

**Politique de mobilité durable et lutte aux changements climatiques
Des choix à faire et des priorités financières à établir**

Montréal, le 23 novembre 2017 – Alors que s’est récemment conclue la COP23 lors de laquelle 15 000 scientifiques ont sonné l’alarme sur l’état de la planète, le Québec chemine dans l’élaboration de sa Politique de mobilité durable. L’Alliance TRANSIT souligne l’ouverture du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports à rédiger cette Politique en collaboration avec les organisations de la société civile, mais rappelle que des cibles ambitieuses et qu’un cadre financier sont attendus.

Un virage à prendre, des opportunités à saisir

Le gouvernement du Québec s’apprête en effet à faire des choix qui auront un impact majeur en matière de mobilité et de lutte aux changements climatiques. Selon TRANSIT, l’Alliance pour la financement des transports collectifs au Québec, des choix majeurs s’imposent en faveur des transports collectifs; le statu quo n’est pas tenable ni économiquement ni environnementalement (voir le tableau 1 en annexe).

Dans un contexte où les coûts de la congestion croissent plus rapidement que le PIB et que les émissions de GES ont augmenté de 20 % depuis 1990, il est impératif que le gouvernement priorise les investissements qui contribueront à offrir des alternatives à l’auto solo et mette les bouchées doubles en termes d’offre de transport collectif. Rappelons que [l’Ontario prévoit investir près de 5 fois plus en transport collectif par habitant que le Québec](#) (voir tableau 2 en annexe). Rappelons également que l’année dernière encore, 40 % des investissements prévus en transport collectif sont demeurés inutilisés, une situation inchangée que dénonçait déjà en 2014 le ministre Robert Poëti.

Alors que le gouvernement fédéral rend disponible une somme de 25 milliards \$ dédiée aux transports collectifs, il est particulièrement inquiétant de constater que le Québec est la province qui occupe le dernier rang dans le processus d’approbation des projets. Il devient de plus en plus préoccupant que [la somme dédiée au Québec n’y soit pas entièrement investie](#). Le maire de Toronto John Tory a récemment exprimé la crainte de perdre [121 millions \\$ pour sa ville exclusivement](#), alors que l’Ontario a déjà obtenu l’approbation de 71 % des sommes prévues, comparé à 28 % au Québec (voir le tableau 3 en annexe).

Une priorité du milieu municipal

Les élections municipales ont été l'occasion pour les citoyens et pour plusieurs nouveaux élus de mettre la mobilité durable au cœur de leurs priorités. À Montréal, la nouvelle mairesse [Valérie Plante](#) a cité TRANSIT concernant l'importance de saisir l'opportunité que représentent les fonds fédéraux en déposant rapidement des projets. De son côté, le maire de Québec Régis Labeaume plaide également qu'il y a urgence d'agir et que la priorité de son administration est d'adopter un [projet de transport collectif structurant](#). Enfin, à Gatineau, le maire Maxime Pedneaud-Jobin affirme que le Québec « [a clairement du rattrapage à faire](#) » sur l'Ontario concernant les investissements en transports collectifs.

TRANSIT rappelle les besoins de financement en transports collectifs sont criants partout au Québec, tant en région rurale, urbaine et périurbaine.

