des **sommes additionnelles** qui vont bien **au-delà** du niveau d'investissement actuellement déployé.



L'ensemble des **projets prévus** dans les plans de développement des sociétés de transport en commun demande des **investissements** et des **coûts** d'exploitation **dépassant largement l'enveloppe** prévue dans la première Politique québécoise du transport collectif.



Investir davantage dans le transport en commun :

- Pour entretenir et **moderniser** les infrastructures existantes.
- Pour **développer** les **services** offerts aux citoyens.
- Pour faire du transport en commun une **alternative attrayante à l'automobile**, accroître la part modale du transport en commun et ainsi permettre au Québec de **diminuer** ses émissions de **gaz à effet de serre**.



Des **besoins financiers croissants**

Estimé des besoins pour le financement 2012 à 2020

Immobilisations
maintien des actifs

6,9 milliards de \$

Immobilisations
amélioration et développement

5 milliards de \$

Projets régionaux

7,3 milliards de \$

Total - Immobilisation

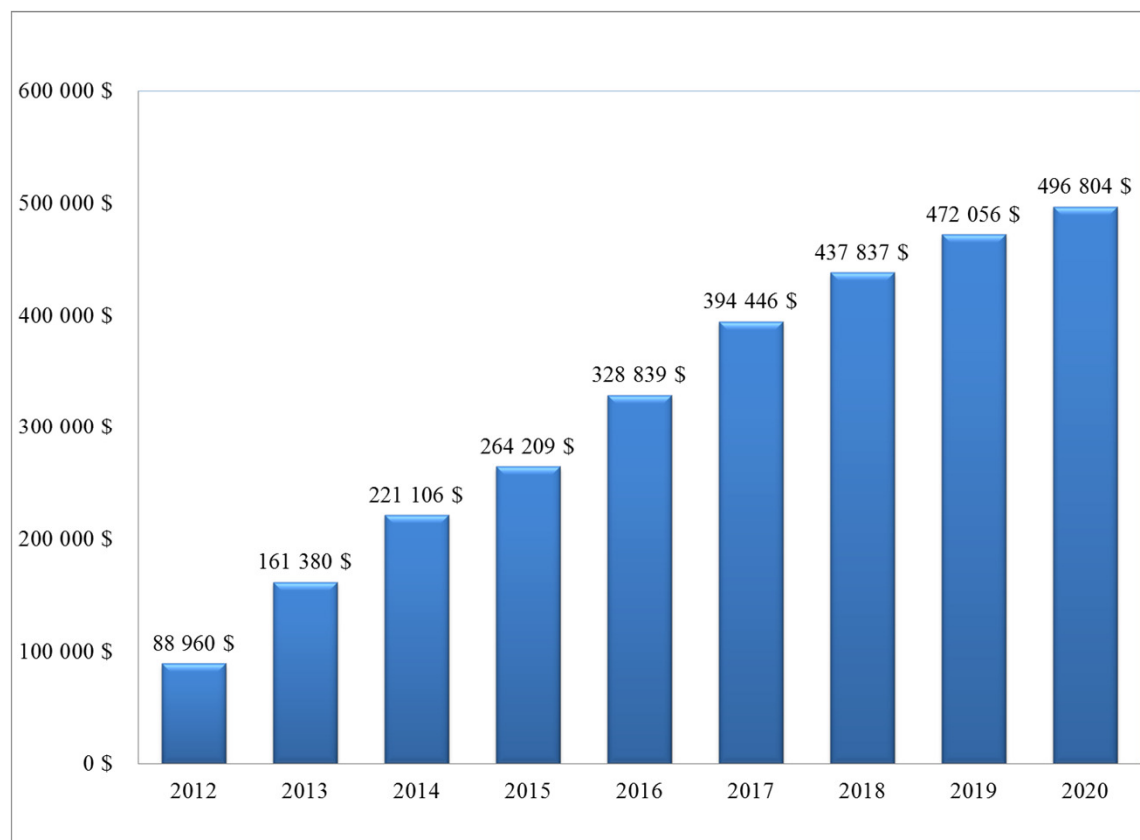
19,2 milliards de \$

Total - Exploitation

26,6 milliards de \$



Manque à gagner pour les dépenses de fonctionnement : un total de 2,9 milliards



en milliers \$



Bien que la **Politique** québécoise du transport collectif **a** cependant **permis** au transport en commun de **développer son offre** de services **de façon considérable**.

Ces efforts seront cependant vains si l'on ne peut garantir un **financement dédié pour soutenir cette croissance** au cours des prochaines années.

