

MÉMOIRE

Projet de loi n° 61 - Loi édictant la *Loi sur Mobilité Infra Québec* et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif



Rassembler. Accompagner. Affirmer.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Table des matières

Introduction	4
1. Assurer un financement des opérations du transport collectif stable, prévisible et pérenne	5
1.1 Un cadre financier sur cinq ans	5
1.2 Ajuster les sources de revenus traditionnelles en fonction de la hausse des coûts	6
1.3 Diversifier les sources de revenus	6
1.4 Le rôle du gouvernement du Québec dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes de transport collectif	7
2. Développer l'offre de transport collectif dans toutes les régions du Québec	8
2.1 Des projets sont attendus dans toutes les régions	8
2.2 Retirer les barrières légales et réglementaires à l'augmentation de l'offre en région	8
3. Une planification des projets complexes de transport collectif qui respecte l'autonomie municipale	11
3.1 Montage financier des projets complexes de transport collectif	11
3.2 Une collaboration qui réduira les coûts à long terme pour toutes les Québécoises et les Québécois	11
3.3 L'aménagement du territoire : compétence fondamentale des municipalités	12
3.4 Les municipalités, les mieux placées pour connaître les besoins de leur population et de leur territoire	13
3.5 Maximiser le potentiel des actifs des sociétés de transport	13
Synthèse des recommandations	15

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Introduction

Le transport collectif constitue un service de première importance pour soutenir le développement économique et territorial des municipalités, ainsi que pour atteindre plusieurs objectifs collectifs et cibles établies par le gouvernement du Québec. De plus, il améliore significativement l'accès de la population aux lieux de travail et de loisirs, ainsi qu'aux biens et services, tels que les services de santé et d'éducation. C'est pourquoi il est essentiel d'en faire une véritable priorité nationale.

L'Union des municipalités du Québec (UMQ) tient à saluer la volonté du gouvernement du Québec de se doter d'une expertise nécessaire à la réalisation de projets de transport collectif partout au Québec ainsi que ses objectifs, partagés par le milieu municipal, d'offrir de la prévisibilité dans le développement de projets et leur réalisation à moindre coût.

Les municipalités souhaitent également travailler de concert avec le gouvernement du Québec afin de trouver des solutions pérennes aux enjeux de financement du transport collectif. Régler d'abord l'enjeu du financement des opérations est essentiel pour permettre la croissance de l'offre de transport collectif. À l'heure actuelle, chaque nouveau projet creuse le déficit d'opération. Se doter d'un cadre financier prévisible, sur cinq ans, qui assurera une croissance de l'offre de transport collectif partout au Québec est d'une importance capitale pour le développement des régions et pour atteindre nos cibles collectives de réduction de gaz à effet de serre.

Le respect des compétences et de l'autonomie municipale sera une condition de succès incontournable pour Mobilité Infra Québec. Étant les actrices les plus à même de connaître les besoins de leurs milieux, il est primordial que les municipalités soient parties prenantes de la prise de décision sur les projets complexes de transport déployés sur leurs territoires. Ceux-ci auront des impacts significatifs, tant sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, que sur les finances des municipalités impliquées.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

1. Assurer un financement des opérations du transport collectif stable, prévisible et pérenne

1.1 Un cadre financier sur cinq ans

Les enjeux en ce qui concerne le financement des opérations du transport collectif sont connus depuis plusieurs années, dont trois d'entre eux, fondamentaux, sont à l'origine du déficit structurel des opérations du transport collectif :

- Les revenus provenant des sources de financement traditionnelles du transport collectif sont en stagnation, notamment parce que la taxe sur les carburants n'a pas été indexée depuis 2013 et que la taxe sur l'immatriculation n'a pas été indexée depuis 1991 ;
- Les coûts d'exploitation des services de transport et les salaires ont suivi l'augmentation du coût de la vie. En effet, plusieurs facteurs font augmenter les dépenses en matière de transport, et ce, même si l'offre de services demeure la même (prix des carburants, des véhicules, etc.) ;
- Le coût des immobilisations a également fortement augmenté ces dernières années, amplifié par le rythme rapide d'électrification du transport collectif imposé par le gouvernement du Québec. Rappelons que les cibles d'électrification représentent des investissements minimums de 13,1 milliards de dollars pour les dix prochaines années, qui sont au-delà de la capacité du milieu de livrer les projets, tant sur le plan technique que sur le plan financier.

