

# Sommaire des recommandations

En vue du plan budgétaire québécois 2026-2027

## PROPOSITION N° 1

Agir pour la résilience et la vitalité des collectivités québécoises

### MESURE PRIORITAIRE

Rembourser en cinq ans les 1,8 G \$ confisqués au Fonds vert et dédier 100 M\$ par année pour mettre en place financer le Programme « Projets d'aménagement adaptés au climat » afin développer des milieux de vie résilients et sobres en carbone afin de déployer une approche innovante permettant de faire face simultanément aux crises du climat et de l'habitation.

#### Mesures complémentaires

- **Commerces de proximité:** Bonifier annuellement de 10 M\$ le financement dédié aux commerces de proximité dans les cœurs de collectivités mis en place en 2024 et élargir l'admissibilité aux villes moyennes.
- **Aménagement et zones inondables:** Financer adéquatement la révision des documents de planification territoriale par les MRC au cours des deux prochaines années, notamment en vue des réaménagements liés aux zones inondables
- **Sécurité, autonomie et résilience alimentaires:** Soutenir la mise en œuvre de systèmes alimentaires territoriaux locaux, mieux connus comme plans de développement d'une communauté nourricière (PDCN).
- **Localisation des SAQ:** Mettre en place une directive sur la localisation des succursales de la SAQ afin que la société d'État contribue à la vitalité des artères commerciales et aux milieux de vie complets.
- **Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC):** Ouvrir une consultation aux experts sur les critères d'évaluation des programmes, afin notamment d'intégrer les considérations de sobriété énergétique.

## PROPOSITION N° 2

Faire les bons choix pour les infrastructures, le développement immobilier et la rénovation écoénergétique

### MESURE PRIORITAIRE

Redéployer les 5,6 G\$ prévus pour la bonification du réseau routier afin de contribuer à résorber le déficit de maintien d'actifs croissant, notamment en transport et pour les infrastructures d'eau.

### Mesures complémentaires

- **Efficacité énergétique:** Faire sans délai les changements administratifs, réglementaires ou législatifs nécessaires pour permettre aux villes de faire bénéficier leurs citoyens du programme PACE.
- **Infrastructures d'eau:** Rehausser la part du PQI dédiée aux infrastructures municipales et exiger l'implantation de la taxe volumétrique en échange du soutien financier du gouvernement du Québec pour la mise à niveau de leurs infrastructures en eau.
- **Mise en place d'un guichet unique:** Pour 2025, financer la mise en place d'un guichet unique regroupant l'ensemble des ressources, accompagnements et programmes visant à soutenir la construction et la rénovation écologique au Québec. La mise en place d'un formulaire unique menant à l'élaboration de parcours personnalisés (à travers l'identification des programmes) sera déterminante quant à l'efficacité des futures mesures en décarbonation et en transition du cadre bâti.

### PROPOSITION N° 3

Prendre dès maintenant des mesures pour sortir du cul-de-sac en transport

#### MESURE PRIORITAIRE

Rendre public le rapport du Chantier sur le financement de la mobilité attendu depuis plus d'un an afin de solutionner le déficit structurel du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)

### Mesures complémentaires

- **Offre de service:** Prioriser l'offre de service à l'électrification des bus en augmentant la contribution du marché carbone à la mobilité durable et faciliter le recours aux sources locales de financement des transports collectifs, notamment les contributions sur l'essence et l'immatriculation.
- **Infrastructures de transport collectif:** Convenir d'ici la fin du printemps d'une entente avec le gouvernement fédéral afin d'enfin sécuriser les sommes dues au Québec
- **Intermodalité:** Adopter un nouveau Plan d'action pour la politique de mobilité durable prévoyant la bonification du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU).

Québec, le 20 février 2026

Ministère des Finances  
12, rue Saint-Louis  
1er étage  
Québec (Québec) G1R 5L3

**OBJET : Consultations prébudgétaires 2026-2027**

Monsieur le Ministre des Finances,

Alors que votre gouvernement prépare son nouveau plan budgétaire 2026-2027 dans un climat de turbulence économique, je vous transmets les propositions de Vivre en Ville. En cette ère de bouleversements politiques, économiques et climatiques, les collectivités doivent être un pilier de la résilience, tout en contribuant aux objectifs gouvernementaux de renforcement du dynamisme économique de toutes les régions et de la qualité de vie des Québécoises et Québécois.

Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui ouvre la voie, partout au Québec, aux nécessaires transformations du territoire et de nos milieux de vie. Notre approche mise sur la sobriété, la proximité et le renforcement des solidarités pour soutenir l'épanouissement de tous et toutes, assurer la vitalité des collectivités, préserver la santé des écosystèmes et traverser les crises.

L'avis que nous vous soumettons dans le cadre des consultations prébudgétaires s'articule autour de trois thématiques: 1) la résilience et la vitalité des collectivités québécoises 2) les choix à faire pour les infrastructures, le développement immobilier et la rénovation écoénergétique, et 3) des mesures à prendre afin de sortir du cul-de-sac en transport.

## **PROPOSITION N° 1**

### **Agir pour la résilience et la vitalité des collectivités québécoises**

Les changements climatiques s'imposent avec force et coûtent cher. Cette facture sera nécessairement reflétée dans les coûts d'assurance croissants.<sup>1</sup>

Les municipalités doivent redoubler d'efforts en matière d'adaptation aux changements climatiques et faire face à l'accroissement des événements météorologiques extrêmes au Québec<sup>2</sup>. Dans ce contexte, il est essentiel de renforcer les capacités des organismes municipaux non seulement à planifier, mais également à mettre en œuvre des projets de redéveloppement du tissu urbain, notamment à l'aide du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC).

Vivre en Ville appelle à rembourser sur cinq ans les 1,8 G\$ transférés du FECC vers le Fonds de génération afin notamment de financer un programme de 100 M\$ par année contribuant à faire face

---

<sup>1</sup> Hausse du coût de l'assurance habitation: Une bombe à retardement pour les ménages québécois ([La Presse, 2025](#))

<sup>2</sup> À elle seule, la tempête Debby a résulté en 2,5 milliards en réclamations, un record surpassant la crise du verglas de 1998.

à la hausse du coût de la vie ainsi qu'à développer des projets d'aménagement adaptés au climat (PACC). Un tel programme existe déjà en Californie, financé par le marché du carbone, et s'intitule « Affordable Housing and Sustainable Communities ». Investir dans des milieux résilients est ainsi une forme de prévention de coûts plus importants dans le futur. La consolidation urbaine est également une façon de générer des économies d'énergie en transport et en bâtiment, un considération qui devrait mieux s'intégrer au méthodologie d'évaluation des programmes financés par le FECC.

Cette proposition s'inscrit en cohérence avec les suites à donner au programme Accélérer la transition climatique locale (ATCL). Les terrains à décontaminer et à développer à l'intérieur des périmètres urbains existants demeurent nombreux. L'occasion est donc belle de tester un mécanisme de financement intégré dans le cadre de projets pilotes pour des sites au redéveloppement prioritaire afin de tester l'efficacité d'une telle approche. Selon Vivre en Ville, une telle approche est essentielle afin de créer de l'émulation dans le milieu municipal en cultivant l'innovation pour développer massivement l'offre d'habitation dans un contexte de changements climatiques.

Par ailleurs, alors que la révision des schémas d'aménagement et de développement (SAD) et la modernisation du cadre réglementaire applicable aux zones inondables sont en cours, le soutien gouvernemental à planification territoriale est insuffisant, notamment en raison de coupures récentes.

### **Sécurité, autonomie et résilience alimentaire**

Au cours des dernières années, de nombreuses municipalités québécoises ont élaboré un plan de développement d'une communauté nourricière (PDCN), un exercice de planification qui vise à développer un système alimentaire local et à le mettre en valeur. Ce plan a également au cœur de sa démarche les interactions, notamment, entre les acteurs du monde agroalimentaire, de la santé, municipal et environnemental.

