

## Budget du Québec 2022-2023

# De l'oxygène à court terme, mais le financement du transport collectif demeure à la traîne

*Québec, le 23 mars 2022* - L'Alliance TRANSIT fait encore le constat du statu quo en matière de financement des transports collectifs. Malgré une bonne nouvelle pour le maintien de l'offre, le réseau routier est encore une fois privilégié et le transport collectif stagne.

L'Alliance TRANSIT accueille favorablement la bonification de 393 millions de dollars (M\$) de l'aide d'urgence au transport collectif pour 2022-2023, dont 100 M\$ ont déjà été versés à l'automne 2021. Toutefois, les effets de la pandémie sur l'achalandage des usagers du transport collectif se feront sentir encore plusieurs années, il aurait été nécessaire d'obtenir de l'aide d'urgence de manière pluriannuelle afin de maintenir le cap sur les objectifs de la Politique de mobilité durable - 2030 (PMD).

### **Le réseau routier encore avantagé**

Malgré une légère hausse des investissements en transport collectif au Plan québécois des infrastructures 2022-2032 (PQI) depuis le dernier budget (+566 M\$), la part belle est faite au réseau routier, dont les investissements ont augmenté de plus de 2,3 G\$. La construction et l'entretien du réseau routier au Québec représentent 21,5 % des 142,5 G\$. C'est plus que la construction et la rénovation des établissements d'éducation et d'enseignement supérieur ou celles des établissements de santé et de services sociaux !

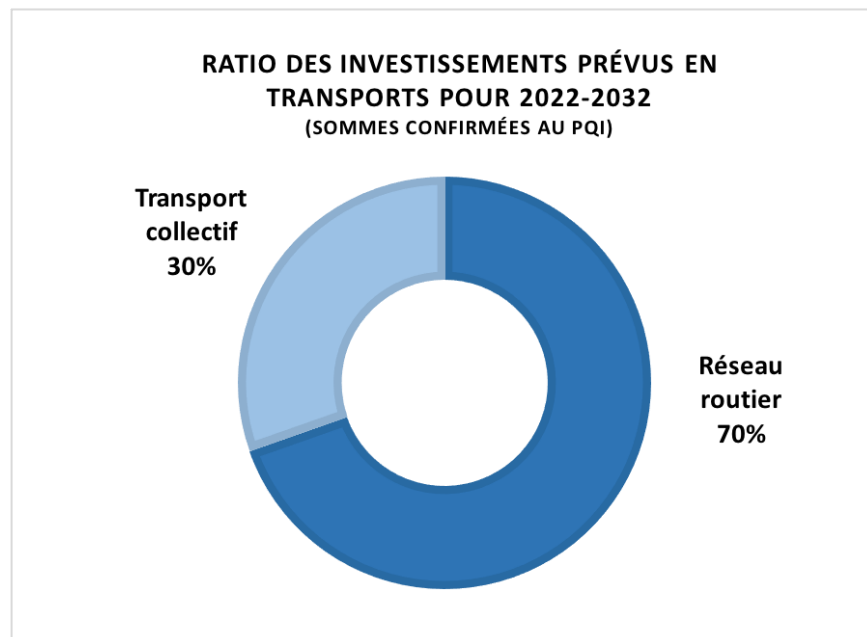
L'entretien du réseau routier est nécessaire et les besoins sont grands dans l'ensemble des régions, certes. Il n'en demeure pas moins que les besoins en matière de transport collectif interurbain sont aussi importants et que la bonification des services de transport collectif interurbain contribuerait fortement à l'attractivité et à la vitalité des régions.

Les projets autoroutiers dans les couronnes de Montréal et de Québec, notamment le prolongement des autoroutes 13 et 25, et évidemment du troisième lien entre Québec et Lévis, nuiront aux objectifs de la PMD. Avec autant d'investissements sur le réseau routier, il est difficile de croire que la cible gouvernementale issue de la PMD de diminuer de 20% la part des déplacements effectués en auto solo au Québec sera respectée.

Dans le PQI 2022-32, 23,5% des investissements prévus pour le réseau routier correspondent à de l'augmentation de capacité routière (contre 17% pour le PQI 2021-2031). La part des investissements dans le maintien baisse donc à 76,5%. TRANSIT continue d'appeler à un moratoire sur les projets d'augmentation de la capacité routière à des fins de navettage quotidien.

