



MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement
dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le
projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et
modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif

Le 11 septembre 2024

Table des matières

Table des matières	2
Introduction	3
1. Accélérer la construction d'infrastructures de transport, en particulier de transports collectifs, est nécessaire	4
1.1 Une portée très large du mandat de Mobilité Infra Québec	4
1.2 Reconnaître les expertises locales	4
1.3 Une instance qui vient se superposer aux instances existantes	5
2. Parmi les demandes du milieu : accélérer les processus de planification	7
2.1 Prévoir des mécanismes de collaboration avec les instances locales de planification : municipalités, organismes publics de transport collectif, autorité régionale de transport métropolitain	7
2.2 Revoir le cheminement excessif de planification	8
3. Financement des grands projets complexes et de leur exploitation	8
3.1 Pas de réalisation sans financement dédié et pérenne	8
3.2 Prévoir l'exploitation dès les premières étapes de la conception du projet majeur.....	9
Conclusion	11
Synthèse des recommandations.....	12

Introduction

La Ville de Montréal salue l'initiative du gouvernement du Québec de mettre à jour le cadre législatif entourant la réalisation des projets majeurs d'infrastructures de transport collectif et routier afin d'en réduire les délais et les coûts. Le projet de loi n° 62, accompagné du projet de loi n° 61, établit les bases d'un cadre de développement de projets collaboratifs dont les municipalités, comme les sociétés de transport, espèrent pouvoir bénéficier à court terme. La région métropolitaine a en effet de grands besoins en développement de projets structurants de transports collectifs afin d'offrir une réelle alternative à l'automobile, réduire les coûts de congestion et améliorer la qualité de l'air.

Le projet de loi n° 61 vient ajouter une pierre dans l'édifice de gouvernance des projets majeurs de transport en souhaitant développer une expertise gouvernementale propre, pérenne et agile au Québec en développement et réalisation de ces projets d'infrastructures d'envergure. Cela fait des années que le milieu du transport collectif, entre autres, réclame des améliorations législatives permettant d'introduire de l'agilité dans la planification et la réalisation des projets majeurs d'infrastructures au Québec. Nous souhaitons tous collectivement dépasser les décennies d'attente avant de voir se réaliser quelques stations de métro.

C'est donc un jalon important que le gouvernement vient de poser. Nous souhaitons cependant soulever plusieurs enjeux majeurs dans ce projet de loi qui, selon nous, risque de l'empêcher d'atteindre son objectif, soit la réalisation de plus de projets à de moindres coûts. Nous pensons tout d'abord que la réalisation de projets d'envergure doit se faire dans la collaboration plutôt que la méfiance des différents niveaux de gouvernement. Une solide expertise s'est en effet développée au niveau local depuis le début des années 2000 sur laquelle le gouvernement aurait avantage à capitaliser. Ensuite, le cheminement de planification et d'approbation des projets majeurs est aujourd'hui très cloisonné et, en partie, dénoncé comme étant un facteur de coûts de planification élevés. Nous pensons qu'il serait opportun de le revoir dans le cadre de ce projet de loi. Finalement, les décisions financières ne peuvent être unilatérales, et sans inclusion des coûts de maintien d'actifs et d'exploitation. Pour cela encore, les partenaires locaux et les municipalités doivent être des parties prenantes incontournables dès le début des projets.

1. Accélérer la construction d'infrastructures de transport, en particulier de transports collectifs, est nécessaire

1.1 Une portée très large du mandat de Mobilité Infra Québec

Les projets complexes de transport collectif bénéficieraient grandement d'un message clair de priorisation de la part du gouvernement dans leur planification, conception et réalisation. La création de l'agence Mobilité Infra Québec (MIQ) offre l'opportunité d'envoyer ce message à l'écosystème québécois, canadien et international. La Ville de Montréal encourage le gouvernement à la saisir.

