



Sommaire des recommandations

En vue du plan budgétaire québécois 2025-2026

PROPOSITION N° 1

Agir pour la résilience et la vitalité des collectivités québécoises

MESURE PRIORITAIRE

Bonifier le « modèle québécois », qui nous démarque comme la juridiction la plus égalitaire en Amérique du Nord, en entamant un vaste chantier d'innovation économique et sociale visant à répondre aux besoins en logement de l'ensemble des Québécoises et Québécois. Ce chantier devrait notamment permettre de construire plus de 10 000 logements sociaux et à but non lucratif par année.

Mesures complémentaires

- **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.
- **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.
- **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.
- **Projets d'aménagement adaptés au climat (PAAC):** Tester un mécanisme de financement intégré (ex: décontamination, planification du projet et réalisation) dans le cadre de projets pilotes pour des sites au redéveloppement prioritaire, afin d'avoir une approche répondant simultanément à la crise de l'habitation et aux changements climatiques.
- **Zones inondables:** Mettre en place les programmes nécessaires à la relocalisation et au réaménagement de ces zones dans une perspective d'équité.
- **Sécurité alimentaire:** Soutenir la mise en œuvre 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

MESURE PRIORITAIRE

Redéployer les 6,2 G\$ prévus pour la bonification du réseau routier afin de résorber le déficit de maintien d'actifs croissant, notamment en transport et pour les infrastructures d'eau.



Mesures complémentaires

- **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.
- **Efficacité énergétique:** Faire sans délai les changements administratifs, réglementaires ou législatifs nécessaires pour permettre aux villes de faire bénéficier à leurs citoyens du programme PACE.
- **Chantier d'infrastructures d'énergie renouvelable:** Accélérer le déploiement d'infrastructures nécessaires à la production et au transport d'énergie renouvelable, tout en respectant les règles environnementales et la planification territoriale.
- **Redevances de développement:** Encadrer de façon stricte l'utilisation par les municipalités des redevances de développement, de manière à favoriser la densification à l'intérieur du périmètre urbain existant et pour éviter de ralentir les mises en chantier.

PROPOSITION N° 3

Prendre dès maintenant des mesures pour sortir de l'immobilité durable

MESURE PRIORITAIRE

Faciliter et encourager le recours aux sources locales de financement des transports collectifs, notamment les contributions sur l'immatriculation et l'essence.

Mesures complémentaires

- **Politique de mobilité durable:** Publier un nouveau plan d'action établissant une cible de développement de l'offre transport collectif.
- **Financement des réseaux de transport:** Rendre public le nouveau rapport du Chantier sur le financement afin de solutionner le déficit structurel du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) et d'assurer son équilibre.
- **Électrification des véhicules privés:** Maintenir le cap avec la fin des subventions à l'achat aux véhicules électriques en misant plutôt sur la norme VZE ou sur un système de redevance-remise
- **Transport collectif:** Prioriser l'offre de service à l'électrification en augmentant la contribution du marché carbone au transport collectif.
- **Transports actifs:** Bonifier le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU).



Québec, le 10 février 2025

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

OBJET : Consultations prébudgétaires 2025-2026

Monsieur le Ministre des Finances,

Alors que votre gouvernement prépare son nouveau plan budgétaire 2025-2026 dans un climat de turbulence économique, je tiens à vous transmettre les propositions de Vivre en Ville, élaborées en tenant compte de ce contexte difficile. 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 de la prospérité 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 pour sortir de l'immobilité durable en transport.

PROPOSITION N° 1

Agir pour la résilience et la vitalité des collectivités québécoises

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, 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.

Les 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. 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.

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

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 délocalise ses succursales hors des cœurs de collectivité, comme elle a annoncé le faire très bientôt à Chicoutimi, 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. Il s'agit d'un comportement voyou qui n'aurait pas cours dans un marché libéralisé.

