

Mémoire de la
Ville de Québec

Présenté dans le cadre
des consultations particulières
de la Commission des finances publiques

Sur le projet de loi no 38
« Loi visant à permettre la réalisation
d'infrastructures par la Caisse de dépôt
et placement du Québec »

Le mardi 12 mai 2015

Commission des finances publiques
Consultations particulières et auditions publiques
sur le projet de loi no 38, Loi visant à permettre la réalisation
d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec
Le mardi 12 mai, vers 15 h
Salle du Conseil législatif – Hôtel du parlement

Monsieur le Président (Raymond Bernier)

Monsieur le Ministre,

Mesdames et Messieurs les Députés,

D'abord, j'aimerais vous présenter les personnes qui m'accompagnent : M. Jonatan Julien, vice-président du comité exécutif de la Ville, M. Rémy Normand, membre du comité exécutif de la Ville et président du Réseau de transport de la Capitale, et M. André Legault, directeur général de la Ville.

D'entrée de jeu, je remercie le ministre des Finances ainsi que les parlementaires qui composent la Commission des finances publiques, de me permettre d'intervenir sur le projet de loi no 38 qui vise à consentir au ministre des Transports de conclure, avec l'autorisation du gouvernement, une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec visant à confier à cette dernière la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles infrastructures de transport collectif.

Tout d'abord, permettez-moi de saluer les efforts du gouvernement à reconnaître l'importance du transport collectif comme vecteur du développement économique des villes en permettant la diversification de son financement.

En effet, nous ne pouvons rester béats devant la pression qu'exerce la congestion automobile sur l'organisation spatiale des villes, leur attractivité, leur avenir et surtout sur la santé économique de celles-ci.

Nous devons tout mettre en œuvre afin de soutenir la croissance urbaine dans les secteurs les plus stratégiques et nous croyons que la composante forte de la mobilité durable pour la région de Québec réside en la réalisation d'un réseau structurant de transport en commun.

C'est pourquoi, depuis 2009, la Ville de Québec, avec la participation de Lévis, cherche à préserver pour l'avenir le caractère prospère et attrayant de nos villes et de la région, tout en se distinguant par une approche intégrée de l'aménagement du territoire et des transports.

En 2011, la Ville de Québec rendait public son Plan de mobilité durable et tout récemment, en mars dernier, elle déposait, de concert avec la Ville de Lévis, les résultats de l'étude de faisabilité tramway-SRB (service rapide par bus).

Bien que les analyses nous aient amenés à conclure que le tramway est faisable sur le plan technique et que son intégration est harmonieuse, ses enjeux financiers sont, quant à eux, tout autre et commandent d'opter pour des options moins coûteuses et tout autant attractives.

Mon collègue de Lévis, Gilles Lehouillier, et moi-même avons privilégié le SRB (service rapide par bus), comme solution optimale et la moins coûteuse d'ici 2041. À titre d'information, l'évaluation financière des deux options tramway versus le SRB représente une équation du simple au double, soit 1 milliard de dollars versus 2 milliards de dollars. Au-delà de 2040, la capacité offerte par un système de tramway sera requise en plusieurs points du réseau. Aussi, la planification du SRB entrevoit déjà que sa structure puisse accueillir le tramway le temps venu.

Aujourd'hui, nous en sommes à vouloir réaliser l'avant-projet en vue de concrétiser d'ici 2021 une première phase du réseau structurant. Aussi, c'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous saluons cette initiative gouvernementale de favoriser un nouvel outil de financement du transport collectif. Ce nouveau levier original met à contribution le savoir financier québécois et contribuera, j'en suis assuré, à doter le Québec d'infrastructures de transport collectif essentielles à son essor économique.

Le projet de loi modifie plusieurs lois. Bien entendu il vient, d'abord et avant tout, permettre à la Caisse de dépôt et placement du Québec d'investir dans la construction et l'exploitation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif selon les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public établis par le gouvernement. Ce projet prévoit que c'est le ministre des Transports qui peut conclure une entente avec la Caisse

concernant la gestion et la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif. Selon le projet de loi, la Caisse a pleine autorité sur le projet et peut fixer les tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure. On vient y prévoir que le ministère des Transports aura le pouvoir d'expropriation pour le compte de la Caisse sur tout bien requis pour la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif. Également, il y est précisé que le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public, et que c'est lui qui autorise la solution à mettre en œuvre parmi les différentes options proposées par la Caisse et que par la suite la Caisse a pleine autorité sur le projet.

À la lecture du projet de loi 38, nous nous interrogeons sur la place qui est réservée aux municipalités dans la définition d'un projet qui sera confié à la Caisse et la forme qu'il prendra. En fait, il est indéniable que les infrastructures de transport collectif auxquelles s'adresse le projet de loi concernent d'abord et avant tout le transport collectif local. Rien dans ce projet de loi ne vient faire le pont avec l'administration locale. Comment peut-on répondre à un besoin local alors que le rôle des principaux concernés que sont les villes n'y est pas prévu!

