



Montréal, le 15 janvier 2020

Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances
12, rue Saint-Louis, 1^{er} étage
Québec (Québec) G1R 5L3

Objet : Budget 2020 – Recommandations concernant les services de mobilité pour les citoyens

Monsieur Girard,

En tant qu'association concernée par les politiques gouvernementales touchant la question du transport, il nous fait plaisir de vous transmettre nos recommandations pour le budget 2020-21 du gouvernement du Québec.

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise. L'association agit par des représentations, mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand.

Un contexte favorable

Si les dernières années sont caractérisées par l'espace croissant occupé par l'enjeu de la mobilité durable dans la sphère publique, il est important de poursuivre sur cette lancée, et que les engagements soient accompagnés d'investissements conséquents. En effet, la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain, le lancement du chantier du REM, le financement du réseau structurant de transport de Québec ainsi que celui du prolongement de la ligne bleue et finalement l'adoption de la Politique de mobilité durable du 2030 et le lancement du chantier sur le financement de la mobilité constituent tous des avancées majeures pour la mobilité au Québec. L'engagement électoral de rééquilibrer les investissements entre transport collectif et transport routier pour atteindre le ratio de 50-50 d'ici la fin de votre mandat est également un signal positif.

Pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, notamment dans la Politique de mobilité durable, il faut continuer de poser des gestes forts en faveur de la mobilité durable et collective. Le transport collectif étant une solution à la congestion, aux enjeux environnementaux en plus de favoriser le développement économique, il est primordial de financer adéquatement ce service aux citoyens. D'ailleurs, le transport constitue le deuxième poste de dépenses des ménages québécois. Les investissements en mobilité durable sont une façon efficace de soulager les Québécois et Québécoises en offrant des services de transport collectif efficaces et abordables afin de réduire les dépenses liées au transport. Nous avons d'ailleurs vu naître en 2018 le tout premier programme de tarification sociale basée sur le revenu au Québec grâce au programme Écho de la Société de transport de l'Outaouais, qui s'avère un franc succès.

Recommandations prébudgétaires

Dans ce contexte, l'association vous formule donc des recommandations à trois égards soit: le financement de la mobilité, les mesures fiscales pour réduire le fardeau des ménages québécois et la gouvernance.

Financement de la mobilité

1. Respecter l'engagement électoral de rééquilibrer les investissements entre transport collectif et transport routier pour atteindre le ratio de 50-50 à la fin du mandat. L'actuel budget devrait donc atteindre minimalement un ratio de 40% d'investissements en transport collectif. Rappelons que le dernier budget présentait un recul dans la proportion d'investissements consacrés aux réseaux de transport collectif. Le gouvernement devrait déposer à courte échéance un plan chiffré montrant comme il compte atteindre l'objectif de 50-50.
2. Maintenir le seuil minimal de 2/3 des revenus du marché du carbone dédiés aux transports, tel que prévu actuellement dans la loi.
3. Rehausser le taux de réalisation des projets de transport collectif au-delà de 85% pour que les dépenses réelles, et non seulement planifiées correspondent à la proportion visée.

En janvier 2019, le Chantier sur le financement de la mobilité a été lancé et confié à Monsieur Claude Reid, député de Beauharnois. Nous avons évidemment accueilli positivement le lancement de ce Chantier tôt dans le mandat. Toutefois, il nous apparaît préoccupant que les conclusions de ce chantier ne soient connues qu'à l'automne 2020, alors que le temps presse pour trouver des solutions à l'érosion des revenus des taxes sur l'essence. Dans ce contexte, Trajectoire Québec préconise de suivre les recommandations de l'Alliance Transit, soit :

4. Revoir les sources de revenus pour le financement des réseaux de transport dans le contexte la stagnation des revenus de taxe sur l'essence depuis 5 ans en donnant suite au Chantier sur le financement de la mobilité.
 - a. Viser l'équilibre revenus-dépenses du FORT, en rehaussant la taxe sur l'essence, qui demeure un bon outil d'internalisation des coûts des réseaux de transport.
 - b. Favoriser le déploiement d'un projet pilote afin d'évaluer l'opportunité de compenser les pertes de revenus de la taxe sur l'essence par une tarification routière d'ici 10 à 15 ans.
 - c. Renforcer le principe d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur dans le financement des réseaux, afin notamment d'éviter le gaspillage et un meilleur entretien des infrastructures.
 - d. Soumettre les investissements à des critères de choix qui assurent la pérennité et l'efficacité des infrastructures, que ce soit pour les investissements du PQI ou comme critères des nouveaux *Plans de mobilité durable intégrés*.

Mesures fiscales pour réduire le fardeau des ménages québécois

La Politique de mobilité durable vise la réduction de 20% des dépenses brutes des ménages allouées au transport. Actuellement, le transport est le deuxième poste de dépense des ménages québécois. Afin d'atteindre cette cible et offrir aux populations les plus vulnérables les moyens de se déplacer adéquatement et ainsi contribuer pleinement à la société, nous recommandons;

1. Instaurer une mesure d'accompagnement financier à l'établissement d'une tarification sociale. Cette mesure d'équité sociale est présente dans au moins dix agglomérations canadiennes alors qu'au Québec, il n'existe que le programme Écho de la Société de transport de l'Outaouais. En plus de l'accroissement de la mobilité pour les moins nantis, les bénéfices pour la société sont nombreux. En effet, la Ville de Calgary estime que « pour chaque dollar investi dans le programme de tarification sociale s'adressant aux ménages à faible revenu, la société récupère 12,25\$¹ ». Pour des raisons d'accroissement de la mobilité et d'économies pour le système public, le gouvernement du Québec devrait appuyer les municipalités et sociétés de transport qui veulent instaurer une tarification sociale basée sur le revenu.
2. Que le gouvernement du Québec, par l'entremise de Revenu Québec, collabore avec les Sociétés de transport ou municipalités instaurant un programme de

¹ Direction de la santé publique de la Montérégie (2018). Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé.

tarification sociale basée sur le revenu afin que ce soit la responsabilité de Revenu Québec de déterminer l'éligibilité aux programmes.

Gouvernance

1. Renforcer le rôle stratégique de l'Autorité régionale de transport métropolitain
 - a. L'ARTM a été créée en 2017 pour planifier et organiser les services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Ce modèle de gouvernance, inspiré des meilleures pratiques, permet une planification cohérente et efficace des services de l'ensemble de la région. Il est primordial de confier à l'ARTM la planification de l'ensemble du développement des services de transport collectif, incluant les grands projets d'infrastructures.

2. Appuyer les municipalités dans le développement du transport collectif
 - a. Revoir la gouvernance et le financement des transports collectifs interurbains et ruraux, en visant une meilleure intégration et des programmes de soutien pluriannuels, pour contrer la décroissance actuelle des services.
 - b. Revoir les règles de financement des réseaux de transport afin de favoriser le développement du transport collectif par les municipalités plutôt que le développement du réseau routier, et ainsi freiner l'étalement urbain².

Trajectoire Québec est à votre disposition pour discuter et approfondir ces propositions, notamment à l'occasion d'une rencontre. Veuillez recevoir, monsieur Girard, nos salutations distinguées.



Sarah V. Doyon
Directrice

² Vivre en Ville (2013). Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.