

ANALYSE BUDGÉTAIRE DU FINANCEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AU QUÉBEC DEPUIS 2013

PRINTEMPS 2022



TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	3
LISTE DES ABRÉVIATIONS	3
FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (FORT)	4
Revenus et dépenses du FORT	5
Diminution des surplus du FORT	6
Effritement de la taxe sur les carburants	7
Aide d'urgence pour le transport collectif	7
LE PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES (PQI)	8
Évolution des investissements (planifiés) entre le réseau routier et le transport collectif	8
Évolution du type d'investissements (bonification ou maintien) entre le réseau routier et le transport collectif	9
Ratio entre les investissements du réseau routier et les investissements au transport collectif (comparaison entre les sommes confirmées et non confirmées)	11
Taux de réalisation du réseau routier et du transport collectif	13
DISCUSSION/CONCLUSION	14



MISE EN CONTEXTE

Les réseaux de transports au Québec ont non seulement toujours accaparé beaucoup de ressources financières et techniques, mais ont beaucoup été tournés vers le développement d'un réseau routier québécois. Que ce soit sous l'égide du département de la Voirie (1912-1961), puis du ministère de la Voirie (1961-1973)¹, le gouvernement a accompagné la démocratisation de l'automobile par le financement de la construction et de la rénovation des routes et autoroutes du Québec.

Du trolleybus urbain au déploiement des services urbains et métropolitains en passant par la construction du métro de Montréal, le transport collectif a été, pour la majorité du temps, une responsabilité municipale, voire privée.

Alors que le Québec « possède un réseau routier plus de 50 % plus vaste que celui de l'Ontario, même si sa population est presque moitié moindre »², il fait face à un double défi: entretenir un imposant parc d'actifs et faire face à l'urgence climatique.

Cinquante ans après la mise en œuvre des nombreuses infrastructures de transports au Québec et au moment où plusieurs de ces infrastructures sont en fin de vie, il est légitime de se questionner sur la capacité de financer la rénovation tout en poursuivant l'expansion du réseau routier. Qui plus est, la science de la mitigation climatique dicte une plus grande sobriété en transport.

Le présent document vise à analyser les données budgétaires relatives au financement gouvernemental des infrastructures de transports (collectif et routier). L'Alliance TRANSIT souhaite, d'une part, mettre à jour les données relatives au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) et, d'autre part, esquisser les tendances inscrites aux Plans québécois des infrastructures (PQI). Dans ce document, il sera également question de comparer avec la législature ontarienne et de tirer des constats nécessaires à la prise de décision, notamment dans le cadre du Chantier sur le financement du ministère des Transports du Québec (MTQ).

LISTE DES ABRÉVIATIONS

FECC	Fonds d'électrification et de changements climatiques
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PEV	Plan pour une économie verte
PQI	Plan québécois des infrastructures
REM	Réseau express métropolitain
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
STO	Société de transport de l'Outaouais

¹ **Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec** (s.d.) *Les ministères québécois depuis 1867: Voirie*. <http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/guides/fr/les-ministeres-quebecois-depuis-reperes-legislatifs-et-administratifs/319-voirie>

² **Cloutier, Jean-François** (2021) *Nos routes en déroute: un réseau routier trop étendu au Québec*. <https://www.journaledemontreal.com/2021/06/07/un-reseau-routier-trop-etendu>

QU'EST-CE QUE L'ALLIANCE TRANSIT ?

L'Alliance TRANSIT regroupe une soixantaine d'organisations de divers domaines et sa mission consiste à 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 2030.

PUBLICATIONS DE L'ALLIANCE TRANSIT



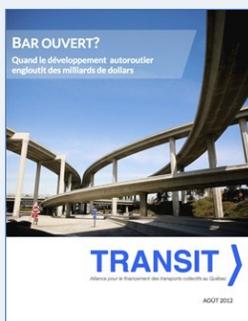
AOÛT 2011

*Artères bloquées :
Quand le sous-financement
des systèmes de transport
menace l'économie
du Québec*



NOVEMBRE 2011

*Pleins à craquer :
La politique québécoise
du transport collectif
victime de son succès*



AOÛT 2012

*Bar ouvert? Quand le
développement autoroutier
engloutit des milliards
de dollars*



MAI 2017

*Budgets provinciaux 2017-
2018 – Investissements en
transport en commun : Une
comparaison avec l'Ontario
encore désavantageuse pour
le Québec – Fiche synthèse*



SEPTEMBRE 2018

*Prochaine station,
l'écofiscalité: Réduire les
émissions de gaz à effet de
serre en transport au Québec
en tarifiant adéquatement les
déplacements motorisés*



SEPTEMBRE 2021

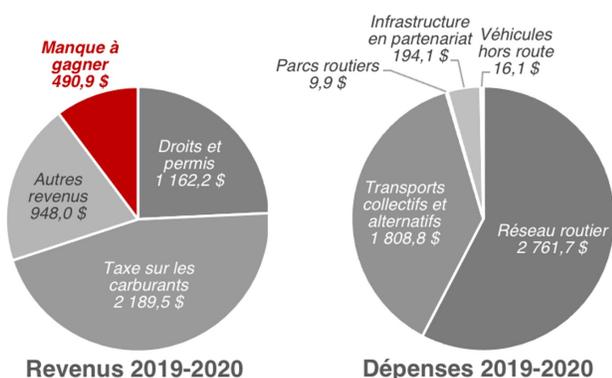
*Étude sur une éventuelle
tarification kilométrique dans
la région métropolitaine de
Montréal et au Québec*

FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (FORT)

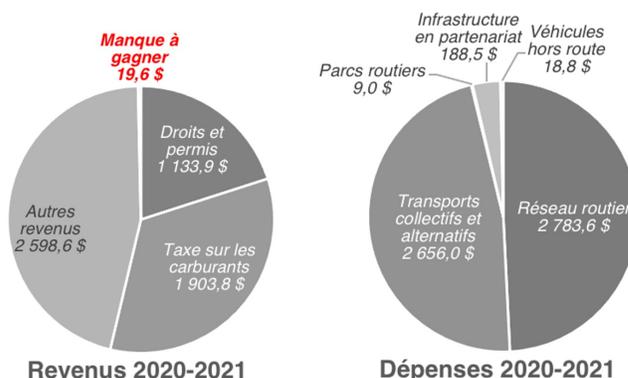
Les revenus du FORT sont affectés au financement des services de transport collectif des organismes publics ainsi que de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et de transport collectif, entre autres choses³. Ces revenus proviennent en grande partie des droits et permis d'immatriculation et de la taxe sur les carburants.

