

Financement métropolitain du transport collectif à Montréal Mémoire déposé par l'AQDR Ahuntsic - St-Laurent

L'ENJEU POUR LES AÎNÉS :

*le maintien et l'amélioration des services de transports collectifs
passent par un financement adéquat.*

En tant qu'organisation de défense des droits des retraités et des préretraités, l'AQDR a fait de l'accessibilité aux transports collectifs, une de ses priorités d'action. À Montréal, en 2024, c'est plus de 350 000 personnes âgées de 65 ans et plus qui devront faire face, dans un avenir plus ou moins rapproché, à des problèmes liés aux déplacements ! Voici un bref rappel des revendications que nous maintenons depuis toujours en matière de déplacement urbain :

- 1- La gratuite du transport collectif à Montréal pour les personnes de 65 ans et + ,
- 2- L'accès à des taxis collectifs opérés par la STM en remplacement des Navettes Or,
- 3- L'accès à des « Vignettes de stationnement Or » afin de permettre aux automobilistes âgés, ayant accès à une automobile, de se stationner dans les espaces de stationnement réservés aux détenteurs de vignettes de résidents, lorsque ceux-ci sont libres entre 9 h30 et 15 h30 de l'après-midi.
- 4- L'accessibilité universelle aux stations du métro de Montréal, par la construction d'ascenseurs dans les stations où il n'y en a pas encore.

Et, nous croyons toujours que nos demandes s'avèrent pleinement justifiées. Par contre, nous sommes conscients de la précarité du financement du transport collectif et qu'il faudra sans doute faire des choix moins idéologiques et plus pragmatiques. Nous devons amortir sur une plus longue période les investissements pharaoniques consacrés aux changements climatiques, d'autant plus que le Québec est loin d'être un mauvais élève dans ce domaine. On est sûrement ceux qui ont le moins d'émission de gaz à effets de serre en Amérique du Nord.

Nous ne sommes pas en mesure de vous proposer des pistes de solution vous permettant d'augmenter et de diversifier les sources de financement du transport collectif, car nous considérons que les pouvoirs et les outils relèvent du gouvernement du Québec. Nous pouvons, par contre, vous suggérer des orientations susceptibles de vous aider à réduire vos déficits d'opération. On peut remettre en question le rythme d'achat d'autobus électrique et un remplacement moins rapide des autobus diesel. À Montréal notamment, est apparu un nouveau concept de déplacement que l'on associe au transport collectif et que l'on nomme « mobilité durable »! Quels sont les coûts liés à cette approche et les conséquences sur le budget du transport? Alors, comment cette nouvelle « mobilité durable » est-elle financée? Serait-ce à même les fonds dédiés au transport collectif conventionnel et au « transport adapté pour personnes à mobilité restreinte »?

En deuxième lieu, nous savons tous que des pistes de vélo de type REV, Réseau Express Vélo, coûtent cher aux contribuables. Elles nécessitent d'importantes transformations des voies de circulation. Si l'on tient compte des pertes de revenu occasionnées par la suppression, en bordure des rues, des espaces de stationnement payant, ajoutées au coût réel des matériaux, de la main-d'œuvre utilisée ainsi qu'aux frais supplémentaires liés à leur entretien, comme le déneigement et le déglacage en hiver et le balayage en été, ces autoroutes à vélos coûtent très cher! Et, en termes de revenu, que rapportent-elles aux municipalités qui les accueillent sur leur territoire?

Pire encore, ces nouvelles pistes de vélo, que l'on veut absolument associer à cette « mobilité durable » se nichent la plupart du temps à proximité – pour ne pas dire tout à côté – d'axes majeurs de transport collectif déjà établis et viennent ainsi leur porter ombrage! Cette compétition entre ces deux modes de transport va forcément enlever des clients au transport collectif et se traduire en baisse d'achalandage. On parle de 75 000 déplacements en vélo chaque jour à Montréal! Rien pour augmenter le financement du transport collectif.

Le coût de l'aménagement d'un SRB sur le boulevard Henri-Bourassa a un impact majeur sur le budget du transport, pourrait être moins ambitieux, et les sommes ainsi économisées soulageraient les budgets consacrés au transport. Dans ce genre de projet, il faut tenir compte de la sécurité des piétons et des montants importants devront être investis pour assurer un milieu sécuritaire pour les aînés.

Merci pour l'attention que vous apporterez à notre mémoire et nous vous remercions aussi de nous donner la chance de nous exprimer sur cet enjeu formidable qu'est le financement du transport.

Jean-Paul Lahaie, président
et toute l'équipe de l'AQDR Ahuntsic – St-Laurent qui ont pris la peine de donner bénévolement du temps pour réfléchir à cette question.

Montréal, 24 mai 2024