



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

Consultations prébudgétaires 2011-2012

Sommaire exécutif

DÉCEMBRE 2010

INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec rendait publique, en 2006, la première politique québécoise consacrée exclusivement au transport collectif. Depuis cette date, différents gestes ont été posés par le gouvernement et par les municipalités pour favoriser le développement de moyens de transport en commun qui répondent toujours mieux aux besoins et aux attentes des citoyens des milieux urbains et de l'ensemble du territoire.

L'ATUQ a pu établir, à travers ses nombreuses études, que ces mesures de soutien ont eu un impact majeur sur l'offre de services, notamment par l'ajout de plus d' 1 million d'heures et de plus de 35 millions de kilomètres additionnels en trois ans.

1. PRÉSENTATION DE L'ATUQ

L'ATUQ est un organisme à but non lucratif qui regroupe, depuis 1983, les neuf (9) sociétés de transport en commun du Québec. Organisme de concertation et de représentation publique et politique, elle s'est donné pour mandat de promouvoir le transport en commun et de défendre les intérêts de ses membres auprès des partenaires de l'industrie et des différentes instances gouvernementales.

2. LE TRANSPORT EN COMMUN : PILIER DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC

En 2009, les sociétés de transport en commun ont injecté plus de 1,8 milliard de dollars dans l'économie du Québec. Leurs activités ont permis de soutenir 19 000 emplois directs et indirects, en plus de générer une valeur ajoutée de 1,4 milliard de dollars nominaux et des recettes fiscales globales de l'ordre de 295 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 120 millions de dollars pour le gouvernement fédéral.

Le transport en commun est également un maillon essentiel du tissu urbain. Non seulement le transport collectif permet aux citoyens de compter sur une alternative accessible et économique pour ses déplacements, mais il contribue grandement aussi à la compétitivité et au pouvoir d'attraction des régions métropolitaines.

Enfin, il constitue un facteur décisif de réduction de la dépendance au pétrole. À pleine charge, l'autobus et le rail sont 3 à 5 fois moins énergivores que l'automobile au chapitre de la consommation par km-passager.

3. CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET À LA QUALITÉ DE VIE

Le passage de l'automobile au transport en commun améliore la qualité de l'air et réduit significativement les émissions de GES. Selon les analyses du ministère des Transports du Québec, un passager du transport en commun produit 4 fois moins de pollution atmosphérique qu'un automobiliste sur la même distance.

Ce mode de transport constitue également un important facteur d'équité sociale, en offrant des possibilités d'accéder à tous les services de base à des coûts beaucoup plus avantageux que la voiture.

Enfin, le transport en commun est non seulement plus sécuritaire que l'automobile mais il contribue aussi à augmenter le volume quotidien d'activités physiques des citoyens.

4. DES ACQUIS À NE PAS METTRE EN PÉRIL

Un exercice de projections réalisé en 2009 permet de chiffrer les besoins en matière d'immobilisation et d'exploitation pour la période 2011-2015. Ces besoins sont respectivement de l'ordre de **5,4 milliards** et de **10,3 milliards** de dollars.

Sur la base des données de 2008, on constate que plus de 35 % des recettes des sociétés de transport proviennent des municipalités et 37 % proviennent des usagers, alors que le gouvernement du Québec assume moins de 20 % de l'effort.

Or, la situation financière actuelle des municipalités rend impossible pour elles d'augmenter leur part du fardeau et les usagers se sont déjà vus imposer des augmentations importantes de tarifs au cours des dernières années.

Il faut donc trouver rapidement des sources additionnelles de financement.

5. PISTES DE SOLUTIONS À PRIVILÉGIER

L'ATUQ fait trois recommandations au gouvernement, principalement basées sur le principe du pollueur-payeur.

Premièrement, l'ATUQ demande au gouvernement d'habiliter l'ensemble des grandes villes desservies par des sociétés de transport en commun à imposer une taxe municipale sur l'essence, dédiée, qui pourrait atteindre 3¢ le litre et qui serait indexée annuellement selon l'indice des prix à la consommation (IPC).

L'ATUQ recommande également que la contribution au transport en commun prélevée sur les droits d'immatriculation passe de 30 à 40 dollars et qu'elle soit, elle aussi, indexée chaque année selon l'IPC.

En troisième lieu, l'Association souhaite que le gouvernement reconduise et bonifie le Fonds Vert en prévoyant d'indexer le taux utilisé pour le calcul des subventions.

CONCLUSION

L'ATUQ affirme donc que seul un appui substantiel des pouvoirs publics peut véritablement assurer le développement du transport collectif. Pour l'ATUQ, cet appui doit se traduire par une bonification des programmes gouvernementaux existants et par une accélération des investissements.