REVENUS ET DÉPENSES DU FORT

(en millions de dollars)



Source : Rapport annuel 2019-2020



Source : Rapport annuel 2020-2021

2019-2020

- Pour l'année 2019-2020, les revenus du FORT ne permettaient pas de compenser les dépenses révélant un manque à gagner de près de 500 M\$ (en rouge)⁴. Cela signifie que les sommes cumulées antérieurement sont décaissées, épuisant prochainement la marge de manœuvre budgétaire.
- En ce qui a trait aux dépenses, 58% de celles-ci étaient consacrées au réseau routier, contre 38% pour les transports collectifs et alternatifs.

2020-2021

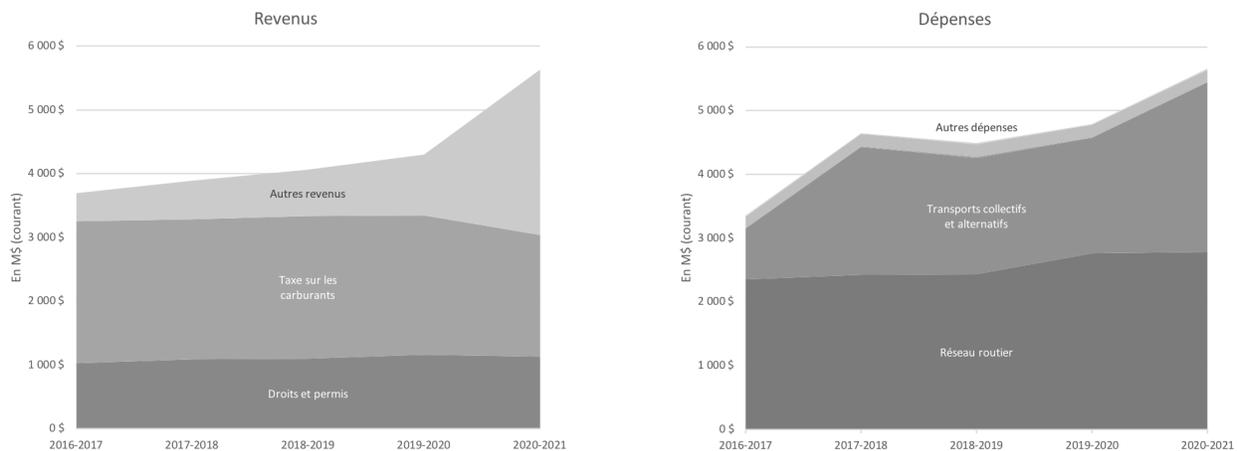
- L'année 2020-2021 est une année à part, du fait que les déplacements (en transports motorisés et collectifs) ont particulièrement été impactés par les restrictions sanitaires (p. ex. le télétravail obligatoire) associées à la pandémie de Covid-19. Par conséquent, les revenus de la taxe sur les carburants ont diminué de 286 M\$.
- Cela s'explique en partie par la hausse fulgurante des « Autres revenus », ceux-ci étant passés de 948 M\$ (20%) en 2019-2020 à 2,6 G\$ (46%) l'année suivante. D'après le *Rapport annuel 2020-2021* du ministère des Transports, cette hausse est directement liée « [...] aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie »⁵. En d'autres mots, l'aide d'urgence au transport collectif correspondait à plus de 1,4 G\$ pour l'année 2020-2021.
- La part des revenus associés à la taxe sur les carburants de l'année 2020-2021 s'est située à 34%, alors qu'elle était de 46% l'année précédente.

³ Ministère des Transports du Québec (2021) *Rapport annuel 2020-2021* (page 47)

⁴ Ministère des Transports du Québec (2020) *Rapport annuel 2019-2020* (page 46)

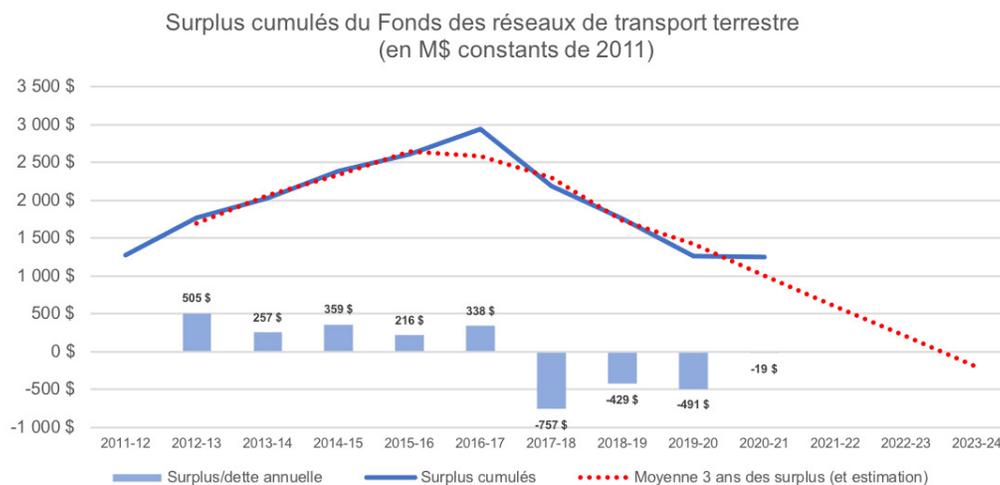
⁵ Ministère des Transports du Québec (2021) *Rapport annuel 2020-2021* (page 48)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DU FORT DEPUIS 2016-2017



