

TRANSIT

ALLIANCE POUR LE FINANCEMENT DES
TRANSPORTS COLLECTIFS AU QUÉBEC

CTE - 015M

C. P.

Document intitulé Consultation
sur la cible de réduction
des émissions
de gaz à effet de serre du Québec

*Consultation sur la cible de réduction des
émissions de gaz à effet de serre du Québec*

Enfin miser sur la mobilité durable pour atteindre nos cibles de transition climatique et énergétique

**Mémoire présenté à la
Commission des transports et de l'environnement
par l'Alliance TRANSIT**

NOVEMBRE 2025

En bref

L'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES sera déterminée en bonne partie par le secteur des transports, seul secteur à avoir significativement augmenté ses émissions depuis 1990 (+26 %). L'heure est venue de se doter des leviers nécessaires pour obtenir les gains projetés par une transition climatique s'appuyant sur la mobilité durable au sein d'un projet porteur pour l'économie québécoise.

Recommandations principales

1. Maintenir l'ambition en réduction des émissions de gaz à effet de serre
2. Intégrer réellement la mobilité durable dans notre politique climatique
3. Financer le transport collectif à la hauteur de son rôle structurant

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 et de citoyennes 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 à 2030. L'Alliance TRANSIT regroupe [une cinquantaine d'organisations](#) de divers domaines.

Table des matières

En bref.....	2
Recommandations principales.....	2
À propos de TRANSIT.....	2
Table des matières.....	3
1. CULTIVER L'AMBITION.....	5
1.1 Un Québec responsable et leader en Amérique du Nord.....	5
Quelle cible ?.....	5
2030, un jalon vers la carboneutralité.....	6
RECOMMANDATION 1 : Maintenir le cap sur la cible d'au moins 37,5 % d'ici 2030 suivi de cibles intermédiaires.....	7
1.2 Des cibles à préciser par secteur.....	7
RECOMMANDATION 2 : Modéliser et planifier l'atteinte des cibles par secteur en fonction de budgets carbone par période.....	8
1.3 Une politique climatique qui néglige la mobilité durable.....	8
Le transport collectif, nécessaire dans l'atteinte de la cible de 37,5 %.....	8
Les transports absents de la feuille de route.....	9
Réduire, transférer, améliorer.....	10
RECOMMANDATION 3 : Miser sur la mobilité durable dans la politique climatique..	11
RECOMMANDATION 4 : Donner suite à la Politique de mobilité durable.....	11
1.4 Si le Québec est un leader en lutte aux changements climatiques, il traîne la patte en transport collectif.....	11
1.5 Prioriser stratégiquement l'électrification du transport des personnes et des marchandises.....	13
RECOMMANDATION 5 : Prioriser stratégiquement l'électrification des transports des personnes et des marchandises.....	13
2. POURQUOI ALLER AU-DELÀ DE L'ÉLECTRIFICATION ?.....	14
Des ressources énergétiques limitées.....	14
Pour profiter des cobénéfices de l'aménagement durable.....	15
2.1 Le transport collectif, vecteur d'équité sociale.....	15
2.2 La mobilité durable, vecteur de développement économique.....	16
2.3 Le rôle structurant de la mobilité durable négligé.....	17
Des impacts sur les émissions au-delà du transfert de la part modale.....	17

Une réduction des émissions démontrée.....	17
Négligé par la méthode de calcul du coût à la tonne.....	18
RECOMMANDATION 6 : Ajuster la méthode de calcul du coût à la tonne dans pour certains types d'investissements.....	18
3. SE DONNER LES MOYENS DE NOS AMBITIONS.....	19
3.1 Une part du marché carbone pour le transport collectif en déclin.....	19
Soutenir le développement de l'offre.....	19
Rectifier les priorités de financement.....	19
RECOMMANDATION 7 : Augmenter la part du marché carbone dédiée aux transports et à la mobilité durable.....	20
3.2 Le marché carbone doit servir à la lutte et l'adaptation aux changements climatiques	20
RECOMMANDATION 8 : Utiliser les surplus du SPEDE pour la lutte et l'adaptation aux changements climatiques.....	21
3.3 Miser sur l'écofiscalité.....	21
L'automobile, le moyen de transport le plus onéreux pour les individus et la collectivité.....	21
L'écofiscalité pour atteindre les cibles de réductions.....	22
RECOMMANDATION 9 : Internaliser davantage les coûts automobiles.....	23
Cibles ambitieuses pour le Québec.....	23
Annexe.....	24

1. CULTIVER L'AMBITION

1.1 Un Québec responsable et leader en Amérique du Nord

Le Québec est un leader de la lutte aux changements climatiques en Amérique du Nord. Bien que le contexte politique ait changé, tant au sud de la frontière que dans le reste du Canada, l'Assemblée nationale a récemment réaffirmé son engagement envers l'Accord de Paris et son intention de renforcer son action dans le cadre d'[une motion](#), adoptée à l'unanimité. L'Alliance TRANSIT salue ce geste fort et encourage le gouvernement à agir en continuité de son leadership historique.

Extrait de la motion :

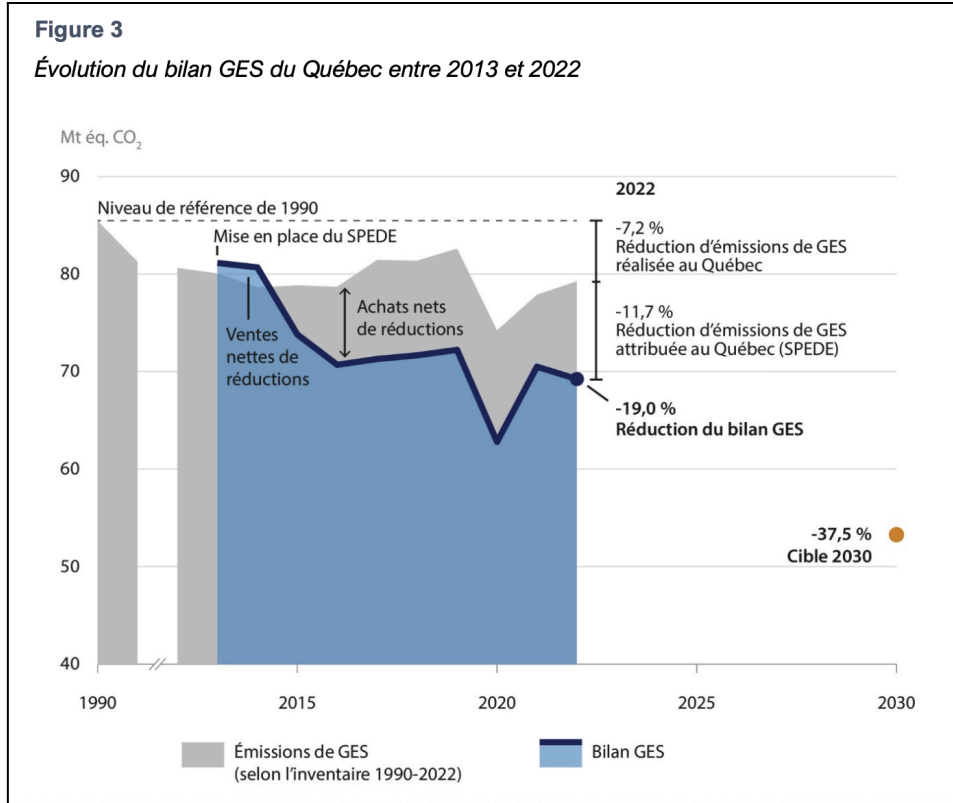
« Que l'Assemblée nationale réaffirme que le gouvernement du Québec demeure **pleinement engagé à respecter et à promouvoir les principes et les objectifs de cet accord**, soit en poursuivant ses efforts pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C, en renforçant la capacité d'adaptation du Québec et en promouvant [les] investissements compatibles avec la transition énergétique et la sortie des énergies fossiles »