La mesure 1.5 de la PNAAT prévoit quant à elle l'adoption d'une politique 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, 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. Le gouvernement avait d'ailleurs appuyé la relance des centres-villes durement affectés par les mesures sanitaires à hauteur de 75 M\$ dans le budget 2021-2022.

Résilience face aux changements climatiques

Les changements climatiques s'imposent avec force et coûtent cher. À elle seule, la tempête Debby a résulté en 2,5 milliards en réclamations, un record surpassant la crise du verglas de 1998. Cette facture sera nécessairement reflétée dans les coûts d'assurance croissants.

Les municipalités se retrouvent en première ligne face à l'accroissement des événements météorologiques extrêmes au Québec (feux de forêt, inondations, épisodes caniculaires, etc.). Elles doivent donc redoubler d'efforts en matière d'adaptation aux changements climatiques. 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). 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.

Alors que le programme de décontamination des terrains ClimatSol-Plus a écoulé ses dernières sommes en 2024, le programme Accélérer la transition climatique locale (ATCL) se limite à un soutien à la planification et à la conception de projets de consolidation urbaine. 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 modernisation du cadre réglementaire applicable aux zones inondables est en cours, le flou subsiste concernant les programmes nécessaires à la relocalisation et au réaménagement de ces zones, ce qui entraîne une imprévisibilité qui nuit à une bonne planification territoriale. Ces programmes devront d'ailleurs être conçus de manière à atténuer les disparités économiques entre les citoyens concernés, plutôt que de les accentuer.

Sécurité alimentaire

Enfin, 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 entre les acteurs du monde agroalimentaire, l'ancrage au territoire et l'accès à des aliments sains, frais et locaux. Les PDCN suscitent l'enthousiasme des parties prenantes partout au Québec. Ne reste plus qu'à soutenir leur mise en œuvre, par exemple à travers la nouvelle politique bioalimentaire.

MESURE PRIORITAIRE

Bonifier le « modèle québécois », qui nous démarque comme la juridiction la plus égalitaire en Amérique du Nord, en entamant un vaste chantier d'innovation économique et sociale visant à répondre aux besoins en logement de l'ensemble des Québécoises et Québécois. Ce chantier devrait notamment permettre de construire plus de 10 000 logements sociaux et à but non lucratif par année.

Mesures complémentaires

- **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.
- **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.
- **Projets d'aménagement adaptés au climat (PAAC):** Tester un mécanisme de financement intégré (ex: décontamination, planification du projet et réalisation) dans le cadre de projets pilotes pour des sites au redéveloppement prioritaire, afin d'avoir une approche répondant simultanément à la crise de l'habitation et aux changements climatiques.
- **Zones inondables:** Mettre en place les programmes nécessaires à la relocalisation et au réaménagement de ces zones dans une perspective d'équité.
- **Sécurité alimentaire:** Soutenir la mise en œuvre 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 37,1 G\$ au PQI 2024-2034. Pendant cette période, **les infrastructures en bon état sont passées de 68% du parc à 56%**. Actuellement, **55% 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 (13%) ou en très mauvais état (30%)**, 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 6,2 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. Voilà un secteur dans lequel les investissements en bonification du réseau routier gagneraient à être redéployés. Soulignons aussi que les projets de transport collectif sont essentiels au développement immobilier, comme l'affirment les acteurs du milieu.¹

Dans l'éventualité d'investissements accélérés visant à contrer le ralentissement prévisible de l'économie québécoise causé par l'imposition de tarifs par les États-Unis, aucun projet de bonification routière ne devrait être accéléré.²

Transition énergétique

Bien que le ralentissement économique ne doit pas se traduire par un plus grand laxisme concernant le respect des règles environnementales et des bonnes pratiques de planification territoriale, 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.

De plus, la complexité et la disparité des programmes d'efficacité énergétique continuent de complexifier la vie aux particuliers et aux entreprises souhaitant décarboner leur bâtiments. Avec ses partenaires du Partenariat climat Montréal, Vivre en Ville recommande la mise en place d'un guichet unique.