Trois enjeux prioritaires pour la Politique de mobilité durable

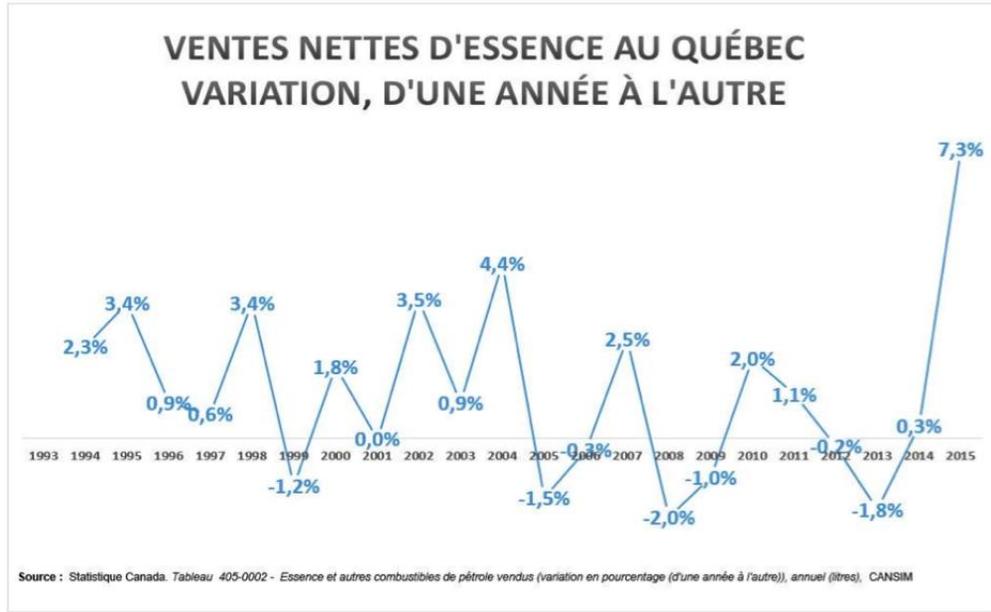
Pour assurer le succès de la Politique de mobilité durable et incidemment du plan de lutte aux changements climatiques du Québec, TRANSIT incite le ministre André Fortin à convaincre le gouvernement d'agir sur trois fronts prioritaires :

1. Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable en rehaussant fortement les investissements dans des infrastructures qui réduisent les GES et augmentent la productivité de l'économie;
2. Diversifier les sources de financement en transport en se basant sur le principe d'écofiscalité, tel qu'inscrit dans la stratégie gouvernementale de développement durable et mettre fin au [deux poids deux mesures](#) qu'induisent les règles de financement des réseaux et qui stimule l'étalement urbain;
3. Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises, et ce, en adoptant l'approche hiérarchisée Éviter – Transférer – Améliorer. Pour y parvenir, la Politique doit doter l'État québécois d'objectifs structurants, notamment :
 - D'ici 2030, réduire d'au moins 50 % les GES pour le secteur des transports à partir du niveau actuel (voir le tableau 4 en annexe),
 - Identifier une cible d'augmentation de la part modale des modes durables,
 - Viser au moins 60 % d'augmentation de l'offre de transport collectif au Québec d'ici 2030.

L'Alliance TRANSIT réitère enfin sa volonté de continuer à collaborer au succès de la future Politique de mobilité durable.

Annexe

Tableau 1- Ventes nettes d'essence au Québec



La chute des prix du pétrole en 2015 a mené à une hausse inédite de la consommation, ce qui affectera le bilan carbone du Québec lorsque l'inventaire des émissions de 2015 sera diffusé au printemps prochain.

Tableau 2 – Investissements prévus en transport collectif en Ontario et au Québec

