

# Recommandations prébudgétaires 2026

Rencontre avec le MFQ – 3 février 2026



## L'Alliance TRANSIT

### Mission

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.

### À propos

50+ membres

7 organisations et une experte sur le comité directeur

Fondée en 2011



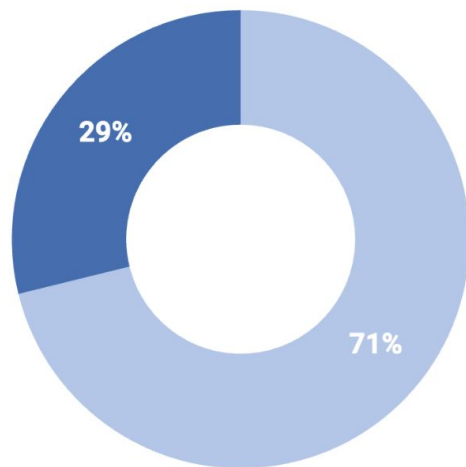


# Un statu quo inadéquat

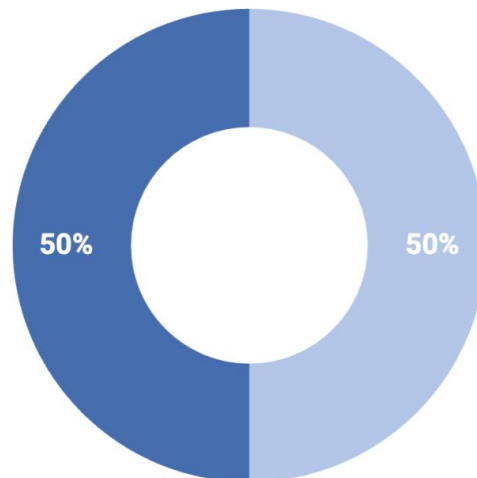
Mise en contexte

# Le réseau routier toujours priorisé

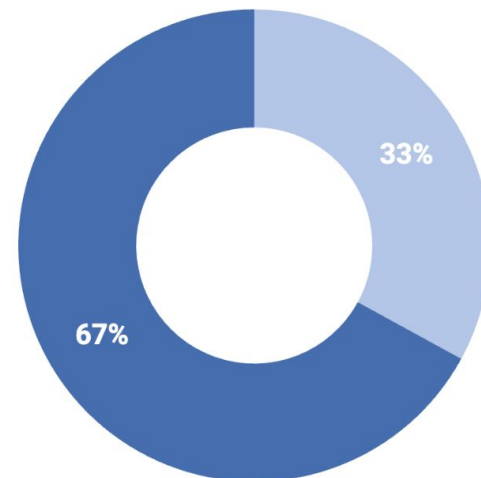
Québec (PQI) 2025-2035



PQI visé dans le PEV 2030



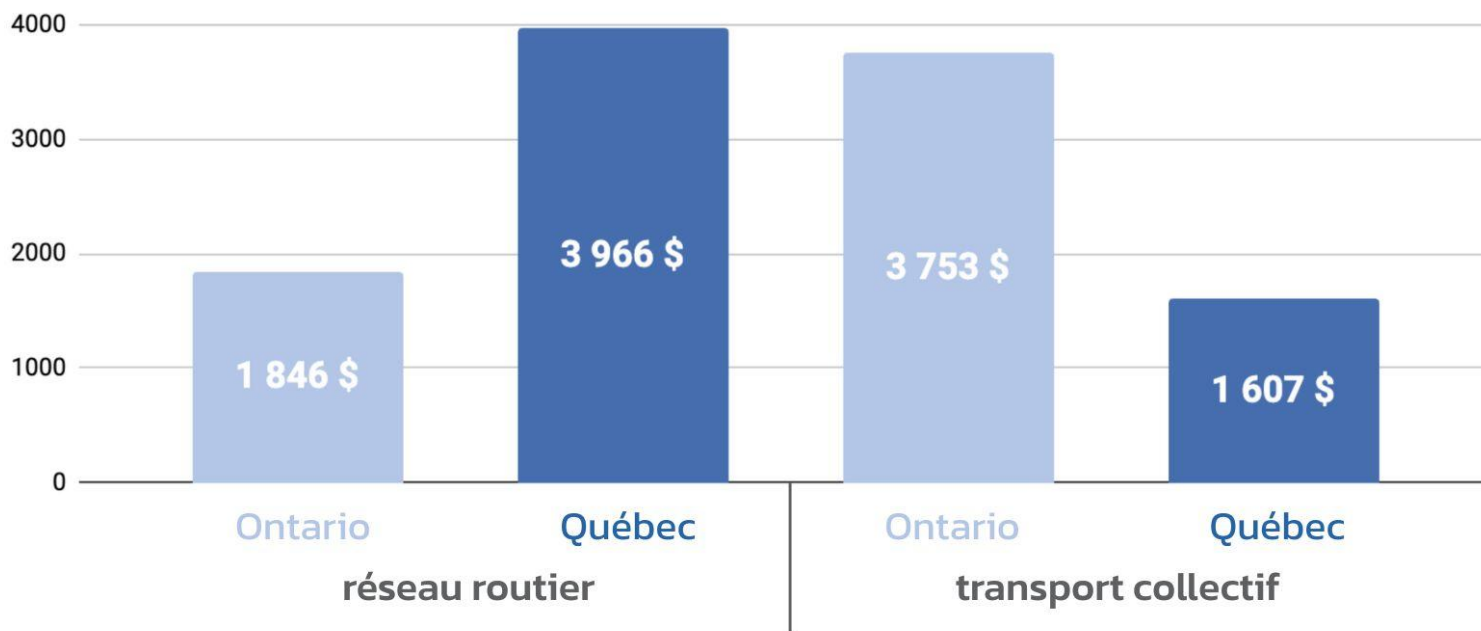
Ontario 2025-2035



● Réseau routier ● Transport collectif

# Le réseau routier toujours priorisé

Une priorité claire pour le Québec : Investissements par capita 2025-2035



# Un financement d'exploitation imprévisible

- + Prévisibilité 3 ans
- + nouveau volet PADTC
- -200 M\$ sur trois ans
- Absence d'indexation
- Budget 2025 et 2026 révisés à la dernière minute
- Chute des revenus provenant du FECC

## 2,6 G\$

Manque à gagner au FORT  
(2024-25)

### Transferts du FECC au PADTC : De 270 M\$ à 103 M\$

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



## Pourquoi investir en transport collectif?

- Pour une économie compétitive
- Pour gérer la congestion routière croissante
- Pour une transition énergétique sobre
- Pour l'accessibilité des régions
- Pour la santé publique
- Pour l'abordabilité pérenne