Or, le mandat de MIQ touche à tous les projets de transport, routier comme collectif. La Ville de Montréal craint, du fait de la complexité des projets de transport collectif, que ceux-ci soient noyés au milieu des besoins en transport routier et que l'efficacité et l'expertise que le PL61 souhaite créer en transport collectif ne puissent pas se réaliser. Le ministère du Transport et de la Mobilité durable (MTMD) est en effet déjà le seul décideur pour la priorisation des grands projets routiers, alors que les projets de transport collectif impliquent de nombreux acteurs locaux et régionaux.

Recommandation 1 : Inscrire dans la portée du projet de loi n° 61 la priorisation de la réalisation des projets de transports collectifs dans les mandats de MIQ.

« Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, la planification, la conception et la réalisation de projets complexes de transport collectif.

Le gouvernement pourra aussi lui confier l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport routier, le cas échéant. (...) »

1.2 Reconnaître les expertises locales

L'étude de Transit Costs Project¹, du partenariat entre les universités New York University (NYU) et McGill, identifie plusieurs enjeux qui se mettent en travers de la réalisation de grands chantiers de transports collectifs à moindres coûts pour la collectivité. Parmi ceux-ci, nous pouvons nommer un environnement règlementaire fragmenté, des normes et des exigences imposées par des tierces (notamment des entreprises de services publics) non-remises en question, une fragmentation de la gouvernance et des responsabilités, le besoin d'établir des normes techniques partagées et le besoin de transparence à toutes les étapes du processus. Le projet de recherche souligne aussi que les projets d'infrastructures de transport collectif, contrairement à des projets routiers, sont réalisés non seulement de manière moins régulière, mais aussi impliquent un nombre varié d'acteurs et de spécialités : infrastructures civiles, systèmes électriques de signalisation, système de maintien d'actifs, matériel roulant, etc., alors que l'Amérique du Nord est parmi les régions aux coûts moyens par kilomètre les plus élevés.

¹ *Transit Costs Project*, Marron Institute of Urban Management, New York University, janvier 2022.

L'Europe, en revanche, est une des régions avec les pays ayant les coûts moyens du kilomètre parmi les moins élevés, à comparaison de coûts égaux.

Qu'est-ce qui fait que les chantiers d'infrastructures de transport collectif au Québec sont lents à se réaliser et coûtent de 25 % à 50 % plus cher qu'ailleurs? En effet, pourquoi un métro à Montréal coûte 350 % de plus qu'un métro à Rome avec les mêmes caractéristiques (900 M\$/km vs 260 M\$/km²). Comment Paris réussit à creuser 200 km de métro et construire 68 stations dans des dizaines de municipalités en moins de 20 ans, alors que cela prend près de 35 ans d'études chez nous pour ajouter quatre stations à une ligne de métro?

Les spécialistes des infrastructures de transport voient en effet dans les stratégies de certains états européens les clés du succès : une planification en continu qui bénéficie du maintien et du renforcement d'une expertise locale, avec des budgets dédiés et un mélange de modernisation et de nouvelles constructions constantes. Alors que les budgets sont nationaux, la planification bénéficie de l'implication des élus locaux autour de structures régionales au financement propre.

Le projet de loi n° 61 doit pouvoir offrir une véritable solution à ces enjeux. En créant Mobilité Infra Québec (MIQ – l'Agence), le projet de loi vise le développement d'une expertise nationale dédiée et une certaine clarté dans la gouvernance. Il faut néanmoins s'assurer que cela ne crée pas une couche de décision de plus et clarifier les liens de l'Agence avec les outils et les autorités régionales et municipales de planification et de réalisation.

Recommandation 2 : Clarifier dans le projet de loi n° 61 les liens entre Mobilité Infra Québec (MIQ) et les plans municipaux et régionaux de planification ainsi qu'avec l'expertise locale de planification et de réalisation.

