



COMMENTAIRES DU CPQ

CHANTIER SUR LE FINANCEMENT DE LA MOBILITE
Politique de mobilité durable 2030

OCTOBRE 2019

Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) a pour mission de s'assurer que les entreprises disposent au Québec des meilleures conditions possible – notamment en matière de capital humain – afin de prospérer de façon durable dans un contexte de concurrence mondiale.

Point de convergence de la solidarité patronale, il constitue, par son leadership, une référence incontournable dans ses domaines d'intervention et exerce, de manière constructive, une influence considérable visant une société plus prospère au sein de laquelle l'entrepreneuriat, la productivité, la création de richesse et le développement durable sont les conditions nécessaires à l'accroissement du niveau de vie de l'ensemble de la population.

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque nationale du Canada.

4^e trimestre 2019

Commentaires introductifs

Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) est heureux de présenter ses commentaires et recommandations dans le cadre du **Chantier sur le financement de la mobilité**, qui fait partie de la **Politique de mobilité durable 2030** (ci-après la PMD 2030).

La consultation mise en place par le Chantier dépasse largement la seule question environnementale. Comme la PMD 2030 touche à la fois le transport des personnes et le transport des marchandises, elle vise un large éventail de moyens de déplacement ainsi que toutes les questions entourant leur sécurité. Pour le CPQ, la mobilité durable est un enjeu transversal qui a un impact sur notre économie, notre environnement et tout ce qui compose notre prospérité collective.

La mobilité des personnes, c'est aussi la mobilité des travailleurs. La problématique implique autant des enjeux de productivité que de bien-être considérant le temps perdu et le stress en raison de la congestion, la conciliation travail-famille rendue plus difficile, et ainsi de suite.

Les enjeux entourant la congestion et la mobilité durable ont aussi un impact sur le transport de marchandises. Peu importe sa source, la congestion routière nuit au transit des marchandises, augmente les émissions de gaz à effet de (GES) et ralentit l'économie.

Bref, selon le CPQ, la prospérité du Québec est clairement liée à la question de la mobilité durable. Ainsi, assurer le financement adéquat de la PMD 2030 devient un levier stratégique important, non seulement pour la transition énergétique et la lutte aux changements climatiques, mais aussi pour la croissance de la prospérité québécoise. Étant donné les besoins importants et les objectifs ambitieux que le Québec s'est fixés, ce financement exigera des efforts considérables de toutes les parties prenantes, incluant de la part des citoyens. Il sera donc important d'avoir une bonne communication et un processus de consultation démocratique permettant la prise de décision collective sur les bonnes bases et l'acceptabilité sociale de ce financement. Tout ce processus doit également tenir compte des différences significatives entre les zones urbaines et les zones non urbaines.

Des principes de base

Avant d'entrer directement dans le cœur des questions soulevées par la présente consultation, il nous semble important de souligner quelques principes généraux qui doivent guider toute décision dans le cadre de la PMD 2030 et de son financement.

Premièrement, il est important de rappeler que le gouvernement a déjà retenu **l'approche RTA** (réduire, transférer, améliorer) dans le cadre de la PMD 2030. C'est pourquoi nous recommandons que le financement de la politique elle-même tienne compte de l'approche RTA. En clair, chaque moyen de financement (qu'il s'agisse d'un tarif, d'une taxe, etc.) et chaque dépense (qu'il s'agisse d'un investissement ou d'une charge d'exploitation) doit être réfléchi pour soutenir ces 3 éléments :

- **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.**

Deuxièmement, nous sommes d'avis que le financement de la PMD 2030, tout comme la politique elle-même, doit avoir une **vision globale** qui transcende le ministère des Transports du Québec (MTQ). En effet, une politique de mobilité durable est aussi une politique d'innovation, d'investissement, d'aménagement intégré du territoire et de transition énergétique. C'est une politique réglementaire et financière qui doit permettre de planifier tous les types de déplacements, de même que l'accessibilité des destinations des usagers et la prévisibilité et la résilience des modes de transport. C'est pourquoi l'action du gouvernement pour assurer l'arrimage et la coordination entre toutes ces politiques au niveau du financement nous semble primordiale pour assurer la réussite de la PMD 2030.