**6,1 G\$**

Coût de la congestion  
routière du Grand  
Montréal (CMM, 2024)

**+20%**

Impacts économiques des  
investissements en TC vs  
dépenses automobiles  
(CMM, 2010)

## Pourquoi investir en transport collectif?

- Parce que c'est populaire
- En cohérence avec les politiques gouvernementales
- Le coût de la vie, l'enjeu de l'heure
- Chaque dollar investi rend le Québec plus riche, compétitif et résilient

# 77%

Québécois qui souhaitent  
une bonification de l'ODS  
(Léger, 2025)



# Planifier la cohérence

Section A : Vers une PMD 2050 financée

# A – Planifier la cohérence

## RECOMMANDATION

### **Prévoir la suite de la Politique de mobilité durable vers l'horizon 2050**

Une planification 20 à 30 ans est requise pour assurer cohérence et prévisibilité à des projets pouvant prendre une décennie. Pratique standard à l'international.

## RECOMMANDATION

### **Un nouveau plan d'action avec une croissance de l'offre de service**

Un plan d'action sur 5-10 ans devrait viser une bonification des services de transports collectifs d'au moins 5% par année et se doter des leviers nécessaires pour y arriver.

## RECOMMANDATION

### **Conclure le chantier sur le financement de la mobilité durable**

Un rapport détaillant la faisabilité des principales avenues de diversification de financement a été produit en 2024, mais jamais publié. Le Chantier doit être conclu pour construire un financement prévisible et pérenne.