Les planifications territoriales sous la gouvernance des MRC et des municipalités, telles que les schémas d'aménagement et de développement (SAD) actuellement en révision pour se conformer aux nouvelles orientations gouvernementales d'aménagement du territoire (OGAT), les plans de développement de la zone agricole (PDZA) et les plans des développement de communautés nourricières (PDCN) exercent un rôle structurant dans la protection et l'accès aux terres agricoles. Ces planifications territoriales appuient et pavent la voie aux entreprises et initiatives bioalimentaires innovantes (ex. parc agricole, incubateur agricole, marchés publics, etc.), soutiennent le développement de projets collectifs intégrés, jumelant la vitalité économique et l'approvisionnement local en aliments de qualité, de façon équitable et à long terme.

L'ancrage au territoire et aux gens qui l'habitent, ainsi que l'accès à long terme à des aliments sains, frais et locaux sont prioritaires. Les PDCN suscitent l'enthousiasme des communautés partout au Québec. Ne reste plus qu'à soutenir leur mise en œuvre, par exemple à travers le futur plan de mise en œuvre de la nouvelle politique bioalimentaire et la Stratégie nationale de prévention en santé.

## Consolider l'appui aux cœurs de collectivités: une question de prospérité et d'équité

Comme le souligne la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT), le Québec doit « *orienter la croissance urbaine vers des milieux déjà dotés d'infrastructures et de services publics, situés au cœur de nos villages et de nos villes* ». Cette stratégie permet non seulement d'optimiser les infrastructures existantes et de limiter les coûts d'entretien, mais également de soutenir la vitalité des commerces locaux qui s'y trouvent, assurant des services de proximité à la population, et la santé financière des collectivités.

Des cœurs de villes et de villages dynamiques sont à la fois un moteur de développement économique et un facteur d'équité sociale dû à la proximité des commerces et des services, permettant de limiter les déserts alimentaires. Ils représentent également un atout crucial pour la mobilité durable et une des clés de la transition écologique et climatique puisqu'ils permettent notamment d'éviter l'étalement urbain ainsi que la destruction des milieux naturels et des terres agricoles. La disparition graduelle du patrimoine bâti des centralités, qui représente une composante de l'identité québécoise, constitue une perte collective.

Bien que les 50M\$ pour la vitalité commerciale des petites municipalités annoncés dans le budget 2024-2025 ne constituent **que 11% de l'engagement électoral de 470 M\$ pris par le gouvernement**, il s'agit néanmoins d'un premier pas concret pour soutenir les commerces de proximité, qui sont principalement des PME québécoises. Dans le contexte actuel de turbulence économique, qui met en lumière l'importance d'acheter québécois, Vivre en Ville recommande une bonification de 10M\$ de ce programme et l'élargissement de l'admissibilité aux villes moyennes.

Par ailleurs, lorsque la SAQ continue de délocaliser des succursales hors des cœurs de collectivité, au plus grand désarroi des commerçants et élus locaux. Ce monopole d'État met à mal simultanément tout l'écosystème commercial qui y gravite, ainsi que la vitalité du centre névralgique de la municipalité. La mesure 1.5 de la PNAAT prévoit quant à elle l'exemplarité de l'État en matière de localisation des bâtiments publics, mais la SAQ affirme ne pas y être tenue en raison de son statut de société d'État qui lui conférerait une « indépendance ». En envoyant une directive claire exigeant à la SAQ de moderniser ses pratiques de localisation en adoptant une politique de responsabilité territoriale, le ministre des Finances contribuerait puissamment à la vitalité des entreprises d'ici.

Une bonification, même modeste, du programme de soutien au commerce de proximité conjugué à un redressement des pratiques de la SAQ permettrait de juger l'engagement électoral comme rempli.

## MESURE PRIORITAIRE

Rembourser en cinq ans les 1,8 G \$ confisqués au Fonds vert et dédier 100 M\$ par année pour mettre en place financer le Programme « Projets d'aménagement adaptés au climat » afin développer des milieux de vie résilients et sobres en carbone afin de déployer une approche innovante permettant de faire face simultanément aux crises du climat et de l'habitation.