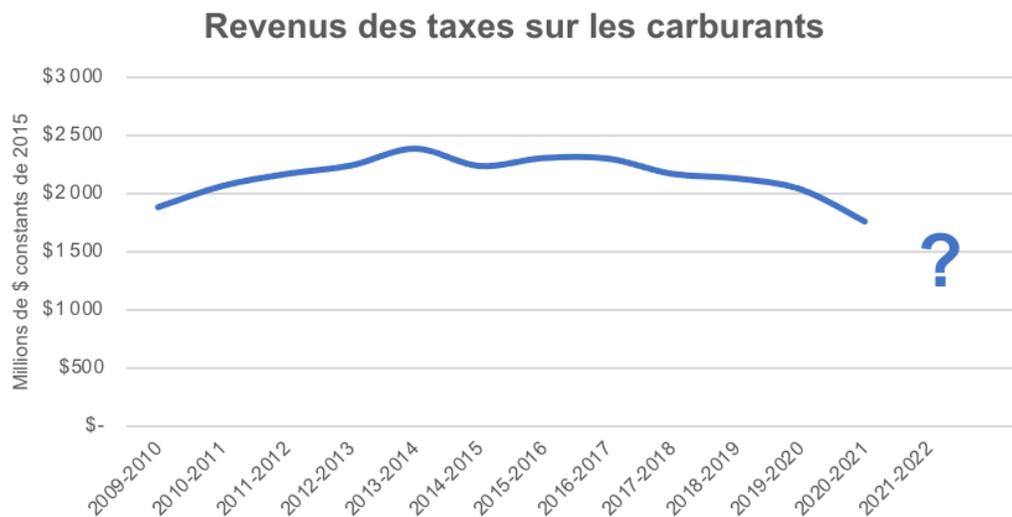
- La figure ci-dessus (à gauche) indique une augmentation progressive des revenus, à peine au rythme de l'inflation, avec une hausse marquée pour la dernière année en raison de l'aide d'urgence. L'augmentation des dépenses (à droite) est nettement plus importante que celle des revenus.
- Cela permet de constater qu'il y a, depuis les quatre dernières années budgétaires, un déséquilibre entre les revenus (plus faible) et les dépenses (plus élevées).
- Les manques à gagner sont donc assurés par les surplus du FORT, tant qu'il en restera.

DIMINUTION DES SURPLUS DU FORT



- Les surplus du FORT se sont accumulés jusqu'en 2017-2018. Dès lors, ces surplus accumulés se sont résorbés sur l'espace de trois ans.
- L'année 2020-21 s'est distinguée par la pandémie et par l'aide d'urgence.
- La diminution des surplus du FORT devrait d'ailleurs s'accroître dans les prochaines années, avec la fabrication de véhicules de plus en plus écoénergétiques et à l'accroissement des véhicules électriques sur les routes du Québec.
- D'après la courbe de tendance, amorcée en 2017-18, les surplus du FORT risquent de s'être complètement résorbés à l'année financière 2023-2024.

EFFRITEMENT DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS



- Dans la mesure où les revenus du FORT proviennent en partie des taxes sur les carburants (46% en 2019-2020), ceux-ci tendent à diminuer conformément à l'effrètement de la taxe sur les carburants.

AIDE D'URGENCE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

L'aide d'urgence pour les transports collectifs durant la pandémie s'est avérée essentielle au même titre que les services de transport en commun. Même si le télétravail a largement été introduit, il n'en demeure pas moins que seulement 39% des emplois au Canada peuvent être effectués en télétravail⁶. Par conséquent, le transport collectif demeure indispensable notamment pour les travailleurs et travailleuses, les personnes à mobilité réduite, les étudiants et étudiantes, ainsi que les personnes âgées.

Il est donc de la responsabilité des gouvernements supérieurs de veiller à ce qu'une offre de service de transport en commun soit adéquate et accessible. D'autant plus qu'une diminution de l'offre de service risque d'entraîner les sociétés de transport dans une spirale menant à des pertes toujours plus importantes d'achalandage et de revenus, favorisant le recours à l'automobile et la congestion du réseau routier.

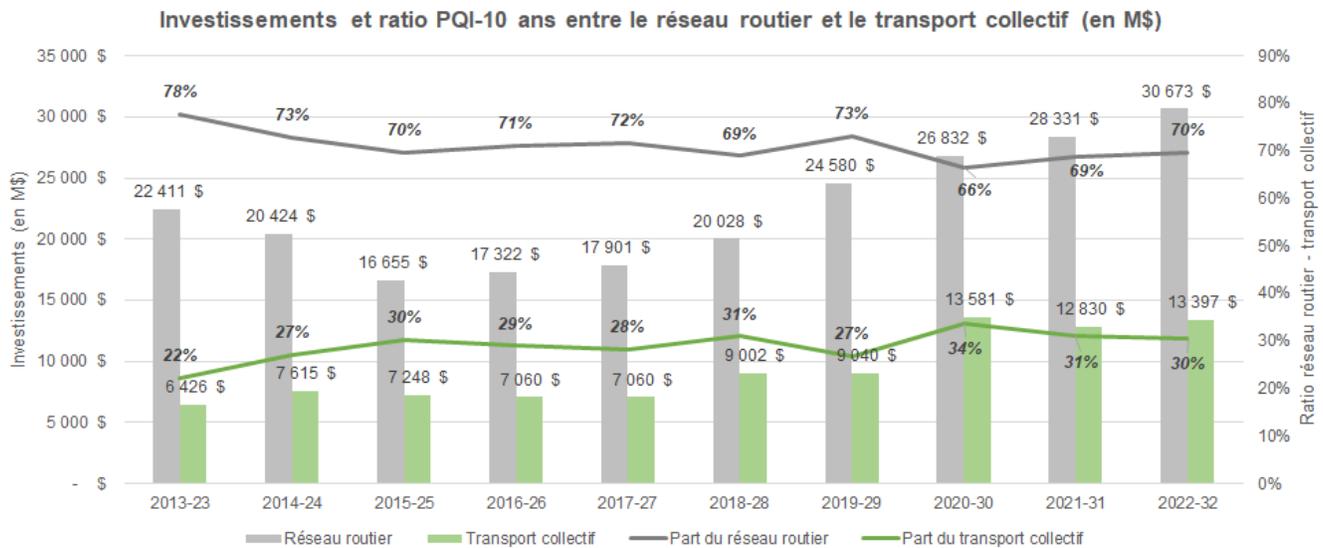
Avant un retour à l'achalandage pré-pandémique, les gouvernements du Québec et du Canada devront donc offrir un soutien financier pluriannuel afin de pallier la baisse de revenus des sociétés de transports collectifs.