¹ Alliance TRANSIT, IDU, FCCQ, OUQ (2024). Développer les services à la hauteur des besoins. [\[Communiqué\]](#)

² Un seul des projets de transport collectif visés par la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure est en réalisation, soit le prolongement de la ligne bleue.



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.

Développement immobilier

En plus d'infrastructures en bon état, répondre aux besoins en habitation exige une fiscalité favorable au développement immobilier. En Ontario, l'explosion des redevances de développement au cours des 15 dernières années (s'établissant dans de nombreuses municipalités à plusieurs dizaines de milliers de dollars) a contribué fortement à la crise de l'habitation, en augmentant le prix de chaque unité d'habitation et en ralentissant le développement immobilier.

L'adoption à l'automne 2023 de la Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale permet à la ministre des Affaires municipales d'encadrer l'usage des redevances de développement, ce que Vivre en Ville l'encourage à faire, de manière à favoriser la densification à l'intérieur du périmètre urbain existant.

MESURE PRIORITAIRE

Redéployer les 6,2 G\$ prévus pour la bonification du réseau routier afin de résorber le déficit de maintien d'actifs croissant, notamment en transport et pour les infrastructures d'eau

Mesures complémentaires

- **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.
- **Efficacité énergétique:** Faire sans délai les changements administratifs, réglementaires ou législatifs nécessaires pour permettre aux villes de faire bénéficier leurs citoyens du programme PACE.
- **Chantier d'infrastructures d'énergie renouvelable:** Accélérer le déploiement d'infrastructures nécessaires à la production et au transport d'énergie renouvelable, tout en respectant les règles environnementales et la planification territoriale.



- **Redevances de développement:** Encadrer de façon stricte l'utilisation par les municipalités des redevances de développement, de manière à favoriser la densification à l'intérieur du périmètre urbain existant et pour éviter de ralentir les mises en chantier.

PROPOSITION N° 3

Prendre dès maintenant des mesures pour sortir de l'immobilité durable

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, voire même à une dégradation à plusieurs égards. Pour être juste, les mesures sanitaires liées à la pandémie ont fortement affecté les revenus des transports collectifs, qui constituent la colonne vertébrale de la mobilité durable.

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. 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.



Politique de mobilité durable

Les termes de l'aide gouvernementale pluriannuelle sur le financement des transports collectifs 2025-2029 laissent présager une continuité de la stagnation observée depuis 2018. 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.

Le financement de cette croissance n'a pas besoin de venir du budget québécois, déjà sous forte pression dans un contexte économique difficile. De nombreuses solutions à impact nul pour le gouvernement sont à portée de main et identifiées dans le Chantier sur le financement de la mobilité durable. Le nouveau 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 mais n'a pas encore été rendu public.

Rappelons que la cible de croissance de l'offre de service annuelle du Plan d'action 2018-2023 était de 5% (une cible tout à fait cohérente avec les besoins et les objectifs), et que les services avaient augmenté de 32% entre 2007 et 2015. L'absence d'objectif clair de croissance de service dans le prochain plan d'action de la Politique de mobilité de mobilité consacrerait l'échec du gouvernement en matière de mobilité durable.

