

## **Le prochain gouvernement devra apporter des solutions au financement des réseaux de transport**

Montréal, le 6 septembre 2022 - Alors que la campagne électorale bat son plein, un [nouveau rapport d'analyse de l'Alliance TRANSIT](#) indique que le prochain gouvernement du Québec devra impérativement mettre en place des solutions à court, moyen et long termes pour un meilleur financement des réseaux de transports.

### **Une aide pluriannuelle pour briser le cercle vicieux du sous-financement**

En réaction à la chute de l'achalandage dû à la pandémie, les gouvernements du Québec et du Canada ont fourni une aide d'urgence, permettant ainsi à quelques sociétés de transport d'éviter la réduction de leurs services. Or, les sociétés de transport subissent toujours des pertes de revenus associées à la baisse de l'achalandage.

« Afin d'éviter de maintenir le cercle vicieux du sous-financement où une diminution des revenus entraînerait une diminution des services, qui conduirait à une diminution de l'achalandage, puis qui réduirait encore davantage les revenus, une reconduction pluriannuelle de l'aide aux sociétés de transport est essentielle afin de garantir minimalement le [maintien du niveau de services](#), affirme **Florence Junca Adenot, professeure à l'UQAM**. La réduction des services en transport collectif accentuerait forcément l'utilisation déjà coûteuse de l'automobile comme mode de transport quotidien, ce qui ne ferait qu'intensifier les enjeux de congestion et de sécurité routière, en plus d'accroître la pression sur le réseau routier. »

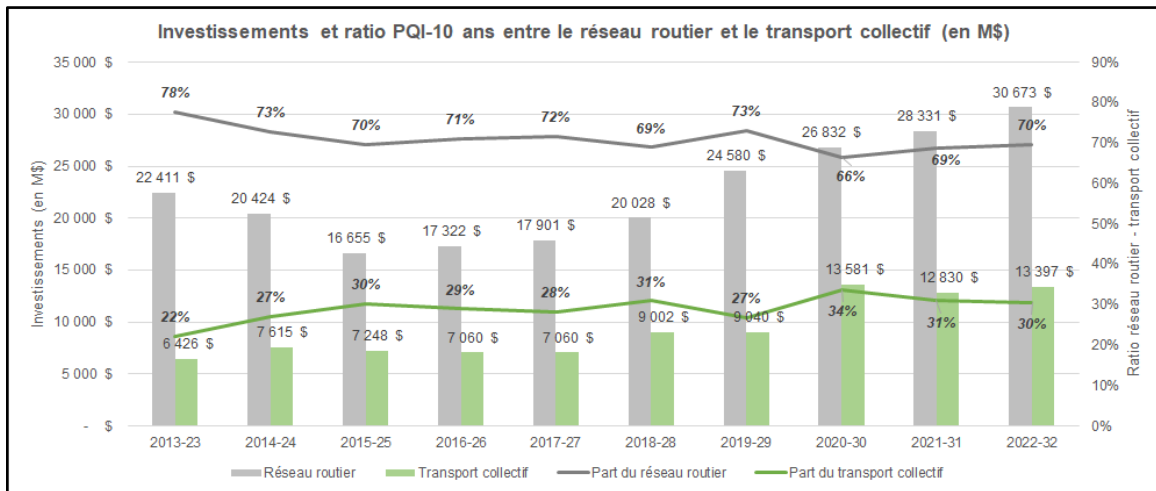
En mai 2022, le gouvernement du Québec s'est d'ailleurs engagé à convenir d'[un accord de cinq ans](#) avec les municipalités pour favoriser le fonctionnement et le développement du transport collectif. Cet accord devra être à la hauteur des ambitions nécessaires. Selon l'UMQ, si rien n'est fait, le déficit du financement des opérations pourrait atteindre [460 M\\$ par année](#).

### **Un équilibrage dans le financement des infrastructures de transport au Québec**

Au-delà de l'aide pluriannuelle, le transport collectif devra être financé à parts égales (ou davantage) avec le réseau routier. C'est ce que prévoit le premier plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030 (PEV) du Québec. En effet, depuis la création du Plan québécois des infrastructures (PQI) en 2013, le réseau routier a toujours eu la part belle du financement, avec 66% à 78% des investissements. Bien que le financement du transport collectif se soit accru depuis les trois dernières années financières, le Québec n'a jamais autant investi dans le réseau routier.

D’ailleurs, dans le plus récent budget du Québec, 70% des investissements en transports étaient attribués au réseau routier, contre 30% pour le transport collectif. À l’inverse, dans le dernier budget de l’Ontario, c’était 71% des investissements qui étaient alloués au transport collectif.