La manière dont nous avons abordé l'analyse du projet de Loi est simple : nous nous sommes interrogés à savoir ce qui arriverait si le gouvernement concluait que le projet de SRB, proposé par les villes de Québec et de Lévis, devait faire l'objet d'une entente entre le ministre des Transports et la Caisse.

Outre le fait que nous ne connaissons pas les critères de sélection du ministère des Transports pour proposer un projet à la Caisse, notre premier constat en est un de délais. On le sait, les besoins sont immédiats. C'est d'ailleurs l'un des principaux éléments qui est ressorti au moment où le projet de SRB a été rendu public : la population nous demande d'accélérer le pas!

Combien de temps prendra le Ministre pour apprécier si le dossier sera soumis à la Caisse et si c'est le cas, combien de temps prendra la Caisse pour proposer des options lesquelles, rappelons le, devront selon le projet de Loi, être validées par un expert indépendant. Combien de temps prendra par la suite le gouvernement pour arrêter son choix sur les options proposées?

En regard du projet de SRB Québec-Lévis, je crois qu'il y a là matière à réflexion et nous serions rassurés de savoir très rapidement si le ministre des Transports considère qu'il s'agit d'un projet destiné à une entente avec la Caisse.

Notre deuxième constat concerne les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Nous avons clairement exposé que le projet de SRB envisagé par les villes de Québec et Lévis et développé dans le cadre de notre politique de développement durable a un rôle important à jouer à cet égard. Advenant que le projet de SRB soit un projet destiné à une entente entre le ministre des Transports et la Caisse, les options de cette dernière respecteraient-elles les orientations des deux villes développées dans le cadre ce projet?

Par ailleurs, le projet de loi 38 prévoit que la Caisse ait pleine autorité sur chaque projet faisant l'objet d'une telle entente. On y précise qu'elle peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif concernée. On le sait, un réseau de transport comporte des circuits déficitaires et des circuits rentables. En ouvrant ainsi la porte à un nouvel intervenant qui, inévitablement, va s'aventurer dans les circuits rentables et plus performants du réseau, n'est-il pas dangereux de mettre en péril l'équilibre financier fragile des sociétés de transport? Dans la mesure où la Caisse n'interviendrait que dans un segment d'un réseau, comment alors tenir compte de ce qui existe déjà?

Également, il est indéniable que l'intérêt pour la Caisse réside à un certain degré dans la contrepartie qu'elle pourrait obtenir dans le développement des sites à potentiel de valorisation immobilier. À cet égard, le projet de loi permet au ministre des Transports d'acquérir par expropriation, pour le compte de la Caisse, les biens requis pour la réalisation d'une infrastructure de transport collectif faisant l'objet d'une entente dans le cadre du projet de loi. Doit-on comprendre ici que l'expropriation se limite aux biens compris dans l'emprise du réseau de transport et ceux pour les gares ou stations? Ou s'agit-il également des biens adjacents à l'emprise permettant ainsi à la Caisse de capter la plus-value foncière le long d'un tracé, s'assurant ainsi un retour satisfaisant sur ses investissements et l'offre d'un service de transport collectif de qualité à un coût raisonnable pour les usagers? Il faudrait être clair dès le départ et également, préciser par qui et comment l'emprise d'un nouveau circuit pourra être délimitée.

Finalement, j'aimerais vous soulever un dernier aspect technique. Le projet de loi précise que l'indemnité d'expropriation serait fixée « sans tenir compte de la plus-value attribuable à l'annonce publique (...) d'un projet d'infrastructure de transport collectif ». Nous croyons que cette disposition légale devrait pouvoir

s'appliquer à tout nouveau projet de transport collectif, peu importe qu'il soit développé par la Caisse ou un autre intervenant.

Conclusion

En conclusion, la Ville de Québec se réjouit de cette initiative de recherche de nouvelles sources de financement pour le transport collectif. Ces nouvelles contributions financières, s'ajoutant aux contributions financières gouvernementales déjà prévues, permettront la réalisation de nouvelles infrastructures de transport collectif structurant pour l'économie du Québec.

Bien entendu, comme je l'ai souligné précédemment, certains éléments auraient avantage à être précisés, plus particulièrement il y aurait lieu de statuer rapidement sur le rôle des municipalités ainsi que sur des critères qui permettraient d'établir si un projet se destine ou non à ce nouveau mécanisme de financement.

Dans la mesure où un projet serait visé, il y serait utile de mieux en baliser le cheminement afin d'assurer des délais de traitement raisonnables. Aussi, dans l'éventualité où un projet ne constitue qu'un segment d'un réseau de transport collectif, il m'apparaît essentiel de prévoir les mécanismes d'arbitrage qui permettront son intégration à l'ensemble de celui-ci afin d'être cohérent avec la partie déjà existante.

Merci de votre attention et je suis disponible à répondre à vos questions