Troisièmement, il est nécessaire d'avoir un juste équilibre suivant le principe de « redevance-remise » ou d'incitatifs et de pénalités, mais uniquement dans les cas où il existe des alternatives réalistes et disponibles. Par exemple, l'autopartage peut être très difficilement applicable dans certains cas ou dans certaines régions. De plus, même si des technologies permettant de réduire les émissions de certains déplacements existent déjà et sont disponibles, comme les véhicules électriques ou hybrides, ces dernières peuvent être très coûteuses et inaccessibles pour plusieurs.

Nous présentons ci-dessous des éléments de réponse aux questions posées par le document de consultation.

Éviter les erreurs du passé

Quels sont les principaux défis et enjeux actuels et à court terme liés au financement de la mobilité au Québec?

Le financement de la mobilité doit tenir compte des principaux défis et enjeux suivants sont les suivants

- **Les défis liés à la diversification des revenus;**
- **Les défis liés à la priorisation des investissements et des dépenses;**
- **Les défis liés à l'importance de ne pas augmenter le fardeau fiscal global et à la compétitivité;**
- **Les défis liés aux réalités différentes des différents milieux (par exemple milieu urbain ou rural);**
- **Les défis liés à l'acceptabilité sociale.**

Dans un premier temps, les défis liés à la diversification des sources de revenus qui sera nécessaire pour contrer les changements anticipés dans un avenir rapproché et qui vont demander de revoir certaines sources de financement actuelles.

Par exemple, les revenus provenant des différentes taxes sur l'essence sont appelés à diminuer avec :

- L'efficacité énergétique des véhicules, qui diminue leur consommation d'essence;
- L'électrification des transports, qui diminue aussi nos besoins en carburants;
- Les changements de comportements chez les nouvelles générations, qui indiquent un intérêt en baisse pour l'achat de véhicules, entraînant du coup une baisse dans les revenus liés aux immatriculations.

Il y a d'autres besoins en matière de diversification des revenus qu'il faut considérer. Dans le cas du transport collectif, par exemple, une grande part des charges d'exploitation repose sur les municipalités. Or, l'assiette fiscale des municipalités subit des pressions de toutes parts, car elle repose principalement sur les revenus liés aux taxes foncières. Cette situation crée un paradoxe auquel il faut impérativement remédier, car elle encourage l'étalement urbain pour augmenter les revenus, ce qui, en soi, nuit à la mobilité tout en ayant des impacts négatifs en termes de réduction des GES.

Dans un deuxième temps, les défis liés à la nécessité de prioriser nos dépenses et nos investissements afin de maintenir un financement adéquat et continu sur le long terme. C'est un enjeu important qui aura des effets majeurs sur l'efficacité de la PMD. C'est une question toujours d'actualité si l'on prend pour exemple que depuis quelques années le Québec investit massivement pour rattraper le déficit d'entretien de ses infrastructures de transport. Il s'agit d'une erreur que nous ne pouvons refaire dans le cadre du financement PMD et qui aura pour effet de limiter

l'atteinte des objectifs de la politique, sans oublier l'impact potentiel sur la sécurité des infrastructures de transport. Dans cette perspective, le financement de la mobilité au Québec devra mettre l'accent sur le maintien ainsi que l'amélioration des infrastructures et services existants.

La pertinence de nouvelles infrastructures routières devrait être clairement démontrée et justifiée (par exemple en lien avec l'occupation du territoire, ou avec une croissance démographique, etc.). Un trop grand nombre d'investissements dans de nouvelles infrastructures ou de nouveaux services pourraient à terme compromettre le financement de la mobilité, si l'on ne tient pas compte des fonds qui seront nécessaires pour entretenir ces nouvelles infrastructures à long terme.

Toujours afin de prioriser nos dépenses en la matière, il ne faudra pas hésiter à favoriser d'abord les mesures les plus efficaces qui ont véritablement de l'impact pour rendre la mobilité plus durable, en s'inspirant aussi des leçons du passé. Par exemple, certains projets de transport collectif peuvent ne pas être adaptés ni viables dans des zones à très faible densité démographique.

