

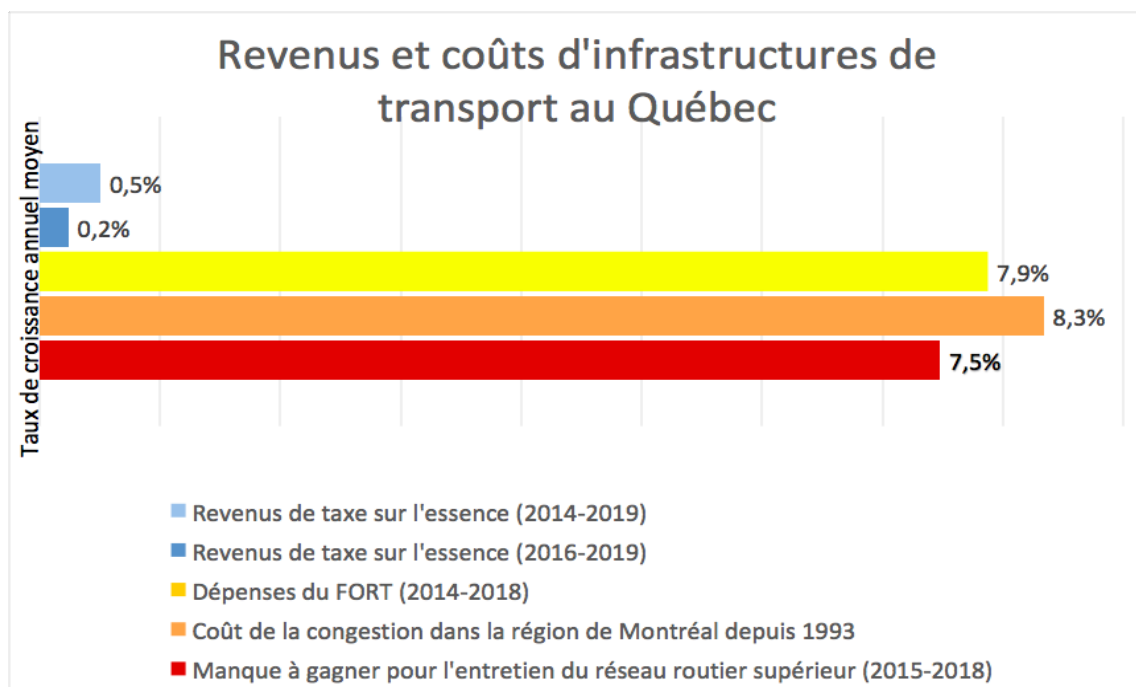
Surenchère de promesses autoroutières Pour réussir le virage vers la mobilité durable, TRANSIT appelle les futurs élus à se donner les moyens de leurs ambitions

Montréal, le 27 septembre 2018 - L'Alliance TRANSIT se réjouit de l'ambition dont font preuve tous les partis politiques en matière de développement des transports collectifs. L'Alliance, formée de [plus de 50 organisations de la société civile](#), souligne toutefois qu'il existe un problème structurel concernant le financement des infrastructures, et qui est appelé à s'accélérer. Les revenus actuels de taxe sur les carburants s'amenuisent avec l'efficacité énergétique des véhicules et l'électrification des transports.

Selon TRANSIT, le prochain gouvernement devra élargir les stratégies de financement et prioriser les projets de transport pour réussir le virage vers la mobilité durable. Il ne pourra pas à la fois corriger le sous-investissement chronique des transports collectifs et développer des coûteux projets autoroutiers, comme les propositions concernant le 3^e lien Québec-Lévis ou le prolongement de l'autoroute 13.

Déclin annoncé des revenus, malgré des dépenses d'infrastructures croissantes

En consultant les plus récents documents budgétaires du ministère des Finances du Québec, TRANSIT a constaté une divergence marquée entre les revenus et les dépenses qui financent les infrastructures routières et de transport collectif au Québec.



En effet, les principaux revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre, le FORT, croissent à un taux famélique de 0,5 % depuis 2014, et même sous les 0,25% annuellement, si on se fie aux projections gouvernementales pour 2016-2019.

