

FICHE TECHNIQUE

Communiqué du 30 mars 2023 de l'Alliance TRANSIT

Dès 2019, le [Chantier sur le financement de la mobilité](#) a été lancé pour convenir de solutions à défis structurels en matière de financement des réseaux de transport, notamment la baisse des revenus de la taxe sur les carburants due à l'électrification des transports. Un [document-synthèse](#) décrivant « les options et les outils qui paraissent les plus appropriés pour répondre au défi que représente le financement pérenne des services et des infrastructures de mobilité au Québec » a été publié à l'automne 2021.

Résumé des solutions mises de l'avant dans le rapport « Nouvel élan »

En plus de garantir un financement pérenne, prévisible et suffisant des services de transport collectif, TRANSIT recommande la mise en place à court terme d'une gamme de régimes de tarification pour diversifier les sources de revenus :

- Corriger l'iniquité de financement actuelle envers le transport collectif
- Mettre à niveau les contributions d'immatriculation
- Mettre à niveau les taxes sur les carburants
- Étendre l'application d'une taxe sur le stationnement non résidentiel
- Instaurer un système de redevance-remise à l'achat de véhicules automobiles

À moyen terme, TRANSIT recommande de remplacer progressivement la taxe sur l'essence par une tarification kilométrique et un meilleur partage des coûts du réseau routier supérieur.

Principes directeurs des recommandations

L'Alliance TRANSIT invite à considérer les principes suivants, qui devraient guider le choix des stratégies et outils de financement de la mobilité:

1) Responsabilité partagée entre tous les ordres de gouvernement

- Le virage vers la mobilité durable est une responsabilité partagée par tous les paliers de gouvernement. Tous doivent y contribuer et travailler conjointement pour atteindre l'objectif d'un financement permettant le développement et le maintien de l'offre nécessaire à la mobilité durable. Cette responsabilité partagée ne remet toutefois pas en question le leadership nécessaire du gouvernement du Québec, qui dispose des leviers pour entreprendre des actions structurantes.

2) Ambition

- Le financement doit permettre de poursuivre la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2018-2030 (PMD), issue d'un large consensus des parties prenantes, et notamment d'atteindre la cible de

bonifier l'offre de service de transport en commun de 5 % par année, qui figure au plan d'action 2018-2023 de la PMD. L'immobilisme n'est pas une option.

3) Performance

- Le financement doit assurer la réalisation des projets de transport collectif et le respect des échéanciers.

4) Pérennité des actifs

- Le déficit en maintien des actifs a augmenté ces dernières années, aussi bien en transport collectif que dans le réseau routier. Il est impératif de renverser cette tendance. Dans la mesure où le réseau routier québécois est déjà largement développé, le financement doit privilégier le maintien des actifs routiers et de transports collectifs à l'augmentation de la capacité routière.

5) Internalisation des coûts

- Le financement doit viser à internaliser l'ensemble des coûts collectifs liés aux déplacements (utilisation du territoire et perte de biodiversité, dégradation de la qualité de l'air et autres impacts sur la santé, bilan carbone, congestion, etc.), notamment via les principes d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur.

6) Stabilité des revenus

- Pour protéger les revenus de l'érosion due à l'inflation, le financement doit prévoir l'indexation de toutes les sources de revenus. Sans indexation, la valeur d'une contribution recule chaque année. La stabilité du financement sera par ailleurs favorisée par la diversification des sources de revenus.

7) Équité entre les modes

- Les deux poids deux mesures dans le financement des réseaux de transport fait en sorte que pour la même destination et le même motif de déplacement, le gouvernement québécois soutient actuellement davantage celui fait en voiture qu'en transport collectif. Le financement public de la mobilité devrait éviter de créer une distorsion non souhaitée entre deux modes pour des déplacements similaires.

8) Réduction des coûts individuels

- Les ménages québécois consacrent une part importante de leur budget au transport. Pour être équitable, le financement de la mobilité doit permettre d'augmenter l'accès aux options de transport durable, particulièrement pour les personnes les plus vulnérables, tout en favorisant leur abordabilité. La mobilité durable peut ainsi constituer une solution à l'augmentation du coût de la vie.

9) Maximisation des cobénéfices

- La mobilité durable et l'optimisation territoriale qu'elle soutient génèrent plusieurs bénéfices collatéraux (santé publique, réduction du coût des infrastructures, compétitivité économique, adaptation aux changements climatiques, etc.). Son financement doit mieux tenir compte de
- l'ensemble des retombées des investissements publics.

10) Efficience des investissements

- Le financement de la mobilité devrait tenir compte du ratio entre investissements publics et nombre de personnes transportées. Les mesures de priorisation du transport collectif, notamment les voies réservées, soutiennent par exemple une optimisation des infrastructures et de l'espace utilisés per capita.

4 engagements à respecter pour que le MTQ rétablisse la confiance (communiqué du 3 février 2023) :

1. Agir pour éviter toute nouvelle coupure de services;
2. Adopter un nouveau plan d'action ambitieux pour la Politique de mobilité durable qui prévoira l'augmentation de l'offre de service d'au moins 5% par année;
3. Offrir de la prévisibilité aux municipalités et aux sociétés de transport grâce à une entente sur cinq ans;
4. Donner suite au chantier sur le financement avec des solutions structurelles.

Prendre les moyens d'atteindre nos objectifs

Le gouvernement du Québec s'est engagé à :

- Équilibrer les investissements entre le transport collectif et le réseau routier, dans son plan de mise en œuvre du PEV;
- Augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par an dans le Plan d'action 2018-2023 de la PMD;
- Réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale (PMD);
- Réduire de 37,5 % les émissions de gaz à effets de serre (GES) en 2030 par rapport à 1990 (PEV).