Avec la baisse de l'achalandage par rapport aux niveaux pré-pandémiques et l'arrivée du REM qui vient capter une partie importante des revenus des sociétés de transport dans la grande région de Montréal, les problèmes de financement ne se sont qu'accrochés. La structure de financement actuelle ne tient plus et des solutions doivent être envisagées. Le milieu municipal alerte le gouvernement du Québec à cet effet et lui demande d'agir depuis plusieurs années.

Le fonctionnement sous-optimal de certains programmes, notamment le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) n'est pas sans conséquences. En effet, le milieu municipal constate notamment que la reddition de compte est lourde et complexe. De surcroît, les versements d'aide financière sont trop souvent imprévisibles, en plus d'être décalés par rapport aux budgets municipaux.

Pour assurer une gestion la plus efficace possible, qui prend en compte le moyen et le long terme, il est important de pouvoir compter sur un financement conséquent du transport collectif qui soit stable, prévisible et pérenne. À contrario, il est excessivement complexe d'atteindre cet objectif lorsque les sommes envisagées sont difficilement prévisibles. Malheureusement, cette situation perdure depuis plusieurs années. La révision du cadre financier ayant été repoussée à plusieurs reprises, le Québec se retrouve dans une impasse à chaque fin d'année financière alors que les sociétés de transport peinent à boucler leurs budgets. Dans les municipalités et les MRC qui ne possèdent pas de sociétés de transport, l'appui financier insuffisant du gouvernement du Québec rend très difficile une augmentation significative de l'offre de transport collectif, alors que la population réclame, partout, des alternatives à l'automobile.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Recommandation 1

Doter le Québec d'un cadre financier prévisible sur cinq ans en matière de transport collectif.

Recommandation 2

Revoir les programmes d'aide financière du transport collectif afin qu'ils soient plus prévisibles, arrimés avec les budgets municipaux et qu'ils requièrent moins de redditions de compte.

Recommandation 3

Retarder l'atteinte des cibles d'électrification du transport collectif qui limite les sommes disponibles pour le maintien d'actifs et ajoute une pression sur les opérations.

1.2 Ajuster les sources de revenus traditionnelles en fonction de la hausse des coûts

Tel que mentionné précédemment, les taxes provinciales sur l'immatriculation et sur les carburants qui contribuent au financement du transport collectif n'ont pas été indexées depuis 1991 et 2013, respectivement. Or, les coûts liés à ces opérations ont incontestablement augmenté au cours des dernières décennies. Cette réalité devrait se refléter également dans les revenus pour ne pas accentuer l'écart entre les revenus et les dépenses au fil du temps. Selon l'Alliance Transit, le fait que ces deux sources de revenus n'aient pas été indexées prive le gouvernement de 694 millions de dollars par année, soit davantage que le déficit anticipé en 2025 par les sociétés de transport. Une indexation de ces taxes permettrait d'interrompre la déconnexion entre la croissance des revenus et des dépenses qui fait que les déficits anticipés ne cessent de croître.

Recommandation 4

Indexer les taxes provinciales sur les carburants et sur l'immatriculation.

1.3 Diversifier les sources de revenus

Avec la baisse anticipée des revenus provenant de la taxe sur l'essence occasionnée par la réduction de la consommation d'essence, prévue dès 2025-2026, il sera primordial de diversifier les sources de revenus du transport collectif pour combler le déficit d'exploitation actuel et assurer une pérennité du financement. Le milieu municipal lève la main et souhaite contribuer aux discussions. À cet effet, le Fonds d'électrification et de changements climatiques pourrait être une source de financement à considérer dans un contexte où l'augmentation de l'offre de transport collectif permettra une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le secteur des transports.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Recommandation 5

Diversifier les sources de revenus du transport collectif afin de pallier la baisse anticipée des revenus liés à la taxe sur les carburants dès 2025-2026.

1.4 Le rôle du gouvernement du Québec dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes de transport collectif

Le transport collectif est une mission de l'État. À ce titre, l'engagement financier du gouvernement du Québec en ce qui concerne les nouveaux projets complexes de transport collectif doit aller au-delà de la planification et la réalisation de ces projets. L'exploitation des nouvelles infrastructures occasionnera des coûts importants pour les décennies suivant leur réalisation. Il est important que le gouvernement du Québec prenne un engagement clair et sans équivoque du fait de son rôle prépondérant dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes planifiés et réalisés par Mobilité Infra Québec, dont la facture d'exploitation ne reposera pas uniquement sur le milieu municipal et les usagers.

