



Montréal, le 6 février 2019,

Monsieur Éric Girard  
Ministre des Finances  
12, rue Saint-Louis, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5L3

**Objet : Budget 2019 - 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 2019-20 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 sous le nom de Transport 2000, 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 en mobilité citoyenne. L'association agit par des représentations, mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand.

**Un contexte favorable**

Un pas important vers la mobilité durable a été fait en 2018 avec l'adoption de la première politique québécoise de mobilité durable. Nous sommes d'ailleurs enchantés de la décision de votre gouvernement de la mettre en œuvre dans son intégralité. Nous le constatons, la mobilité est maintenant un enjeu central dans l'actualité, les citoyens veulent des solutions efficaces, sécuritaires et abordables pour se déplacer. Les besoins en mobilité des Québécoises et

Québécois sont en croissance et la mobilité doit maintenant être envisagée comme un service à la population.

L'ensemble des acteurs publics, privés, institutionnels et citoyens sont mobilisés et favorables à une transformation durable de notre société. Pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), nous n'avons d'autre choix que de s'attaquer au secteur des Transports, qui représente 43% de nos émissions. Le transport collectif constitue la clé pour réduire drastiquement nos émissions de GES.

D'un autre côté, la congestion constitue un irritant majeur pour les citoyens et pour les entreprises, en plus d'imposer un important coût économique, soit environ 4 milliards de dollars annuellement seulement pour la grande région de Montréal<sup>1</sup>. À cet effet, le plan de décongestion présenté par la Coalition Avenir Québec en campagne électorale était ambitieux et a été chaleureusement accueilli par la population qui a majoritairement élu cette formation politique aux élections.

Le contexte économique actuel est favorable à des investissements majeurs en transports collectifs. En effet, les surplus budgétaires permettent de dégager une certaine marge de manœuvre pour investir dans des projets structurants et porteurs. Par ailleurs, la situation de plein emploi met une pression sur les employeurs, qui ont des difficultés à recruter de la main-d'œuvre, leur accessibilité devient un critère de choix pour les employés potentiels, occasionnant de nouveaux besoins en mobilité.

Finalement, le transport constitue le deuxième poste de dépenses des ménages québécois. Il est important de pouvoir soulager les citoyens en offrant des services de transport collectif efficaces et abordables afin de réduire les dépenses liées au transport.

---

**1**

Lévesque, Kathleen (2018). *Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018*, La Presse, 13 septembre 2018

## Recommandations prébudgétaires

Dans ce contexte, l'association vous formule donc des recommandations à quatre égards soit: la gouvernance, le Chantier sur le financement de la mobilité, les projets à prioriser dans le Plan québécois des infrastructures et finalement les mesures fiscales pour réduire le fardeau des ménages québécois.

### *Gouvernance*

1. Ajouter au mandat de l'Autorité régionale de transport métropolitain la planification du réseau routier sur son territoire, à l'instar de l'autorité Translink (C.-B.) et avec les fonds associés aux autoroutes de la CMM.
2. Mettre sur pied un Conseil consultatif sur la mobilité, un organisme gouvernemental de consultation et d'études qui veillerait à promouvoir la mobilité durable. Afin d'atteindre les objectifs de la Politique de mobilité durable, ce Conseil consultatif:
  - a. Conseille le ministre et le gouvernement du Québec sur tout sujet lié à la mobilité;
  - b. Recueille les besoins de mobilité partout sur le territoire;
  - c. Fournit de l'information pertinente aux utilisateurs et au public;
  - d. Concerte les différents organismes publics de transport afin de partager les meilleures pratiques.

### *Chantier sur le financement de la mobilité*

La politique de mobilité durable adoptée par le gouvernement en 2018 est une occasion inédite de réviser les fondements de l'intervention publique pour qu'elle favorise la mobilité durable. Toutefois, pour y parvenir, une révision majeure du financement du transport doit être menée puisque les sources actuelles de financement tendent à s'éroder tandis que les besoins, eux, ne cessent de croître. Ainsi, nous demandons que le Chantier sur le financement de la mobilité soit lancé très rapidement en 2019 et qu'ils incluent des réflexions autour des sujets suivants :

1. Revoir le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisation du transport collectif entre les municipalités et le gouvernement, notamment en mettant en place un cadre financier bonifié, dédié, indexé et récurrent pour répondre

aux besoins des municipalités, dans la perspective d'assurer l'équité du financement entre les transports collectifs et le routier et permettre le déploiement d'infrastructures durables.

