

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES
SUR LE PROJET DE LOI N° 38**

REMARQUES ET OBSERVATIONS DE L'APCHQ

Aux membres de la Commission des finances publiques

Alors que se termine l'étude du projet de loi n° 38, l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ) a pris connaissance avec surprise de certains articles qui semblent créer un régime de captation foncière, malgré le fait que le premier ministre du Québec avait clairement fermé la porte à cette option en février dernier. Nous tenons donc à émettre certaines réserves et à vous soumettre quelques observations.

Le projet de loi n° 38 introduit en effet à ses articles 9 et 10 ce qui semble être le dispositif nécessaire pour parvenir à faire cette captation foncière, par expropriation ou entente de gré à gré.

Selon ce qui est indiqué dans le projet de loi, il y a peu de balises pour déterminer en quelles circonstances de tels pouvoirs seraient exercés. On comprend essentiellement que l'outil servirait au financement d'infrastructures de transport collectif visées par une entente conclue en vertu de l'Article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).

Alors, dans la mesure où l'acquisition d'un actif semble utile à la réalisation des travaux, ou encore au montage financier nécessaire à la réalisation de tels travaux, il serait possible de faire usage des nouveaux pouvoirs. Il appartiendrait au ministère des Transports du Québec ou à la Caisse de dépôt et placement du Québec de fixer de telles circonstances. Il n'y a pas de notion claire de la zone d'influence d'un projet, une distance prescrite par exemple, permettant à chacun d'anticiper que leurs actifs puissent un jour faire l'objet de captation foncière. Ainsi, l'application des nouveaux pouvoirs risque d'amener de l'incertitude dans le développement immobilier et les retombées effectives de la captation foncière restent à déterminer.

Notre souci n'est pas tant pour les promoteurs immobiliers qui, individuellement, verront à valider s'il est opportun de s'entendre de gré à gré, ou si l'expropriation est la seule solution. Notre souci est pour les consommateurs – acheteurs d'habitations neuves qui pourraient faire les frais de ce mécanisme.

Quelles assurances le projet de loi n° 38 procure-t-il quant au maintien de l'abordabilité résidentielle? Aucune. N'y a-t-il pas un risque pourtant que la captation foncière mène à une escalade des prix, chassant ainsi la clientèle dont on voudrait le plus qu'elle s'approche des réseaux de transport collectif. Dans le cas d'une entente gré à gré, la hausse des prix semble inévitable alors que les promoteurs n'auront d'autre choix que de « refiler » la facture aux constructeurs et ultimement aux consommateurs. Il faut donc utiliser très judicieusement de tels outils pour qu'ils ne viennent nuire à l'objectif global.

Pour l'APCHQ, il n'y a pas de solution miracle au financement du transport collectif. Et le premier principe à mettre de l'avant est qu'il s'agit d'un bien collectif à financer collectivement. Cela rend moins attrayantes les solutions qui visent un groupe en particulier, comme s'il utilisait davantage le transport collectif qu'un autre.

Cela étant dit, l'APCHQ désire formuler quelques questions et remarques complémentaires. D'ailleurs, nous regrettons ne pas avoir été invités à prendre part à la présente commission parlementaire, malgré que nous ayons pris position publiquement sur cet enjeu à plusieurs reprises et que nous avons manifesté notre volonté d'être entendus si un projet de captation foncière était déposé.

La première est que la valeur foncière de toute propriété qui bénéficie d'une certaine proximité avec les transports collectifs est plus élevée. Il en découle des revenus supérieurs de taxe foncière, que l'on peut diriger en faveur du transport collectif. Il ne devrait pas y avoir de double contribution par le biais de la captation foncière puisque l'équité est déjà assurée.

Deuxièmement, comment les villes arriveront-elles à se financer si les revenus additionnels de leur développement ou la croissance de leur assiette foncière sont « captés » par des autorités provinciales de surcroît? Les villes n'ont-elles pas suffisamment de difficultés à arriver avec leur assiette foncière? Les impacts de ce mode de financement sur la santé financière des villes a-t-elle été évaluée?

Troisièmement, quels impacts ce mode de financement peut-il avoir sur l'abordabilité? Depuis de nombreuses années, les taxes foncières non résidentielles servent à financer le transport collectif. Une exclusion des projets résidentiels est-elle envisagée pour respecter ce « pacte social » ou assistons-nous à une remise en question d'un mode de financement?

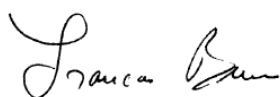
Quel rendement attend-on de la captation foncière et avec quelle stabilité? Comment peut-on assurer un financement stable et prévisible du transport collectif à partir d'une source de revenus qui dépend du cycle économique ou de la conclusion d'ententes gré à gré. Doit-on assujettir le développement du transport collectif à l'épuisement des discussions avec chaque promoteur?

En somme, l'APCHQ espère que la commission parlementaire aura permis d'évaluer certaines solutions alternatives afin que la capacité des jeunes familles d'accéder financièrement et physiquement à la propriété à proximité des nouvelles installations de

transport collectif soit réellement préservée. Dans le cas contraire, l'option qui leur restera malheureusement sera l'éloignement.

Nous ne pouvons donc que réitérer notre opposition à la mise en place d'un régime de captation foncière, peu importe comment on le nomme.

Veillez recevoir, membres de la Commission des finances publiques, nos plus cordiales salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Bernier'.

François Bernier
Directeur
Service économiques et affaires publiques
APCHQ