L'ensemble des Québécois bénéficieront d'une offre suffisante de transport collectif, que ce soit par la réduction des émissions de GES, par la renonciation à une deuxième ou une troisième voiture, ce qui réduit de manière significative les dépenses liées au transport, par la réduction des coûts d'entretien pour le réseau routier ou pour la réduction de la congestion. Pour l'économie du Québec, une augmentation de l'offre de transport collectif signifie des investissements importants bénéficiant souvent à des entreprises québécoises, ce qui n'est pas le cas lorsque le parc automobile et la consommation d'hydrocarbures augmentent.

Recommandation 6

Clarifier dans le projet de loi que le gouvernement du Québec jouera un rôle prépondérant dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes de transport collectif planifiés et réalisés par Mobilité Infra Québec.

2. Développer l'offre de transport collectif dans toutes les régions du Québec

2.1 Des projets sont attendus dans toutes les régions

Les citoyennes et citoyens comptent sur leurs élu·es pour leur offrir des alternatives à la voiture. Cette volonté citoyenne existe dans les grandes villes, mais également partout au Québec. Cette offre variera certainement en fonction des besoins et des milieux dans lesquels elle s'implantera (ex : ajout de Taxibus et de petits autobus, projets structurants requérant des infrastructures lourdes).

Pour financer ces nouveaux projets aux investissements importants, il est primordial d'avoir un financement des immobilisations conséquent. Rappelons que le Plan québécois des infrastructures 2024-2034 prévoit des investissements en transport collectif de 13,8 milliards de dollars sur dix ans et qu'en comparaison, les investissements dans le réseau routier représentent des sommes deux fois et demie supérieures aux investissements en transport collectif. À cet effet, l'Union recommande de rééquilibrer les investissements prévus dans le Plan québécois des infrastructures en consacrant une part relative plus importante au transport collectif, de manière à développer et réaliser collectivement des projets de transport collectif, et ce, de manière continue, dans l'ensemble des régions du Québec.

Recommandation 7

Prévoir que Mobilité Infra Québec développe des projets structurants de transport collectif de manière continue, en collaboration avec les organismes municipaux concernés.

Recommandation 8

Rééquilibrer les investissements prévus dans le Plan québécois des infrastructures en consacrant une part relative plus importante au transport collectif.

2.2 Retirer les barrières légales et réglementaires à l'augmentation de l'offre en région

Le milieu municipal fait preuve de créativité pour favoriser le déploiement de l'offre de transport collectif en région. Toutefois, en plus des enjeux liés au financement, des obstacles légaux et réglementaires ajoutent des difficultés supplémentaires aux municipalités et aux MRC qui souhaitent accroître l'offre de transport collectif. Le gouvernement du Québec devrait assouplir le cadre législatif et réglementaire afin de s'adapter à la réalité et aux enjeux de l'ensemble des régions du Québec.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Premièrement, en vertu de la *Loi sur les transports*, les municipalités de moins de 100 000 habitantes et habitants n'ont pas la possibilité de constituer une société de transport ou de posséder et d'opérer leur propre flotte de véhicules. Cela occasionne deux conséquences majeures :

- D'une part, cela les oblige à faire affaire avec des transporteurs privés, dans un contexte où la concurrence est relativement faible et où une certaine dépendance avec un transporteur privé peut s'installer. De plus, cela limite leur capacité à pouvoir négocier les prix. Effectivement, la possibilité, pour une municipalité, de se doter de sa propre flotte de véhicules, créerait un incitatif supplémentaire aux transporteurs privés à proposer des prix plus compétitifs dans le cadre d'appels d'offres.
- D'autre part, l'encadrement légal actuel complexifie l'accès aux programmes d'aide financière pour les municipalités de moins de 100 000 habitantes et habitants. Dans un contexte où les ressources financières et humaines sont rares, nous devons trouver des solutions pour faciliter l'accès aux programmes et pour stimuler l'augmentation de l'offre de transport collectif dans tous les milieux.

Recommandation 9

Modifier la *Loi sur les Transports* pour permettre à toutes les municipalités de posséder et d'opérer leur propre flotte de véhicules.