1.3 Une instance qui vient se superposer aux instances existantes

La Ville de Montréal, comme toute municipalité au Québec, est dotée d'un plan d'urbanisme. En 2024, Montréal propose à ses citoyens un plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) démontrant ainsi l'importance pour elle de planifier les déplacements dans leurs diversités dès la conception des espaces, la redéfinition des rues et le développement des quartiers. Le PUM part en effet d'un constat : que l'urbanisme ne peut plus faire l'économie de la mobilité et externaliser son entière planification. Cela a notamment pour objectif de faire concorder la réfection d'infrastructures municipales et publiques avec les besoins en amélioration de mobilité afin d'éviter de multiples interventions, par différents partenaires, sur une même chaussée. Une meilleure coordination et un partage de l'expertise urbaine sont ainsi mis au cœur de l'accélération des projets dès leur planification.

Or, le projet de loi n° 61 s'inspire beaucoup de la loi sur le Réseau express métropolitain (REM) et cela nous semble instaurer une méfiance malvenue à l'égard des municipalités. En effet, son article 31 stipule que MIQ et une municipalité peuvent prévoir par entente les conditions de déploiement d'un chantier et de modifications de voies publiques. L'entente est souhaitée, mais

² Étude de Marco Chitti, *Transit Costs Project*, Marron Institute of Urban Management, New York University, janvier 2022.

non obligatoire, MIQ pouvant imposer son projet d'entente après 30 jours de discussion. La municipalité a ensuite 60 jours pour accepter. Parallèlement, MIQ a l'obligation d'obtenir le consentement d'une entreprise de service public selon l'article 43.

Lors de l'adoption de son projet de loi 171, devenu *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun*, à la suite de la *Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun*, le gouvernement ontarien, *a contrario*, oblige les négociations avec les municipalités pour prévoir l'accès aux services municipaux et à un droit de passage, pendant qu'une entreprise de service public peut être tenue de déplacer ses infrastructures pour laisser passer un mode de transport en commun. L'approche est totalement différente et prend en compte que la collaboration des différents paliers de gouvernements doit être au cœur de l'accélération des projets.

La Ville de Montréal a eu l'opportunité de vivre l'impact d'un type d'accélération qui l'excluait de ses processus de décision avec le REM. Comme avec l'article 31 du projet de loi n° 61, les municipalités ont dû accepter l'entente fournie. Cela n'a pourtant pas mis fin aux discussions et aux nécessaires coordinations sur le terrain, mais a pu rendre le climat plus litigieux et moins propice à la collaboration, tout en allongeant le temps de dialogue ou en augmentant les coûts ultérieurs de maintien d'actifs pour les municipalités.

Cette difficulté à collaborer s'est illustré notamment par des prises de décisions unilatérales par la Caisse de dépôt et placement du Québec – Infrastructure (CDPQ Infra) lors de la conception et réalisation du projet du REM concernant les infrastructures d'eau de la Ville. Ces décisions ont des impacts sur le fonctionnement de ces infrastructures, et portent des risques lors des interventions futures en cas de bris. De même, le projet de loi n° 61, en donnant plus d'emphase aux ententes avec les prestataires de services publics qu'avec les municipalités, semble laisser croire qu'il est plus difficile de déplacer de la fibre optique qu'une infrastructure d'eau. Un projet complexe d'infrastructure en milieu urbain ne peut pas faire l'économie d'une collaboration efficace et transparente avec la municipalité. Les projets de réfection du pont Samuel-de-Champlain ou de l'échangeur Turcot ont démontré qu'un partenariat transparent avec la Ville n'a pas d'impact négatif sur la rapidité de réalisation de l'infrastructure.

Recommandation 3 : Modifier l'article 31 en prévoyant un mécanisme d'entente entre MIQ et la municipalité concernée par voie de négociation. Ces ententes devront inclure les municipalités dans le cadre de gouvernance du projet et comprendre l'impact financier des mesures afférentes.

