



**VIVRE EN VILLE**

la voie des collectivités viables

Québec, le 23 mars 2020

L'honorable Wayne Easter, C.P., député Président  
Comité permanent des finances  
131, rue Queen, sixième étage  
Chambre des communes Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Cc.

Monsieur le Ministre des Finances, l'honorable William Francis Morneau,

Monsieur le Président du Conseil du Trésor, l'honorable Jean-Yves Duclos,

Madame la Ministre de la Prospérité de la classe moyenne et ministre associée des  
Finances, l'honorable Mona Fortier,

Madame la Ministre de l'Infrastructure et des collectivités, l'honorable Catherine McKenna

## **OBJET : Budget fédéral 2020 et plan de relance économique**

Monsieur Easter,

Alors que la crise sanitaire causée par la COVID-19 suscite un ralentissement économique drastique et que votre gouvernement prépare son premier budget de la présente législature, je tiens à vous transmettre les propositions de Vivre en Ville. En cette ère de turbulence financière, les mesures de relance de l'économie doivent être cohérentes avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques. Les collectivités canadiennes peuvent devenir un pilier de la résilience, tout en renforçant la prospérité et de la qualité de vie de tous.

## **LES COLLECTIVITÉS COMME PILIER DE LA RÉSILIENCE ET DE LA PROSPÉRITÉ**

Transports collectifs, développement économique, environnement, habitation : plusieurs investissements fédéraux ont des impacts à court et à long terme sur les milieux de vie. Dans tous ces domaines, le potentiel d'actions structurantes en aménagement du territoire et en urbanisme est énorme.

Des interventions structurantes sur le mode de développement des collectivités sont notamment essentielles pour :

- ◆ Réaliser la transition énergétique;
- ◆ Assurer la prospérité économique;

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

### **■ QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK  
870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9  
T.418.522.0011

### **■ MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

### **■ GATINEAU**

200-A, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec) J8Y 3W9  
T. 819.205.2053



- ◆ Répondre aux aspirations des familles en diversifiant l'offre en habitation et en transport;
- ◆ Améliorer la santé des citoyens;
- ◆ Protéger les terres agricoles et les milieux naturels;
- ◆ Optimiser les infrastructures.

Organisation d'intérêt public qui vise le développement de milieux de vie de qualité, Vivre en Ville fait au gouvernement trois propositions, afin que le prochain budget contribue à faire des collectivités des piliers de la résilience environnementale et économique.

## **PROPOSITION N° 1**

### **Financer le déploiement des services de transport collectif partout au pays**

Les transports représentent le deuxième principal secteur économique émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Canada (24% du total), après le secteur du pétrole et du gaz. Ayant connu une augmentation de 43% depuis 1990<sup>1</sup> particulièrement en raison de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules routiers selon l'inventaire national, la tendance en transport commande des investissements massifs pour être infléchie.

Déjà, les investissements consentis lors du précédent mandat du gouvernement, qui s'élèvent à un niveau record, ont contribué à lancer des projets structurants qui auront des effets bénéfiques non seulement pour l'environnement, mais aussi pour la qualité de vie des Canadiens en plus de contribuer à la prospérité économique en assurant une meilleure mobilité des personnes et des biens.

Vivre en Ville voit d'un bon œil l'engagement du gouvernement à l'effet de pérenniser les programmes d'investissement en transport en commun. Il s'agit d'une orientation cohérente avec celle prise par le gouvernement du Québec qui prévoit dans sa Politique de mobilité durable une augmentation de l'offre de service de transport collectif de 5% par année, ce qui se fera à condition d'y consacrer des investissements conséquents. Appelant le gouvernement fédéral à une contribution accrue, le Conference board rappelait récemment que les réseaux de transport en commun souffrent d'**un manque à gagner de 60 milliards \$** pour la décennie.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> [http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2019/eccc/En81-4-1-2017-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2019/eccc/En81-4-1-2017-fra.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.conferenceboard.ca/insights/blogs/off-the-track-transit-funding-and-the-low-carbon-transition>



## MESURE PRIORITAIRE :

Pérenniser et bonifier les investissements sans précédent<sup>3</sup> en matière d'infrastructures de transports collectifs.