En 2019-2020, on notait un manque à gagner de près d'un demi-milliard pour le financement du FORT. Pour l'année 2020-2021, les sommes des revenus correspondent à celles des dépenses grâce à l'aide d'urgence exceptionnelle associée à la pandémie. Cela dit, le manque à gagner - qui peut être comblé par les surplus accumulés - devrait s'accroître dans les prochaines années, notamment en raison de l'augmentation des ventes de véhicules électriques au Québec et des projets de transports collectifs. Toutes choses égales par ailleurs, on estime que les surplus du FORT seront entièrement absorbés à partir de l'année 2023-2024. **De nouvelles sources de financement seront plus que nécessaires pour pallier ce manque à gagner.** À cet égard, certains États américains ont mis en œuvre des projets pilotes de tarification kilométrique.

⁶ Statistique Canada (2020) *Faire tourner l'économie à distance : le potentiel du travail à domicile pendant et après la COVID-19.* <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2020001/article/00026-fra.htm>

LE PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES (PQI)

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS (PLANIFIÉS) ENTRE LE RÉSEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT COLLECTIF



Investissements des Plans québécois des infrastructures (PQI) entre le réseau routier et le transport collectif (en million \$) depuis 2013-2023, tirés des dix derniers PQI. Les montants sont en dollars constants de 2013.

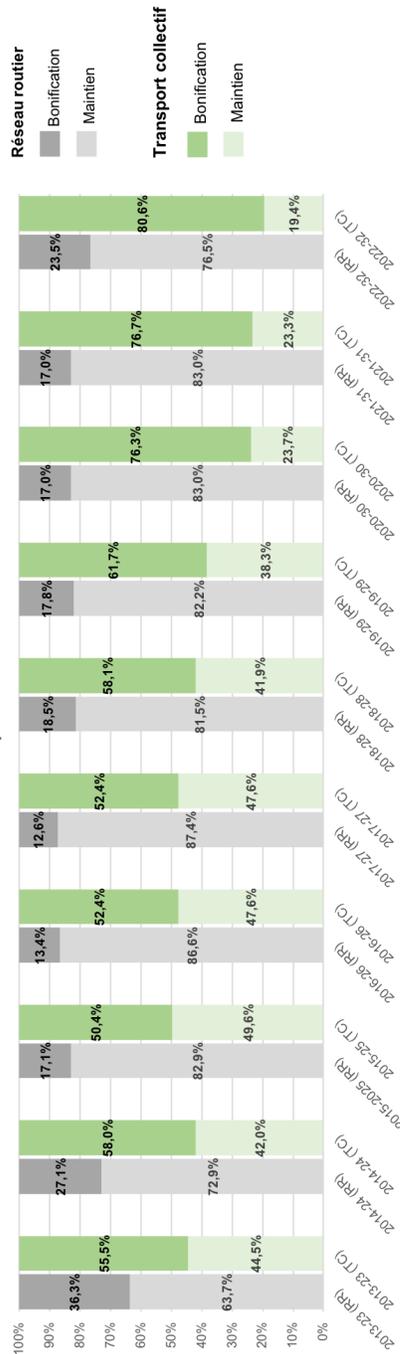
- Au dernier PQI, le gouvernement du Québec a prévu des investissements records dans le réseau routier pour la prochaine décennie.
- La mise en chantier de nouvelles routes et l'agrandissement de voies existantes contribuent à la surchauffe du marché dans le domaine de la construction, accentuent la hausse de l'inflation et alimentent la raréfaction de la main-d'œuvre et des matériaux.
- Les investissements dans l'agrandissement du réseau routier favorisent l'érection de nouveaux quartiers à faible compacité où les services essentiels, notamment les réseaux d'aqueduc et d'eaux usées, sont initialement absents et dont la construction et l'entretien engendrent des coûts importants. Ces quartiers de faible densité érigés en périphérie des centres urbains réduisent par le fait même le bassin de citoyens qui contribuent financièrement aux services publics offerts.
- Bien que les investissements en transport collectif se soient considérablement accrus au PQI de 2020-2030 (un sommet), ils semblent avoir légèrement diminué depuis les trois dernières années.
- Malgré un resserrement lors du PQI de 2020-2030 (66% au réseau routier et 34% au transport collectif), la part des investissements est de nouveau à 70%-30%⁷.
- Le Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte du Québec (PEV) soutient que le ratio des investissements en transports doit être de 50-50 : « Équilibrer les investissements entre le transport collectif et le réseau routier »⁸.

⁷ Les investissements de la CDPQ sont abordés à la page 11.