De même, l'article 29 prévoit que MIQ doit consulter les municipalités, les organismes publics de transport en commun (OPTC) et l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'ARTM) dans le cadre de la planification de différents services de transport, de son maintien, de son amélioration et d'infrastructures de transport pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme. Alors que plusieurs des enjeux d'urbanisme et de services de transport seront traités dans les différents plans métropolitains (Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM, Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal et le PUM de la Ville de Montréal), la Ville de Montréal pense qu'il est nécessaire que l'Agence

MIQ prene en compte ces plans dans sa conception de projets et s'assure de sa concordance avec les municipalités, les organismes publics de transport en commun et les autorités concernées.

Recommandation 4 : Modifier l'article 29, paragraphe 2, par : « Elle doit notamment, dans la mesure où la conception des projets en mobilité les concerne, intégrer les besoins en aménagement et urbanisme établis dans les plans existants et obtenir l'accord de la 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 et s'assurer de la concordance des solutions avec les plans régionaux ».

2. Parmi les demandes du milieu : accélérer les processus de planification

2.1 Prévoir des mécanismes de collaboration avec les instances locales de planification : municipalités, organismes publics de transport collectif, autorité régionale de transport métropolitain

L'article 4 du PL61 prévoit que « Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer (...) l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport ».

Pourtant, le Québec n'est pas en déficit de planification en ce qui concerne les projets complexes de transport collectif. La multiplication des études d'opportunité est même récurrente. Les projets complexes de transport collectif sont analysés par différentes instances et différentes équipes au fil des années et des décennies avant qu'un projet entre finalement en phase de conception/réalisation avec des fonds attitrés. Cet éparpillement dans le temps des phases de planification, non seulement coûte cher aux contribuables, mais contribue en plus à l'impossibilité de construire une expertise locale basée sur la récurrence de projets réalisés, l'apprentissage et éventuellement le gain en productivité et effectivité.

De plus, ces nombreuses fiches d'avant-projet (FAP) et dossiers d'opportunité (DO) ne garantissent pas l'inscription du projet au programme québécois d'immobilisation (PQI) ni sa priorisation, laissant place aux pressions politiques pour établir les projets à privilégier sans lien direct avec leur rentabilité relative. À cela, le PL61 n'offre pas de réponse. MIQ recevrait ses mandats du gouvernement, sans que le projet de loi ne mentionne les plans locaux et régionaux de planification et de priorisation en cours.

Pourtant, depuis 2016, plusieurs étapes ont été réalisées dans la région métropolitaine de Montréal afin d'établir des processus de planification et de priorisation concertées et les éloigner des pressions politiques. La création de l'ARTM devait répondre à cet objectif, de même que son obligation de produire un plan stratégique de développement (PSD) qui propose une priorisation des projets basés sur de nombreuses études d'opportunité de mobilité, sur la connaissance du milieu et des projets de construction à venir et en collaboration avec les différents secteurs de la

région. De même, la Ville de Montréal a produit un plan d'urbanisme et de mobilité, actuellement en consultation auprès de la population, qui prévoit les axes de développement des corridors de transport collectif à planifier jusqu'en 2050 afin d'atteindre les objectifs de réduction de la mobilité automobile et du poids des GES de transport dans l'agglomération.

Recommandation 5 : Ajouter un troisième paragraphe à l'article 4 :

« MIQ doit se baser sur les études et la planification de mobilité existantes, notamment, tel que réalisées par l'ARTM et les municipalités concernées, pour les projets complexes et les biens visés ».

2.2 Revoir le cheminement excessif de planification

Dans la même logique, et dans un objectif d'efficacité et de réduction des coûts, la Ville de Montréal propose que la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, qui prévoit les étapes de fiches d'avant-projet, dossier d'opportunité et dossier d'affaires (DA) soit revue à la suite de l'adoption du PL61, afin de rendre plus fluide et plus rapide le processus d'autorisation et de réalisation des projets majeurs. L'ARTM, en partenariat avec les représentants de ses cinq secteurs, est en train de revoir les conditions de présentation de ses fiches d'avant-projet, dont certaines données alimenteront les dossiers d'opportunité, qui apporteront plusieurs éléments aux dossiers d'affaires à venir. Ces améliorations doivent permettre d'accélérer les processus et de créer de la compétence dans la métropole où se situe la majeure partie des projets de transport collectif.

