La région affectée par les coupes budgétaires en transport

Dominique Roy | Journaliste de l'Initiative de journalisme local

Voilà que les transporteurs du Québec doivent composer avec une refonte majeure des programmes de financement du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Les nouvelles règles, annoncées tardivement et appliquées rétroactivement pour l'année financière 2025, ont pris de court les entreprises et les organisations qui avaient déjà engagé leurs dépenses selon les anciens critères. La décision du gouvernement du Québec de retrancher 200 M$ au Programme d'aide au développement du transport collectif frappe particulièrement les régions, comme la nôtre, où la mobilité repose sur des réseaux déjà fragiles.

Une réalité régionale précaire

Dans une entrevue accordée à Radio-Canada, publiée le 6 février dernier, le directeur général d'Autobus Maheux, Nicolas L. Maheux, affirmait que des coupes de service seraient inévitables, l'aide financière prévue par ligne de transport interurbain par autobus passant de 185 000 $ à 125 000 $ par année. Parmi les corridors les plus vulnérables, il nommait celui entre Rivière-Héva et Amos ainsi que celui entre Val-d'Or et Chibougamau.

Au-delà des coupes, M. Maheux dénonce un modèle de financement qui transfère une part croissante des coûts vers les municipalités, alors qu'elles n'ont pas les moyens d'absorber ces nouvelles charges. En effet, le gouvernement exige des contributions locales toujours plus élevées pour maintenir les mêmes services, ce qui fragilise particulièrement les petites municipalités. Il critique aussi l'imprévisibilité du programme, dont les règles changent trop souvent pour permettre une planification stable. Pour lui, Québec doit assumer davantage sa responsabilité afin d'éviter que la facture ne retombe sur les citoyens.

Une réalité témiscamienne préoccupante

Au Témiscamingue, les conséquences se font sentir tout aussi fortement du côté du Transport adapté et collectif du Témiscamingue (TACT). Sa directrice générale, Anne Villeneuve, décrit une situation qui dépasse la simple compression budgétaire. « Le principal problème, c'est que nous avons appris les nouvelles règles de financement seulement à la toute fin de 2025 : les critères avaient changé, ainsi que les dépenses admissibles. Toutes les dépenses faites en 2025 l'ont été de bonne foi, selon les règles alors en vigueur. Aujourd'hui, il est impossible d'aller récupérer ces montants, ce qui crée un déficit important. » Elle précise que le déficit ne découle donc pas d'une mauvaise gestion, mais plutôt de changements de programme annoncés tardivement. « S'ils avaient été clairs dès le départ, nous aurions pu nous ajuster et réduire les impacts. »

Anne Villeneuve parle du programme de financement 2022-2024 qui avait permis au TACT d'améliorer son offre de services. Ainsi, la Municipalité régionale de comté (MRC) pouvait mieux répondre aux besoins de la population, tant socialement qu'économiquement. « Ce qui décourage beaucoup, c'est que le nouveau programme élimine ces avancées. Il remet tout à zéro… et rétroactivement pour l'année 2025. Trois années de travail sont balayées d'un revers de main.



Photo gracieuseté : TACT

Flotte d'autobus en date de 2024

Pour le transport collectif, le TACT perdra environ 110 000 $ sur trois ans, dont près de 40 000 $ pour 2025, alors que les dépenses avaient déjà été engagées. Le transport adapté, quant à lui, subira une baisse d'environ 25 000 $ pour cette même année 2025. À cela s'ajoute une révision du programme de soutien au transport adapté (PSTA) annoncée en janvier 2026, qui entraîne, pour certains organismes, une diminution de 15 % à plus de 30 % de l'aide destinée à une clientèle déjà vulnérable. Anne Villeneuve juge cette situation extrêmement préoccupante. Malgré tout, le TACT refuse de couper des services. C'est le développement de nouvelles initiatives, toutefois, qui sera freiné. L'organisation maintient son projet d'autopartage financé par le Fonds québécois d'initiatives sociales (FQIS), même si le ministère des Transports et de la Mobilité durable ne reconnaît plus ce type d'initiative.

À l'échelle provinciale, le TACT participe activement aux démarches de l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ). Anne Villeneuve y siège comme administratrice. Entre autres, l'UTACQ demande au gouvernement d'appliquer les anciennes règles du programme, au moins pour l'année 2025, ce qui permettrait aux MRC de faire une transition budgétaire responsable, de prendre des décisions éclairées pour 2026 et d'éviter d'absorber des compressions annoncées après la fin de l'année financière.

Enfin, à court terme, le TACT devra apprendre à faire plus avec moins, une réalité qui devient de plus en plus difficile, selon la directrice générale.