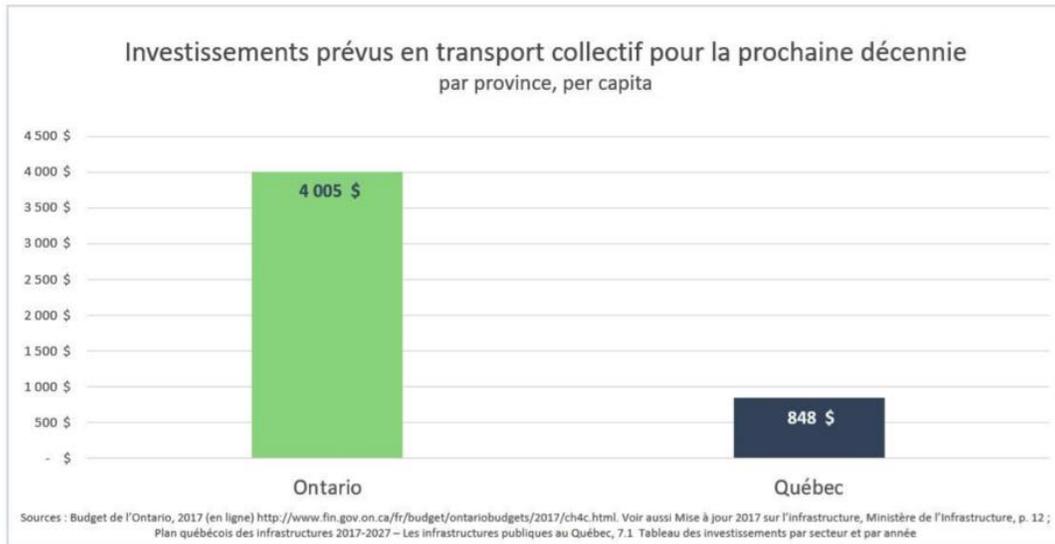


Tableau 3 – Approbation des projets soumis au FITC phase 1

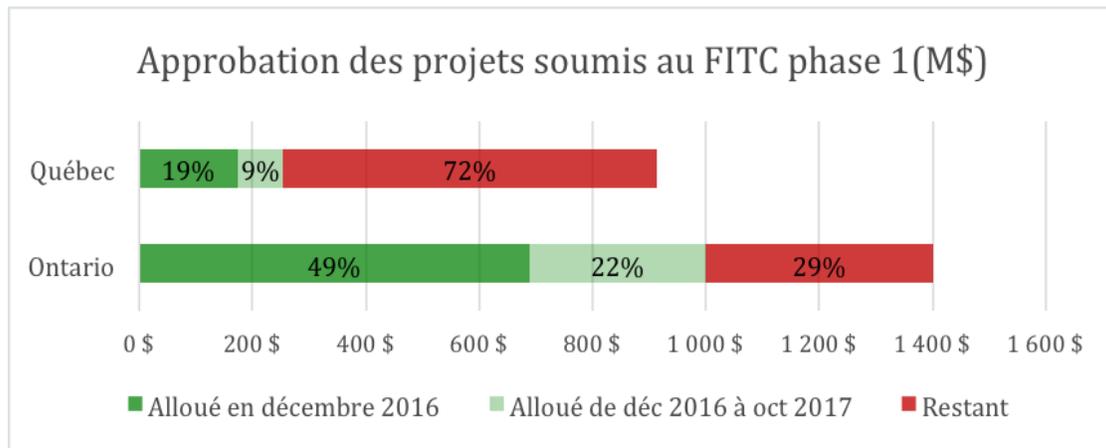
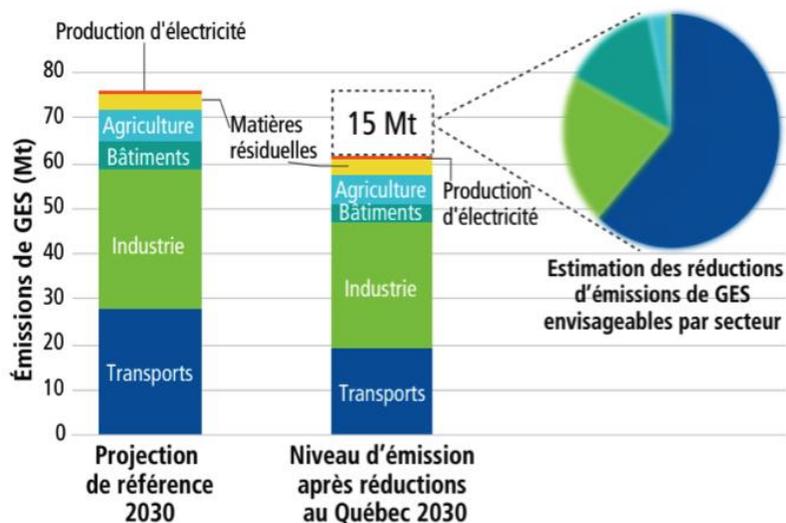


Tableau 4 – Projection gouvernementale en vue de l’atteinte de la cible de réduction des GES de 37,5%

Figure 4 : Niveau d’émission et potentiel de réduction d’émissions de GES en 2030, par secteur d’activité



Lors des consultations en 2015, la projection du gouvernement en vue de l’atteinte de la cible de réduction de 37,5 % établissait que le secteur des transports devrait réduire ses émissions d’environ 45 % sous le niveau de 2012 en passant clairement sous 20 Mt de GES par année.

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