



COMMUNIQUÉ DE PRESSE
POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

Résultat de l'audit des sociétés de transport collectif

Améliorer l'efficacité des services, une responsabilité partagée

Montréal, le 7 novembre 2024 — L'Alliance TRANSIT, dédiée au financement des transports collectifs au Québec, accueille avec intérêt certaines des recommandations des audits des sociétés de transport, mais invite le gouvernement à prendre ses responsabilités. Améliorer l'efficacité des services exige beaucoup plus que des changements administratifs et n'offre aucune solution à court terme à la crise du financement. Pour optimiser le transport collectif, il faut d'abord résoudre le financement et ensuite aller au-delà des recommandations de l'audit en consolidant les actifs existants. Il serait aussi souhaitable de lancer un exercice similaire sur l'efficacité des dépenses dans le réseau routier à la charge du gouvernement du Québec.

L'Alliance souhaite que des économies importantes résultent de cet exercice, sans toutefois qu'elles soient réalisées au détriment des usagers et des usagères. Soulignons toutefois que les 346 M\$ d'économies identifiés dans le rapport, bien que non négligeables, sont à long terme et donc que le potentiel à court terme n'est qu'une fraction de ce montant.

Comme le reconnaît la ministre Guilbault, offrir plus de services à moindre coût est une responsabilité partagée qui n'incombe pas seulement aux sociétés de transport et à l'ARTM, mais également au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). La responsabilité incombe au gouvernement de définir le transport collectif de **service essentiel**. D'éventuels changements à l'organisation du travail doivent également être vus comme une responsabilité partagée.

« Ces économies ne doivent en aucun cas impacter le service à la clientèle. On craint que ce soit les usagers et usagères qui paient encore une fois le prix pour l'absence de solutions structurantes au modèle de financement dysfonctionnel. Les optimisations devraient être employées à bonifier l'offre de service », affirme **Maggie Harvey, directrice générale par intérim de Trajectoire Québec**.

Consolider l'existant, la base de l'optimisation

Pour atteindre nos objectifs de la Politique de mobilité durable, [dont le Plan d'action se fait toujours attendre](#), ainsi que nos objectifs de décarbonation ou d'abordabilité, investir dans le transport collectif est incontournable. Pour être efficaces, ces investissements doivent prioriser [les angles morts actuels: le maintien](#) et la maximisation de nos actifs.

« Un autobus pris dans le trafic, ça coûte cher à exploiter pour peu de distance et de personnes. Une rame de métro des années 70 et des stations vétustes, ça coûte cher de maintenance. Voici deux exemples d'inefficacité que le rapport n'aborde pas et dont les solutions dégageraient des bénéfices immédiats pour tout le monde », affirme **Marie-Soleil Gagné, directrice générale d'Accès transports viables** et porte-parole de l'Alliance TRANSIT.

Améliorer l'efficacité passe ainsi par la fiabilité, la modernisation et la maximisation du réseau. Des voies réservées et des feux synchronisés permettent aux bus de couvrir davantage de distance et davantage de passagers et passagères, au même coût horaire qu'un autobus immobilisé. Une rame de métro moderne espace les visites au garage, [est plus fiable](#), et peut même offrir plus de capacité. Autrement dit, **il est parfaitement possible d'investir pour augmenter significativement l'offre de service à moindre coût.**

L'optimisation, c'est aussi un garage avec des autobus utilisés en continu ou un tunnel de métro dont la fréquence est maximale. L'efficacité d'un actif d'infrastructure se mesure à la fréquence de son service et au volume transporté.

Efficace, le réseau routier ?

Bien que louable, l'optimisation ne devrait pas être limitée au transport collectif. Après tout, **la vaste majorité des investissements en transport sont destinés au réseau routier, rarement avec des attentes d'amélioration de la congestion ou de performance.**

Sommes au Plan québécois des infrastructures 2024-2034

- Réseau routier : 34,5 G\$, dont 6,2 G\$ pour l'expansion du réseau
- Transport collectif : 11,8 G\$, dont 2,4 G\$ pour le maintien des actifs

« Le ministère des Transports et de la mobilité durable devrait avoir une vision holistique de la mobilité. Exiger l'efficacité pour le transport collectif et sortir le chéquier pour le réseau routier, c'est une évidence de deux poids deux mesures. Pourquoi arrêter les audits au transport collectif ? », exprime **Samuel Pagé-Plouffe**, **coordonnateur de l'Alliance TRANSIT**.

– 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