## A – Planifier la cohérence

« De 2007 à 2015, les efforts gouvernementaux ont permis d'augmenter l'offre de service de transport en commun de près de **32 %**, ce qui a contribué à une hausse de l'achalandage de plus de 15 % pour la même période. Il est temps de donner une nouvelle impulsion et poursuivre sur cette lancée. Afin d'atteindre la cible de 37,5 % de réduction des émissions de GES, il est nécessaire d'augmenter l'offre de service de transport en commun de **5 % par année**. »

Plan d'action 2018-23 de la PMD 2030





# Prendre soin des infras

Section B : Les dépenses augmentent sans les revenus

# Prévenir la dégradation des actifs de transport collectif

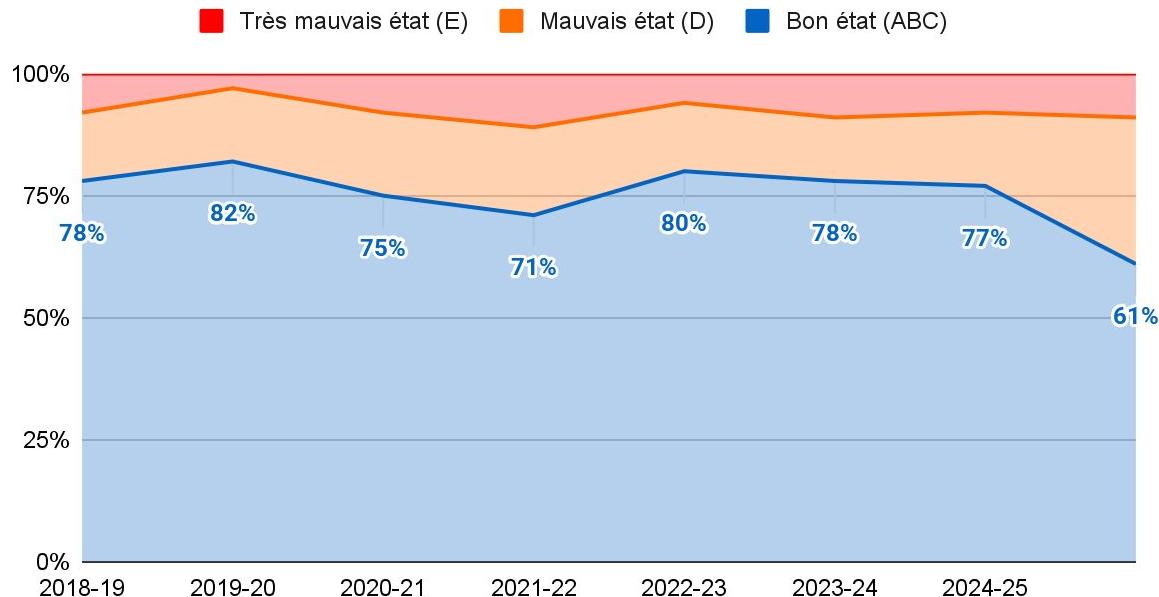
## 39%

Infrastructures de transport collectif en mauvais ou très mauvais état

## 43%

Infrastructures du réseau routier supérieur en mauvais ou très mauvais état

### État des infrastructures de transport collectif



# Prévenir la dégradation des actifs de transport collectif

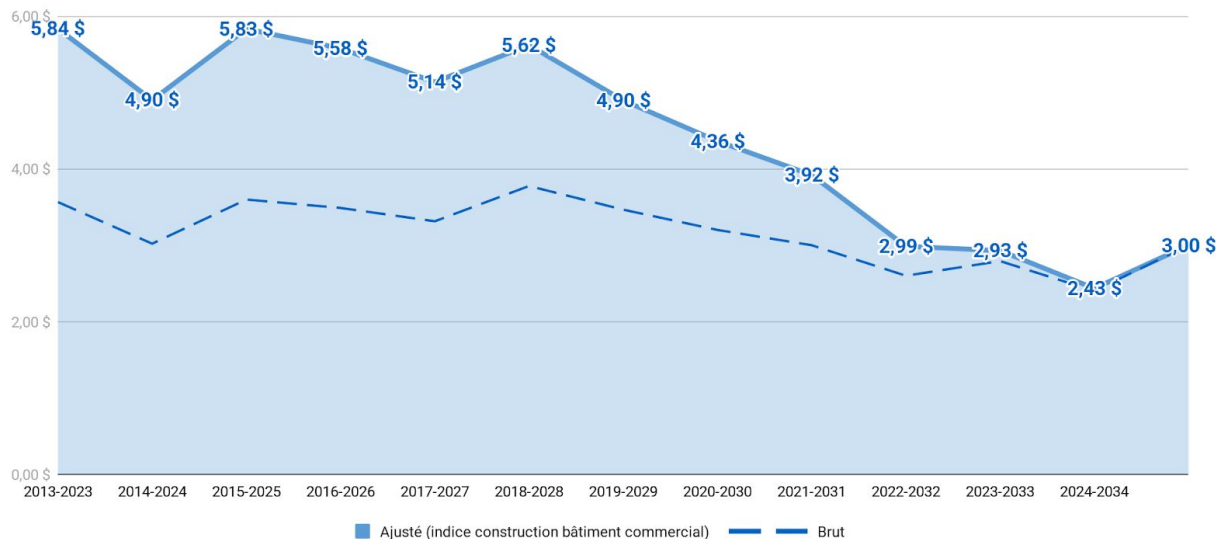
## 42%

Infrastructures de la STM en mauvais ou très mauvais état

## 53 G\$

Valeur totale des actifs de la STM (PI 2026)

Sommes au maintien des actifs en transport collectif PQI (G\$ 2025)



# Prévenir la dégradation des actifs de transport collectif

Si l'enveloppe au maintien des actifs du PQI de 2013 avait suivi l'inflation, le PQI 2025 aurait **5,8 G\$** pour les transports collectifs, près du double de l'enveloppe actuelle.

Si l'enveloppe au maintien des actifs du PQI de 2013 avait suivi la somme prévue au maintien du réseau routier, le PQI 2025 aurait **7,5 G\$** pour les transports collectifs, 2,5 fois l'enveloppe actuelle.

## RECOMMANDATION

### Multiplier le financement du maintien des actifs du transport collectif

Le déclin de l'enveloppe du Plan québécois des infrastructures (PQI) en transport collectif doit être renversé et multiplié pour contrer la détérioration coûteuse de l'état des infrastructures.