Deuxièmement, en ce qui concerne le financement du transport collectif en région, outre l'enjeu de l'accès aux programmes gouvernementaux et des montants alloués, le milieu municipal fait face à d'importantes contraintes en ce qui concerne l'accès à certaines sources de revenus, telles que la taxe sur l'immatriculation et la taxe sur les carburants.

La loi 39, Loi modifiant la *Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, adoptée en décembre dernier, octroyait un nouveau pouvoir permettant aux municipalités locales ayant une société de transport et aux MRC d'imposer une taxe d'immatriculation destinée au financement du transport collectif. L'ajout d'un outil supplémentaire pour assurer un meilleur financement du transport collectif représente une avancée intéressante. Toutefois, les frais de mise en œuvre peuvent être un frein pour plusieurs municipalités admissibles et MRC.

En effet, les municipalités qui souhaitent se prévaloir de ce pouvoir doivent conclure des ententes de perception avec la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), dont les frais administratifs sont élevés. Les frais de mise en œuvre pour les MRC et villes voulant mettre en place une taxe sur l'immatriculation en 2025 sont de 202 202 \$. Dans les milieux desservant moins de population, ces frais sont substantiels et peuvent représenter un réel frein à l'utilisation de cet outil, car ils doivent être amortis par un plus petit nombre de contributrices et contributeurs. Bien qu'il soit possible pour les municipalités admissibles et MRC de se regrouper afin de partager ces frais de mise en œuvre, cela n'est pas toujours possible dans la pratique. Effectivement, l'étendue des territoires couverts ou encore la nécessité d'obtenir un consensus auprès d'un très grand nombre d'élus et élus peut rendre cette perspective très complexe, voire impossible. Le gouvernement du Québec devrait donc prendre en charge ces frais lorsqu'une municipalité ou une MRC souhaite imposer une taxe d'immatriculation.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Recommandation 10

Couvrir les frais de mise en œuvre de la SAAQ lorsqu'une municipalité ou une MRC souhaite imposer une taxe d'immatriculation.

Les municipalités de l'ensemble du Québec souhaitent être en mesure de proposer une offre de transport collectif intéressante à leurs citoyennes et citoyens, notamment dans les villes centres. Malheureusement, elles rencontrent des difficultés à développer une offre de transport collectif incitant une masse critique de citoyennes et citoyens à l'adopter, faute de financement et d'un cadre légal et réglementaire adapté à leur réalité.

La taxe sur l'immatriculation pourrait être un outil intéressant pour ces municipalités qui aimeraient déployer une plus grande offre de transport collectif. Or, à l'exception des municipalités locales ayant une société de transport, lesquelles doivent avoir une population d'au moins 100 000 habitantes et habitants, le pouvoir actuel permet seulement aux MRC de s'en prévaloir. Cette contrainte entraîne des enjeux de gouvernance importants et fait que les zones potentielles pour le développement de l'offre de transport collectif ne soient pas en mesure de se prévaloir de cet outil, à moins que la majorité des municipalités d'une MRC y consente. La réalité de certains espaces plus ruraux peut rendre cette perspective moins intéressante. Cependant, cela ne devrait pas freiner le déploiement d'initiatives là où il y a une volonté de développer l'offre de transport collectif. La solution la plus simple serait de permettre à l'ensemble des municipalités locales qui souhaitent financer des services de transport collectif d'imposer une taxe sur l'immatriculation.

Recommandation 11

Octroyer le pouvoir d'imposer une taxe sur l'immatriculation à l'ensemble des municipalités locales et des villes ayant des compétences de municipalités régionales de comté qui souhaitent financer des services de transport collectif.

En ce qui concerne la taxe sur les carburants, le milieu municipal doit demander l'autorisation du gouvernement du Québec pour pouvoir mettre en place une majoration servant à financer le transport collectif. À l'instar de la taxe sur l'immatriculation, le milieu municipal ne devrait pas avoir à solliciter l'autorisation du gouvernement du Québec pour utiliser cet outil, qui représente une source de revenus importante dans les milieux où elle est utilisée pour financer le transport collectif, soit sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal et de la région administrative Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Cette exigence ralentit et nuit au déploiement d'initiatives visant à développer l'offre de transport collectif en région. Par exemple, sept MRC du Bas-Saint-Laurent forment la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent, qui offrira un service de transport collectif régional. Elles restent en attente de l'accord du gouvernement du Québec depuis près d'un an pour pouvoir utiliser cet outil essentiel au financement du projet, dont la concrétisation risque d'être retardée en raison de l'attente pour l'autorisation gouvernementale.