⁸ **Gouvernement du Québec** (2022) *Plan pour une économie verte 2030 - Plan de mise en œuvre 2022-2027* (page 48)

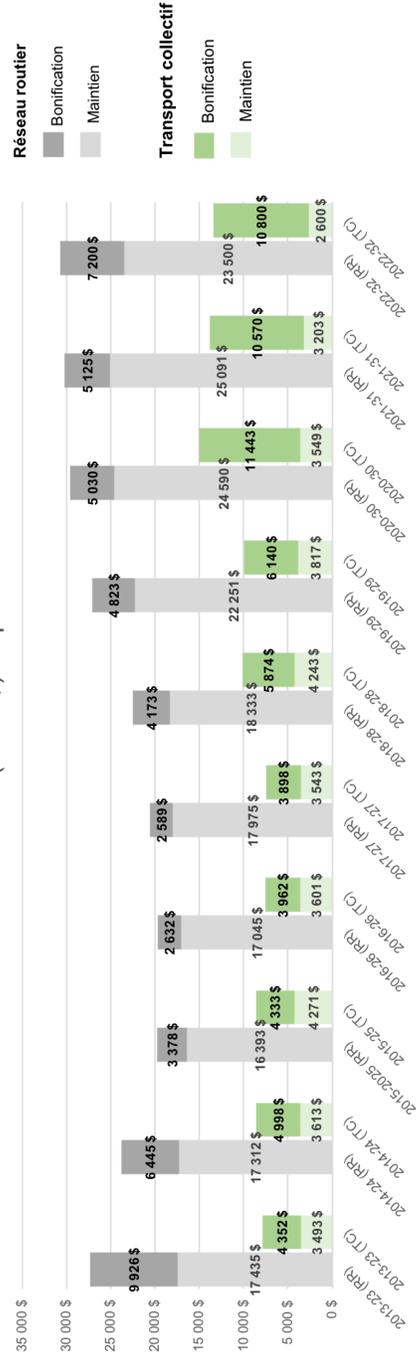
ÉVOLUTION DU TYPE D'INVESTISSEMENTS (BONIFICATION OU MAINTIEN) ENTRE LE RÉSEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT COLLECTIF

Investissements (maintien et bonification) sur le réseau routier et le transport collectif depuis 2013-23



Investissements des Plans québécois des infrastructures (PQI) entre le réseau routier et le transport collectif (en million \$) depuis 2013-23, tirés des dix derniers PQI, en pourcentage.

Investissements (maintien et bonification) sur le réseau routier et le transport collectif (en M\$) depuis 2013-23



Investissements des Plans québécois des infrastructures (PQI) entre le réseau routier et le transport collectif (en million \$) depuis 2013-2023, tirés des dix derniers PQI, en chiffres absolus et en dollars constants de 2022

Bien que les investissements au réseau routier priorisent la maintenance (réfection, reconstruction et réaménagement), la bonification du réseau routier représente près du quart des investissements (23,5%) dans le plus récent PQI. Ces bonifications se manifestent dans la réalisation⁹ de projets de routes nationales et d'autoroutes en milieu rural tels que :

- l'élargissement de l'A-50 entre Gatineau et L'Ange-Gardien en Outaouais;
- le prolongement de la R-138 entre Kegaska et La Romaine sur la Côte-Nord;
- la réfection et la construction (élargissement) de la R-139 à Granby entre l'A-10 et la rue Dufferin¹⁰.

et en milieu métropolitain à l'instar de :

- l'élargissement de l'A-20 entre la R-173 (route du Président-Kennedy) et l'accès au pont Pierre-Laporte à Lévis;
- la construction de l'échangeur des A-15 et A-440 à Laval;
- la construction et la réfection de l'A-25 entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne;
- la construction d'une voie de contournement à Saint-Lin-Laurentides;
- l'élargissement de certains tronçons des autoroutes 15, 20 et 30 pour l'aménagement de voies réservées aux autobus dans la région de Montréal.

Des fonds ont aussi été alloués à la planification du tunnel entre Québec et Lévis

Pour leur part, les investissements en transport collectif se traduisent principalement par de la bonification (p. ex. acquisition de trains, construction de garages, prolongement de lignes de métro, aménagement de voies réservées, etc.)¹¹:

- Programme Réno-Systèmes du métro de Montréal (ventilation, ascenseurs, etc.)
- Programme Accessibilité des stations de métro de Montréal
- Remplacement de trains de banlieue d'exo (Montréal)
- Prolongement de voies réservées du Rapibus de la STO (Gatineau)
- Phase IV de la construction du garage de la STL (Laval)
- Le REM n'est pas inclus dans les PQI.

Il faut toutefois noter que le maintien du réseau de transport collectif est financé par les municipalités - ce qui n'est pas le cas des réseaux autoroutier et routier national¹².

Au dernier PQI, les investissements dans les nouvelles infrastructures du réseau routier (7,3 G\$) correspondaient à plus de la moitié de l'ensemble des investissements dans les infrastructures de transport collectif (13,4 G\$). On n'a donc jamais autant investi dans le réseau routier depuis le premier PQI-10 ans de 2013-2023.

Notons enfin que les montants pour le financement du maintien des infrastructures de transport collectif (en vert pâle sur les graphiques précédents) diminuent depuis 2018-2028.

⁹ **Gouvernement du Québec** (2022) *Budget de dépenses 2022-2023 Vol. 6 - Plan québécois des infrastructures 2022-2032* (page B.51)

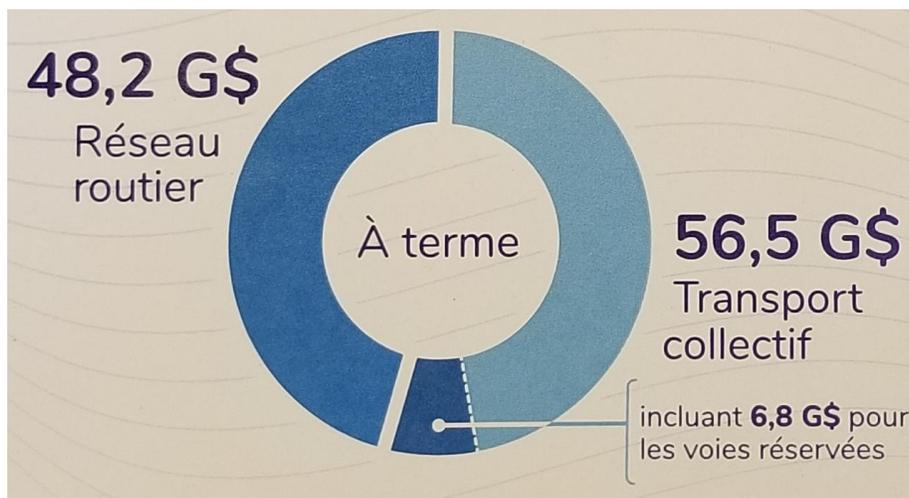
¹⁰ **Létourneau, Marie-France** (2022) « Élargissement de la route 139: le secteur changera d'allure » dans *La Voix de l'Est numérique*, 29 mars <https://www.lavoixdelest.ca/2022/03/29/elargissement-de-la-route-139-le-secteur-changera-dallure-5c64a313ac24aaaf878427de5bfb66bf>

