

QUESTIONNAIRE

Transport collectif et actif

1. Le gouvernement du Québec a récemment confirmé sa contribution de 60% au financement du projet de train léger dans l'ouest de Gatineau, estimé à 2,1 G\$. Ce projet est nécessaire afin de répondre à la demande de mobilité croissante de nos résidents et d'assurer un lien entre l'ouest de la ville et les principaux pôles d'emplois et de divertissement. Les fonds fédéraux actuellement prévus pour le projet dans l'entente bilatérale intégrée sont de 173 M\$. Il y a donc un manque à gagner de 667 M\$ pour garantir la part du fédéral dans ce projet (40%). Si votre parti est porté au pouvoir, comptez-vous assurer le financement complet de la part fédérale du projet de train léger dans l'ouest?

Oui

Commentaires :

En matière de financement des infrastructures, les municipalités sont aux prises avec des programmes fédéraux rigides aux enveloppes non-transférables et dont les priorités sont mal arrimées avec celles du gouvernement du Québec. En résulte un bras-de-fer incessant qui retarde tous les projets municipaux, comme le train léger dans l'ouest.

Pour le Bloc Québécois, le modèle à suivre est celui du Fond de la taxe sur l'essence (ou du moins tel qu'il était avant que le fédéral y assortisse des conditions en janvier dernier) : un transfert en bloc, sans condition, géré conjointement par le gouvernement du Québec et les municipalités en fonction de leurs priorités plutôt que celles des politiciens et bureaucrates fédéraux.

Puisque Québec a décidé de soutenir le projet de train léger dans l'ouest de Gatineau et d'en faire une priorité, nous en comprenons qu'il pourrait débloquer aisément si Ottawa cessait de s'ingérer dans le choix et la priorisation des projets. L'aménagement harmonieux du territoire, ça relève de vous. Pas de lui.

2. Dans son plan Investir dans le Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé à investir plus de 23 G\$ en transport collectif sur une période de 10 ans à partir de 2018-2019. Afin de poursuivre sur cette lancée et d'assurer aux villes une meilleure prévisibilité des fonds disponibles pour leurs projets de transport en commun, dont la planification et la réalisation s'étalent sur plusieurs années, les villes canadiennes, par l'entremise de la Fédération canadienne des municipalités, demandent l'instauration d'un fonds permanent de transport collectif. Ce fonds maintiendrait à perpétuité

le taux d'investissement annuel du plan Investir dans le Canada, au-delà de 2028, ce qui équivaldrait à une allocation de 34 G\$ sur les dix années suivantes. Un montant minimal de 4 G\$ de ce fonds doit être réservé pour un volet basé sur le mérite afin de permettre la réalisation de projets dans des villes où la formule d'affectations ne répond pas aux besoins locaux. Si votre parti est porté au pouvoir, comptez-vous mettre sur pied un fonds permanent pour le transport collectif, avec un volet basé sur le mérite?

Non

Commentaires :

Plutôt que de multiplier les fonds ciblés qui font en sorte que les villes se retrouvent coincées au beau milieu d'un incessant bras-de-fer Québec-Ottawa sur ce qu'il faut prioriser, nous préconisons qu'il transfère l'intégralité des sommes pour que vous puissiez les utiliser selon vos propres priorités. Le gouvernement fédéral, qui ne possède que 2% des infrastructures publiques au Canada, n'a ni la légitimité, ni la compétence, ni l'expertise nécessaires pour déterminer le mérite des projets.

Nous préconisons que ce transfert en infrastructure soit permanent et prévisible, contrairement à la situation actuelle où les différents fonds sont temporaires, imprévisibles et varient en ampleur et orientation au gré des caprices du gouvernement en place. Pour des projets d'envergure et de longue haleine comme les projets de transport en commun, la prévisibilité est indispensable.