Nous ne pouvons passer sous silence le fait qu'il faudra aussi assurer un juste équilibre entre le financement du transport collectif et celui des autres infrastructures de transport afin d'atteindre une mobilité durable, ce qui implique un rattrapage important dans les investissements en transports collectifs et actifs dans le Plan québécois des infrastructures (PQI). Ce rééquilibrage ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des infrastructures de transport routier ou de nouveaux projets jugés essentiels. Dans ce dernier cas, de nouvelles sources de financement devraient être identifiées. Les besoins et réalités différents des différentes régions doivent toujours être pris en compte.

Il est également important que les usagers puissent faire un lien entre l'amélioration ou l'ajout de services d'infrastructures et les nouvelles sources de financement. À ce chapitre, il sera important de prévoir des mesures de communications efficaces et régulières. Ceci permettra également aux nouvelles sources de financement d'obtenir l'acceptabilité sociale nécessaire au succès non seulement du financement, mais de l'ensemble de la PMD.

Par ailleurs, il est important de rappeler l'importance de notre fardeau fiscal global et ce, autant celui des individus que celui des entreprises. À 37,3 % de son PIB, le taux de pression fiscale au Québec est supérieur à la moyenne de l'OCDE (34,2 %), à la moyenne des pays du G7(35,7 %) et à la moyenne canadienne.¹ Le poids des prélèvements fiscaux auprès des entreprises en proportion du PIB s'élève au Québec à 5,3 %, ce qui le situe également au-dessus de la moyenne du reste du Canada (4,3 %) et de la moyenne de l'OCDE (3,6 %). Seulement

¹ https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2019/03/Bilan2019_f2.pdf

trois pays de l'OCDE (Luxembourg, Suède et Australie) imposent plus lourdement leurs entreprises en proportion du PIB.

Ainsi, il faudra s'assurer que toute taxe environnementale soit compensée par la réduction d'un autre prélèvement afin de respecter le principe de neutralité fiscale. D'ailleurs, le FMI abonde en ce sens et a déclaré récemment que les taxes sur le carbone sont des outils efficaces à condition qu'elles soient assorties de réductions d'impôts et d'investissements dans les infrastructures propres. Il s'agit ici d'un principe fondamental à appliquer afin de ne pas nuire à notre compétitivité.

Des sources additionnelles de revenus dédiés peuvent être requises. Celles-ci devront être analysées suivant le principe d'utilisateur-payeur et d'efficacité, mais dans une perspective d'augmenter, ou du moins ne pas réduire, la compétitivité de nos entreprises, dont celles en transport de marchandises. Rappelons que le transport des marchandises est un des piliers de notre économie. Ainsi il est important d'identifier et de mettre en œuvre les mesures incitatives pouvant faciliter ou accélérer les transitions nécessaires pour une mobilité plus durable dans ce secteur. Que ce soit par l'adoption de nouvelles technologies, par l'électrification des transports (lorsque cela peut s'appliquer), par l'utilisation de carburants moins polluants dans une logique de transition (comme le gaz naturel liquéfié), par l'instauration de centres de consolidation ou un meilleur aménagement des pôles logistiques, les solutions potentielles sont nombreuses et deviennent non seulement une façon de rendre notre mobilité collective plus durable, mais aussi un vecteur de croissance économique.

Avenues possibles et solutions optimales

Selon vous, quelles sont les avenues possibles et les solutions optimales pour assurer le financement durable de la mobilité au Québec?

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, à notre avis, la mise en place de solutions optimales pour assurer le financement durable de la mobilité au Québec passe par une vision globale, qui transcende le seul MTQ. Les décisions de l'ensemble du gouvernement, des sociétés d'État et des mandataires du gouvernement doivent tenir compte des aspects de mobilité durable lorsque cela est de mise.

Par exemple, des mesures doivent s'aligner à la fois avec les objectifs du Québec en mobilité durable et certains programmes en matière de développement économique. Il faut assurer leur complémentarité. Par exemple, le développement de centres de consolidation pour le transport de marchandises en centres urbains, ou encore le développement et l'adoption de nouvelles technologies en logistique, illustrent parfaitement ce principe.