Bien que les sommes consenties par le gouvernement fédéral aient accéléré la réalisation de projets longtemps attendus dans les grandes villes canadiennes, les modalités du Fonds pour l'Infrastructure de transport en commun gagneraient certainement à être modifiées afin d'assurer une plus grande efficacité quant à l'octroi des sommes en plus d'offrir une plus grande flexibilité en fonction des priorités régionales. Il importe de mettre fin au sous-financement chronique de VIA Rail tant en matière d'entretien des infrastructures qu'en matière de développement de l'offre de service.<sup>4</sup>

## MESURES COMPLÉMENTAIRES :

- ◆ **Transport collectif périurbain et régional :** Prévoir de nouveaux fonds attribués au mérite pour des projets de transport en commun dans les collectivités de taille moyenne;
- ◆ **Octroi des fonds :** Prévoir les modalités des phases subséquentes du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun afin d'assurer la flexibilité nécessaire dans l'octroi des sommes en tenant notamment compte des priorités régionales;
- ◆ **Transport ferroviaire interprovincial :** Accélérer le déploiement de projets de train à haute fréquence dans les corridors achalandés et assurer que les gares de train contribuent à la consolidation de milieux de vie.

## PROPOSITION N° 2

### **Soutenir un développement territorial à faible impact environnemental et à fort impact économique et social**

Le mode de développement urbain actuel s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. L'éparpillement des activités et des ménages se fait souvent au détriment des milieux naturels et des terres agricoles et génère un allongement des déplacements qui alourdit le bilan carbone et compromet la santé, la sécurité et l'accès de tous aux services essentiels. Ce modèle est aussi à la source d'un besoin accru en infrastructures publiques – égout, aqueduc, routes et autres réseaux – dont l'entretien est assumé soit par les municipalités, soit par l'État, grevant ainsi les finances publiques.

La plupart des parties prenantes et les experts s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. La plupart des collectivités canadiennes disposent en effet, au cœur de leur territoire urbanisé, d'espaces sous-utilisés propices à la revitalisation ou la densification.

---

<sup>3</sup> <http://www.transitquebec.org/2016/12/investissements-sans-precedents-du-federal-dans-les-transports-en-commun-dernier-de-classe-quebec-doit-aller-chercher-sa-part/>

<sup>4</sup> <https://www.journaldequebec.com/2019/12/14/notre-petit-train-de-pauvre>

Malheureusement, cette approche peut parfois s'avérer plus coûteuse à court terme et, surtout, plus complexe qu'un développement classique excentré en zone verte (greenfield). Un soutien financier s'avère nécessaire pour rassembler les forces vives locales derrière les projets de consolidation et entamer ce virage.

### MESURE PRIORITAIRE :

Bonifier les sommes actuellement prévues dans la Stratégie nationale sur le logement<sup>5</sup> afin de financer spécifiquement le logement abordable contribuant à la consolidation urbaine.

L'équité sociale et l'abordabilité sont des enjeux centraux pour rendre les villes plus durables. Il serait salubre d'aider les ménages à opter pour des quartiers intégrés bénéficiant d'un bon accès aux infrastructures de mobilité durable à travers la Stratégie nationale sur le logement et dans tous les programmes d'habitation. **Alors qu'une pénurie de logements locatifs dans les centres urbains se conjugue avec un indice d'abordabilité alarmant<sup>6</sup>, la collaboration du gouvernement fédéral est essentielle.**

### MESURES COMPLÉMENTAIRES :

- ◆ **Transfert des sommes dues aux municipalités en matière de logement social et abordable** : S'entendre rapidement avec les gouvernements provinciaux et locaux afin de procéder avec célérité à l'octroi de sommes bonifiées pour la construction de logements sociaux et abordables;
- ◆ **Accès à l'habitation durable** : Accompagner et outiller les organismes responsables de la construction, de la modernisation et de l'innovation en matière de logement afin de miser spécifiquement sur les cœurs de collectivités<sup>7</sup>, en favorisant la création et la rénovation de bâtiments efficaces, dans un souci de préservation des milieux naturels;
- ◆ **Système alimentaire durable** : Faire preuve de rigueur dans la mise en œuvre de la Politique alimentaire canadienne qui vise notamment à renforcer les systèmes alimentaires afin qu'ils soient résilients, intégrés et durables et qu'ils facilitent l'accès à des aliments sains et nutritifs pour les populations à risque.