3. Faute d'aménagement permettant de le rendre sécuritaire, l'ancien pont ferroviaire Prince-de-Galles est fermé à la circulation depuis longtemps. Cependant, ce pont pourrait être une occasion de favoriser le transport actif en offrant un nouveau lien entre Gatineau et Ottawa. Si votre parti est porté au pouvoir, vous engagez-vous à financer un projet de réaménagement du pont Prince-de-Galles afin d'y permettre le transport actif?

Oui

Commentaires :

Bien qu'appartenant à la ville d'Ottawa, le pont Prince-de-Galles est un pont interprovincial de juridiction fédérale. Pour l'essentiel, il relie les pistes cyclables de la CCN qui longent les deux rives de la rivière des Outaouais, à Gatineau et à Ottawa. Il nous apparaîtrait tout naturel que sa réhabilitation et son aménagement pour le transport actif soient pris en charge par la Commission de la capitale nationale.

Infrastructures

4. Au dernier budget, le gouvernement fédéral a procédé à une hausse ponctuelle de 2 G\$ afin de doubler le montant du Fonds de la taxe sur l'essence pour l'année 2019. À Gatineau, cette mesure représente un apport additionnel de 16 M\$, qui a permis d'assurer la réalisation de plusieurs travaux d'infrastructures. Les villes étant cependant responsables de plus de 56 % des infrastructures publiques au Canada, et percevant seulement 10% de l'ensemble des taxes et impôts à l'échelle nationale, du travail reste à faire pour les aider à relever le défi du maintien de leurs infrastructures en bon état. Une bonification permanente du Fonds de la taxe sur l'essence permettrait de répondre à cet enjeu, car cet outil permet une flexibilité dans les projets admissibles ainsi qu'une prévisibilité du financement, ce qui assure une meilleure planification des travaux municipaux. D'ailleurs, il y aurait lieu d'assouplir davantage ce fonds pour y rendre admissibles les coûts d'opération du transport collectif, qui sont actuellement supportés en grande majorité par la Ville et les usagers. Si votre parti est porté au pouvoir, comptez-vous doubler de façon permanente le Fonds de la taxe sur l'essence et l'assouplir pour permettre le financement des opérations de transport collectif?

Oui

Commentaires :

Avec le transfert en bloc que nous proposons, l'ensemble des transferts fédéraux en infrastructure ressembleraient au fond de la taxe sur l'essence, ce qui multiplierait par dix les sommes disponibles pour les projets que les municipalités estiment prioritaires.

De plus, nous estimons que la Banque de l'infrastructure du Canada n'a pas démontré son utilité. Comme elle n'a généré aucun investissement privé et que les prêts qu'elle consent pourraient tout aussi bien être offerts directement par le gouvernement, nous préconisons sa fermeture et proposons que son capital propre d'environ 2 G\$ soit versé au Fond de la taxe sur l'essence.

Changements climatiques

5. Ayant fait face aux inondations record de 2017 et de 2019, ainsi qu'à des épisodes de pluies diluviennes et de gel-dégel de plus en plus fréquents, la Ville de Gatineau est bien placée pour faire valoir les importants coûts financiers et humains que les changements climatiques entraînent pour les municipalités et leurs citoyens. Au Québec seulement, une étude récente a évalué à 4 milliards de dollars les investissements nécessaires pour

l'adaptation des infrastructures municipales aux changements climatiques. À titre d'exemple, l'adaptation du bassin du ruisseau Wabasse à Gatineau nécessite plus de 56 M\$ pour protéger un seul secteur de la ville des refoulements d'égouts dus aux pluies diluviennes. Or, les programmes fédéraux présentement en vigueur pour le financement de mesures d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques sont insuffisants pour couvrir les besoins des municipalités, et leur caractère ponctuel ne permet pas aux villes d'effectuer une planification à long terme des travaux requis. Si votre parti est porté au pouvoir, comptez-vous collaborer avec les villes pour définir des mécanismes de financement prévisibles, flexibles et à long terme en matière d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques?

