

## Budget du Québec 2022-2023

### **L'Alliance TRANSIT dévoile ses recommandations pour permettre au transport collectif de traverser la crise sanitaire et de reprendre son élan**

*Montréal, le 17 2022* - Alors que le ministre des Finances Éric Girard s'apprête à dévoiler ce mardi le budget 2022-2023 du gouvernement du Québec, TRANSIT fait connaître ses [recommandations transmises lors des consultations prébudgétaires](#). L'Alliance articule ses recommandations autour de trois grands axes: investir dans le transport collectif pour permettre aux réseaux de reprendre son élan et pour faire face à la crise climatique, soumettre les investissements à des critères rigoureux pour une planification urbaine favorisant l'utilisation des modes collectifs et diversifier les sources de financement de la mobilité.

#### **Investir dans le transport collectif pour permettre aux réseaux de reprendre leur élan et pour faire face à la crise climatique**

En attendant un retour à l'achalandage pré-pandémique, le gouvernement du Québec devra aussi **renouveler de manière pluriannuelle l'aide d'urgence dédiée au transport collectif** afin d'éviter toute coupure de services de transport collectif, tel qu'évoqué [à l'automne 2021](#) par le ministre des Transports.

Le Québec a probablement traversé les pires moments de la crise sanitaire, mais il est loin d'être sorti de la crise climatique. Le Québec doit d'augmenter la cadence<sup>1</sup> s'il compte respecter ses engagements, d'autant plus que les récentes [publications du GIEC](#) ont rappelé la vulnérabilité de l'humanité et les efforts nécessaires à déployer pour faire face à cette crise mondiale.

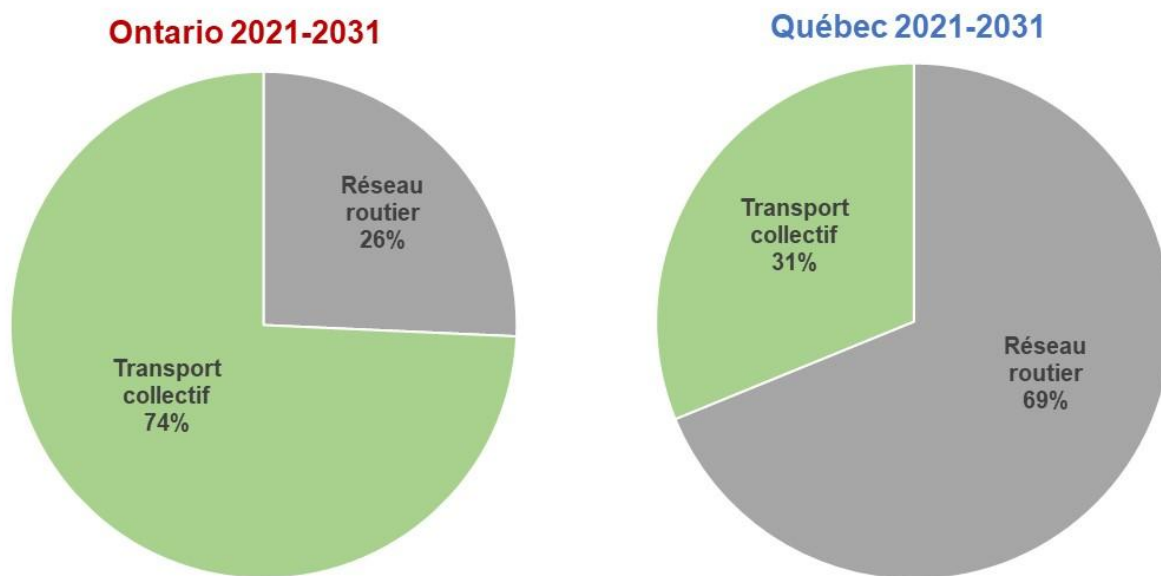
Pour avoir des [effets plus rapides sur la réduction des émissions de GES](#), le Québec ne doit pas mettre tous ses œufs dans le même panier en se concentrant exagérément sur une stratégie d'électrification des véhicules individuels, mais devra opter miser sur l'aménagement de milieu de vie durables, qui maximisent l'utilisation des transports collectifs et réduisent l'usage de l'automobile.

Dans ce contexte, il est urgent d'**équibrer à 50/50 les investissements entre le transport collectif et le réseau routier**. Cette cible est d'ailleurs explicitement avancée dans le Plan de

---

<sup>1</sup> En effet, le Québec s'est doté d'une cible de réduction de GES de 37,5 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030. Or, le Québec n'a réduit ses émissions que de [2,7 % entre 1990 et 2019](#).

mise en œuvre du [Plan pour une économie verte 2030](#) concernant le transfert des déplacements vers des modes plus sobres en carbone. Actuellement, le ratio des investissements est toujours largement à l'avantage du réseau routier, alors qu'il s'agit pratiquement de l'inverse en Ontario<sup>2</sup> (voir figure ci-dessous).