¹¹ **Gouvernement du Québec** (2022) *Budget de dépenses 2022-2023 Vol. 6 - Plan québécois des infrastructures 2022-2032* (page B.65)

¹² **Vivre en Ville** (2013) *Deux poids deux mesures: Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Collection «L'Index»*, 31 pages.

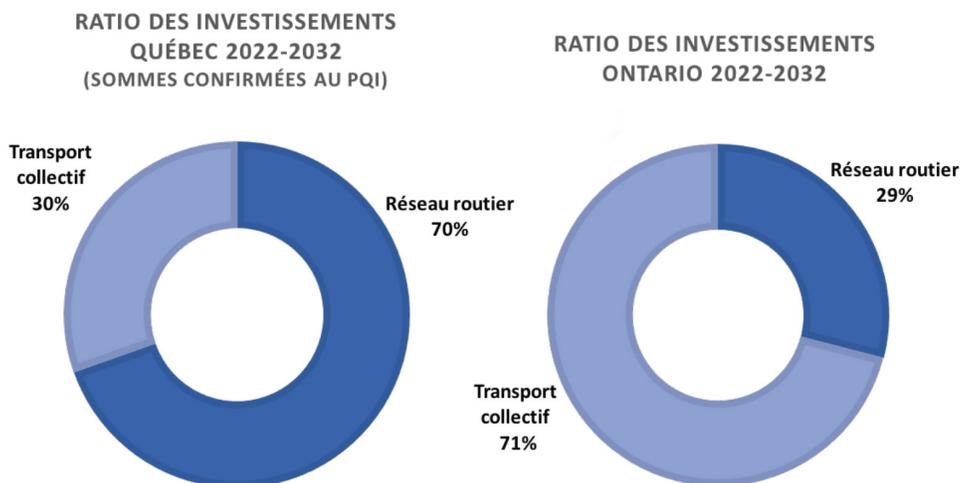
RATIO ENTRE LES INVESTISSEMENTS DU RÉSEAU ROUTIER ET LES INVESTISSEMENTS AU TRANSPORT COLLECTIF (COMPARAISON ENTRE LES SOMMES CONFIRMÉES ET NON CONFIRMÉES)

Lors du dernier budget, le ministère des Transports du Québec présentait le ratio entre les investissements au réseau routier et les investissements en transport collectif. Or, ces montants reposent en bonne partie sur des projets d'investissements non confirmés, dont des investissements de PQI ultérieurs et hors PQI (p. ex. les projets sous la responsabilité de CDPQ Infra)¹³⁻¹⁴.



Ratio entre les investissements au réseau routier et les investissements en transport collectif (sommes non confirmées), tiré du dépliant *Stratégie de gestion des dépenses 2022-2023 - Plan québécois des infrastructures 2022-2032 En bref*.

En incluant les sommes confirmées associées aux investissements prévus en transports, le ratio est différent :



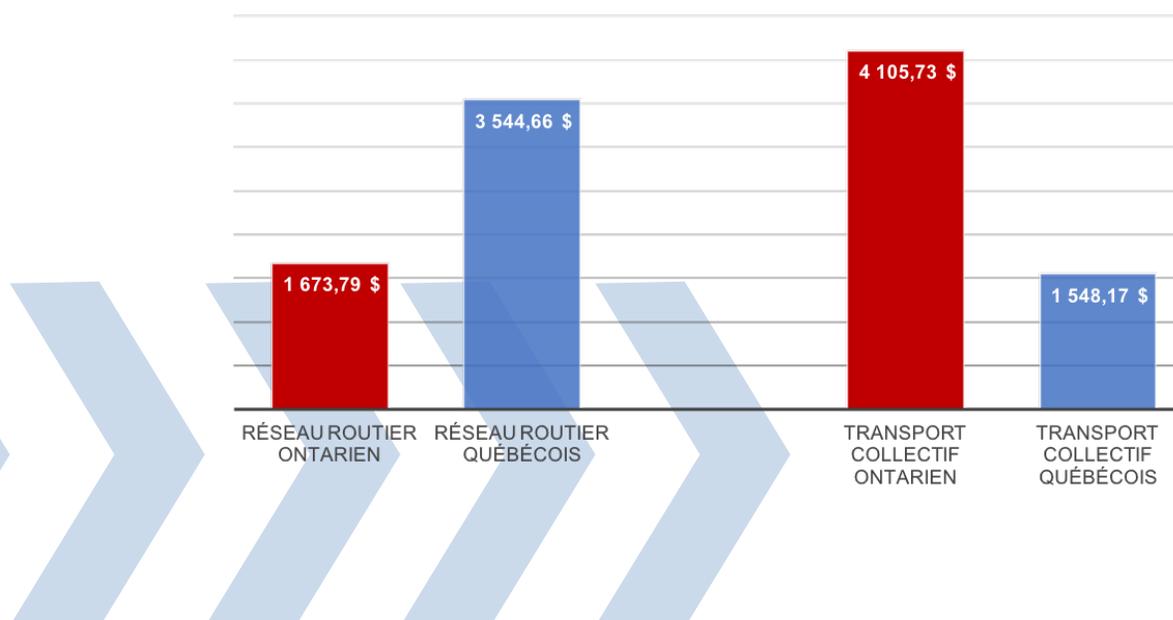
Ratio des sommes confirmées entre les investissements au réseau routier et les investissements en transport collectif, tiré du PQI 2022-2032 et du dernier *Plan d'immobilisations de l'Ontario*.

