

*Mise à jour du plan de mise en œuvre 2025-30 du Plan pour une économie verte*

## La mobilité durable négligée dans le partage des revenus du marché carbone

*Montréal, le 20 juin 2025* - En réaction à la mise à jour du [plan de mise en œuvre 2025-2030](#) du Plan pour une économie verte, l'Alliance TRANSIT, Vélo Québec, Piétons Québec, l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), Équiterre, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), Trajectoire Québec et Vivre en Ville **s'inquiètent du déclin des subventions pour le développement du transport collectif et actif.**

Alors que le transport est de loin la principale source d'émissions de gaz à effet de serre au Québec, ainsi que la principale source de revenus pour le marché carbone, le développement d'un cocktail de mobilité durable attrayant est incontournable. Pourtant, le gouvernement du Québec planifie de réduire considérablement les programmes associés au développement du service de transport collectif et des transports actifs.

### Un recul incohérent pour la croissance et la sécurité de la mobilité active

Le programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) est ainsi victime d'une réduction drastique de son budget, qui passe de 38 M\$ par année à seulement 20 M\$. L'enveloppe contribue à l'atteinte des cibles de la Politique de mobilité durable 2030, notamment par la bonification de réseaux cyclables.

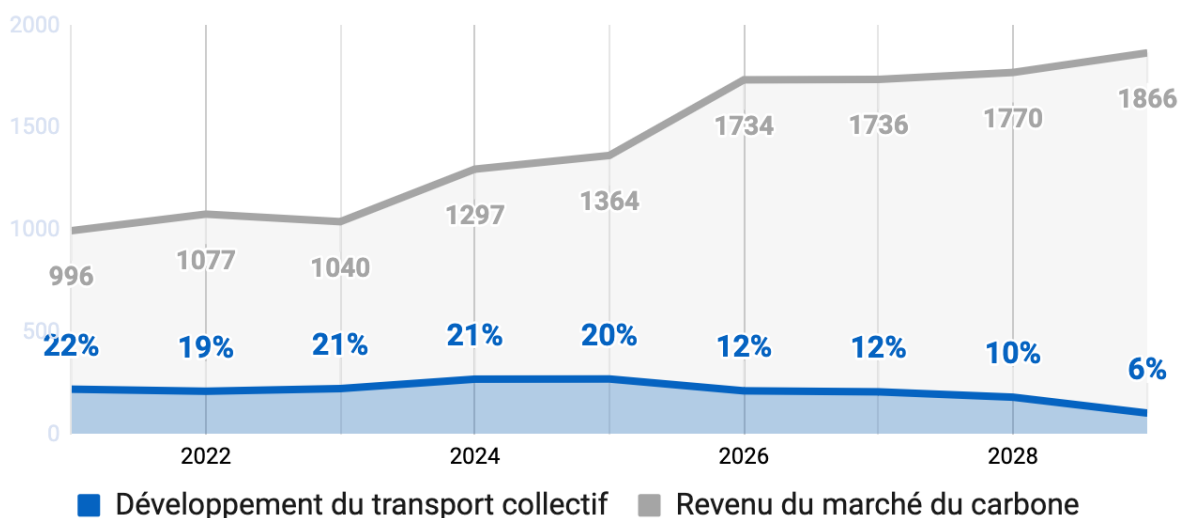
« Le TAPU est un programme essentiel pour créer des milieux de vie plus favorables et sécuritaires pour les déplacements à pied et à vélo. Ces coupures majeures risquent de freiner l'élan auquel on a assisté partout au Québec ces dernières années pour accélérer la mobilité active », affirme **Jean-François Rheault - président-directeur général, Vélo Québec.**

### Prioriser le développement du transport collectif

Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), qui sert à financer l'exploitation de la bonification de l'offre, obtient un montant de 973 M\$ qui décroît de 270 M\$ à 103 M\$ sur cinq ans. À titre de référence, le plan de mise en œuvre 2024-29 incluait 1059 M\$, avec un montant annuel entre 299 M\$ et 122 M\$.

« Dans les nécessaires luttes et adaptation aux changements climatiques, nous n'avons pas les moyens de négliger le rôle structurant des transports collectifs dans une transition écologique juste. [77 % de la population](#) demande davantage de transport collectif, mais le gouvernement refuse d'utiliser la croissance des revenus du marché du carbone pour le financer adéquatement, bien que ce soit un objectif du mécanisme », affirme **Blandine Sebileau, analyste en mobilité durable chez Équiterre et porte-parole de l'Alliance TRANSIT.**

## Part des revenus du marché carbone pour le développement du transport collectif (PADTC, 2021-2030, M\$)



L'Alliance TRANSIT relevait d'ailleurs en mars dernier l'incohérence de ne pas investir l'excédant de 1.6 milliard issu du marché carbone (SPEDE). Rappelons enfin qu'il était initialement prévu que les deux tiers des revenus du marché du carbone serviraient à financer la mobilité durable, mais que la part dédiée à la mobilité durable diminue d'année en année.

- 30 -

### Organisations signataires

- Alliance TRANSIT, pour le financement des transports collectifs
- Piétons Québec
- Vélo Québec
- Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME)
- Équiterre
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)
- Trajectoire Québec
- Vivre en Ville

### Renseignements

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

514-714-6762

### Sommes prévues pour le PADTC dans le PMO 2025-30, par année

- 2025-26 : 270 M\$ (19,8 % du marché carbone)
- 2026-27 : 212 M\$ (12,2 % du marché carbone)
- 2027-28 : 207 M\$ (11,9 % du marché carbone)
- 2028-29 : 181 M\$ (10,2 % du marché carbone)
- 2029-30 : 103 M\$ (5,5 % du marché carbone)