- a. Majorer le financement des transports collectifs de sources diverses. Ce soutien, notamment à l'intérieur des programmes récurrents ou nouveaux à l'intention des municipalités, s'ajoutera aux besoins accrus en immobilisations provenant du FORT.
  - b. S'assurer que les sommes dédiées à l'exploitation des transports collectifs à travers le Fonds vert soient réellement décaissées, et la proportion de deux tiers pour les transports durables soit maintenue à la suite de la reconduction du Fonds en 2020.
  - c. Hausser le financement consacré au transport adapté au niveau de la croissance des besoins.
2. 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.
  3. Taxi et transport à la demande : ouvrir à de nouveaux modèles et à des incitatifs accrus au partage des voitures. Les indicateurs de réussite pertinents pourraient être l'évolution du parc automobile, le nombre de personnes par voiture et le coût des courses de taxi.
  4. Envisager de nouvelles sources de revenus pour financer les réseaux de transport, notamment en se basant sur les principes d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur.

### *Plan québécois des infrastructures*

1. Poursuivre, au PQI, les projets structurants de transports collectifs prioritaires : la ligne bleue de métro, le REM, le projet structurant de Québec et le projet de l'Ouest-Outaouais
2. Pour financer ces projets, l'association préconise de suivre les recommandations proposées par Alliance TRANSIT, qui sont :
  - a. Rééquilibrer les investissements en transports pour atteindre, en 2019, un taux de 40% des investissements du PQI en transport terrestre pour les transports collectifs.
  - b. Viser, sur quatre ans, une proportion égale entre les transports collectifs et routiers, à l'instar de la plateforme du gouvernement. Pour y

arriver, rediriger la majorité des sommes prévues en développement de nouvelles routes, soit 3 G\$ des 3,7 G\$ prévus sur dix ans, vers le transport en commun. Le PQI 2019-2029 passera alors à 17 G\$ pour le secteur routier et 12 G\$ pour le transport en commun.

*Mesures fiscales pour réduire le fardeau des ménages québécois*

1. Comblent le retrait du gouvernement fédéral (2017) du crédit d'impôt pour le transport en commun
  - a. Le gouvernement fédéral a justifié ce retrait par le trop faible apport en GES de la mesure. Il nous appert que les gains d'achalandage estimés, entre 0,25 et 1%, sont significatifs; peu d'autres mesures sont susceptibles d'en faire autant. Par ailleurs, il ne s'agit pas d'un simple enjeu climatique; l'incitatif fiscal à la mobilité peut avoir une vocation écofiscale, de mobilité durable, de santé ou de consommation énergétique. C'est pourquoi elle nous apparaît pertinente, a fortiori dans un contexte où l'on veut inciter à l'utilisation de la mobilité durable.
  - b. En réponse à l'abolition, le gouvernement de l'Ontario a instauré son propre programme, offrant une réduction équivalente pour les clientèles aînées.
  - c. Le Québec devrait aller dans la même direction, par l'une ou l'autre des voies suivantes : instaurer un crédit d'impôt pour le transport en commun ou instaurer une mesure bonus/malus pour les transports énergivores.
2. Instaurer une mesure d'accompagnement financier à l'établissement d'une tarification sociale. Cette mesure d'équité sociale, présente dans au moins dix agglomérations canadiennes hors Québec, n'a qu'un seul projet en cours au Québec, à la Société de transport de l'Outaouais. En plus de l'accroissement de la mobilité pour les moins nantis, les dernières études et expérimentations françaises suggèrent que la tarification basée sur le revenu est plus efficace, d'un point de vue budgétaire, pour les transporteurs. 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.

3. Mettre en place un incitatif fiscal au covoiturage, permettant de fidéliser les covoitureurs et réduire les dépenses brutes des ménages allouées au transport.

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