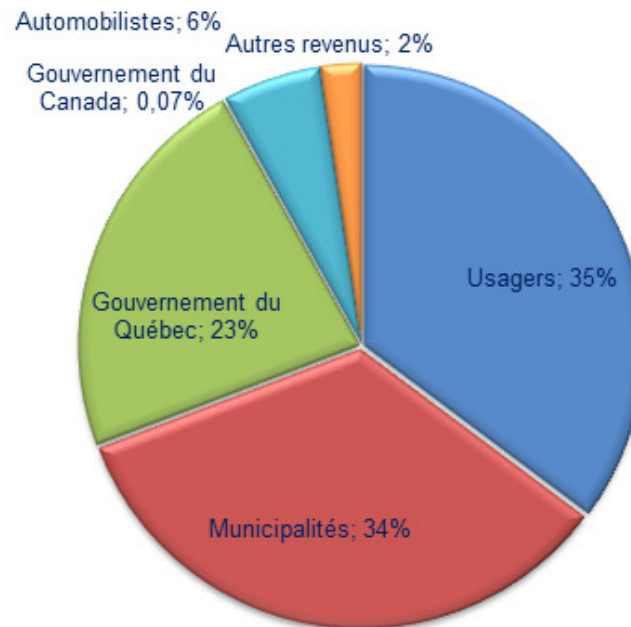


Il est donc essentiel d'assurer la **pérennité des programmes dédiés** au financement des infrastructures, dont la **SOFIL** ainsi que de la portion dédiée au transport en commun dans le cadre du **Fonds vert**.

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 **pour tous les Québécois**.



D'où provient le **financement** des sociétés de transport en commun?





Les **usagers** contribuent de façon notable au transport en commun

En 2010, plus de **35 %** du financement des sociétés de transport en commun provenait des usagers.

Toutefois, les sociétés de transport ne peuvent imposer des **hausse de tarifs importantes** sans prendre le **risque de détourner les usagers** de l'utilisation du transport en commun.



Les **municipalités** contribuent au **financement du transport en commun de façon importante**

La contribution des villes au transport en commun n'a cessé de **croître** depuis le début des années 1990.

Or, selon l'UMQ, la contribution financière des municipalités au transport collectif **dépasse largement leur capacité de payer** et, compte tenu des besoins financiers grandissants auxquels elles font face en matière de transport en commun, **il est impératif que le cadre financier soit révisé.**



La contribution des **automobilistes**

De droits additionnels lors de l'**immatriculation** de leur véhicule de promenade

- Ces droits ont été fixés à **30 \$** par véhicule.
- Une taxe de **45 \$** sur l'immatriculation des véhicules (TIV) est imposée aux propriétaires de l'agglomération de Montréal. Les revenus de la TIV sont destinés au financement de la STM.

Dans la grande région de Montréal, les automobilistes paient aussi une **surtaxe de 3 cents par litre d'essence** afin de financer le transport en commun.



Politique québécoise du transport collectif

Quatre programmes de financement s'adressent plus spécifiquement aux sociétés de transport en commun.

1. Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (**PAGTCP**).
2. Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la **SOFIL**.
3. Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (**PAGASTC**).
4. Programme d'aide gouvernementale à **l'amélioration de l'efficacité énergétique** dans le transport routier des personnes.



D'autres sources de financement sont nécessaires

L'ATUQ estime que les **sources actuelles** de financement seront **insuffisantes** pour assurer le développement des services de transport en commun à moyen et à long terme.

Dans cette perspective, il convient d'explorer, non seulement les modes traditionnels de financement, mais de **rechercher aussi de nouvelles sources** de financement.



Parmi les **nouvelles sources potentielles** de **financement**, notons...

1. Taxe sur les carburants (essence)
2. Les droits d'immatriculation
3. Les taxes sur les stationnements
4. Taxe sur les revenus des travailleurs (taxe sur la masse salariale) ou des entreprises
5. Taxe de vente
6. Taxe foncière
7. Péage sur certaines infrastructures
8. Péage cordon
9. Péage sur les véhicules-kilomètres parcourus



À court terme, la **taxe sur le carburant** présente de **nombreux avantages**, tout à fait cohérents avec les orientations du gouvernement Québec qui s'engage à **réduire**, d'ici 2020 les **émissions de GES** de 20 % sous le niveau de 1990.



- 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 GES.
- Elle pénalise les automobilistes de manière équitable en appliquant le principe **utilisateurs-payeurs** (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**.
- Ce financement dédié facilite **l'acceptation publique** des nouvelles taxes, en établissant un **lien plus direct** entre les sommes prélevées et les améliorations apportées à la fluidité du réseau de transport.