### Mesures complémentaires

- **Commerces de proximité:** Bonifier annuellement de 10 M\$ le financement dédié aux commerces de proximité dans les cœurs de collectivités mis en place en 2024 et élargir l'admissibilité aux villes moyennes.

- **Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC):** Ouvrir une consultation aux experts sur les critères d'évaluation des programmes, afin notamment d'intégrer les considérations de sobriété énergétique.
- **Sécurité, autonomie et résilience alimentaires:** Soutenir la mise en œuvre de systèmes alimentaires territoriaux locaux, mieux connus comme plans de développement d'une communauté nourricière (PDCN).
- **Localisation des SAQ:** Mettre en place une directive sur la localisation des succursales de la SAQ afin que la société d'État contribue à la vitalité des artères commerciales et aux milieux de vie complets.
- **Aménagement et zones inondables:** Financer adéquatement la révision des documents de planification territoriale par les MRC au cours des deux prochaines années, notamment en vue des réaménagements liés aux zones inondables
- **Sécurité, autonomie et résilience alimentaire:** Soutenir la mise en œuvre de systèmes alimentaires territoriaux locaux, mieux connus comme des plans de développement d'une communauté nourricière (PDCN).

## PROPOSITION N° 2

### Faire les bons choix pour les infrastructures, le développement immobilier et la rénovation écoénergétique

Malgré une hausse considérable des investissements en maintien d'actifs, le déficit de maintien d'actifs (DMA) est passé de 24,6 G\$ au Plan québécois des infrastructures (PQI) de 2019-2029 à 40,2 G\$ au PQI 2025-35 G\$ au PQI 2024-2034. Pendant cette période, **les infrastructures en bon état sont passées de 68% du parc à 58%**. Actuellement, **56% du DMA est dû au manque d'entretien du réseau routier**, ce qui limite la capacité d'investir dans tous les autres secteurs d'intervention de l'État: santé, éducation, culture, environnement, etc. En effet, **43% du réseau routier est soit en mauvais état (12%) ou en très mauvais état (31%)**, ce qui a également des répercussions dans toutes les régions du Québec.

Cette situation nous contraint à faire des choix. Le réseau routier occupe une place trop grande dans notre budget d'infrastructures, notamment parce que le Québec a 2,5 fois plus de kilomètres de route à entretenir par personne que l'Ontario. En ce sens, Vivre en Ville recommande que les investissements prévus en bonification du réseau routier, qui s'élèvent à 5,6 G\$ pour la prochaine décennie, soient pour l'essentiel transférés dans les budgets d'entretien du parc d'infrastructures publiques. Bien sûr, certains projets sont déjà en cours de réalisation et ne pourront pas être arrêtés, mais il faut mettre un moratoire sur le développement de la capacité routière.

Le milieu municipal souligne par ailleurs fréquemment le besoin d'entretien et de mise à niveau des infrastructures d'eau, notamment pour permettre de nouveaux chantiers nécessaires afin de répondre aux besoins en habitation. La part du PQI dédiée aux infrastructures municipales<sup>3</sup> étant passée de 5,7% en 2018 à 4% en 2025. Voilà un secteur dans lequel les investissements en bonification du réseau routier gagneraient à être déployés. Afin d'assurer une gestion plus

---

<sup>3</sup> principalement les infrastructures d'eau

responsable des ressources, le soutien gouvernemental pourrait dépendre de l'implantation de la taxe volumétrique en particulier pour les immeubles non résidentiels et industriels.

Soulignons aussi que les projets de transport collectif sont essentiels au développement immobilier, comme l'affirment les acteurs du milieu.<sup>4</sup>

## Transition énergétique

Bien qu'elle s'inquiète fortement de la gouvernance par décret qu'instaurerait la Loi visant à accélérer l'octroi des autorisations requises pour la réalisation des projets prioritaires et d'envergure nationale, Vivre en Ville appuie la volonté gouvernementale d'accélérer le déploiement d'infrastructures essentielles à la transition énergétique, en particulier pour la production et le transport d'énergie renouvelable.