Recommandation 12

Permettre aux municipalités locales et aux MRC d'imposer une taxe sur les carburants, sans être dans l'obligation de demander l'autorisation au gouvernement du Québec.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Finalement, la rigidité des règles entourant les processus d'appels d'offres publics auprès des transporteurs privés constitue le troisième obstacle légal et réglementaire, limite la durée des contrats et pose un problème dans un contexte de faible concurrence. En effet, les règles actuelles empêchent la négociation d'ententes de gré à gré et ne permettent pas d'allonger la durée des contrats lorsque la situation le requiert. Cela limite la capacité d'action des municipalités. Dans certains cas, cela met en péril l'offre de service. Par conséquent, il est important de réviser ces règles dans l'intérêt des usagers du transport collectif en région.

Recommandation 13

Revoir les règles d'octroi des contrats avec les transporteurs privés pour permettre aux municipalités de négocier des ententes de gré à gré et d'allonger la durée des contrats au besoin.

3. Une planification des projets complexes de transport collectif qui respecte l'autonomie municipale

3.1 Montage financier des projets complexes de transport collectif

Le projet de loi n° 61 (PL 61) prévoit que le gouvernement du Québec se réserve le droit de fixer la contribution financière des municipalités pour chaque projet complexe de transport, et lui en confie ensuite l'exploitation, sans entente préalable entre les deux parties. Cette perspective représenterait une atteinte sérieuse à l'autonomie municipale et pourrait avoir un impact majeur sur les finances de cette municipalité. Une analyse des derniers projets complexes de transport collectif réalisés au Québec indique qu'une contribution municipale au montage financier des projets n'est pas systématique. Le PL 61 devrait être modifié afin de garantir qu'il y ait une entente entre la municipalité et le gouvernement du Québec pour qu'un projet puisse être réalisé, sans nécessairement exiger de contribution municipale au montage financier.

Recommandation 14

Retirer les dispositions du projet de loi qui ont pour effet de rendre obligatoire une contribution municipale au montage financier d'un projet complexe de transport et qui permettent au gouvernement du Québec de l'imposer.

3.2 Une collaboration qui réduira les coûts à long terme pour toutes les Québécoises et les Québécois

La planification de projets complexes de transport collectif a inévitablement une incidence importante sur les coûts d'exploitation des nouvelles infrastructures construites. Une collaboration accrue entre le milieu municipal et Mobilité Infra Québec sera essentielle pour réduire ces coûts tout au long de la durée de vie du projet, de la planification à l'exploitation. Les décisions prises lors de ces étapes cruciales entraîneront des

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

conséquences pour les municipalités, et une coordination étroite permettrait d'harmoniser les efforts et d'éviter un transfert difficile, long et coûteux du projet à l'exploitant. Pour que les choix de conception tiennent compte des coûts d'opération et de construction, il est essentiel d'aligner les incitatifs afin de garantir une offre de transport collectif à plus faible coût pour la population québécoise. Une synergie entre le développement et l'opération du projet est donc nécessaire à son succès.

Recommandation 15

Clarifier dans le mandat de Mobilité Infra Québec que les projets qui seront planifiés et réalisés devront l'être en priorisant la réduction des coûts sur l'ensemble de la durée de vie des infrastructures.

3.3 L'aménagement du territoire : compétence fondamentale des municipalités

L'article 29 du PL 61 prévoit que Mobilité Infra Québec devra « notamment, dans la mesure où la planification en mobilité les concerne, consulter le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté, les municipalités locales, les sociétés de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain et l'Autorité régionale de transport métropolitain pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme ».

Pour assurer le succès des projets portés par Mobilité Infra Québec, il est crucial que cette nouvelle agence travaille en étroite collaboration avec le milieu municipal. Rappelons que l'aménagement du territoire est une compétence fondamentale des municipalités. Il est important de s'assurer que Mobilité Infra Québec ne réalise pas la planification et la réalisation des projets en vase clos, d'autant plus que l'exploitation des projets sera ensuite faite par le milieu municipal. Par conséquent, le milieu municipal devrait non seulement être consulté, mais également participer à la prise de décision en ce qui concerne tout projet, notamment les projets complexes de transport, ayant un impact sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme. De plus, en respect de l'autonomie municipale et de la compétence municipale en aménagement du territoire, Mobilité Infra Québec devrait être assujettie à la réglementation municipale.