Oui

Commentaires :

Nous commençons à peine à prendre la mesure des défis que représentent les changements climatiques sur les municipalités.

Débordements d'égouts à cause des pluies diluviennes, réhabilitation des zones humides pour absorber le trop plein des cours d'eau et protéger les zones habitées, aménagement des quartiers urbains pour limiter les îlots de chaleur et diminuer les canicules, érosion des berges et grandes marées qui emportent les infrastructures en zone côtière, augmentation des épisodes de dégels à chaque hiver, entraînant leur lot de difficultés pour le déneigement et l'entretien des routes, pour ne nommer que ceux-là.

L'adaptation aux dérèglements climatiques sera un immense chantier demandant une stratégie globale cohérente et coordonnée. Comme ce sont les provinces et les municipalités qui possèdent la quasi-totalité des infrastructures publiques et qui sont responsable de l'occupation et l'aménagement du territoire, nous estimons que seules les provinces et les municipalités sont en mesure de concevoir et mettre en œuvre cette stratégie globale. Lorsqu'elle sera conçue, nous verrons à ce que le fédéral y contribue financièrement.

Logement

6. Le réengagement récent du gouvernement fédéral dans le domaine du logement a été accueilli avec enthousiasme par le monde municipal. Cependant, le gouvernement fédéral n'a toujours pas signé d'entente bilatérale en logement avec le Québec afin de renforcer les programmes existants, qui répondent aux besoins de nos communautés. Alors que Gatineau fait face à une crise du logement, avec un taux d'inoccupation de

seulement 0,9%, cette situation bloque des sommes qui permettraient d'aider nos citoyens les plus vulnérables, en leur offrant du logement décent et en luttant contre la pauvreté et l'itinérance. Dans ce contexte, il est urgent qu'une entente adaptée à la réalité du Québec soit conclue. Si votre parti est porté au pouvoir, comptez-vous signer une entente bilatérale en matière de logement avec le Québec qui permettra de soutenir les mesures provinciales actuelles?

Oui

Commentaires :

Dès l'annonce de la Stratégie nationale sur le logement en novembre 2017, nous avons vivement déploré qu'elle ne tienne pas compte de la façon de faire du Québec et de son programme Accès Logis. En effet, plutôt que de miser sur ce qui fonctionne, le fédéral veut imposer sa vision même si ses programmes ne répondent pas aux besoins ou aux réalités du Québec, seule province au Canada où le gouvernement a mis en place des programmes permanents de financement du logement social.

Sans compter que la stratégie fédérale met l'emphase sur le concept de logement abordable au détriment du logement social et communautaire, s'éparpillant dans une foule d'initiatives qui, plutôt que de s'attaquer au plus urgent, risquent de produire des habitations inabordables pour les ménages ayant de faibles revenus;

Deux ans après le lancement de la Stratégie fédérale sur le logement, ce qui devait arriver est arrivé : tout est paralysé.

C'est pourquoi le Bloc Québécois insistera pour qu'Ottawa cesse de vouloir imposer sa volonté et conclue une entente avec le gouvernement du Québec qui respecte notre façon de faire et nos programmes existants.

Nous verrons au maintien des subventions actuelles destinées aux conventions, tout en bonifiant le budget alloué à la construction, la rénovation et la transformation de logement social et abordable et exigerons un réinvestissement progressif jusqu'à l'atteinte de 1% des revenus annuels du fédéral, soit 3 MM\$.

Le Québec a déjà son propre programme. Québec demande que les sommes du fédéral y soient transférées sans reddition de comptes et sans la garantie d'une certaine visibilité pour Ottawa, comme dans l'entente asymétrique sur la santé de 2004. Le Bloc Québécois fait sienne cette position du Québec, qui est aussi celle des organismes en logement.

SVP, retournez le formulaire complété au cabinet du maire de Gatineau au plus tard le 7 octobre 2019 (mairie@gatineau.ca).