Par ailleurs, la complexité et la disparité des programmes d'efficacité énergétique continuent de complexifier la vie aux particuliers et aux entreprises souhaitant décarboner leurs bâtiments. Avec ses partenaires du Partenariat climat Montréal, Vivre en Ville recommande la mise en place d'un guichet unique. Plusieurs barrières doivent également être levées pour accélérer la transition énergétique. Un bon exemple est le programme PACE (« Property Assessed Clean Energy ») qui existe dans plus de 40 états américains et dans au moins 7 provinces canadiennes.

Le programme PACE permet aux citoyens de financer des projets d'efficacité énergétique pour leur propriété en remboursant annuellement les montants engagés par l'entremise de leurs taxes foncières, sur une période de plusieurs années (par exemple 20 ans). En attendant, les coûts initiaux de ces améliorations (par exemple, installation de thermopompe à haute efficacité, isolation, conversion du mazout à l'électricité, à la biénergie) sont couverts par la municipalité ou un partenaire financier. Au Québec, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, pour sa part, interdit aux municipalités d'appliquer ce programme pour des raisons administratives et légales.

## MESURE PRIORITAIRE

Redéployer les 5,6 G\$ prévus pour la bonification du réseau routier afin de contribuer à résorber le déficit de maintien d'actifs croissant, notamment en transport et pour les infrastructures d'eau

## Mesures complémentaires

- **Efficacité énergétique:** Faire sans délai les changements administratifs, réglementaires ou législatifs nécessaires pour permettre aux villes de faire bénéficier leurs citoyens du programme PACE.
- **Infrastructures d'eau:** Rehausser la part du PQI dédiée aux infrastructures municipales et exiger l'implantation de la taxe volumétrique en échange du soutien financier du gouvernement du Québec pour la mise à niveau de leurs infrastructures en eau.
- **Mise en place d'un guichet unique:** Pour 2025, financer la mise en place d'un guichet unique regroupant l'ensemble des ressources, accompagnements et programmes visant

<sup>4</sup> Alliance TRANSIT, IDU, FCCQ, OUQ (2024). Développer les services à la hauteur des besoins. [[Communiqué](#)]

à soutenir la construction et la rénovation écologique au Québec. La mise en place d'un formulaire unique menant à l'élaboration de parcours personnalisés (à travers l'identification des programmes) sera déterminante quant à l'efficacité des futures mesures en décarbonation et en transition du cadre bâti.

## **PROPOSITION N° 3**

### **Prendre dès maintenant des mesures pour sortir du cul-de-sac en transport**

Depuis 2018, certains progrès ont été observés en matière de transports actifs, mais les avancées en matière de mobilité durable sont pour le moins modestes. Le bilan du premier plan d'action (2018-2023) de la Politique de mobilité durable du Québec (PMAD) s'apparente davantage à une stagnation. Entre 2007 et 2015, la services de transport collectif avait augmenté de 32%. Depuis 2018, l'offre de service est restée à un niveau similaire à l'échelle nationale.<sup>5</sup>

Afin d'améliorer les services, une voie porteuse est de donner des moyens plus grands aux municipalités et aux régions afin de financer les services de manière autonome. Le gouvernement a franchi un jalon important en permettant la taxe sur l'immatriculation locale à l'extérieur du Grand Montréal, puis la possibilité de conclure des partenariats avec des promoteurs pour faire du développement immobilier et d'en tirer des revenus pour l'exploitation des réseaux.

Toutefois, se voyant confrontés à des manques à gagner importants, les décideurs locaux qui ont décidé de recourir à la taxe sur l'immatriculation n'ont jamais reçu l'appui du gouvernement et doivent assumer d'importants frais administratifs. Pire, ceux désirant instaurer une taxe sur l'essence visant à financer les services de transport collectif, comme dans les régions de la Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine et le Grand Montréal, ont été bloqués par le gouvernement. Dans le Bas-Saint-Laurent, une taxe sur l'essence de deux cents aurait permis plusieurs nouvelles lignes à travers la région et était supportée par la population.

Si le gouvernement n'est pas en mesure de contribuer davantage, il doit féliciter et soutenir les initiatives de financement locales. De même, pour améliorer les services, le gouvernement doit minimalement gérer prendre en charge sa responsabilité principale, c'est-à-dire s'assurer que les infrastructures de transport collectif existantes soient en bon état.