# Le FORT ne suffit plus, il faut indexer les revenus

## 2,65 G\$

Provenant du  
portefeuille  
ministériel (2024-25)

## 6,7 G\$

Budget du FORT  
(2024-25)

Solde annuel du FORT (pré-transferts ministériels, M\$)



|                                    | Actuellement | Depuis | Ajusté pour l'inflation | Différence |
|------------------------------------|--------------|--------|-------------------------|------------|
| Taxe sur l'immatriculation (30 \$) | 91 M\$       | 1992   | 179 M\$                 | 88 M\$     |
| Taxe sur les carburants (19,2 c/l) | 2120 M\$     | 2013   | 2850 M\$                | 730 M\$    |

# Indexer la taxe sur les carburants

## 3217 M\$

Coût cumulé de la  
non-indexation de la  
taxe sur les carburants

Prix de l'essence à la pompe au Québec (dollars constants 2010)



Source: Statistique Canada. Prix de détail moyens mensuel, essence et mazout, par géographie. Indice des prix à la consommation (IPC), mesures de l'inflation fondamentale. Novembre 2010 à novembre 2025. Traitement personnalisé.

# Prévenir la dégradation des actifs de transport collectif

Le DMA se situait en 2025 à 40 milliards, ou 6,3% du PIB. Si la tendance se maintient, une étude de CIRANO prévoit que ce montant explosera à 242 milliards de dollars en 2048, ou 33% du PIB du Québec. Une ampleur qui pose « un problème de soutenabilité budgétaire ».

## RECOMMANDATION

### **Reconnaître, planifier et financer la sortie de crise du maintien des actifs, notamment en transport collectif**

Après des états généraux, des moyens spécifiques au bon état des infrastructures doivent être déployés pour éviter la croissance du déficit en maintien des actifs et assurer des déplacements sécuritaires et fiables.