Pour assurer le financement durable de la mobilité au Québec, il est nécessaire de soumettre tous les projets de nouvelles infrastructures à une évaluation des coûts comprenant ceux d'exploitation et d'entretien à long terme. De cette façon, l'ensemble des coûts seront pris en compte plus tôt dans le processus afin notamment d'éviter de nous retrouver en déficit au moment de la phase d'entretien. Dans la même veine, le mode d'octroi des contrats publics en infrastructure pourrait mettre davantage l'accent sur la qualité et moins sur la notion du plus bas soumissionnaire, ce qui permet un contrôle des coûts des projets dans une perspective de long terme.

Une autre avenue à considérer est d'utiliser de façon optimale l'aménagement du territoire afin de densifier cet aménagement autour des réseaux existants pour optimiser les investissements déjà effectués en infrastructures de transport. Cela est vrai tout autant pour le développement immobilier résidentiel que pour le milieu des affaires ou le transport des marchandises. Les nouveaux espaces de travail, les pôles logistiques ou autres centres de distribution, les nouveaux développements domiciliaires, tout doit être réfléchi en ce sens.

Cependant, nous l'avons dit plus tôt, soulever la question de l'aménagement du territoire c'est aussi toucher à celle du financement des municipalités puisque leur assiette fiscale est encore trop largement appuyée sur les taxes foncières, ce qui favorise ultimement un étalement urbain. Il ne sera pas possible de faire un virage vers une mobilité plus durable tant que des mesures ne seront pas en place pour développer de nouvelles sources de revenus pour les municipalités.

Comme autre avenue, nous rappelons qu'il est important que l'utilisateur puisse faire un lien entre un paiement supplémentaire qu'il fait et une amélioration des infrastructures de transport (par exemple, plus de services de transport collectif, une meilleure fluidité du transport routier, une meilleure qualité des routes grâce à un bon entretien, une nouvelle infrastructure, etc.) ce qui peut faciliter grandement l'acceptabilité sociale de nouveaux prélèvements. On peut faire un parallèle avec les contributions des entreprises au fonds vert, où plusieurs ont eu l'impression que ces fonds n'ont pas toujours été utilisés de la façon la plus efficiente possible et que les contributeurs n'y ont pas accès.

Pour finir, il est important que le gouvernement du Québec s'assure d'aller chercher tous les fonds disponibles du côté du gouvernement fédéral, apportant ainsi une source de financement supplémentaire importante à la PMD 2030. Comme nous l'avons dit plus haut, la PMD 2030 transcende le secteur des transports, ainsi plusieurs programmes et fonds fédéraux pourraient donc soutenir les objectifs de la PMD 2030.

Mesures ou outils de financement

Quels sont les mesures ou les outils de financement qui devraient être mis en place de façon prioritaire par le gouvernement du Québec et ses partenaires?

Le CPQ appuie le principe d'écofiscalité et plus largement le principe de l'utilisateur-payeur/bénéficiaire-payeur/pollueur-payeur, mais encore faut-il bien évaluer le coût de l'utilisation des infrastructures et les externalités environnementales dans leur ensemble. Ce principe doit toujours tenir compte du pouvoir d'achat des citoyens notamment ceux à plus faible revenu. De plus, l'écofiscalité ne doit pas être une façon de prélever de nouvelles sources de revenus, mais doit être utilisée surtout pour infléchir les comportements, idéalement sans alourdir le fardeau fiscal.

Dans la même veine, le principe de taxation de la congestion urbaine est de plus en plus utilisé à travers le monde pour réduire le problème de congestion routière. Le CPQ estime que c'est une avenue qui peut être intéressante à condition qu'il y ait toutefois une alternative réelle et disponible pour les utilisateurs.

Voici quelques mesures et outils de financement dont le gouvernement du Québec et ses partenaires pourraient s'inspirer.

Une taxe kilométrique

Un des outils de financement discuté est l'instauration d'une taxe kilométrique en fonction de zones, de la distance parcourue et des heures de déplacement. Afin de réduire les problèmes de congestion routière sur l'Île de Montréal, la Commission de l'écofiscalité du Canada a proposé, dans son rapport de 2015, un certain nombre de solutions basées sur ce type de tarification. La mise à l'essai d'une « taxe sur la distance parcourue » qui fluctue en fonction des heures de pointe ou encore de « voies réservées aux véhicules multioccupants à accès spécial tarifé » font parties des alternatives proposées par le rapport.