## Encore loin de l'objectif des rééquilibrer les investissements en transport

En revanche, en matière de transport collectif, aucun projet majeur ne passe à l'étape suivante: tramway de Québec, prolongement de la ligne bleue, projet structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau, etc. Pourtant, dans le [Plan de mise en œuvre](#) (p.28) du *Plan pour une économie verte* (PEV), le gouvernement s'était engagé à respecter le ratio de 50% pour le transport collectif et de 50% pour le réseau routier. En fait, le ratio pour le transport collectif a diminué de 1% par rapport au budget précédent.



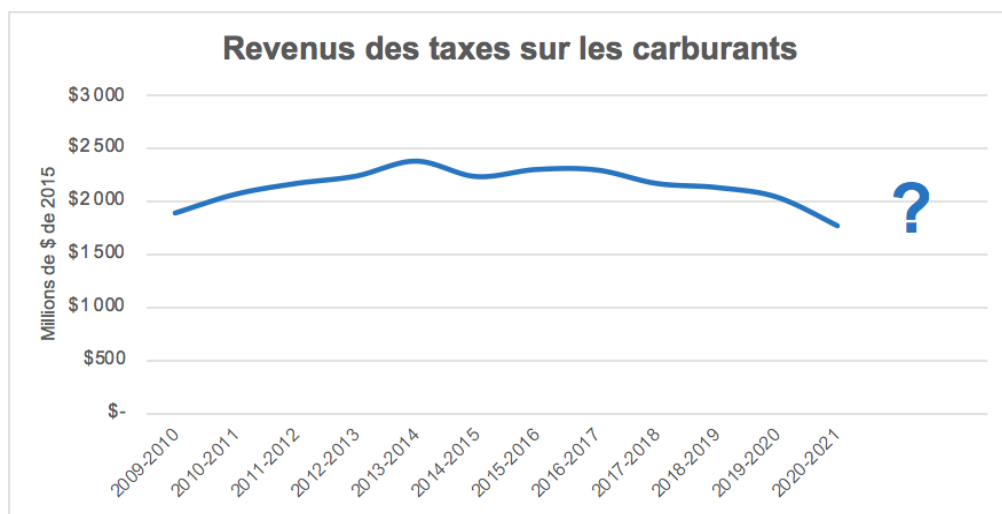
Source : PQI 2022-2032

À cet égard, dans la présentation du PQI *En bref*, le gouvernement soutient qu'en tenant compte de l'ensemble des projets envisagés, la part des investissements en transport collectif [serait à terme supérieure](#) à celle du réseau routier. Rappelons toutefois qu'une grande partie des sommes incluses dans ce calcul sont liées à des projets qui n'ont pas encore été confirmés.

De plus, une part importante de ces investissements sont liés aux projets de *CDPQ Infra*. Il s'agit de données intéressantes, mais TRANSIT souligne que l'objectif de 50-50 doit bel et bien s'appliquer aux investissements inscrits au PQI. L'Alliance TRANSIT invite donc le gouvernement à développer un indicateur de suivi fiable et transparent pour l'engagement inscrit dans le [Plan de mise en œuvre](#) (p.28) du PEV. Le vérificateur pourrait être appelé à faire le suivi de cet engagement.

Un montant de 6,8 G\$ est d'ailleurs prévu pour le financement de « voies réservées ». Or, plusieurs d'entre elles s'apparentent à de l'augmentation déguisée de la capacité routière, puisqu'elles seront principalement aménagées sur les axes autoroutiers, désormais élargis. Les voies réservées peuvent certes contribuer à augmenter la part modale du transport collectif et réduire la congestion, mais elles doivent répondre à des critères rigoureux.

Enfin, avec ces nouveaux investissements en transport (routier et collectif), il sera essentiel de mettre en place de [nouvelles sources de financement](#) pour les réseaux de transports. En effet, avec la multiplication des véhicules électriques sur les routes du Québec, les revenus provenant de la taxe sur les carburants diminueront inévitablement, alors qu'elle est actuellement la principale source de financement des réseaux de transport terrestre. Donner suite aux recommandations du [Chantier sur le financement de la mobilité](#) constituera une priorité de l'Alliance TRANSIT à l'automne 2022.



Données provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), compilées par 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 2030.

L'Alliance TRANSIT regroupe une [soixantaine d'organisations](#) de divers domaines. Accès transports viables, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Équiterre, la Fondation David Suzuki, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, Trajectoire Québec, Vivre en Ville et l'experte en transports Florence Junca Adenot forment le comité directeur.

## Source

Samuel Pagé-Plouffe

Cell : 514.714.6762

[info@transitquebec.org](mailto:info@transitquebec.org)