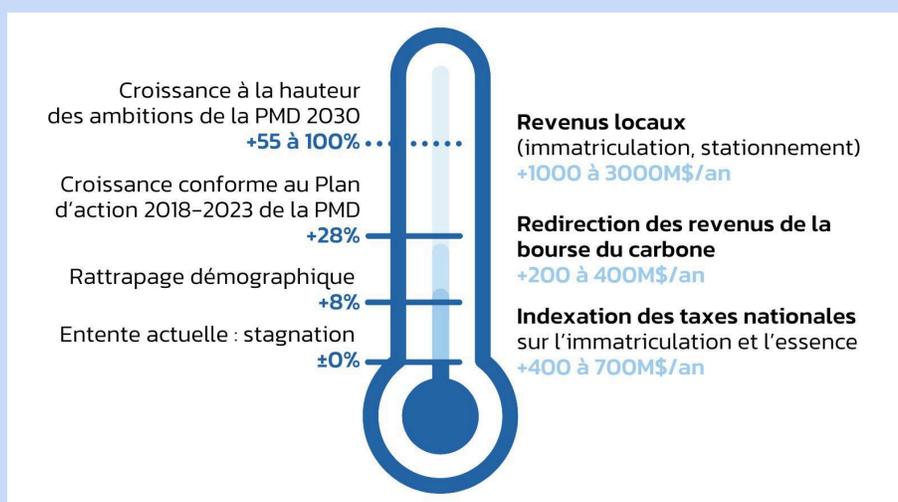
Par ailleurs, une bonification du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) est demandée par de nombreux acteurs et contribuerait une des avancées concrètes liées au premier plan d'action de la PMD.



Atteindre les objectifs en transport collectif : une question de vision

L'Alliance TRANSIT estime dans ses recommandations prébudgétaires qu'il serait possible de doubler l'offre de service de transport collectif grâce à l'indexation de taxes existantes, en redirigeant une partie de revenus du carbone à la faveur de la mobilité durable (tel qu'il était initialement prévu) et en augmentant le recours aux sources de financement locales et régionales.

Un simple rattrapage de l'inflation pour indexer la taxe sur l'essence et la taxe sur l'immatriculation aurait permis d'obtenir 758 M\$ supplémentaires pour l'année 2023-2024.



Fonds des réseaux de transport terrestre

En vertu de la Loi sur l'administration financière, le Fonds des réseaux de transport terrestre, 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 dans le budget 2022-23, des solutions doivent être mises en place rapidement, pour respecter la loi.

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 du programme Roulez Vert présente pourtant une opportunité de bonifier les subventions en mobilité durable. C'est pourquoi Vivre en Ville appuie le définancement progressif du programme. Le progrès devrait continuer de façon organique avec un raffermissement de la norme VZE, vers la totalité des ventes neuves en 2035. Si le gouvernement souhaite accélérer la cadence, il pourrait instaurer un



programme de redevance-remise, autofinancé plutôt que subventionné par le marché du carbone. 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.

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) 2024-2029 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 299 M\$ en 2025-2026 à seulement 122 M\$ en 2028-2029.

MESURE PRIORITAIRE

Faciliter et encourager le recours aux sources locales de financement des transports collectifs locales, notamment les contributions sur l'immatriculation et l'essence.

Mesures complémentaires

- **Politique de mobilité durable:** Publier un nouveau plan d'action établissant une cible de développement de l'offre transport collectif.
- **Financement des réseaux de transport:** Rendre public le nouveau rapport du Chantier sur le financement afin de solutionner le déficit structurel du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) et d'assurer son équilibre.
- **Électrification des véhicules privés:** Maintenir le cap avec la fin des subventions à l'achat aux véhicules électriques en misant plutôt sur la norme VZE ou sur un système de redevance-remise
- **Transport collectif:** Prioriser l'offre de service à l'électrification en augmentant la contribution du marché carbone au transport collectif.
- **Transports actifs:** Bonifier le 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. 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) :

- ◆ *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) ;*
- ◆ *Les collectivités comme pilier de la politique climatique du Québec. Mémoire présenté au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre des consultations sur le Plan d'électrification et de changements climatiques (2019) ;*
- ◆ *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) ;*
- ◆ *Une nouvelle approche fiscale pour nos collectivités. Mémoire présenté à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise (2014) ;*
- ◆ *Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain (2013).*



Alors que se conjuguent des efforts importants pour faire face à l'augmentation des coûts de la vie, promouvoir la santé de la population, 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. Les propositions de Vivre en Ville s'inscrivent dans cette approche.

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

Le directeur général,

Christian Savard

Renseignements

Samuel Pagé-Plouffe
Directeur - Affaires publiques et gouvernementales
samuel.page-plouffe@vivreenville.org | 514-714-67