L'État de l'Oregon, aux États-Unis, a mis sur pied des projets pilotes pour étudier les systèmes de péage sur les routes selon les différents types de déplacements. Le premier projet, prévu pour une durée de 10 mois, poursuivait à la fois l'objectif de réduire la congestion routière et de générer de nouveaux revenus. Un deuxième projet pilote ciblait plus spécifiquement la création de revenus. Un premier plan de base utilisait uniquement la distance parcourue. Le second plan se fondait à la fois sur la distance parcourue et la position du véhicule. Les participants étaient facturés 0,98 cent du kilomètre **en échange d'une ristourne sur la taxe sur l'essence**. Les revenus générés grâce à ce second plan ont surpassé les ristournes de la taxe sur l'essence de près de 28 %. De plus, les automobilistes soumis à des frais supérieurs par kilomètre parcouru aux heures de pointe ont réduit de 22 % leur utilisation des routes cibles par rapport à ceux qui paient un tarif fixe.

Le plus récent projet pilote, l'OreGO, a été lancé en juillet 2015. Ce programme volontaire cible les voitures et les camionnettes de faible charge, avec un maximum de 5000 participants. La tarification a été fixée à 1,5 cent par mille parcouru. La facturation comprend un crédit sur les taxes d'essence. D'autres états mènent des expériences en ce sens.

Le CPQ est d'avis que de tels systèmes de tarification pourraient remplacer les taxes sur l'essence qui ont pratiquement l'effet d'une taxe kilométrique. Il attire aussi l'attention sur des enjeux à ne pas négliger dans cette discussion notamment la question du respect de la vie privée, de la réalité des régions où les distances sont plus grandes comparativement à la métropole ou aux centres urbains, la réalité des gens qui ne travaillent pas dans les grands centres urbains.

Il faudrait par ailleurs considérer aussi la question des véhicules qui viennent des autres provinces et prendre garde de créer une iniquité entre les véhicules immatriculés au Québec et ceux qui ne le sont pas, ceci est particulièrement vrai pour le transport de marchandises. Il ne faudrait pas créer une concurrence déloyale à l'image de la situation avec les fournisseurs de services numériques. D'ailleurs, ce problème se retrouve déjà dans le cas du péage sur l'autoroute 25.

Partenariat « public-public »

(L'exemple du REM avec la Caisse de dépôt et placement)

Il a souvent été question d'explorer un mode de financement en partenariat public-privé (PPP) afin de financer différents projets d'envergure au Québec, que ce soit les nouveaux hôpitaux universitaires, des infrastructures routières, etc. Ce mode demeure une option intéressante.

Un nouveau mode de partenariat, un partenariat public-public, a été mis de l'avant pour la construction du Réseau express métropolitain (REM), avec la participation financière de la Caisse de dépôt et placement du Québec (Caisse) par le biais de sa filiale CDPQ Infra. Cette forme de partenariat permet d'investir dans des projets d'envergure, sans pour autant trop alourdir les finances publiques du gouvernement tout en générant des retombées qui profitent aux déposants de la Caisse, donc aux Québécois.

Bien que le projet ne soit pas encore complété et qu'il soit trop tôt pour en évaluer tous les bénéfices, nous sommes d'avis qu'il faut surveiller le déploiement ainsi que les résultats pour évaluer si l'expérience doit être renouvelée. Si l'expérience s'avère un succès, le modèle peut devenir une nouvelle source de financement intéressante pour d'autres projets d'envergure afin de faire la transition vers une mobilité durable.

Captation de la plus-value foncière

Il est vrai que du point de vue de la fiscalité municipale, la proximité de services de transport collectif tire à la hausse la valeur foncière des propriétés, ce qui a des répercussions sur le montant des taxes municipales perçues. Cependant, une redevance lors du développement de nouveaux projets immobiliers à proximité des nouvelles infrastructures de transport, notamment en transport collectif, peut être une solution à envisager pour en financer la construction. Le projet de REM est un bon exemple en la matière, car il prévoit des redevances payées par les promoteurs immobiliers à CDPQ Infra afin de financer le projet (principe de la captation de la plus-value foncière).

