

## Chantier sur le financement de la mobilité

# Proposition de recommandations de l'Alliance TRANSIT

1. **Augmenter le financement dédié aux modes durables en:**
  - a. **Atteignant l'objectif gouvernemental de 50/50 entre les transports collectifs et le réseau routier au Plan québécois des infrastructures<sup>1</sup>**
  - b. **Maintenant les % des revenus du marché du carbone dédiés aux transports, tel que prévu dans la loi<sup>2</sup>**

Justification: Les besoins financiers en transport collectif partout sur le territoire québécois sont bien documentés. À titre d'exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal prévoit une croissance annuelle des contributions municipales de 8,3%.<sup>3</sup> Alors que le prix des énergies fossiles comme l'essence est appelé à croître, il est impératif d'offrir des alternatives à l'automobile.

Pour prévenir une éventuelle crise du financement des réseaux de transport, il est d'ailleurs impératif de diversifier les sources de revenu. En effet, les revenus de taxes sur l'essence (qui constituent la principale source de financement des réseaux de transport) stagnent et commencent à s'éroder en raison de véhicules moins énergivores et de l'électrification des véhicules.

D'ailleurs, selon une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain « le transport en commun génère un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec ».<sup>4</sup>

2. **Renforcer l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » en matière de mobilité durable dans l'ensemble des politiques gouvernementales concernées**

Justification: Tel qu'indiqué dans la Politique de mobilité durable, cette approche propose vise à influencer la demande de transport « en favorisant un changement de comportement de la part des usagers à l'aide d'une meilleure planification du territoire et de choix de transport plus nombreux afin que les usagers adoptent des habitudes de déplacement favorisant des modes de transport plus durables. Cette approche est donc au diapason des objectifs de réduction des émissions de GES, de la consommation d'énergie et de la congestion.

Elle comporte trois étapes qui devraient être priorisées comme suit :

<sup>1</sup><http://www.transitquebec.org/2019/03/reactions-au-budget-legault-2019-2020-le-gouvernement-reitere-son-engagement-datteindre-une-repartition-de-50-50-au-pqi-pour-le-transport-collectif-et-le-reseau-routier/>

<sup>2</sup> <http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/comptes/Comptes-fonds-vert-2017-2018.pdf>

<sup>3</sup> [http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/documents/20190401\\_TC\\_Financement\\_Rapport.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf)

<sup>4</sup> [https://www.cmm.ca/documents/etudes/2010\\_2011/10\\_11\\_26\\_cmm\\_etude-transport\\_fr.pdf](https://www.cmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_cmm_etude-transport_fr.pdf)

RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité. »<sup>5</sup>

### **3. Revoir les règles de financement des réseaux de transports et accélérer le recours à l'écofiscalité**

Justification: « Il prévaut, en matière de financement des transports, un système de « deux poids, deux mesures » qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu'elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel. Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs. »<sup>6</sup>

En outre, l'efficacité des mesures d'écofiscalité, qui s'appuient sur le principe du pollueur-payeur (comme la tarification des routes et des stationnements, de même que l'augmentation de la taxe sur l'essence), est largement reconnu.<sup>7</sup>

### **4. Financer la création d'écoquartiers et la consolidation urbaine partout au Québec en créant un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD)<sup>8</sup>**

Justification: Le mode de développement urbain des dernières décennies axé sur l'automobile s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. Prendre le virage nécessaire pour développer des collectivités viables est toutefois plus complexe que de poursuivre le cours normal des affaires.

Les divers acteurs s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. Malheureusement, elle peut parfois s'avérer plus coûteuse, à court terme, qu'un développement excentré en greenfield.

<sup>5</sup> [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf)

<sup>6</sup> [https://vivreenville.org/media/7137/vivre\\_en\\_ville\\_2poids2mesures\\_072013.pdf](https://vivreenville.org/media/7137/vivre_en_ville_2poids2mesures_072013.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/09/Prochaine-station-le%CC%81cofiscalite%CC%81\\_E%CC%81tude-Alliance-TRANSIT.pdf](http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/09/Prochaine-station-le%CC%81cofiscalite%CC%81_E%CC%81tude-Alliance-TRANSIT.pdf)

<sup>8</sup> <https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2018/un-fonds-en-aménagement-et-urbanisme-durable-faud-de-100-millions-par-année-pour-aider-nos-municipalites-a-prendre-le-virage.aspx>

Un soutien financier s'avère nécessaire pour rassembler les forces vives locales derrière les projets de consolidation et entamer ce virage.

**5. Réussir l'électrification des transports en:**

- a. Créant un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports (système de redevance-remise<sup>9</sup>) pour remplacer les modalités actuelles du programme Roulez vert**
- b. Renforçant la loi zéro émission**

Justification: Il est impératif d'accélérer l'électrification des transports. Les réductions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont malheureusement jusqu'à présent presque entièrement annulée par la part croissante qu'occupent les camions légers (VUS) dans le parc automobile.<sup>10</sup>

De plus, il est clair qu'en tenant compte de l'augmentation annuelle des ventes de véhicules électriques, les modalités du programme Roulez vert, actuellement financé par le Fonds vert, devront être complètement revues, sans quoi il ne sera plus possible d'assumer la facture. Un fonds autofinancé par un système de redevance-remise - une forme de contribution à l'électrification des transports à l'achat d'une voiture à essence en fonction de l'efficacité énergétique du véhicule - apparaît être la solution gagnant-gagnant à adopter.

Il est également nécessaire d'améliorer l'accès aux véhicules électriques en renforçant la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

**Recommandation complémentaire**

Outre les cinq recommandations principales, plusieurs membres de l'Alliance TRANSIT avancent que plus de ressources devraient être consacrées afin de développer des stratégies favorisant l'acceptabilité sociale des mesures contribuant à la mobilité durable. Des fonds supplémentaires en sensibilisation sont souhaités.

---

<sup>9</sup> [https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ\\_PlanDirecteur\\_web.pdf](https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ_PlanDirecteur_web.pdf)

<sup>10</sup> [http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEO2019\\_WEB.pdf](http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEO2019_WEB.pdf)