Lors de la fermeture de la station de métro Saint-Michel, l'Alliance TRANSIT pour le financement des transports collectifs a [publié une note d'analyse](#) démontrant l'insuffisance de l'enveloppe prévue au maintien des actifs du transport collectif. Cette enveloppe a même été coupée de moitié en dix ans en tenant compte de l'inflation. Ce constat affecte particulièrement le matériel roulant du métro de Montréal, parmi les plus vieux du monde, qui résulte non seulement en des coûts d'entretien élevés, mais aussi en des interruptions de service nuisant à l'attractivité du métro. Remplacer ces vieux wagons permettrait de réduire les visites au garage par un facteur de quatorze en plus d'offrir une capacité additionnelle et un meilleur confort.

---

<sup>5</sup> Dans le Grand Montréal, on a généralement connu une certaine dégradation des services, alors qu'ailleurs, certaines régions ont connu une modeste améliorations des services.

## Politique de mobilité durable et chantier sur le financement

De nombreuses solutions sont à portée de main et identifiées dans le Chantier sur le financement de la mobilité durable. Le rapport découlant de ce chantier et les mesures à mettre en place pour assurer le financement des réseaux de transport routiers et collectifs est complété depuis l'automne 2024<sup>6</sup> mais n'a pas encore été rendu public.

En vertu de la Loi sur l'administration financière, le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), qui finance à la fois le réseau routier supérieur et les transports collectifs, doit s'autofinancer par des revenus autonomes. Or, comme il était mentionné par le ministère des Finances dans son budget 2022-23, la situation financière du FORT est inquiétante alors que celui-ci «se retrouvera en situation de déficit cumulé» à partir de 2026-2027. Le ministère déclarait alors que «des solutions à cet égard devront être identifiées, et ce, avec l'ensemble des parties prenantes».

À titre d'exemple non-indexation de certaines sources de revenus prive les réseaux de transport d'importants revenus:

|                                    | 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\$    |

Ce sous-financement chronique a notamment comme effet que les termes de l'aide gouvernementale pluriannuelle sur le financement des transports collectifs 2025-2029 laissent présager une dégradation des services dans les prochaines années. S'il n'est pas trop tard pour respecter les engagements et les cibles dans le cadre de la PMD, se limiter à cette intention rendrait l'atteinte des objectifs impossible.

Par ailleurs, Vivre en Ville tient à rappeler que bien que la hausse du coût de la vie constitue un enjeu prioritaire et une source d'inquiétude importante pour la population, le prix de l'essence n'en constitue certainement pas une des causes principales, celui-ci ayant même diminué en dollar constant depuis 2010.

<sup>6</sup> Financement de la mobilité durable : état des lieux, M. Jérôme Couture, conseiller expert en comptabilité et fiscalité des transports, Direction générale de la politique de la mobilité durable et de l'électrification ([MTMD](#))

### 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.

L'absence d'un plan d'action pour la Politique de mobilité durable depuis plus de deux ans<sup>7</sup> constitue en soit un frein important à l'amélioration des conditions de mobilité au Québec. D'ailleurs, une bonification du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) est demandée par de nombreux acteurs et contribuerait une des avancées concrètes liées au premier plan d'action de la PMD.