Toutefois, tout en reconnaissant la plus grande valorisation des propriétés amenée par les projets de transport collectif, il faut faire attention à l'impact de nouveaux prélèvements éventuels sur les propriétaires qui étaient là avant la venue de ces projets et sur leur revenu disponible.

Autres éléments

Parmi les autres outils envisagés, l'indexation de la taxe sur l'essence ou une taxe sur le stationnement semblent également logiques et cohérentes avec le principe d'utilisateur payeur. Elles méritent donc d'être étudiées. Le péage peut aussi être envisagé, mais dans une approche globale et en s'assurant que les usagers de l'infrastructure en connaissent l'avantage. En effet, comme mentionné plus haut, les utilisateurs doivent pouvoir faire un lien direct entre le paiement et le résultat, qui est idéalement une amélioration de leur situation (par exemple, l'accès à une nouvelle infrastructure). Le péage peut aussi être utilisé pour financer une partie des coûts de maintien d'une infrastructure existante, la majeure partie demeurant financée par le fonds consolidé.

Mobiliser les entreprises

Les entreprises sont des acteurs importants dans la réussite de la PMD 2030. Elles ont le potentiel de faire changer les comportements et doivent être mobilisées. Entre autres, elles auront besoin d'incitatifs et d'accompagnement pour adopter des mesures s'alignant avec les objectifs de la PMD 2030.

Il est vrai aussi que les employeurs bénéficient de la plus grande mobilité et vitalité générée par le transport en commun. Toutefois, nous souhaitons rappeler que les employeurs contribuent déjà à son financement par les impôts et les taxes sur la masse salariale qu'ils versent au fonds consolidé. Les employeurs du Québec sont ceux qui versent le plus de cotisations sur leur masse salariale au Canada. Un employeur québécois verse pour un employé type 39% de plus en cotisations sur la masse salariale qu'un employeur en Ontario, et 73 % de plus qu'en Colombie-Britannique. Augmenter ces cotisations ne peut que nuire à la compétitivité de nos entreprises.

Ainsi, le gouvernement pourrait envisager une réduction de la cotisation au Fonds des services de santé (FSS) aux entreprises adoptant des mesures qui vont dans le sens de la mobilité durable. Par exemple les mesures qui encouragent l'utilisation du transport collectif, de transport actif, des mesures de télétravail ou le décalage des horaires de travail.

La mobilisation des entreprises exige une participation proactive des municipalités pour faciliter, en particulier, l'accès aux parcs industriels qui pose des enjeux en ce moment puisque le transport collectif arrête souvent à l'entrée des parcs. Le transport en commun est encore souvent planifié en fonction des déplacements des travailleurs des résidences vers un centre urbain.

Mise en place d'une politique d'allocation stationnement ou argent comptant

Une autre possibilité est de mettre en place une politique de « parking cash-out » (qui se traduit en français par politique d'allocation stationnement ou argent comptant) pour les employés de la fonction publique québécoise à l'échelle provinciale et municipale, afin de les inciter à renoncer à un stationnement fourni par l'employeur en faveur des transports actifs et collectifs. En retour, l'employé reçoit un complément à sa rémunération. Rappelons que la disponibilité d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail augmente l'utilisation de l'automobile d'environ 20 % selon plusieurs études. Des incitatifs comme une réduction de la cotisation au FSS mentionnée plus haut pourraient être offerts aux entreprises pour les encourager à proposer ce genre de politique.

Pour le transport de marchandises

En lien avec le transport de marchandises, plusieurs programmes existants devraient être pérennisés pour encourager le transport intermodal et la réduction des GES dans le cadre de la PMD 2030, notamment :

- Programme écocamionnage
- Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF)
- Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI)

Les rôles des partenaires du gouvernement

Quels rôles devraient exercer les partenaires du gouvernement du Québec, notamment les municipalités, pour assurer le financement durable de la mobilité?

Les municipalités sont des partenaires clés du gouvernement du Québec dans la lutte contre les changements climatiques. Directement touchées par les conséquences des congestions routières, les municipalités font partie de la solution pour soutenir le développement de la mobilité durable du Québec.