Recommandation 16

S'assurer que Mobilité Infra Québec respecte les compétences municipales en aménagement du territoire en prévoyant l'assujettissement de Mobilité Infra Québec à la réglementation municipale, en incluant le milieu municipal dans la prise de décision en ce qui concerne tout projet ayant un impact sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment les projets complexes de transport.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

3.4 Les municipalités, les mieux placées pour connaître les besoins de leur population et de leur territoire

Le projet de loi, dans sa forme actuelle, prévoit que les demandes d'analyse des besoins soumises à Mobilité Infra Québec peuvent seulement provenir du gouvernement ou du ministre responsable. Or, les municipalités, par leur proximité avec la population et leur connaissance fine du territoire, sont dans une position idéale pour connaître les besoins de leurs milieux. Dans un contexte où le gouvernement du Québec serait appelé à assurer la planification et la réalisation de tout projet complexe de transport collectif, il est important que des canaux de communications existent entre le milieu municipal et Mobilité Infra Québec. Le projet de loi devrait donc être amendé afin de permettre aux municipalités de soumettre des demandes d'analyses directement à Mobilité Infra Québec, pour plus d'efficacité.

D'une part, l'intention du gouvernement étant de réunir les meilleurs experts en matière d'élaboration, de planification et de réalisation de projets de transport collectif au sein de Mobilité Infra Québec, il semble pertinent de mettre cette expertise au profit de l'ensemble de la société québécoise, et notamment des municipalités. D'autre part, cela évitera que les municipalités ne se retrouvent dans l'obligation de commander des études coûteuses, uniquement pour bâtir un dossier d'opportunité afin de convaincre le gouvernement ou le ministre responsable de demander par la suite à Mobilité Infra Québec d'effectuer une deuxième analyse.

Recommandation 17

Permettre à Mobilité Infra Québec de recevoir des demandes d'analyse des besoins de la part des municipalités.

3.5 Maximiser le potentiel des actifs des sociétés de transport

Les sociétés de transport détiennent déjà le pouvoir de vendre un immeuble ou une partie d'immeuble en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (LSTC) et de la *Loi sur le réseau de transport métropolitain* (LRTM). L'ajout de dispositions à cet effet dans le projet de loi vient créer un deuxième régime applicable uniquement dans les cas de construction de projet, lequel serait plus restreint que leurs pouvoirs actuels.

En effet, actuellement, une société de transport peut aliéner un terrain excédentaire sans avoir besoin de l'autorisation du ministre des Transports, si celui-ci a une valeur de 25 000 \$ et moins ou si elle n'a pas reçu de subvention spécifique pour ce terrain. Or, le PL 61 prévoit l'ajout d'une étape additionnelle en obligeant les sociétés de transport à attendre la publication d'un décret pour les autoriser à vendre tout immeuble ou partie d'immeuble. Cette mesure vient alourdir le processus alors que l'objectif poursuivi par le PL 61 est plutôt d'accélérer la réalisation des projets. L'Union recommande donc de retirer cette disposition du projet de loi.

En ce qui concerne la possibilité d'aménager un immeuble ou un ouvrage de génie civil pour soutenir ou accueillir un bâtiment ou structure d'un tiers, il s'agit d'un nouveau pouvoir que les sociétés de transport ne détiennent pas et qui représente une avancée intéressante pour favoriser la valorisation immobilière des sites de transport collectif. Cependant, il est important d'aller plus loin pour maximiser le potentiel de ces actifs en

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

permettant aux sociétés de transport de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction visant à accroître les opportunités de génération de revenus liés au développement immobilier.

Dans un contexte où les sociétés de transport ont des problèmes de financement importants, il s'agit d'un moyen intéressant pour elles de générer des revenus autonomes. En devenant partenaires, les sociétés de transport n'agiraient pas à titre de promoteur immobilier, mais pourraient tirer davantage de bénéfices en captant une partie de la valeur générée par le transport collectif. Compte tenu de l'important déficit de maintien d'actifs des sociétés de transport, des impacts réels sur la fiabilité du service et de l'expérience des usagers, une modification au projet de loi devrait prévoir que les revenus générés par ces activités pourraient servir également au financement de l'entretien et de l'exploitation du transport collectif, et non seulement pour la réalisation de nouveaux projets.