Sources : Budget Ontario 2021 ; PQI 2021-2031

### **Soumettre les investissements à des critères de choix rigoureux et à un processus de planification urbaine maximisant l'utilisation des transports collectifs**

Alors que les gouvernements s'apprêtent à investir des sommes records en transport collectif, il est important que les porteurs de projets fassent preuve de rigueur et de transparence afin d'assurer que les choix qui seront faits répondent à des besoins démontrés et maximisent l'utilisation des transports collectifs. L'augmentation de la capacité routière pour des fins de déplacements quotidiens est incompatible avec cet objectif, ce pourquoi TRANSIT demande de prioriser l'entretien des routes et d'adopter un moratoire sur le développement autoroutier à des fins de navettage. Pour ce faire, il faudra :

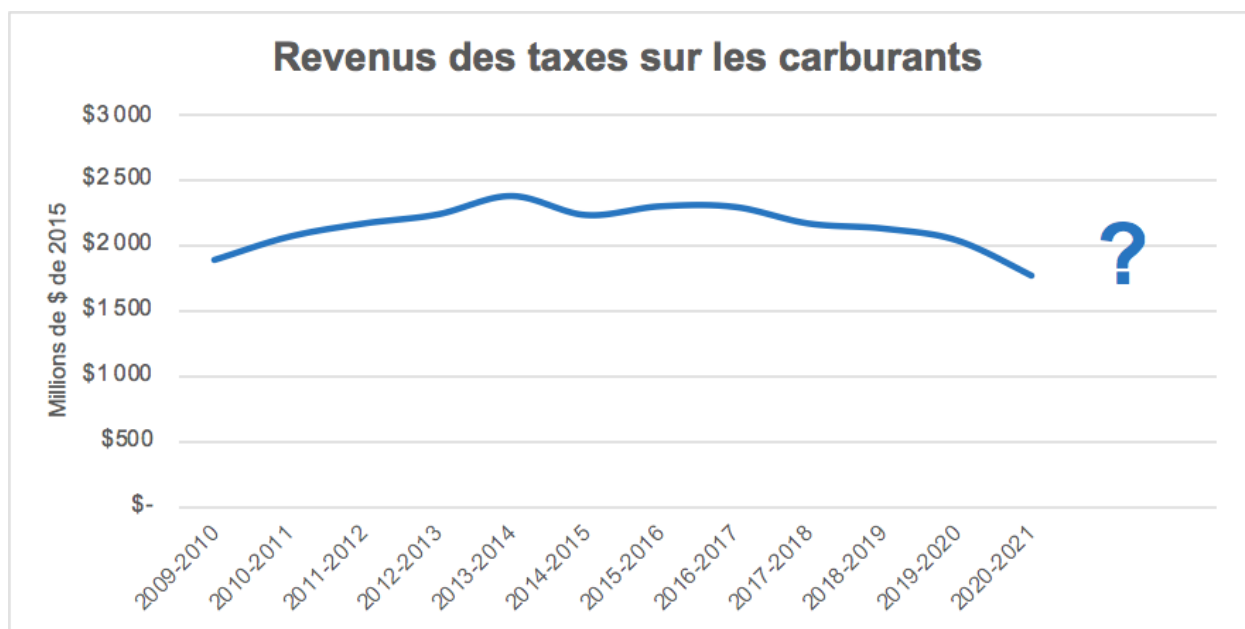
- favoriser l'aménagement de voies réservées optimales (notamment celles prévues dans le projet de loi 66) en évitant d'augmenter la capacité routière pour les véhicules individuels ;
- assurer une approche transparente dans la planification, la conception et la réalisation des projets confiés à CDPQ Infra, en rendant publics l'ensemble des coûts

<sup>2</sup> Bien que l'Ontario investisse moins dans son réseau routier que dans son réseau de transport collectif, des projets de bonification du réseau routier ont été annoncés à l'instar de la [construction de l'autoroute 413 en périphérie de Toronto](#). L'Alliance TRANSIT ne cautionne pas ce genre de projets d'une autre époque puisqu'ils encouragent notamment l'usage du mode auto solo et génèrent des impacts dévastateurs sur l'environnement.

- d'investissement et d'opération des projets de REM et leur impact sur le financement public des différents partenaires ;
- financer la création d'écoquartiers (incluant des logements sociaux et abordables) favorables à l'utilisation des transports collectifs partout au Québec en créant un Fonds en aménagement et urbanisme durable (FAUD) et ;
- adopter des critères de localisation écoresponsable des équipements collectifs et des services financés ou rendus par le gouvernement du Québec et ses sociétés afin de favoriser les déplacements en transports durables et contrôler les coûts liés à la desserte en transports collectifs des services et emplois étalés sur le territoire.

## Diversifier les sources de financement de la mobilité

Les projets de transport sont financés en grande partie par les revenus de la taxe sur l'essence. Or, comme l'a reconnu le gouvernement du Québec dans le cadre du [Chantier sur le financement de la mobilité durable](#), ces revenus stagnent depuis les dernières années (voir graphique ci-dessous) et s'éroderont avec la multiplication des véhicules électriques sur les routes du Québec, nous obligeant à trouver de nouvelles sources de financement. Qui plus est, l'ajout de nouveaux projets de transport collectif pour répondre aux nombreux besoins de déplacement de la population accentuera inévitablement les besoins financiers.



Données provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), compilées par l'Alliance TRANSIT

Il importe donc d'identifier des solutions à court et moyen termes pour pallier le manque à gagner. À court terme, il faudra augmenter la taxe sur les carburants et mettre en place des

projets pilotes afin de tester de nouvelles méthodes de financement, comme la tarification kilométrique. Parmi les autres solutions souhaitées, TRANSIT souligne le besoin de réviser les règles de financement des réseaux<sup>3</sup>, afin d'assurer un meilleur partage des coûts d'opération et d'amoindrir l'incitatif au développement urbain axé sur les grands axes routiers.

-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)

---

<sup>3</sup> À titre d'exemple, le soutien financier annoncé [dans le budget 2017-2018](#) (p.29-30) qui fait que le gouvernement du Québec finance 85% du déficit du REM de l'ouest pourrait être étendu au financement de 85% des déficits d'opération, assumés par les villes, de tous les services de transport publics.