## RECOMMANDATION

### **Augmenter et indexer la taxe sur les carburants et la contribution de l'immatriculation**

Une taxe sans indexation crée un déficit tôt ou tard. La taxe sur les carburants de 19,2 cents par litre, inchangée depuis 2013, devrait être indexée rétroactivement, tout comme la contribution de 30\$, inchangée depuis 1992.

# Accélérer l'autonomie régionale

Section C : Favoriser la diversification des revenus

## C – Accélérer l'autonomie régionale

### RECOMMANDATION

#### **Réduire les frais de mise en œuvre de taxes locales sur l'immatriculation**

Les régions souhaitant adopter une taxe sur l'immatriculation ne devraient pas devoir assumer des frais administratifs indus accaparant une grande part des revenus.

### RECOMMANDATION

#### **Permettre les taxes locales sur les carburants**

Les régions souhaitant adopter ou hausser une taxe sur les carburants ne devraient pas requérir l'approbation du gouvernement. Il s'agit notamment d'une question d'équité territoriale.



# Renverser la vapeur

Section D : Diversifier pour remplacer la taxe sur l'essence

# Bientôt : Remplacer la taxe sur les carburants

## 2,1 G\$

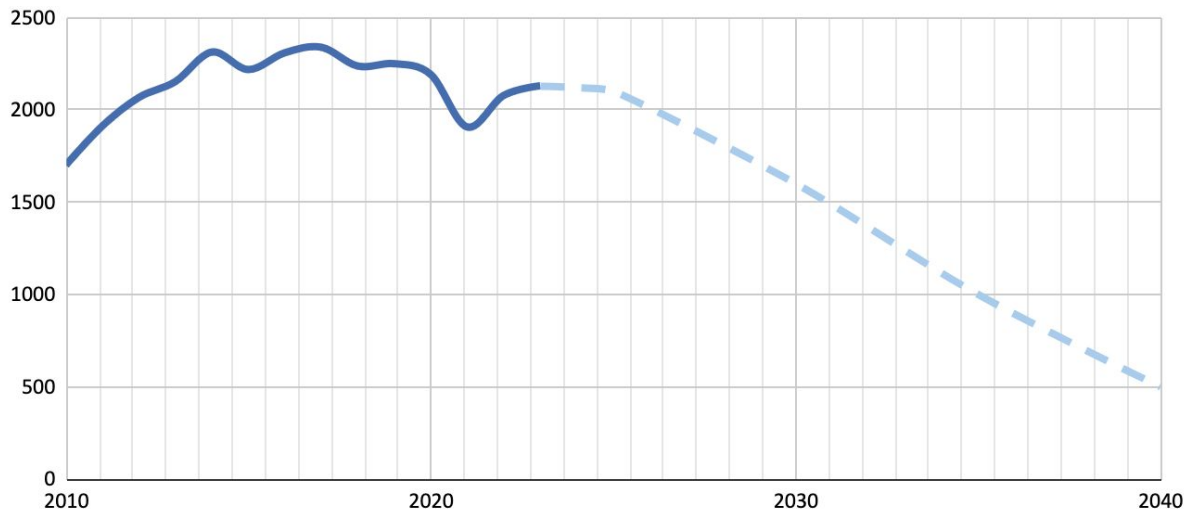
Revenu de la taxe sur  
les carburants



## 125 \$

Taxe sur les véhicules  
électriques (2027)

Revenu de la taxe sur les carburants (en M\$)



La taxe sur l'essence, rapportant aujourd'hui 2,1 G\$, risque de fondre dès 2027 à 1,9 G\$ puis accélérer sa chute à 500 M\$ en 2040, selon Lyne Latulippe de la Chaire en fiscalité et en finances publiques. (2023) Une solution doit être élaborée dès aujourd'hui.

# Les solutions structurantes

- Les automobilistes visitant les États-Unis ou l'Europe bénéficient souvent d'une route **en meilleur état, d'une meilleure signalétique et d'une fluidité accrue**.
- Les péages des autoroutes 25 et 30 rapportent déjà plus de **155 M\$** par année.
- La CMM chiffre un potentiel de 1,1 à 3,1 G\$ de revenus par année sur son territoire.