En plus d'être une réponse aux enjeux de financement du transport en commun, la valorisation immobilière des sites de transport collectif serait également un levier dont pourrait bénéficier le gouvernement dans la problématique de disponibilité des logements. Les sociétés de transport contribueraient à leur façon à l'augmentation du nombre de logements disponibles pour la population et pourraient également participer au développement de quartiers TOD (Transit oriented development).

Recommandation 18

Permettre aux sociétés de transport de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction visant à accroître les opportunités de génération de revenus liés au développement immobilier grâce à la valorisation immobilière des actifs des sociétés de transport.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Synthèse des recommandations

L'Union des municipalités du Québec recommande au gouvernement du Québec ce qui suit :

Recommandation 1

Doter le Québec d'un cadre financier prévisible sur cinq ans en matière de transport collectif.

Recommandation 2

Revoir les programmes d'aide financière du transport collectif afin qu'ils soient plus prévisibles, arrimés avec les budgets municipaux et qu'ils requièrent moins de redditions de compte.

Recommandation 3

Retarder l'atteinte des cibles d'électrification du transport collectif qui limite les sommes disponibles pour le maintien d'actifs et ajoute une pression sur les opérations.

Recommandation 4

Indexer les taxes provinciales sur les carburants et sur l'immatriculation.

Recommandation 5

Diversifier les sources de revenus du transport collectif afin de pallier la baisse anticipée des revenus liés à la taxe sur les carburants dès 2025-2026.

Recommandation 6

Clarifier dans le projet de loi que le gouvernement du Québec jouera un rôle prépondérant dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes de transport collectif planifiés et réalisés par Mobilité infra Québec.

Recommandation 7

Prévoir que Mobilité Infra Québec développe des projets structurants de transport collectif de manière continue, en collaboration avec les organismes municipaux concernés.

Recommandation 8

Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures en consacrant une part relative plus importante au transport collectif.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Recommandation 9

Modifier la *Loi sur les Transports* pour permettre à toutes les municipalités de posséder et d'opérer leur propre flotte de véhicules.

Recommandation 10

Couvrir les frais de mise en œuvre de la SAAQ lorsqu'une municipalité ou une MRC souhaite imposer une taxe d'immatriculation.

Recommandation 11

Octroyer le pouvoir d'imposer une taxe sur l'immatriculation à l'ensemble des municipalités locales et des villes ayant des compétences de municipalités régionales de comté qui souhaitent financer des services de transport collectif.

Recommandation 12

Permettre aux municipalités locales et aux MRC d'imposer une taxe sur les carburants, sans être dans l'obligation de demander l'autorisation au gouvernement du Québec.

Recommandation 13

Revoir les règles d'octroi des contrats avec les transporteurs privés pour permettre aux municipalités de négocier des ententes de gré à gré et d'allonger la durée des contrats au besoin.

Recommandation 14

Retirer les dispositions du projet de loi qui ont pour effet de rendre obligatoire une contribution municipale au montage financier d'un projet complexe de transport et qui permettent au gouvernement du Québec de l'imposer.

Recommandation 15

Clarifier dans le mandat de Mobilité Infra Québec que les projets qui seront planifiés et réalisés devront l'être en priorisant la réduction des coûts sur l'ensemble de la durée de vie des infrastructures.

Recommandation 16

S'assurer que Mobilité Infra Québec respecte les compétences municipales en aménagement du territoire en prévoyant l'assujettissement de Mobilité Infra Québec à la réglementation municipale, en incluant le milieu municipal dans la prise de décision en ce qui concerne tout projet ayant un impact sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment les projets complexes de transport.

PRÉSENTÉ À : Commission des transports et de l'environnement

Recommandation 17

Permettre à Mobilité Infra Québec de recevoir des demandes d'analyse des besoins de la part des municipalités.

Recommandation 18

Permettre aux sociétés de transport de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction visant à accroître les opportunités de génération de revenus liés au développement immobilier grâce à la valorisation immobilière des actifs des sociétés de transport.



POUR DE PLUS AMPLES
RENSEIGNEMENTS, VOUS POUVEZ
COMMUNIQUER AVEC :

Samuel Roy
Conseiller stratégique aux politiques

Tel. : 514 712-2004
Courriel : sroy@umq.qc.ca

2020, boulevard Robert-Bourassa
Montréal (QC) H3A 2A5