En mai dernier, l'Alliance TRANSIT a également [salué la décision responsable](#) du gouvernement de maintenir le marché du carbone, un mécanisme d'écofiscalité et de financement de l'action climatique structurant pour le Québec.

Quelle cible ?

Le document de consultation sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec rappelle que « toute cible de réduction des émissions fixée en vertu de l'article 46.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement **ne peut être inférieure à 37,5 % par rapport à 1990**, ce qui correspond à la cible actuelle, dont l'échéance est 2030 ». Cela indique que l'intention du mécanisme de révision de la cible est de renforcer l'action climatique du Québec, pas l'inverse.

Alors qu'en 2022, l'addition des réductions de GES réalisées au Québec (-7,2 %) et des réductions de GES attribuées au Québec (-11,7 %) grâce au SPEDE n'a permis qu'une réduction totale de 19 %. Force est donc de constater que de respecter l'Accord de Paris exigera un effort accru.



Document de consultation, MELCCFP, p.7

Alors que le Comité-conseil sur les changements climatiques recommande de relever la cible de 37,5 à 45 %¹ et que la Loi sur la qualité de l'environnement interdit de descendre sous 37,5 %, il serait hasardeux pour le gouvernement d'opter pour une réduction, comme le laissent entendre les récents signaux publics. La large majorité des avis appelle au maintien de l'ambition, et un tel recul, dans le contexte international actuel, **enverrait un message préjudiciable au leadership du Québec.**

2030, un jalon vers la carboneutralité

L'absence de trajectoire prévue après 2030 est d'ailleurs un angle mort évident de la politique actuelle. L'objectif de 2030 ne devrait constituer qu'un jalon dans le chemin vers la carboneutralité, avec des cibles intermédiaires fréquentes. De plus, comme le mentionne le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement dans son mémoire, « le CCCC rappelle que l'objectif climatique doit porter sur les émissions cumulées — et qu'un écart temporaire avant 2030 peut être compensé par une accélération post-2030, à condition d'adopter dès maintenant une trajectoire cohérente, ambitieuse et crédible. »

¹ Ce comité-conseil a été mis en place pour renforcer la crédibilité de l'action climatique québécoise lors de l'étude Projet de loi n° 44, Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification

RECOMMANDATION 1 : Maintenir le cap sur la cible d'au moins 37,5 % d'ici 2030 suivi de cibles intermédiaires

La cible 2030 gagnerait à intégrer inclure la fourchette proposée par le comité-conseil et être accompagnée d'autres cibles tous les cinq ans, jusqu'à l'atteinte de la carboneutralité entre 2045 et 2050.

1.2 Des cibles à préciser par secteur

À l'évidence, **l'augmentation de 26 % des GES dans le secteur des transports témoigne du manque de rigueur de l'action climatique, particulièrement dans ce secteur.** Un coup de barre est nécessaire. Pour ce faire, l'Alliance rejoint les recommandations des experts climatiques en recommandant au gouvernement de se doter d'une feuille de route prévoyant des budgets carbone par période quinquennale ou d'autre période à durée déterminée, comme le font les États leaders sur la question climatique.

*Scénario d'atteinte de la cible de 2030 (réduction de 37,5 % sous le niveau de 1990)
(émissions en valeur absolue et en pourcentage de variation par rapport à 1990)
(effort de réduction en valeur absolue et en pourcentage des réductions totales)*

Secteur	Émissions de GES					Effort de réduction en 2030 [†]		
	1990*		2022*		2030 [†]			
	Mt éq. CO ₂	Mt éq. CO ₂	%	Mt éq. CO ₂	%	Mt éq. CO ₂	%	
Transports	27	34	+26	22	-21	15	50	
Industries [§]	33	25	-24	17	-47	9	29	
Bâtiments	11	8	-33	5	-58	3	11	
Matières résiduelles	7	4	-34	3	-56	2	5	
Agriculture	7	8	+13	7	-6	1	5	
TOTAL	85	79	-7	53	-38	30	100	

Document de consultation, MELCCFP, p.59

RECOMMANDATION 2 : Modéliser et planifier l'atteinte des cibles par secteur en fonction de budgets carbone par période

Une cible spécifique au secteur des transports est urgente, considérant une augmentation de 26 % de ses GES depuis 1990.

1.3 Une politique climatique qui néglige la mobilité durable

Rappelons qu'à l'origine du SPEDE, la « Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs prévo[yait] que **les deux tiers des revenus du marché du carbone**, soit les sommes correspondant au produit de la vente de droits d'émission de gaz à effet de serre, doivent être réservés à des mesures applicables **aux transports**. »

En 2018, le gouvernement expliquait que « cette proportion consacrée aux transports est pertinente en raison de l'importance des émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur, de la difficulté de **changer les comportements tout en préservant le développement économique et social, et des nombreux bénéfices associés au transport collectif**. » Puis, un décret a été adopté [en 2022](#), faisant passer la part minimale dédiée « aux transports et plus particulièrement au transport collectif et à la mobilité durable » à 25 %.