Cela dit, tel que mentionné plus tôt, il est difficile de parler du rôle des municipalités tant que la question de leur assiette fiscale ne sera pas réglée. Les municipalités peuvent aussi avoir un rôle à jouer pour collaborer avec les entreprises pour la mise en place de solutions aidant au transport de marchandises. On n'a qu'à penser aux centres de consolidation et à la localisation des pôles logistiques qui vient en somme rejoindre la question de l'aménagement. Elles peuvent aussi jouer un rôle important dans l'accès aux parcs industriels.

Les règles de financement des transports au Québec encouragent les municipalités à favoriser un mode de développement urbain s'appuyant sur le prolongement d'un réseau autoroutier entièrement subventionné par le gouvernement provincial. Cette situation s'effectue au détriment du développement d'un réseau de transport collectif, car les municipalités doivent en assumer l'essentiel des coûts d'exploitation et une bonne partie des immobilisations. Plus spécifiquement, le CPQ propose de revoir le partage des coûts d'exploitation et en immobilisations du transport collectif entre les municipalités et le ministère des Transports.

Favoriser les transports alternatifs

L'usage individuel de la voiture est encore très important au Québec et contribue grandement à la congestion routière, spécialement en milieu urbain. Les moyens de transport alternatifs comme l'autopartage et le covoiturage représentent donc une solution pour réduire la consommation de pétrole et des émissions de GES. Il en va de même pour le transport actif et l'utilisation de moyens de transport électriques légers en zone urbaine.

Les municipalités du Québec ont donc tout intérêt à offrir des transports alternatifs à leurs citoyens sachant que plusieurs entreprises québécoises innovantes ont développé des initiatives porteuses, notamment, Communauto et Amigo Express, en plus de multiples projets visant à améliorer les déplacements au niveau local. En parallèle, ces initiatives bénéficient depuis peu de l'engouement général pour les technologies de l'information et du développement d'applications mobiles permettant de faciliter les déplacements. Diverses initiatives ont vu le jour au cours des dernières années. C'est le cas notamment de Netlift, une plateforme intelligente développée au Québec qui arrime le covoiturage à l'ensemble de l'offre de transport urbain.

En termes de gains potentiels, le développement du covoiturage et de l'autopartage peuvent représenter une amélioration de la qualité de vie, une réduction importante des dépenses des ménages en transport, une diminution des pertes économiques liées à la congestion routière sans oublier une réduction des émissions de GES.

Sensibiliser et consulter les citoyens

Enfin, le CPQ recommande que le gouvernement du Québec développe une campagne grand public sur plusieurs années visant à informer et sensibiliser les citoyens sur les impacts de leurs décisions de consommation sur l'augmentation du transport et les émissions de GES puisqu'il est question de changements de comportement. Il faut bien le rappeler, chaque geste écologique compte, même les gestes individuels. Cette sensibilisation doit absolument être accompagnée par la présence d'alternatives réelles sinon elle ne sera pas crédible et ne mènera pas aux résultats souhaités. Elle doit aussi reconnaître les différentes réalités et les différents besoins de chacune des régions et ce, que ce soit des zones urbaines ou non urbaines. Bref, cette campagne doit permettre aux citoyens de bien comprendre les réalités variées de la province permettant d'atteindre également un objectif d'acceptabilité sociale.

Conclusion

Le Conseil du patronat du Québec tient à remercier le gouvernement du Québec de lui donner l'occasion de participer activement au Chantier sur le financement de la mobilité qui fait partie de la PMD 2030.

Dans ce mémoire, notre premier objectif est d'insister pour rappeler que la prospérité du Québec au cours des prochaines décennies est intrinsèquement liée à la question de la mobilité durable. D'ailleurs, la saturation des réseaux de transport est un défi qui nous concerne tous, que ce soit sur le plan économique, social ou environnemental.

Il est donc primordial d'avoir un financement adéquat et pérenne de la PMD 2030 tout en s'assurant que chaque moyen de financement et chaque dépense se fasse de la façon la plus efficace possible. Le CPQ estime aussi que le gouvernement doit consulter la population par un moyen démocratique pour que les décisions sur le financement soient collectives et favorisent l'acceptabilité sociale nécessaire.