« Il faut développer massivement le transport collectif, tel que le prévoit le Plan pour une économie verte. Cela permettra de limiter les impacts sur l’étalement urbain et sur les milieux naturels, en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre. », **souligne Martin Vaillancourt, directeur général du Regroupement national des conseils régionaux de l’environnement du Québec (RNCREQ).**



« Le transport collectif doit reprendre son élan! La Politique de mobilité durable (PMD) prévoit l’augmentation des services de transports collectifs de 5% par année pour l’ensemble du Québec. Cette cible doit être maintenue. En augmentant l’offre, l’achalandage recommencera à croître! », rappelle **Sarah V. Doyon, directrice générale de Trajectoire Québec.**

« En matière de transport collectif, nous reconnaissons que la Politique de mobilité durable et le Plan pour une économie verte ont des cibles ambitieuses. C’est positif, mais il faut mettre les bouchées doubles pour les respecter! » fait remarquer **Angèle Pineau-Lemieux, porte-parole d’Accès transports viables.**

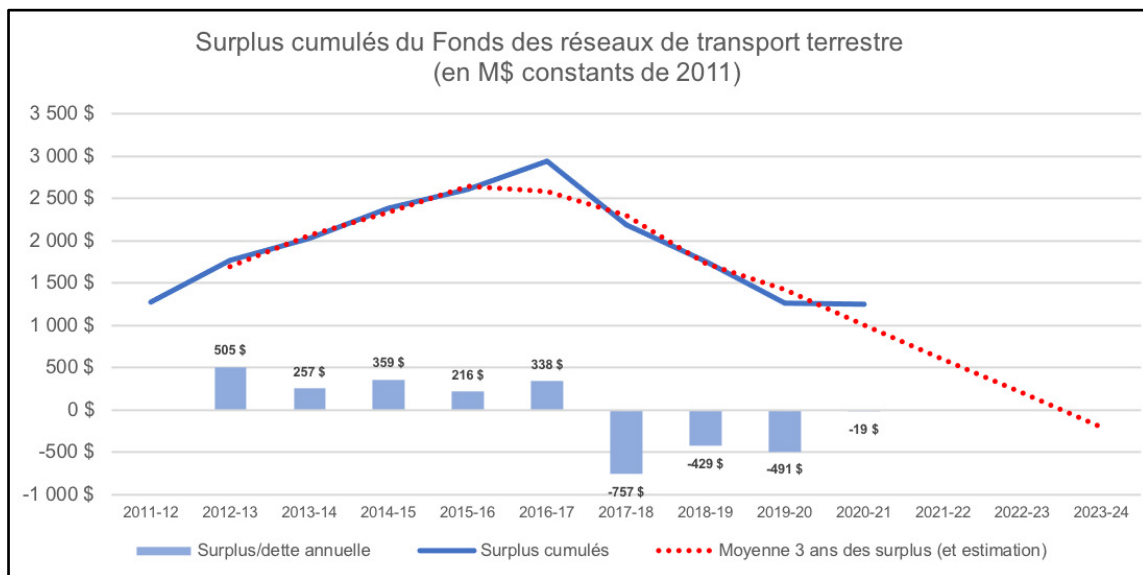
D’autant plus que « dans le dernier budget, près du quart des investissements était destiné à l’expansion du réseau routier et autoroutier. Mentionnons notamment le prolongement de l’autoroute 25 dans Lanaudière. Cela augmentera inévitablement la capacité routière et accentuera les effets sur l’étalement urbain! », déclare **Blaise Rémillard, responsable transports et urbanisme au Conseil régional de l’environnement de Montréal.** Pourtant, les revenus consacrés à l’entretien du réseau routier ne suffisent déjà pas, d’autant plus qu’il faudra l’adapter aux changements climatiques. »

### **Le manque à gagner du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)**

Dans le rapport annuel prépandémique de 2019-2020 du ministère des Transports du Québec (MTQ), les revenus du FORT accusaient un manque à gagner de près de 500 millions de dollars

(M\$). Ce manque à gagner, qui a exceptionnellement été comblé par l'aide d'urgence lors du dernier rapport annuel (2020-2021), est généralement compensé par les surplus accumulés du FORT.

Cependant, les revenus de ce fonds seront amenés à décroître dans les prochaines années en raison de la multiplication des véhicules électriques sur les routes du Québec dans le contexte où, actuellement, près de la moitié des revenus proviennent de la taxe sur les carburants. Pour leur part, les dépenses attribuées aux réseaux de transport devraient s'accroître avec l'annonce de nombreux projets de transport collectif (p.ex. la ligne bleue du métro de Montréal, le tramway de Québec, etc.), l'entretien nécessaire des infrastructures, et d'autant plus si le gouvernement allait de l'avant avec des projets routiers injustifiés (p.ex. le troisième lien entre Québec et Lévis). Au rythme où vont les choses, les surplus du FORT pourraient s'être complètement résorbés d'ici deux ans.



«Des solutions sont donc absolument nécessaires pour assurer le financement des infrastructures de transport, comme le reconnaît le rapport du [Chantier sur le financement de la mobilité](#) publié en novembre 2021. Il faut diversifier les sources de revenus ; l'Alliance TRANSIT appelle donc les partis politiques à s'engager en ce sens. », conclut Samuel Pagé-Plouffe, coordonnateur de l'Alliance TRANSIT.

[Cliquez ici](#) pour consulter le rapport *Analyse budgétaire du financement des réseaux de transports au Québec depuis 2013* de l'Alliance TRANSIT.

### 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 2030. L'Alliance TRANSIT regroupe une [soixantaine d'organisations](#) de divers domaines.

**Source**

Samuel Pagé-Plouffe  
Cell : 514.714.6762  
[info@transitquebec.org](mailto:info@transitquebec.org)