Sans affirmer que la part de revenus du marché du carbone dédiée devrait absolument revenir à 66 %, force est de constater que le secteur des transports a été dépriorisé. D'ailleurs, la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, qui devait être un pilier de la politique climatique du Québec, [a été écartée](#) en bonne partie.

Le transport collectif, nécessaire à l'atteinte de la cible de 37,5 %

Cet extrait du plan d'action de la Politique de mobilité durable est particulièrement évocateur :

*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**.²*

Or, **depuis 2018, l'offre de service de transport collectif totale au Québec a stagné (aucune croissance)**, plutôt que de croître à un rythme de 5 % par année. En ce sens, force est de

² (MTMD, 2018) [Plan d'action de la Politique de mobilité durable 2018-2023_p21](#)

constater que la mobilité durable est une stratégie négligée par le PEV. Pourtant, dans son rapport réalisé pour le même plan au compte du ministère de l'Environnement « [Trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec](#) — Horizons 2030 et 2050 (Mise à jour 2021) », la firme Dunsky prévoyait un scénario de réduction des demandes en transport en misant sur le transport collectif.

Ce scénario prévoyait que « les demandes utiles pour le transport des passagers urbains [soient] graduellement réduites pour atteindre 20 % de réduction en 2030 et 30 % (total) en 2050 par rapport aux mêmes années du scénario de base. » Ce scénario comptait notamment sur une croissance de la population dans des développements urbains orientés autour du transport collectif pour l'atteinte des objectifs.

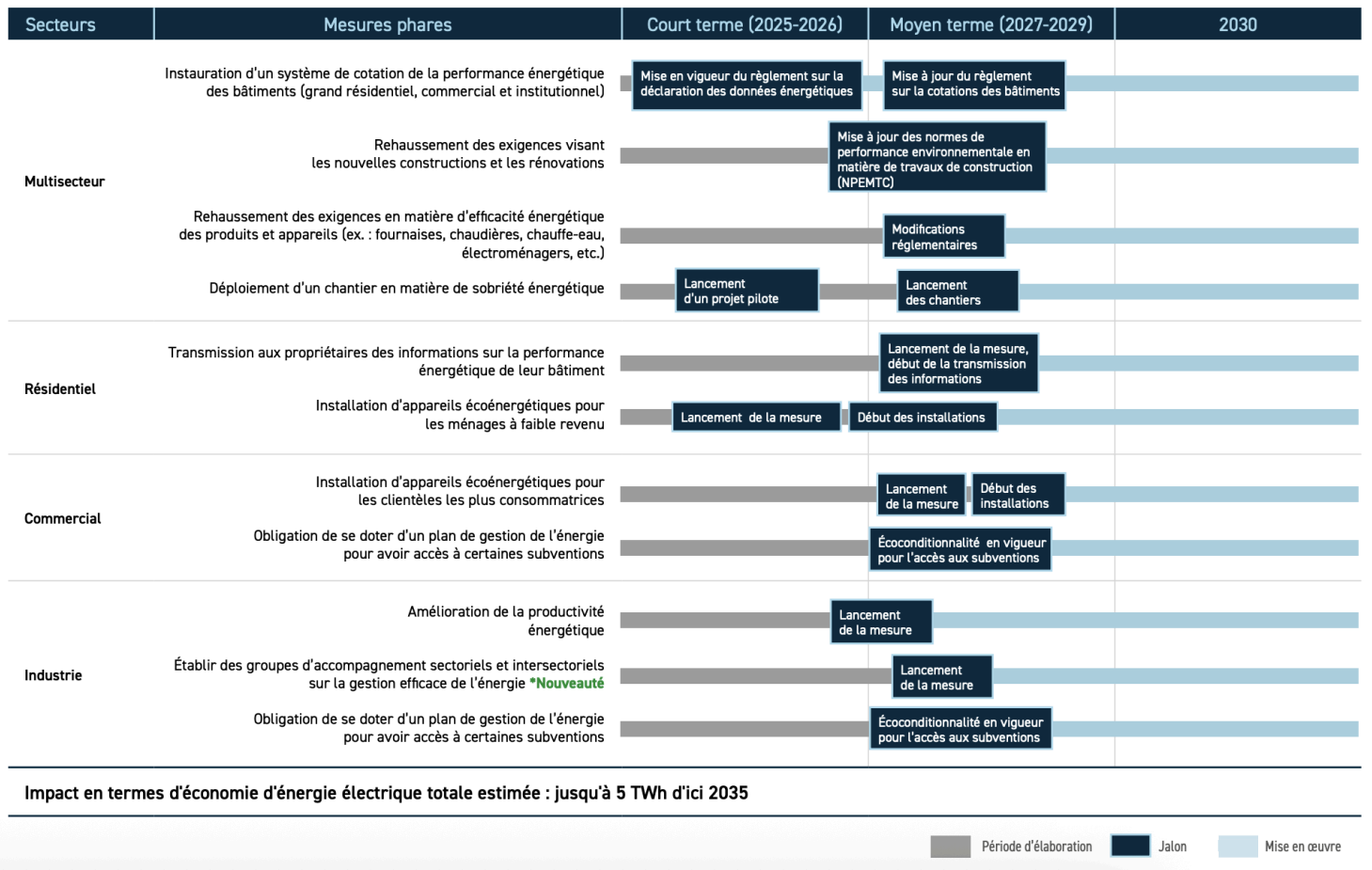
Or, à ce jour, les tendances de réductions des émissions en transport ne vont tout simplement pas dans la bonne direction.

Les transports absents de la feuille de route

Bien que 43 % des émissions du Québec soient attribuables au transport, ainsi que le quart de la consommation d'énergie, le transport ne figure même pas dans la Feuille de route en matière de sobriété et d'efficacité énergétique (voir ci-dessous). Selon TRANSIT, cet état de fait démontre que bien que le Québec soit proactif en matière d'électrification des transports, sa politique climatique néglige complètement le potentiel de la mobilité durable.



Feuille de route en matière de sobriété et d'efficacité énergétiques



Les transports, complètement absents (!) de la feuille de route en matière de sobriété et efficacité énergétique prévue dans le PEV depuis 2024, qui se limite à l'horizon 2030. ([MELCC, 2025](#))

Réduire, transférer, améliorer

Miser sur la mobilité durable dans la politique climatique exige de se baser sur l'approche Réduire, transférer, améliorer (RTA) qui correspond aux meilleures pratiques identifiées à l'international en matière de mobilité. Selon la Politique de mobilité durable, cette approche se définit ainsi :

RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports ;

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif ;

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.