Ainsi, le projet du Grand Sud-Ouest (GSO) a obtenu près de 20 M\$ de financement du PQI pour réaliser son dossier d'opportunité. Les études réalisées dans le cadre de ce financement gouvernemental ont permis de rassembler plusieurs éléments qui pourraient être intégrés directement dans un dossier d'affaires qui suivrait. Toute prolongation du processus de planification/conception occasionnera des coûts supplémentaires et obligera à refaire les mêmes études.

Recommandation 6 : Revoir la directive sur les projets majeurs afin de fluidifier et d'accélérer le processus d'autorisation et de réalisation des projets majeurs.

3. Financement des grands projets complexes et de leur exploitation

Finalement, la Ville de Montréal est bien consciente que la rapidité de réalisation d'un projet complexe de transport collectif ou routier est directement liée à son financement.

3.1 Pas de réalisation sans financement dédié et pérenne

Le financement du transport collectif correspond à plus de 10 % du budget de la Ville de Montréal et cette part est celle qui a le plus augmenté au cours des dernières années pour devenir le quatrième poste de dépense le plus important de la Ville. Par sa contribution, Montréal assume près de 17 % du budget de dépenses de l'ARTM et près de 75 % des contributions municipales de la région métropolitaine. En soutenant une alternative efficace à l'automobile, ces sommes

versées par la Ville permettent une meilleure mobilité de ses citoyens, de ceux de la région métropolitaine, mais aussi de l'ensemble des Québécois et de leurs marchandises tout en offrant une meilleure qualité de l'air à Montréal et au Québec.

Aussi, la Ville de Montréal est un joueur important du financement du transport collectif au Québec et souhaite souligner l'importance de l'aborder sous l'angle d'une approche collaborative et partenariale. Nous vous proposons de modifier les articles 12.21.11 de la *Loi sur le ministère des Transports* ajoutés par l'article 74 du projet de loi n° 61, tel que :

Recommandation 7 : Retirer le deuxième paragraphe de l'article 12.21.11 : « À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution exigible des organismes visés au premier alinéa et en détermine les modalités de versement ».

Par ailleurs, le financement des nombreux besoins en transport collectif est un sujet qui préoccupe beaucoup la Ville de Montréal et la recherche de diversification de revenus et de financements autonomes est au cœur de nos réflexions depuis de nombreuses années. C'est le modèle proposé pour le financement du projet de prolongement de la ligne bleue : une part de financement autonome de plus de 300 M\$ de la part de l'ARTM est prévue. La Ville de Montréal souhaite d'ailleurs souligner l'implication du MTMD dans le déploiement à venir des pouvoirs habilitants permettant la perception des redevances de transport sur certains bâtiments ainsi que des mesures permettant la négociation de droits immobiliers pour construire au-dessus des stations de métro et ainsi favoriser une densification utile au développement et au maintien du réseau.

La capacité de mettre en œuvre ces types de financements autonomes est en effet une condition *sine qua none* de tout partage de coûts par les municipalités et les sociétés de transport et de l'ARTM.

Recommandation 8 : Ajouter au PL61 des mesures permettant le déploiement de financements autonomes, notamment l'ajout d'un alinéa à l'article 97.12 de la Loi sur l'ARTM permettant l'ajout d'exceptions comme prévu, par ailleurs, par règlement par le gouvernement, ainsi que la modification de la Loi sur les sociétés de transport afin de leur permettre de réaliser des travaux et du développement conjoint avec un promoteur par l'intermédiaire d'une société en commandite, autour de leurs stations, et d'en percevoir les droits aériens aux fins de financer les infrastructures et leur maintien.