¹³ L'Alliance TRANSIT réclame le rééquilibrage des investissements au PQI. Les investissements d'autres partenaires (ex: CDPQ Infras, Banque d'infrastructure du Canada, etc.) devraient permettre de dépasser le ratio de 50-50.

¹⁴ **Gouvernement du Québec** (2022) *Budget de dépenses 2022-2023 Vol. 6 - Plan québécois des infrastructures 2022-2032* (page A.11)

- Le réseau routier demeure prioritaire avec 70 % de la part des investissements en infrastructures au Québec, ce qui est l'opposé des investissements en Ontario.
- En comparaison avec le dernier *Plan d'immobilisations de l'Ontario*¹⁵, les dépenses liées aux infrastructures de transport collectif sont 2,5 fois plus élevées que celles liées aux routes provinciales.
- Notons toutefois que, dans le dernier budget ontarien, les dépenses au réseau routier ont augmenté de 3,7 G\$ par rapport au budget précédent (passant de 21,3 G\$ à 25,1 G\$). Des projets d'élargissement, de construction et de prolongement d'autoroutes font partie de cette augmentation¹⁶.
- Le financement du transport collectif demeure toujours plus élevé, mais il est resté le même depuis le dernier budget (à 61,6 G\$).
- Bien que l'Ontario ait une population plus grande en terme numérique¹⁷, les investissements par personne se différencient par rapport à ceux du Québec. En effet, les Ontariens-nes paieraient annuellement 4 106 \$ pour le transport collectif, alors que les Québécois-es avaient déboursé 1 548 \$ chacun-nes pour leurs transports collectifs
- Dans le cas du réseau routier, les Québécois-es ont dépensé plus de deux fois plus que Ontariens-nes pour leur réseau routier.

Investissements par personne ON vs QC 2022-2032

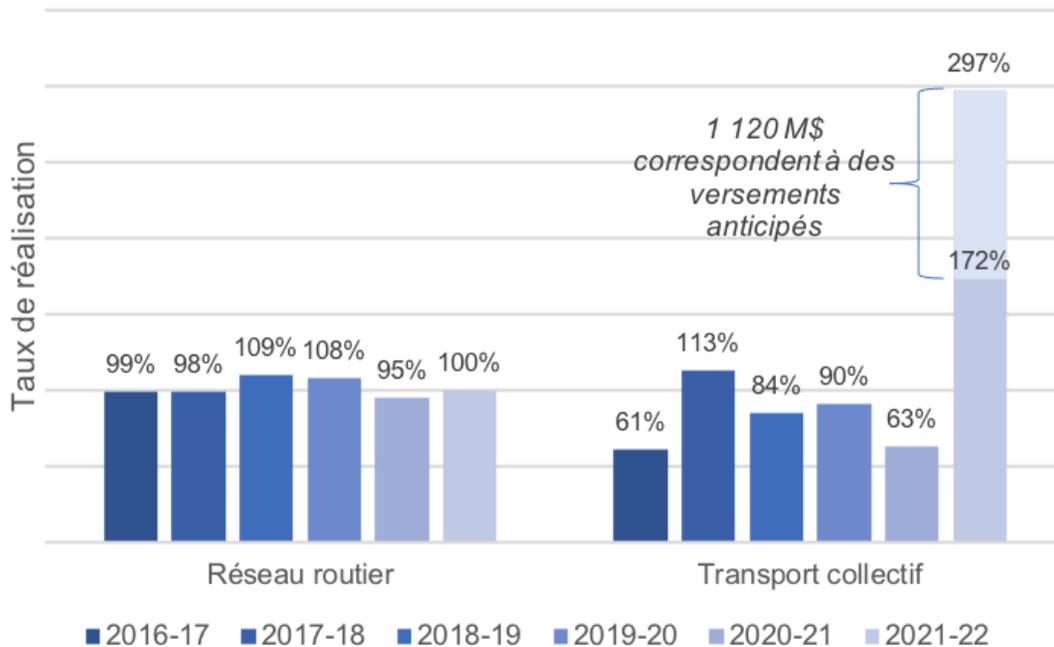


¹⁵ **Gouvernement de l'Ontario** (2022) *Budget de l'Ontario 2022 : Le plan de l'Ontario pour bâtir* (page 20)

¹⁶ Mentionnons toutefois qu'à ce sujet, le dernier budget de l'Ontario visait à prolonger, d'élargir et de construire de nouveaux axes autoroutiers, notamment dans la banlieue de Toronto : **Crête, Mylène** (2022) « Élections en Ontario : Une nouvelle autoroute au cœur de la bataille des banlieues » *La Presse*. 27 mai <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2022-05-27/elections-en-ontario/une-nouvelle-autoroute-au-coeur-de-la-bataille-des-banlieues.php>

¹⁷ En date de juin 2022, la population ontarienne dépassait les 15 M d'habitants, alors que celle du Québec se situait à 8,65 M. **Statistique Canada** (2022) *Estimations de la population, trimestrielles*. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1710000901>

TAUX DE RÉALISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DU TRANSPORT COLLECTIF



Depuis les six derniers budgets, les investissements prévus aux PQI ne correspondent pas tout à fait aux réalisations. Alors que le taux de réalisation pour le réseau routier est généralement respecté (entre 95% et 109%), celui du transport collectif varie fortement. En effet, alors que le taux de réalisation était très faible en 2016-17 et en 2020-21, celui du dernier budget contraste fortement. Cela s'explique notamment par le financement anticipé de 1,120 G\$ accordé à la STM pour les travaux préparatoires et les acquisitions liés au projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal (577 M\$, en phase de planification au PQI 2022-2032) ainsi que pour la bonification et le maintien de certains programmes associés au métro tels que Réno-Infrastructures, Réno-Systèmes et Accessibilité des stations (543 M\$). Ces versements anticipés ont été versés le 31 mars 2022 par le biais du FORT.¹⁸