Réaliser les actions dans cet ordre de priorité est particulièrement important, car il faut d'abord viser des aspects fondamentaux de la dépendance à l'automobile individuelle, tels que l'étalement urbain, l'augmentation de l'offre routière, et la croissance de la motorisation, si l'on souhaite atteindre la mobilité durable. **Aborder l'approche RTA dans l'ordre, c'est aussi garantir des bénéfices transversaux et durables.**

RECOMMANDATION 3 : Miser sur la mobilité durable dans la politique climatique

Inclure les transports dans la feuille de route en efficacité et sobriété énergétique et se baser sur l'approche RTA (réduire, transférer, améliorer)

L'approche RTA, les objectifs et les moyens de mise en œuvre se trouvent actuellement dans la Politique de mobilité durable 2030, mais comme mentionné précédemment, elle est laissée sans suite depuis 2023, bien que ce soit un secteur prioritaire en matière de réduction des GES. Une mise à jour et un plan d'action devraient structurer le rôle du secteur des transports identifié dans le Plan pour une économie verte et dans l'atteinte des cibles de réductions des GES.

De plus, nous encourageons le gouvernement du Québec à adopter une approche de collaboration et à marcher main dans la main avec les autres paliers gouvernementaux afin de transitionner le secteur du transport. L'atteinte des cibles de réduction des GES nécessite notamment de prévoir et bonifier des leviers financiers pour les municipalités souhaitant accélérer leur décarbonation et de se prévoir des leviers financiers disponibles au gouvernement du Canada.

RECOMMANDATION 4 : Donner suite à la Politique de mobilité durable

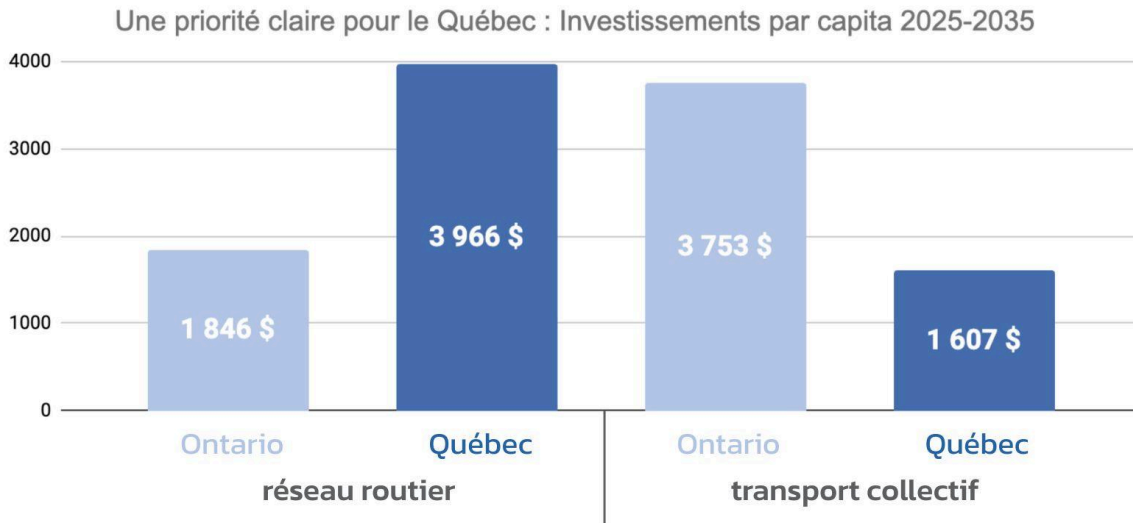
Les objectifs et modélisations de réduction de GES doivent se refléter dans les objectifs de mobilité.

1.4 Si le Québec est un leader en lutte aux changements climatiques, il traîne la patte en transport collectif

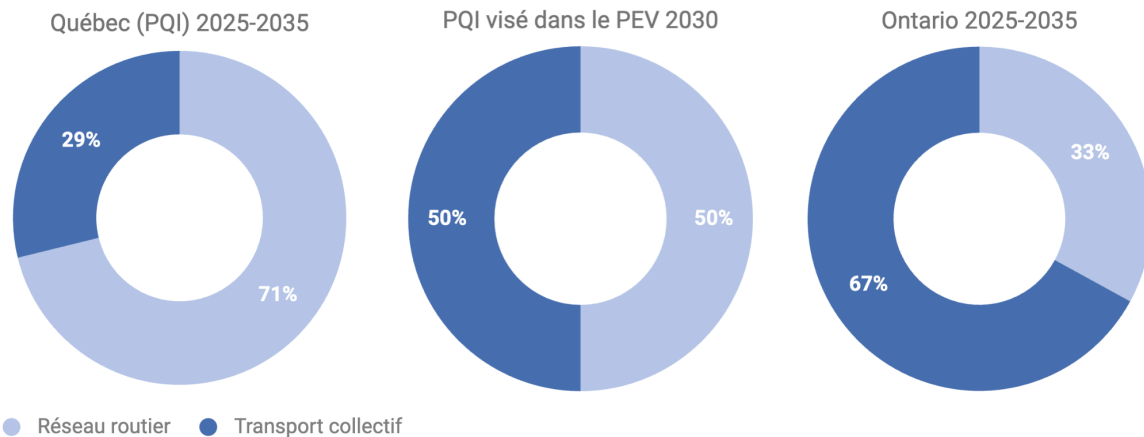
L'avance du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques repose en bonne partie sur un héritage de villes historiques et compactes, permettant le déploiement

ambitieux du métro de Montréal dans les années 60 et 70. La croissance démographique n'a toutefois pas été accompagnée d'investissements conséquents depuis.

Pendant ce temps, l'Ontario et tout particulièrement la région torontoise peut compter sur des investissements massifs en transport collectif, en continu, garantissant leur fluidité et leur avantage de productivité.



Les deux provinces investissent environ 5500 \$ en infrastructures de transport par habitant dans les dix prochaines années. L'enveloppe ontarienne priorise cependant le transport collectif, avec une enveloppe de plus de 61 milliards. À l'inverse, **le Québec priorise son réseau routier, contrairement à ses intérêts** économiques et environnementaux.



La léthargie du Québec en matière de transport collectif résulte également qu'il manque sa juste part des fonds fédéraux prévus, pendant que l'Ontario, la Colombie-Britannique et l'Alberta soumettent un projet après l'autre.