Dans le même intervalle, les principaux indicateurs disponibles quant aux coûts du réseau routier croissent au rythme annuel moyen de plus de 7,5 %. C'est le cas des dépenses du FORT, qui augmentent pour suivre les réinvestissements récents en maintien et développement des réseaux routiers supérieurs et de transports collectifs. C'est aussi le cas des pertes économiques liées à la congestion dans le grand Montréal, qui s'élèvent désormais à plus de 4 milliards \$. C'est finalement la croissance du déficit du maintien d'actif du réseau routier supérieur, soit la valeur du réinvestissement nécessaire pour simplement maintenir les routes dans un état correct de fonctionnement (voir annexe 1).

Des priorités à établir impérativement

L'érosion des revenus des taxes sur les carburants s'observe partout en Amérique du Nord (voir annexe 2). Les juridictions doivent donc trouver de nouvelles sources de financement pour leurs réseaux de transport à cause des revenus de taxe sur l'essence de plus en plus insuffisants.

Selon **Philippe Cousineau Morin**, directeur de Trajectoire Québec, « le Québec ne fait pas exception quant à l'érosion des revenus de la taxe sur l'essence. C'est très inquiétant de voir les revenus faire essentiellement du surplace, sachant que les dépenses d'infrastructures croissent de 7,5 % annuellement. Et ce n'est que le début, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et l'électrification des transports rendront nécessaires soit d'augmenter les taxes sur l'essence, mais surtout de trouver des nouveaux modes de financement pour la remplacer. »

Pour la professeure **Florence Junca-Adenot**, « il est impératif d'établir des priorités. La moitié des chaussées et structures sous responsabilité du gouvernement du Québec sont en mauvais état et la crise climatique exige un virage vers la mobilité durable. Il n'est tout simplement pas possible de conjuguer ces deux priorités avec de grands projets d'augmentation de la capacité routière. Les municipalités s'inquiètent déjà de la crise du financement des activités d'opérations des sociétés de transports. Le gouvernement devra donc les soutenir beaucoup plus avec l'avènement du REM et des autres projets majeurs déjà annoncés, en plus d'investir dans d'autres projets de transport collectif et dans la rénovation des infrastructures existantes ».

TRANSIT appelle donc les partis politiques à trouver les moyens de leurs ambitions. Les élus qui formeront le prochain gouvernement devront prendre leurs responsabilités face à l'important défi financier qui les attend en transport. Le chantier sur le financement des transports qui sera mis en branle cet automne, des suites de la Politique de mobilité durable déposée au printemps dernier, sera l'occasion de réfléchir à ces enjeux en mobilisant l'ensemble des acteurs concernés.

Annexe 1 : Sources des données du tableau « Revenus et coût des infrastructures de transport au Québec »

ADEC. (2018). *Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*, Ville de Laval, [En ligne] <https://bit.ly/2OPFsIN>

Gouvernement du Québec. (2018). *Budget 2018-2019, Changements climatiques : des actions pour la réduction des GES*, 27 mars 2018 [En ligne] <https://bit.ly/2xG3Hm5>

Gouvernement du Québec. (2018). *Statistiques budgétaires du Québec* [En ligne] <https://bit.ly/2DZkSj2>

Annexe 2 : Quelques articles sur la question de l'érosion des revenus des taxes sur l'essence en Amérique du Nord et sur le financements des réseaux de transport

Boisjoly, G., Grisé, E., Maguire, M., Veillette, M. P., Deboosere, R., Berrebi, E., & El-Geneidy, A. (2018). Invest in the ride: A 14 year longitudinal analysis of the determinants of public transport ridership in 25 North American cities. *Transportation Research Part A*, 116, 434-445.

Cantech Letter. (2017). *Canada's electric vehicle problem: how to replace \$8-billion in gas tax revenue?* [En ligne] <https://bit.ly/2ONQfDg>

Ottawa Citizen. (2017). *The Shifting Cost of Green: Electric cars will deliver big tax jolt*. [En ligne] <https://bit.ly/2Q5Xlhc>

Next 10. (2017). *Beyond the Gas Tax: Funding California Transportation in the 21st Century*. [En ligne] <https://bit.ly/2N3oaGr>

- 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 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 2020.

Source

Samuel Pagé-Plouffe
Cell : 514.714.6762
info@transitquebec.org