## RECOMMANDATION

### Prévoir le remplacement de la taxe sur l'essence par une tarification kilométrique

Un réseau de péages ou un système de tarification kilométrique permettrait de sortir du sous-financement des transports de façon équitable. Un projet pilote pourrait débiter avec les camions de marchandises.

## RECOMMANDATION

### Respecter le principe d'autofinancement du réseau supérieur prévu par la Loi sur l'administration financière en renouant avec le principe d'utilisateur-payeur

En plus des solutions traditionnelles, des modèles de gestion externe au MTMD gagneraient à être considérés, qu'il s'agisse de reproduire les partenariats public-privé de l'A25 et de l'A30, ou de déléguer la responsabilité de certaines infrastructures routières à une société d'État (ex: CDPQ Infra)

# Les solutions structurantes

## RECOMMANDATION

### **Augmenter la part du marché du carbone dédiée au développement de la mobilité durable**

Jusqu'en 2022, 66 % des revenus du système de plafonnement (SPEDE) devaient servir au transport, première source d'émissions de GES. Le transport collectif est le principal outil pour y remédier et devrait être financé conséquemment.

## RECOMMANDATION

### **Annuler ou rembourser l'utilisation détournée des surplus du SPEDE**

L'utilisation par le Fonds des générations des surplus de 1,8 milliard du marché du carbone constitue un grave précédent minant la crédibilité de l'action climatique.

## RECOMMANDATION

### **Financer la transition énergétique avec le Fonds des générations**

Le Fonds des générations a pour objectif de réduire le fardeau financier des jeunes générations et ainsi favoriser l'équité intergénérationnelle. La mobilité durable est un levier clé pour assurer une transition juste.

# Réduire les coûts

L'efficacité repose sur les meilleures pratiques, la planification et la prévisibilité.

## RECOMMANDATION

### Réformer le système d'appel d'offres

La gouvernance actuelle engendre des délais intenable, une rigidité contre-productive, des monopoles coûteux et le recours dominant du plus bas soumissionnaires est peu garant de qualité. Le modèle doit devenir agile et efficace pour réduire les coûts et favoriser l'innovation.

## RECOMMANDATION

### Prévoir une analyse de cycle de vie pour les nouvelles infrastructures

Le coût de l'entretien et de la modernisation des infrastructures en construction devrait être connu afin d'être considéré lors de la prise de décision pour les infrastructures futures, en plus d'être prévu en maintien des actifs.



# Cap sur la prévisibilité

## Conclusion

## Faits saillants

- Tout le monde perd en absence de prévisibilité.
- Pas de prévisibilité sans financement pérenne.
- Une crise des infrastructures à affronter.
- Bonifier le service pour réduire le coût de la vie et les externalités négatives collectives.



# Miser dès maintenant sur :

## RECOMMANDATION

### **Conclure le chantier sur le financement de la mobilité durable**

Un rapport détaillant la faisabilité des principales avenues de diversification de financement a été produit en 2024, mais jamais publié. Le Chantier doit être conclu pour construire un financement prévisible et pérenne.

## RECOMMANDATION

### **Reconnaître, planifier et financer la sortie de crise du maintien des actifs, notamment en transport collectif**

Après des états généraux, des moyens spécifiques au bon état des infrastructures doivent être déployés pour éviter la croissance du déficit en maintien des actifs et assurer des déplacements sécuritaires et fiables.

## RECOMMANDATION

### **Augmenter et indexer la taxe sur les carburants et la contribution de l'immatriculation**

Une taxe sans indexation crée un déficit tôt ou tard. La taxe sur les carburants de 19,2 cents par litre, inchangée depuis 2013, devrait être indexée rétroactivement, tout comme la contribution de 30\$, inchangée depuis 1992.

Recommandations complètes à venir sur  
[transitquebec.org](https://transitquebec.org)

Restez à l'affût des activités de l'Alliance TRANSIT

[LinkedIn](#) | [BlueSky](#) | [X/Twitter](#) | [Facebook](#)

Pour toute information supplémentaire ou pour  
rejoindre l'Alliance, écrivez-nous à

[info@transitquebec.org](mailto:info@transitquebec.org)

*Merci!*