3.2 Prévoir l'exploitation dès les premières étapes de la conception du projet majeur

La construction d'une infrastructure de transport est intimement liée à l'exploitation qui en résultera. Alors que le coût de la planification et la réalisation de cette infrastructure reposent actuellement principalement sur les gouvernements national et fédéral, le coût de l'exploitation du service vient alourdir les budgets des municipalités de manière récurrente. Aussi, le projet de loi n° 61 doit intégrer le facteur des coûts d'exploitation dès la conception des projets visés. Dans un premier temps, et dans une logique de cohérence métropolitaine et donc de rationalisation des coûts, il est important que l'ARTM puisse continuer à jouer son rôle de fédérateur des services métropolitains de transport collectif. Aussi, la Ville de Montréal recommande de :

Recommandation 9 : Retirer le deuxième paragraphe de l'article 12.21.12 : « À défaut d'entente, le gouvernement détermine l'exploitant parmi les organismes visés au premier alinéa. », le remplacer par « Lorsque le projet complexe de transport collectif concerne le territoire métropolitain, le ministre confie à l'Autorité régionale de transport métropolitain la responsabilité de déterminer l'exploitant du système. »

L'exploitation d'un service de transport collectif implique deux types d'investissement : les sommes liées à la délivrance du service de transport, essentiellement des salaires, et celles dédiées au maintien d'actifs et leur renouvellement régulier. Ces derniers coûts peuvent se révéler importants et devraient être inscrits dans le montage financier du projet dès le début en collaboration avec les organismes opérateurs-mainteneurs du système, soit les organismes publics de transport en commun.

Puisque l'article 25 prévoit que « l'exploitant d'un système de transport collectif visé par la planification ou la réalisation d'un projet doit en assumer l'entretien et l'exploitation aussi longtemps que le service est offert aux usagers », il est essentiel que les exploitants soient parties prenantes de la planification et de la conception dès le début du projet. De même pour les infrastructures annexes, telles que la chaussée, les trottoirs, les garde-fous, la route ou une piste polyvalente. En effet, si une infrastructure n'est pas construite en fonction des contingences liées à son entretien, les coûts de celui-ci, à la charge de la municipalité et de l'exploitant, risquent d'être trop élevés.

Ainsi, les exploitants doivent tenir un rôle décisionnel dans la planification et l'exécution des projets afin de ne pas hériter de charges financières importantes. L'analyse des projets doit inclure l'ensemble du cycle de vie de l'ouvrage, incluant la phase d'exploitation et de maintien de l'actif afin de bien évaluer les impacts financiers sur les parties impliquées avant le transfert du bien.

Recommandation 10 : Modifier l'article 25 par l'ajout d'un paragraphe :

« Mobilité Infra Québec doit s'entendre avec les personnes responsables ou l'exploitant dès la conception pour intégrer les coûts d'entretien dans la planification du projet et s'entendre sur une entente pour l'entretien du bien visé ou de l'exploitation du système de transport collectif. »

Conclusion

L'écosystème métropolitain de transport collectif a mûri à grande vitesse au cours des dernières années. L'arrivée de l'ARTM, le développement des zones de développement axées sur le transport collectif dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, mais aussi la sortie du Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal, au printemps 2024, assure un climat propice à un développement concerté d'infrastructures de transport collectif dans la région et rend la révision de nos façons de concevoir et de réaliser nos projets majeurs d'infrastructure d'autant plus nécessaire. Une planification en continu et en partenariat est la clé pour développer les compétences et réduire les coûts.

Améliorer les processus de planification et de réalisation des projets majeurs d'infrastructures est en effet devenu une urgence puisque leurs lourdeurs et leurs coûts actuels rendent le marché québécois et montréalais de moins en moins attractifs au niveau national et international faisant entrer la province dans un cercle vicieux où il est de plus en plus difficile d'attirer des fournisseurs intéressants.