- La base de taxation présente un **potentiel fiscal intéressant**. Chaque pourcentage d'augmentation a un impact relativement faible sur le prix global du carburant.
- Les mécanismes d'évaluation et de **perception sont déjà en place**. Cette source de financement est relativement **simple à percevoir** et peu coûteuse à administrer.



L'ATUQ n'est pas seule à le demander!

Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012, la **Communauté métropolitaine de Montréal** demandait une majoration de 5 cents le litre de la taxe sur les carburants afin d'assurer le financement de la part municipale (exploitation et immobilisations) des projets de transport en commun métropolitain pour la période 2011-2021.



Toujours dans le cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012, **l'UMQ**, quant à elle, demandait au gouvernement du Québec d'instaurer progressivement, sur le territoire de **l'ensemble des municipalités du Québec**, une taxe municipale sur l'essence à hauteur de 5 cents par litre afin de permettre aux villes de financer les **besoins municipaux en matière de transports collectifs** et de réseau routier.



Il semble donc se dégager un **consensus** sur le principe d'un **financement du transport en commun** par les **usagers de la route** et ce, plus particulièrement en ce qui a trait à la taxe sur **l'essence**.



Dans un souci de cohérence et d'équité, **l'ATUQ demande au gouvernement** d'habiliter les autres grandes villes desservies par les sociétés de transport en commun à instaurer, sur leur territoire, **une taxe sur l'essence** qui permettra d'assurer le financement de la part municipale des services de transport en commun. Cette taxe devrait être **établie en fonction des besoins identifiés par les villes.**

L'ATUQ recommande également que cette taxe puisse être **indexée** régulièrement, de façon à assurer aux villes une source de financement suffisante pour combler les besoins des sociétés de transport.



Droits d'immatriculation

La mesure consiste à faire payer aux propriétaires de **véhicules-moteurs** un droit annuel.

Le droit est payable au moment du renouvellement de l'immatriculation et **varie en fonction du type de véhicule.**



Une source de financement basée sur les droits d'immatriculation présente certains avantages

- Cette source de financement est relativement **simple à percevoir** et peu coûteuse à administrer.
- Elle permet de **faire contribuer davantage les automobilistes** qui possèdent une voiture plus énergivore aux objectifs gouvernementaux de réduction des émissions de GES et d'indépendance énergétique.
- Une augmentation des droits peut **générer des revenus intéressants**, d'autant plus que l'augmentation du parc de véhicules devrait poursuivre sa croissance au cours des prochaines années.



Les droits d'immatriculation : un tarif fixe depuis plusieurs années

Les droits d'immatriculation représentent un montant fixe qui n'a pas changé **depuis 1992**, sauf sur le territoire de la ville de Montréal.

Il apparaît paradoxal qu'il en soit ainsi alors que tous les autres coûts ont, dans l'ensemble, suivi le taux d'inflation et que dans le cadre de son budget 2010-2011, **le gouvernement a indexé tous ses tarifs à l'exception du 30 \$ d'immatriculation.**



Systeme de plafonnement et d'échange des droits d'émission

Pour **contrôler les émissions de GES** causées par le transport, le gouvernement du Québec a choisi de réglementer les distributeurs de carburants et de combustibles dès 2015.

Lorsque les distributeurs de carburants et de combustibles fossiles seront assujettis au marché du carbone, **l'ATUQ souhaite qu'une part importante des sommes disponibles dans le Fonds vert soit dédiée** au financement des projets de transport collectif afin de s'assurer de combler l'ensemble des coûts liés projets prévus aux plans de développement des sociétés de transport en commun.



L'ATUQ recommande aussi que, dans le cadre du **FORT**, le ministère revoit la **répartition** des sources de financement **entre le transport routier** et le **transport en commun** de façon à assurer une plus grande cohérence avec les orientations du gouvernement en matière de réduction des émissions de GES et de diminution de la congestion routière ou encore, qu'il trouve des **sources additionnelles de financement** afin de soutenir le développement du transport en commun **dans les neuf plus grandes villes** du Québec.



Enfin, finalement, **il faut une réelle volonté du gouvernement** pour mettre en place des mécanismes de **financement** dédié, indexé et récurrent pour le transport en commun.

Comme on l'a démontré, **il y a plusieurs sources potentielles de financement**. Il s'agit de nouvelles sources et de sources complémentaires qu'on pourrait mettre en place à court, moyen et long terme.

Il faut **travailler ensemble** afin de de réaliser la **mobilité de demain**.



Merci
de votre attention!



L'ATUQ, la référence en
transport en commun au Québec

www.atuq.com