Pour atteindre ses objectifs environnementaux, construire une société équitable et résiliente aux intempéries économiques, le gouvernement doit respecter ses engagements et investir dans la mobilité durable au sein d'une transition écologique juste et exemplaire.

1.5 Prioriser stratégiquement l'électrification du transport des personnes et des marchandises

Bien que l'Alliance TRANSIT critique la priorisation de l'électrification des transports collectifs au détriment de la croissance de l'offre de service, elle reconnaît évidemment l'importance d'électrifier les transports au Québec pour réduire les GES.

Toutefois, le programme Roulez vert a été historiquement très coûteux, ce qui justifie sa conclusion progressive. Cela dit, l'électrification des véhicules privés³ doit continuer d'être encouragée pour poursuivre les progrès, notamment à travers la norme VZE.⁴

Par ailleurs, pour le transport des marchandises, qui connaît une forte croissance de ses GES, l'Alliance TRANSIT constate qu'il s'agit d'un défi sans solutions simples. Néanmoins, l'électrification du « [dernier mile](#) » semble réaliste et prioritaire pour la réduction des GES, en plus de s'intégrer à une vision d'intermodalité durable, et de favoriser la sécurité routière.

RECOMMANDATION 5 : Prioriser stratégiquement l'électrification des transports des personnes et des marchandises

Les programmes d'électrification peuvent s'avérer coûteux, il faut prioriser les solutions les plus efficaces en terme de réduction des GES,

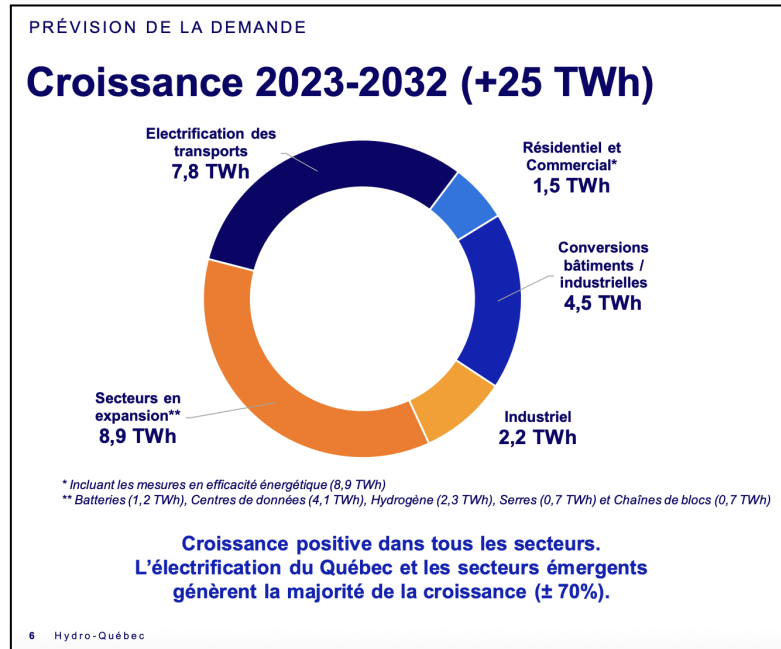
³ Idéalement en favorisant les véhicules plus petits et efficaces.

⁴ Un soutien financier aux transports décarbonés pourrait également être envisagé en fonction de la disponibilité d'alternatives pour les ménages.

2. POURQUOI ALLER AU-DELÀ DE L'ÉLECTRIFICATION ?

Des ressources énergétiques limitées

Les projections d'Hydro-Québec de l'[évolution des besoins en électricité](#) démontrent l'ampleur du défi, particulièrement en transports :



Malgré qu'Hydro-Québec prévoyait en 2023 une [augmentation de la demande d'électricité](#) en transport de 7,8 TWh pour électrifier les transports d'ici 2032, le Québec n'a aucune stratégie conséquente pour économiser de l'énergie et réduire les émissions de GES de façon structurée grâce à une meilleure gestion de la demande dans ce secteur. À cet égard, deux politiques gouvernementales devront être mobilisées en priorité :

- Relancer la **Politique de mobilité durable** (sur la glace depuis deux ans) avec un nouveau Plan d'action.
- Le **Plan de gestion intégrée des ressources énergétiques (PGIRE)**, avec des scénarios de gestion de la demande rigoureux en transport, incluant des stratégies de sobriété énergétique rigoureuses, comme prévu dans la nouvelle loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques (PL69).

L'augmentation de la consommation d'énergie, même renouvelable, entraînera d'importants coûts, nocifs pour l'économie québécoise, qui peuvent être atténués par une gestion efficace de la demande.

Pour profiter des cobénéfices de l'aménagement durable

Le tout à l'automobile comporte de nombreuses externalités coûteuses qui ne trouvent pas de solution avec l'électrification. Un véhicule électrique cause autant de congestion, autant de collisions, mais potentiellement plus mortelles, demeure une énorme fuite commerciale, requiert des infrastructures routières coûteuses et participe autant à l'étalement urbain qu'un véhicule à essence.

Ces externalités génèrent des émissions qui ne sont pas considérées dans les calculs actuels et évacuent l'enjeu critique de l'approvisionnement d'énergie. Remplacer la source énergétique paraît seulement comme une solution adéquate si on ignore les conséquences moins directes de la dépendance automobile.

Effets comparés des stratégies de lutte contre les changements climatiques

	Cours normal des affaires	Électrification des transports	Croissance à faible impact climatique
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	✗	✓	✓
Réduction de la dépendance énergétique	✗	✓	✓
Réduction des coûts pour les usagers	✗	✓	✓
Réduction de la congestion	✗	✗	✓
Réduction du coût des infrastructures routières	✗	✗	✓
Réduction des coûts du stationnement	✗	✗	✓
Maintien des services de proximité	✗	✗	✓
Abordabilité des logements	✗	✗	✓
Amélioration de la santé publique	✗	✓	✓
Amélioration de la sécurité routière	✗	✗	✓
Protection du territoire agricole	✗	✗	✓

Source: Vivre en Ville, inspiré de VTPI, 2012.

L'électrification répond à certains problèmes, mais un développement orienté sur la mobilité durable permet d'en accomplir bien davantage.⁵

2.1 Le transport collectif, vecteur d'équité sociale

Dans plusieurs villes, villages ou quartiers au Québec, le droit à la mobilité est mis à mal par une forte dépendance à l'automobile. Il est difficile de se déplacer sans automobile dans les périmètres urbains et entre ceux-ci, ce qui limite l'exercice de droits fondamentaux des ménages démotorisés (alimentation, emploi, services sociaux et de santé, éducation). En outre, en plus des coûts sociétaux, notre dépendance collective à l'automobile entraîne de lourdes dépenses pour les ménages (essence, usure des pièces, stationnement) : plus de

⁵ (Vivre en Ville, 2019) [La réduction du bilan carbone par le transport en commun](#).