## PROPOSITION N° 3

### Cesser d'encourager les activités économiques fortement polluantes

Vivre en Ville tient à souligner son appui envers l'engagement du gouvernement à l'effet d'« éliminer progressivement les subventions aux énergies fossiles d'ici 2025 »<sup>8</sup>. Il s'agit d'un élément essentiel pour réussir la transition énergétique. Au-delà de la réduction des GES, il importe également d'internaliser les coûts environnementaux directs et indirects pour l'ensemble des activités polluantes qui suscitent une pression sur les ressources naturelles.

<sup>5</sup> Cette stratégie totalise plus de 55 milliards \$ : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/nhs/guidepage-strategy#strategyfr>

<sup>6</sup> [http://consultations.finances.gouv.qc.ca/Consultprebudg/2020-2021/memoires/Consultations2021\\_APCHQ.pdf](http://consultations.finances.gouv.qc.ca/Consultprebudg/2020-2021/memoires/Consultations2021_APCHQ.pdf)

<sup>7</sup> Une localisation stratégique à proximité des services publics

<sup>8</sup> <https://lactualite.com/politique/12-promesses-a-retenir-pour-chacun-des-partis/>



Par exemple, comme que le reconnaissait en 2018 Evan Siddall, Président et premier dirigeant de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, les règles fiscales des différents paliers de gouvernement peuvent encourager l'étalement urbain<sup>9</sup>, causant par le fait même la destruction de milieux comme des boisés ou des zones humides. Il serait souhaitable de corriger ces distorsions fiscales nocives tant pour les finances publiques que pour les écosystèmes.

### MESURE PRIORITAIRE :

Consolider le système fédéral de tarification du carbone dans les provinces où un tel mécanisme est absent et évaluer avec chaque province la contribution de ces mécanismes à l'atteinte des cibles de réduction des GES.

En l'absence d'une tarification suffisante du carbone, les modes de déplacements fortement polluants comme l'avion et les véhicules à essence énergivores profitent d'un avantage compétitif face aux alternatives comme l'autobus, le tramway, le train et les véhicules électriques. D'ailleurs, bien qu'il s'agisse d'un enjeu complexe en raison de sa nature internationale, plusieurs appellent à une tarification des gaz à effet de serre émis par le transport aérien<sup>10</sup>. À plus court terme, le gouvernement fédéral pourrait minimalement exiger l'affichage de l'empreinte carbone à l'achat des billets d'avion.

Alors des projets de train à grande fréquence (TGF) sont sur la table et reçoivent l'appui des différents paliers de gouvernement et de la société civile<sup>11</sup>, leur achalandage sera accru grâce à une tarification adéquate du carbone.

### MESURES COMPLÉMENTAIRES :

- ◆ **Étalement urbain** : Analyser les mesures fiscales et budgétaires qui favorisent l'étalement urbain et les façons d'y mettre fin;
- ◆ **Affichage environnemental** : Exiger l'affichage de l'empreinte carbone à l'achat d'un véhicule, de carburant dans les stations-service et de billets d'avion.

## 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](http://www.vivreenville.org/memoires)) :

---

<sup>9</sup><https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/media-newsroom/speeches/2018/takes-a-village-build-a-city-housing-affordability-shared-responsibility>

<sup>10</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1236350/avion-environnement-taxe-rechauffement-climatique-boycottage>

<sup>11</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1155537/train-transport-via-toronto-montreal-trois-rivieres-quebec-ottawa>



- ◆ 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);

Alors qu'un ralentissement économique se conjugue à une volonté gouvernementale d'investir dans la transition énergétique et dans les infrastructures vertes, 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

### **Vivre en Ville**

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

### **Contact**

Samuel Pagé-Plouffe, Conseiller à la direction générale – Affaires publiques  
514 714-6762  
samuel.page-plouffe@vivreenville.org