### La mobilité durable, incontournable pour réussir la transition énergétique en transport

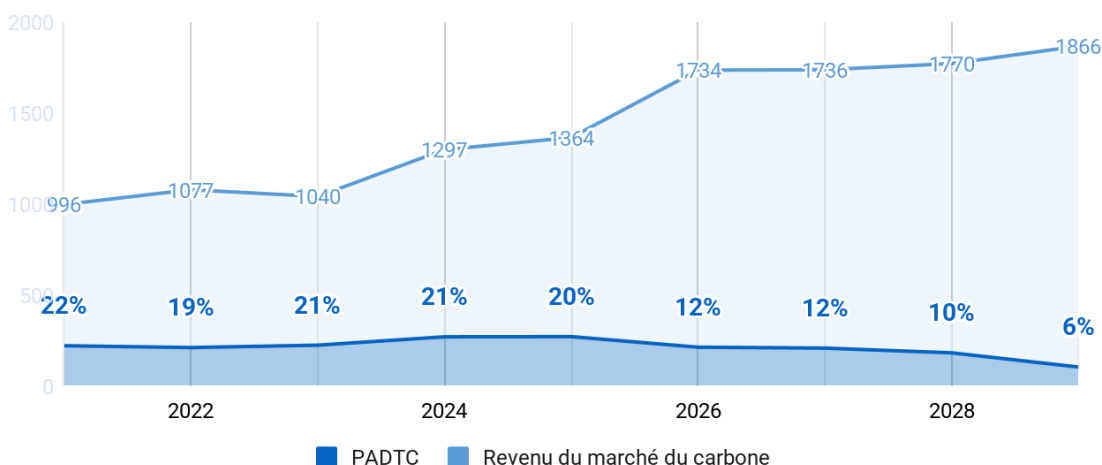
Alors que le transport est une des principales sources de consommation énergétique, fossile et de plus en plus électrique, la part de la mobilité durable dans le Plan pour une économie verte (PEV) 2030 reste limitée à 25% des revenus du marché carbone. Après plusieurs milliards distribués, la fin progressive du programme Roulez Vert présente pourtant une opportunité de bonifier les subventions en mobilité durable.

Le progrès devrait continuer de façon organique avec une raffermissement de la norme VZE, vers la totalité des ventes neuves en 2035. À titre de référence, la subvention à l'achat a atteint son sommet à l'année 2024-2025, avec 471M\$, en plus de divers incitatifs à l'installation de bornes électriques. Cet espace financier devrait permettre de s'attaquer aux défis qui ne sont pas solutionnés par l'électrification, comme la surconsommation d'énergie en transport.

<sup>7</sup> Mobilité durable: Sous pression budgétaire, Québec écarte une plan névralgique ([La Presse, 2015](#))

Effectivement, l'électrification des transports représente un défi croissant pour l'approvisionnement électrique, associé à son lot de coûts collectifs. Alors qu'Hydro-Québec évalue à 7 TWh le besoin d'énergie renouvelable pour électrifier les transports au Québec, la transition énergétique passe donc nécessairement par des changements de comportement de mobilité. Pourtant, le Plan de mise en œuvre (PMO) 2025-2030 du PEV 2030 montre une contribution fortement décroissante au Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) au profit de l'électrification des autobus urbains. L'enveloppe prévue pour le PADTC passe effectivement de 271 M\$ en 2025-2026 à seulement 103 M\$ en 2028-2029.

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



### MESURE PRIORITAIRE

Rendre public le rapport du Chantier sur le financement de la mobilité attendu depuis plus d'un an afin de solutionner le déficit structurel du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)

### Mesures complémentaires

- **Offre de service:** Prioriser l'offre de service à l'électrification des bus en augmentant la contribution du marché carbone à la mobilité durable et faciliter le recours aux sources locales de financement des transports collectifs, notamment les contributions sur l'essence et l'immatriculation.
- **Infrastructures de transport collectif:** Convenir d'ici la fin du printemps d'une entente avec le gouvernement fédéral afin d'enfin sécuriser les sommes dues au Québec
- **Intermodalité:** Adopter un nouveau Plan d'action pour la politique de mobilité durable prévoyant la bonification du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU).

## LES COLLECTIVITÉS COMME PILIER DE LA RÉSILIENCE ET DE LA PROSPÉRITÉ

Infrastructures, transports, développement économique, environnement, affaires municipales, habitation, énergie : plusieurs des champs d'action de l'État ont des impacts à court et à long terme sur les milieux de vie. Dans tous ces domaines, le potentiel d'actions structurantes en matière de développement des collectivités est énorme.