10 000 \$ par année en moyenne, 15 000\$ pour un véhicule neuf. De ce fait, les ménages à plus faible revenu possèdent moins souvent un véhicule ou restent sélectifs dans leurs déplacements, même s'ils en possèdent un.

Le manque d'accès à une diversité de mobilités est donc une cause majeure de limitation et d'exclusion sociale. Conséquemment, dans les secteurs peu denses et peu reliés aux réseaux de transport collectif, les écarts de richesse ont tendance à se creuser et la mobilité sociale est freinée. La capacité de se rendre d'un endroit à l'autre et d'avoir un plus grand choix d'emplois, de formations, d'aliments, de loisirs et de relations sociales est pourtant un déterminant important de la position sociale et économique des individus. Une prise en compte de la question de l'équité, notamment quant à l'existence d'alternatives de transport, constitue également un **vecteur d'adhésion populaire à la lutte aux changements climatiques.**

2.2 La mobilité durable, vecteur de développement économique

Quant à l'impact économique d'investissement massif en transport collectif, nous reproduisons ici un long extrait d'[une étude](#) de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur l'Impact économique et financement du transport en commun (2011) :

*Le transport en commun génère aussi un **impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile**, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec.*

IMPACTS ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Création de valeur ajoutée liée aux dépenses	1,1 milliard \$
Emplois directs et indirects	14 110 années-personnes
Recettes du gouvernement provincial	217,1 millions \$
Recettes du gouvernement fédéral	85,9 millions \$

Le développement de moyens de transport efficaces génère des externalités économiques positives, lesquelles contribuent significativement à la création de richesse et à la productivité. Les bénéfices du transport en commun sont nombreux : gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants.

Le transport représente l'un des plus importants postes de dépenses des ménages.

Or, le transport en commun est près de **trois fois moins coûteux que le transport privé par automobile**. Il permet aux ménages montréalais de consacrer quelque 800 millions \$ de plus à leurs autres dépenses personnelles, dont les impacts économiques sont de 20 % supérieurs à ceux des dépenses en transport privé par automobile.

Accroître la part modale du transport en commun de 3 % (cette augmentation correspond à la hausse enregistrée entre 2003 et 2008) permettrait des économies de 75,7 millions \$ dans les dépenses en transport des ménages et de 56,1 millions \$ sur les coûts de stationnement des ménages dans les quartiers centraux de Montréal.

Le transport en commun contribue aussi à l'activité économique en facilitant les déplacements des individus.

2.3 Le rôle structurant de la mobilité durable négligé

Des impacts sur les émissions au-delà du transfert de la part modale

Le transport collectif, surtout lorsque structurant, est un outil efficace pour réduire les émissions automobiles. Par exemple, les résidents à proximité du prolongement de la ligne orange du métro ont vu leurs émissions de transport chuter de 41 %. ([Vivre en Ville, 2019](#)) Effectivement, les déplacements automobiles ont chuté de 19 %, la marche et le vélo ont augmenté de 59 % et le transport collectif de 86 %. Les trajets automobiles restants étaient également 24 % plus courts.

La bonification des services existants d'autobus est aussi porteuse de changements. La même publication montre que la transformation des lignes régulières en métrobus (ligne 802) a mené à une forte augmentation de l'achalandage associée avec un bilan GES 14 % moins élevé pour les résidents à proximité.

La mobilité durable permet ainsi non seulement d'éviter les émissions liées à l'utilisation et la production du parc automobile, mais aussi de **réduire les distances parcourues et d'alléger la congestion routière** dans un cycle vertueux de densification.

Une réduction des émissions démontrée

Comprendre les ramifications des investissements de la mobilité durable est une science relativement récente et en constante évolution. Mais **la relation entre les transports, l'aménagement du territoire et les bâtiments est bien connue et trop importante pour être ignorée dans la lutte aux changements climatiques**.

Selon une étude de 2016, chaque tonne de CO₂ émise par la STM permettait l'économie de 20 tonnes de transport routier en considérant les effets de la densification.⁶ Une étude similaire montrait aussi le rôle crucial du transport collectif de Gatineau et de Québec.⁷

Le Réseau de transport collectif de la Capitale (RTC) permettrait ainsi d'éviter 412 kt de CO₂ dont :

- 39 kt par le transfert modal (réduction habituellement considérée)
- 55 kt par l'allègement de la congestion
- 318 kt par les effets de la densification urbaine

Sans le transport collectif, les villes seraient ainsi nettement plus étalées, congestionnées et souffriraient d'un coût de la vie accru.

Négligé par la méthode de calcul du coût à la tonne

Plusieurs auteurs^{8,9,10} critiquent la méthodologie axée sur le coût à la tonne comme méthodologie de priorisation des investissements de lutte aux changements climatiques. Si l'électrification apparaît comme la seule mesure viable dans la transition énergétique des transports, c'est parce que la méthode employée du coût par tonne de GES réduite est utilisée à excès et dans sa plus simple expression, sans considérer les bénéfices indirects.

RECOMMANDATION 6 : Ajuster la méthode de calcul du coût à la tonne dans pour certains types d'investissements

La simplicité des méthodes actuelles ne reflète pas les gains réels liés aux co-bénéfices économiques, sociaux et environnementaux des investissements réalisés, notamment en matière d'énergie économisée.

⁶ (STM, 2016) [Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal](#).

⁷ (ATUQ, 2022) [Quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans les régions métropolitaines des villes de Gatineau et de Québec](#).

⁸ Urge-Vorsatz, Diana, Sergio Tirado Herrero, Navroz K. Dubash et Franck Lecocq (2014) « *Measuring the Co-Benefits of Climate Change Mitigation* » *The Annual Review of Environment and Resources*. 39:549-582 (page 574)

⁹ Tiré de Winkelman, Steve (2020) [The Case for Net Cost per Tonne CO₂](#) (Total Return on Investment)

¹⁰ Geoffron, Patrice et Benoît Leguet (2020) *Co-bénéfices environnementaux et sanitaires de l'action publique : it's (also) the economy, stupid!* (Page 2)

3. SE DONNER LES MOYENS DE NOS AMBITIONS

3.1 Une part du marché carbone pour le transport collectif en déclin

Afin de pouvoir compter sur la mobilité durable dans la réduction des émissions GES, des demandes énergétiques et bénéficier des nombreux bénéfices économiques et sociaux, encore faut-il se donner les moyens d'y arriver. Le ministère de l'Environnement a donc un rôle à jouer dans le secteur des transports.