¹⁸ Pour plus de détails sur les versements par anticipation, consulter les pages A-10 et B-103 du PQI 2022-2032. **Gouvernement du Québec** (2022) *Budget de dépenses 2022-2023 Vol. 6 - Plan québécois des infrastructures 2022-2032*

GÉRER L'URGENCE CLIMATIQUE PAR L'URGENCE DE DIVERSIFIER ET BONIFIER LES SOURCES DE FINANCEMENT POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

Le Québec ne sera pas à l'abri des changements climatiques qui s'accroîtront dans les prochaines décennies. Et pour en réduire les conséquences, les villes auront un rôle important à jouer. C'est du moins ce qui ressort du dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), notamment dans le chapitre 8 où on mentionne que les villes doivent « [...] réduire la motorisation des ménages ainsi que les déplacements en automobile, et augmenter la part du transport en commun [...] »¹⁹. Qui plus est, selon l'organisation C40 (*Cities Climate Leadership Group*), pour éviter les pires effets associés aux changements climatiques, les investissements dans les transports collectifs devront être doublés d'ici 2030²⁰. Les gouvernements devront donc prioriser le développement massif des transports collectifs ainsi que le maintien des infrastructures de transport routier.

Selon les Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2022-2023, en matière de transport, 53 % des chaussées du réseau routier supérieur seraient en bon état. Cela dit, « [...] puisqu'une proportion importante des structures du réseau routier a été construite dans les années 1960 et 1970, plusieurs de celles-ci ont atteint la fin de leur vie utile et leur reconstruction impliquera des investissements importants au

cours des prochaines années. »²¹. À cet égard, une somme importante est allouée au maintien des infrastructures routières (soit 23,5 G\$ ou les ¾ des investissements au réseau routier), mais la construction de nouvelles routes et autoroutes accentuera inévitablement les investissements déjà manquants.

Dans le cas des sociétés de transport en commun, 80 % des infrastructures seraient en bon état. Néanmoins, de nouveaux projets sont déjà sur la planche à dessin ou sur le point d'être en phase de réalisation²²⁻²³ et ceux-ci nécessiteront évidemment des investissements majeurs. Pourtant, la baisse des revenus liés à la fabrication de véhicules de plus en plus écoénergétiques et à l'accroissement des véhicules électriques, le financement des transports (routier et collectif) est déjà confronté à un épineux problème. Et avec l'interdiction de la vente de véhicules à combustion en 2035²⁴, le statu quo est simplement inenvisageable.

En revanche, le gouvernement reconnaît que le manque à gagner du financement des transports devra être comblé par de nouvelles sources de financement. C'est ce qui ressort notamment des premières conclusions du rapport préliminaire sur le Chantier sur le financement de la mobilité²⁵.

¹⁹ Intergovernmental Panel on Climate Change (2022) *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change*. Groupe de travail III du 6e rapport. (page 8-57).

²⁰ Joshua, Josyana (2021) *Public Transit Use Must Double to Meet Climate Targets, City Leaders Warn*. Bloomberg-CityLab. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-11-10/transit-use-must-double-to-meet-1-5-c-goal-mayors-warn>

²¹ Gouvernement du Québec (2022) *Budget de dépenses 2022-2023 - Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2022-2023* (page C.133)

²² Mentionnons brièvement le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, les tramway de Québec et de Gatineau ainsi que les projets de trains légers (ou de tramway) dans l'Est de Montréal et sur les rives Nord et Sud de la région métropolitaine. Mentionnons également que, dans le Plan d'action 2018-2023 de la *Politique de mobilité durable - 2030*, le gouvernement du Québec souligne qu'« il est nécessaire d'augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par année. » Gouvernement du Québec (2018) *Politique de mobilité durable - 2030 - Plan d'action 2018-2023* (page 21)

²³ Pour connaître la liste complète des projets en phase de planification et à l'étude, voir le PQI de 2022-2032.

²⁴ Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (2021) *Projet de loi no 102 : Québec interdit la vente de véhicules à essence après 2035*. 5 octobre. <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/projet-de-loi-no-102-quebec-interdit-la-vente-de-vehicules-a-essence-apres-2035-35158>

²⁵ Ministère des Transports du Québec (2021) *Chantier sur le financement de la mobilité durable. Document synthèse issu de la Politique de mobilité durable - 2030*.

De nouvelles sources de financement devront donc être mises en place très bientôt, à l'instar d'une tarification kilométrique²⁶ ou de péages urbains²⁷, ou toutes autres sources bonifiées, notamment la taxe sur l'immatriculation et une contribution accrues de propriétaires de grosses cylindrés, entre autres choses. Or, actuellement, on est en droit de s'inquiéter du décret diffusé en avril 2022 dans la Gazette officielle du Québec qui revoit à la baisse la part des revenus du marché du carbone dédiée aux transports et plus particulièrement au transport collectif. La part minimale, anciennement fixée à 66%, passe à 25%²⁸.

Les montants associés aux dépenses et aux revenus du FORT pour l'année 2021- 2022, devraient être connus au mois de septembre 2022, quelques semaines avant les élections du Québec le 3 octobre. Au cours de l'automne, TRANSIT réfléchira aux solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement suffisant et pérenne aux réseaux de transport.



²⁶ Alliance TRANSIT (2021) *Étude sur une éventuelle tarification kilométrique dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec*

²⁷ CAA-Québec (s.d.) Des solutions de rechange à la congestion routière : les péages urbains <https://www.caaquebec.com/fileadmin/documents/PDF/Congestion/CAA-Qc-SolutionsCongestionTarification.pdf>

²⁸ Alliance TRANSIT (2022) *Financement des transports collectifs : Un décret du gouvernement du Québec sème l'inquiétude pour le financement des transports collectifs*. Dans Communiqués de presse, 14 avril. <http://www.transitquebec.org/2022/04/financement-des-transports-collectifs-un-decret-du-gouvernement-du-quebec-seme-linquietude-pour-le-financement-des-transports-collectifs/>