Des interventions structurantes sont notamment essentielles pour :

- ◆ Améliorer la santé des citoyennes et citoyens et l'accès à une alimentation saine;
- ◆ Faire face à l'augmentation du coût de la vie en répondant aux aspirations des familles et populations vieillissantes en diversifiant l'offre en habitation et en transport;
- ◆ Réaliser la transition énergétique parallèlement à la sobriété;
- ◆ Conserver et protéger les terres agricoles et les milieux naturels;
- ◆ Assurer la vitalité des cœurs de villes et villages;
- ◆ Optimiser les infrastructures existantes;
- ◆ Ainsi que pour assainir les finances publiques et assurer la prospérité économique.

### Au-delà du PIB

#### Des indicateurs pour dépasser le PIB

En janvier 2022, parce que le PIB et la création d'emplois ne suffisent plus pour évaluer le bien-être des Québécoises et des Québécois, le G15+ et ses partenaires issus des milieux économiques, financiers, sociaux, syndicaux, environnementaux, académiques et philanthropiques se sont mis d'accord pour la toute première fois sur une série de 51 indicateurs économiques, sociaux et environnementaux permettant de mesurer notre niveau de bien-être.

Ces indicateurs, qui seront mis à jour annuellement et qui tiendront compte de l'impact de la pandémie, sont accessibles à toute la population sur la plateforme interactive [www.indicateurs.quebec](http://www.indicateurs.quebec). Cette initiative s'appuie sur un large survol de la littérature et des initiatives à travers le monde (Allemagne, France, Italie, Islande, Finlande, Nouvelle-Zélande, Écosse, etc.) et sur une approche méthodologique rigoureuse validée par des experts.

Le budget du gouvernement du Québec est un document phare dans la vie démocratique de nos concitoyennes et de nos concitoyens pour donner l'impulsion à une transformation profonde de notre économie et de notre société. C'est pourquoi le collectif soumet des pistes d'action visant à placer les indicateurs du bien-être au cœur de notre budget, à prendre en compte toutes les dimensions de notre progrès collectif et à mieux mesurer l'impact de nos politiques publiques.

## Pour aller plus loin

Vivre en Ville recherche et analyse, au Québec et ailleurs, les politiques publiques susceptibles de favoriser le développement de collectivités viables, prospères et résilientes. Nos plus récentes publications présentent des mesures concrètes en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'assurer la transition énergétique, tout en développant l'économie du Québec et en améliorant la qualité de vie des citoyens ([www.vivreenville.org/memoires](http://www.vivreenville.org/memoires)) :

- ◆ *Maintenir la confiance. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et des auditions publiques sur le document intitulé : Consultation sur la cible de réductions des émissions de gaz à effet de serre du Québec. (2025)*
- ◆ *Alléger véritablement le fardeau administratif pour des milieux de vie complets et abordables. Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°79 (2024);*
- ◆ *Optimiser l'utilisation des ressources énergétiques et du territoire dans l'intérêt de toutes les québécoises et québécois. Mémoire présenté à la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles (2024) ;*
- ◆ *Pour une gouvernance favorisant le transport collectif. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement (2024) ;*
- ◆ *Miser résolument sur l'exemplarité de l'État. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028 (2023) ;*
- ◆ *Désormais. Mémoire transmis au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation dans le cadre des consultations en vue de l'adoption en avril prochain de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (2021) ;*
- ◆ *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone (2017) ;*
- ◆ *De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique (2015) ;*
- ◆ *Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain (2013).*



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

Alors que se conjuguent des efforts importants pour faire face à l'augmentation des coûts de la vie, promouvoir la santé, investir dans les infrastructures de transport, dans la revitalisation urbaine et dans les bâtiments publics, l'heure est propice à la mise en place de mesures structurantes qui s'inscrivent dans un projet de société à offrir à la population en cette années électorale. Les propositions de Vivre en Ville s'inscrivent dans cette approche, qui devra nous mener à une sortie de crise durable en habitation.

Je serai heureux d'en discuter plus en détail avec vous et votre équipe.

Le directeur des affaires publiques et gouvernementales,

Samuel Pagé-Plouffe

### **Renseignements**

Samuel Pagé-Plouffe

Directeur - Affaires publiques et gouvernementales

[samuel.page-plouffe@vivreenville.org](mailto:samuel.page-plouffe@vivreenville.org) | 514-714-67