Soutenir le développement de l'offre

Il faut soutenir les initiatives locales en faveur d'une mobilité durable, notamment [celles hors des grands centres urbains](#) et qui bénéficient d'une acceptabilité sociale, en acceptant par exemple les demandes de majoration de la taxe sur l'essence servant à financer l'amélioration de l'offre en transport collectif.

Comme mentionné, **l'importance du transport était initialement reflétée dans le partage des revenus du marché carbone**. Jusqu'en 2022, 66 % des revenus du système de plafonnement (SPEDE) devaient effectivement servir au transport collectif. Cette cible a alors été drastiquement réduite à seulement 25 %.

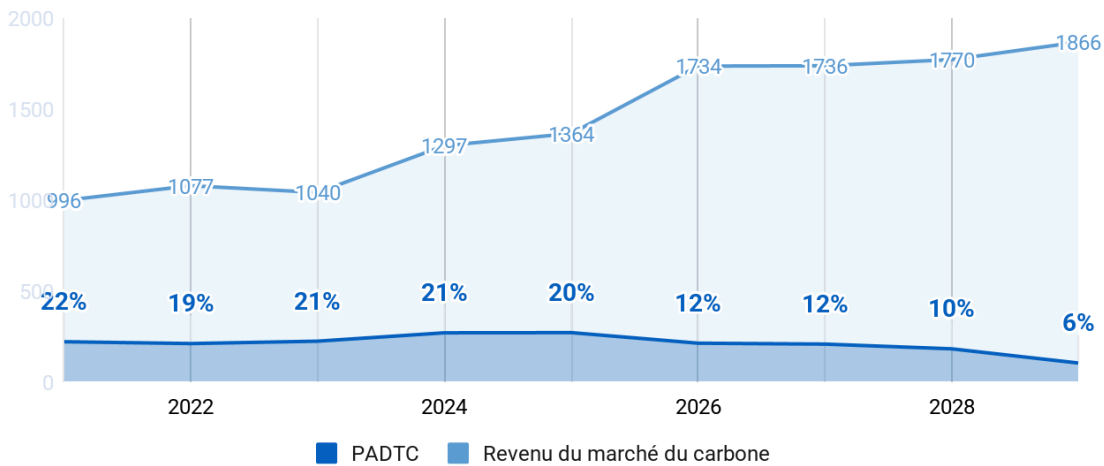
Rectifier les priorités de financement

Le financement restant consacré aux transports collectifs est en très grande partie dirigé vers l'électrification des autobus, une priorité du gouvernement [critiquée depuis des années](#) par les parties prenantes et par le milieu environnemental. Bien que celle-ci soit souhaitable, comme l'électrification des transports au sens large, elle ne permet pas d'obtenir les bénéfices associés à la bonification de l'offre de service et est à la dernière étape de l'approche RTA discutée plus haut.

La contradiction entre les fonds et les principes s'accroît lorsqu'on constate l'enveloppe décroissante dédiée à la bonification des services, à travers le Programme de développement du transport collectif (PADTC). Effectivement, **l'enveloppe de 271 M\$ pour 2025-2026 devrait chuter à seulement 103 M\$ en 2029-2030**. À l'inverse, l'enveloppe pour soutenir l'électrification des autobus urbains atteindrait 136 M\$ en 2029-2030, après un sommet de 221 M\$ en 2028-2029.

Initialement censé recevoir une part importante des revenus du marché carbone, le développement du transport collectif se contenterait d'uniquement 6 % de l'enveloppe à l'horizon 2030 (voir les données et graphiques additionnels en annexe).

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



Bien que les revenus du marché carbone aient significativement augmenté, la part dédiée à la bonification de l'offre de service a amorcé un déclin qui s'accélère dans les prochaines années. TRANSIT (2025)

RECOMMANDATION 7 : Augmenter la part du marché carbone dédiée à la mobilité durable

La part a été réduite de 66 % à 25 % par [décret](#) en 2022 et sert aujourd'hui principalement à l'électrification des autobus.

3.2 Le marché carbone doit servir à la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, incluant le surplus

Pendant ce temps, le Fonds vert (FECC) a accumulé un surplus de 1,8 G\$. Cette contradiction avec les besoins est flagrante. Les cibles de réductions des émissions sont certainement imposantes lorsqu'on se prive des revenus générés qui doivent y être dédiés. **La décision annoncée dans la mise à jour budgétaire plus tôt cette semaine est ainsi une aberration face aux objectifs et ambitions discutées dans la présente commission.**

[Détourner le fruit de l'effort collectif engendré par le marché carbone](#) au Fonds des générations constitue une opération comptable inacceptable, décriée tant par le milieu des affaires que par les scientifiques et les organisations environnementales.

L'Alliance TRANSIT et l'ensemble du milieu environnemental ont demandé à de nombreuses reprises de réinvestir dans des programmes de lutte contre les changements climatiques,

dont la bonification du service de transport collectif.¹¹ Si le gouvernement craint de s'engager dans des dépenses récurrentes pour l'utilisation du surplus, il n'a qu'à bonifier les programmes existants de façon ponctuelle. Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, pour les immobilisations en transport collectif, est une avenue présentement absente au Plan pour une économie verte, mais qui était présente jusqu'en 2021.

Le projet de loi 7, pris pour acquis dans la mise à jour budgétaire, permet non seulement ce détournement au Fonds des générations, mais ouvre la porte à des investissements dans le réseau routier¹². Pire encore, il **incite le sous-investissement dans la lutte contre les changements climatiques pour générer et transférer les plus grandes sommes possibles.**

Le réseau routier requiert certainement des investissements importants pour assurer ce maintien, mais le marché carbone n'est pas un mécanisme conçu ou destiné à cet enjeu, tout comme il ne s'agit pas d'un mécanisme pour préserver la cote de crédit du Québec ou pour éponger les déficits circonstanciels.

Le montant de 1,8 G\$ devrait être remboursé à travers un réinvestissement aux programmes de lutte aux changements climatiques au courant des prochaines années.

RECOMMANDATION 8 : Utiliser les surplus du SPEDE pour la lutte et l'adaptation aux changements climatiques

La mise à jour budgétaire et le projet de loi 7 constituent un détournement de fonds contraire aux objectifs climatiques et à l'atteinte des cibles de réduction.