Le projet de loi n° 61 constitue une pierre importante à l'édifice de réalisation de nos infrastructures en répondant à certains des enjeux régionaux et nationaux. Cependant, dans sa forme actuelle, la Ville de Montréal craint qu'il ajoute à la fragmentation de la gouvernance et des responsabilités et ne puisse offrir de solutions aux délais qui grèvent les projets et augmentent les coûts.

La Ville de Montréal pense que la solution se trouve dans la voie adoptée par le gouvernement ontarien et identifiée par les conclusions de Transit Costs Project, soit un partenariat transparent inscrit dans la loi, entre l'Agence Mobilité Infra Québec et les municipalités, et la prise en compte des acteurs locaux déjà impliqués dans la planification et l'exploitation, tels que l'ARTM et les sociétés de transport.

Une gouvernance clarifiée et respectueuse des compétences et de l'autonomie de chacun est la clé d'un processus avec le moins d'incertitudes possible, à condition que le financement suive, tant pour la phase de planification et de réalisation des projets que pour leur exploitation.

Pour tous ces éléments, la Ville de Montréal est prête à offrir son aide et son expertise pour obtenir le meilleur système possible.

Synthèse des recommandations

Recommandation 1 : Inclure, dans la portée du projet de loi 61, une priorisation des projets de transports collectifs dans les mandats de MIQ.

Recommandation 2 : Clarifier dans le projet de loi n° 61 les liens entre Mobilité Infrastructure Québec (MIQ) et les plans municipaux et régionaux de planification ainsi qu'avec l'expertise locale de planification et réalisation.

Recommandation 3 : Modifier l'article 31 en prévoyant un mécanisme d'entente entre MIQ et la municipalité concernée par voie de négociation. Ces ententes devront inclure les municipalités dans le cadre de gouvernance du projet et comprendre l'impact financier des mesures afférentes.

Recommandation 4 : Modifier l'article 29, paragraphe 2, par : « Elle doit notamment, dans la mesure où la conception des projets en mobilité les concerne, intégrer les besoins en aménagement et urbanisme établis dans les plans existants et obtenir l'accord de la 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 et s'assurer de la concordance des solutions avec les plans régionaux.

Recommandation 5 : Ajouter un troisième paragraphe à l'article 4 :

« MIQ doit se baser sur les études et la planification de mobilité existantes, notamment, tel que réalisées par l'ARTM et les municipalités concernées, pour les projets complexes et les biens visés ».

Recommandation 6 : Revoir la directive sur les projets majeurs afin de fluidifier et d'accélérer le processus d'autorisation et de réalisation des projets majeurs.

Recommandation 7 : Retirer le deuxième paragraphe de l'article 12.21.11 : « À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution exigible des organismes visés au premier alinéa et en détermine les modalités de versement ».

Recommandation 8 : Ajouter au PL61 des mesures permettant le déploiement de financements autonomes, notamment l'ajout d'un alinéa à l'article 97.12 de la Loi sur l'ARTM permettant l'ajout d'exceptions comme prévu, par ailleurs, par règlement par le gouvernement, ainsi que la modification de la Loi sur les sociétés de transport afin de leur permettre de réaliser des travaux et du développement conjoint avec un promoteur par l'intermédiaire d'une société en commandite, autour de leurs stations, et d'en percevoir les droits aériens aux fins de financer les infrastructures et leur maintien.

Recommandation 9 : Retirer le deuxième paragraphe de l'article 12.21.12 : « À défaut d'entente, le gouvernement détermine l'exploitant parmi les organismes visés au premier alinéa. » Le remplacer par « Lorsque le projet complexe de transport collectif concerne le territoire

métropolitain, le ministre confie à l'Autorité régionale de transport métropolitain la responsabilité de déterminer l'exploitant du système.”

Recommandation 10 : Modifier l'article 25 par l'ajout d'un paragraphe :

« Mobilité Infra Québec doit s'entendre avec les personnes responsables ou l'exploitant dès la conception pour intégrer les coûts d'entretien dans la planification du projet et s'entendre sur une entente pour l'entretien du bien visé ou de l'exploitation du système de transport collectif.