3.3 Miser sur l'écofiscalité

L'automobile, le moyen de transport le plus onéreux pour les individus et la collectivité

L'automobile est une grande source de dépense pour les ménages, mais aussi pour la collectivité. La problématique est étudiée tant au Québec qu'à l'international. Sur l'île de Montréal, une équipe du HEC estimait en 2024 que l'utilisation de la voiture engendre 4 milliards de dollars en externalités par année, en plus de requérir 1,75 milliard de fonds

¹¹ TRANSIT, 2025. [La mobilité durable négligée dans le partage des revenus du marché carbone | Transit](#)

¹² TRANSIT, 2025. [Projet de loi 7 sur la bureaucratie : Les surplus du Fonds vert doivent être investis en transport collectif | Transit](#)

publics pour les infrastructures nécessaires, davantage que pour le transport collectif.¹³ Une étude dans la région de Québec estime que chaque dollar payé par individu pour l'automobile engendre 5,77 \$ pour la société, cinq fois plus que pour le transport collectif.¹⁴

À six milliards par année, **le coût de la congestion du Grand Montréal supplante à lui seul l'ensemble du budget d'opération et d'immobilisation du transport collectif du Québec.** La Communauté métropolitaine de Montréal prévoit que ce coût atteindra 10 milliards en 2030.

Avec 3,6 milliards par an, les taxes sur les carburants et l'immatriculation des véhicules sont ainsi loin de refléter le coût complet de la dépendance automobile. La taxe sur les carburants est d'ailleurs inchangée depuis 2013, malgré la forte inflation du coût des infrastructures des dernières années et représente 673 M\$ de revenus annuels manquants.¹⁵ La taxe sur l'essence du Québec est d'ailleurs la plus faible de l'OCDE, seulement derrière les États-Unis et le reste du Canada.¹⁶

Dans de nombreux cas, les coûts collectifs de l'usage actuel de l'automobile (notamment les GES) peuvent être évités en misant sur un aménagement du territoire orienté vers la mobilité durable, incluant le déploiement d'un réseau de transport collectif structurant. Les externalités négatives peuvent également être internalisées et atténuées par la mise en place de mesures d'écofiscalité.

L'écofiscalité pour atteindre les cibles de réductions

Notre capacité à atteindre nos cibles climatiques à moindre coût passera nécessairement par des incitatifs financiers. Le réalisme des réductions des émissions repose sur la mise en place et le renforcement de mesures d'écofiscalité¹⁷, un principe auquel le gouvernement adhère, parce qu'il s'agit du fondement même du SPEDE.

L'électrification progressive du parc automobile requiert déjà de prévoir la solution de remplacement à la taxe sur les carburants, qui demeure à ce jour la plus importante source de revenus du gouvernement pour financer les réseaux de transports terrestres, mais qui n'a pas été indexée depuis une décennie.

¹³HEC, 2024. [Les coûts sociaux des transports](#)

¹⁴ Journal de Montréal, 2021. [Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif](#)

¹⁵ TRANSIT, 2025. [Recommandations prébudgétaires 2025-26](#).

¹⁶ Chaire en fiscalité et en finances publiques, 2023. [Taxation des carburants au Québec: Constats et comparaison](#)

¹⁷ L'Alliance TRANSIT détaille les enjeux, solutions et contraintes du dossier dans sa publication [Prochaine station. L'écofiscalité](#), et dans son rapport sur la [tarification kilométrique](#)

RECOMMANDATION 9 : Internaliser davantage les coûts automobiles

La taxe sur l'essence n'est pas indexée et ne couvre qu'une petite part des externalités négatives de l'automobile. Le principe d'écofiscalité, qui sous-tend le SPEDE, devrait s'appliquer davantage dans le secteur des transports.

Cibles ambitieuses pour le Québec

Qu'il s'agisse de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, de mobilité durable ou de bien-être, la population québécoise gagnera à ce que son gouvernement adopte des cibles ambitieuses et qu'il se donne les moyens pour les atteindre.


L'Alliance TRANSIT remercie la commission des transports et de l'environnement pour l'invitation à présenter ce mémoire.

Annexe

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)

Tableau des actions et des dépenses annuelles prévues au PMO 2025-2030

Actions	Dépenses prévues, en millions de dollars					
	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2025-2030
 AXE 1 : RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES ET ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	1 393,9	1 649,6	1 625,5	1 605,5	1 661,4	7 936,0
TRANSPORT	834,1	933,4	825,8	717,9	615,6	3 926,8
R1-010 Programme Roulez vert - Rabais à l'achat de véhicules électriques	234,4	141,5	0,0	0,0	0,0	375,9
R1-020 Programme Roulez vert - Installation de bornes de recharge à domicile, pour multilogement et au travail	74,0	100,7	80,1	83,3	95,0	433,1
R1-030 Soutenir le déploiement de la recharge	0,5	1,1	1,6	1,4	1,4	5,9
R1-040 Appuyer l'implantation de bornes de recharge sur route et hors réseau	5,0	9,8	11,3	13,05	14,3	53,5
R1-050 Programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapide publiques	53,3	45,0	70,0	75,1	65,0	308,4
R1-060 Renforcer la norme sur les véhicules zéro émission (VZE) et poursuivre sa mise en œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
R1-070 Définir une norme sur les véhicules zéro émission (VZE) pour les véhicules lourds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
R1-090 Soutenir l'électrification des autobus urbains	23,3	152,7	176,0	221,3	135,8	709,1
R1-100 Programme d'électrification du transport scolaire	102,2 ²	180,1	176,7	0,0	0,0	459,0
R1-120 Programme Écocamionage	35,0	50,3	60,1	100,0	170,0	415,4
R1-130 Programme Transportez vert	5,6	11,1	11,4	11,4	0,0	39,4
R1-140 Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF)	8,5	9,5	11,5	11,0	11,0	51,5
R1-150 Appuyer l'électrification des véhicules d'urgence et autres véhicules	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
R1-160 Appuyer des projets structurants de transport en commun électrique	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
R1-170 Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)	270,7	211,6	207,2	181,4	103,1	974,0
R1-180 Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	100,0
R1-190 Programme d'aide sur les nouvelles mobilités (NOMO)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

2. Ce montant pourra être bonifié, grâce à des réallocations entre actions advenant des besoins plus grands, jusqu'à un maximum de 123,6 M\$.

[Plan de mise en œuvre 2025-2030](#)