

MÉMOIRE

Projets de loi 61 édictant la loi sur la Mobilité Infra Québec et loi 62 sur la réforme des modes d'acquisition et de réalisation de projets

Présentation

De

Florence Junca Adenot PHD

Professeure associée

Directrice du Forum URBA 2015

Département d'études urbaines et touristiques UQAM

A

La Commission des transports et de l'environnement

Assemblée Nationale du Québec

Le 12 septembre 2024

Table des matières

Mise en perspectives	P.2
Sommaire des recommandations sur le projet de loi 61	P.5
Présentatrice du mémoire	P.6
Analyse du PL 61 et recommandations détaillées	P.7
<ul style="list-style-type: none">- L'annonce de réinvestissement dans les projets de transports collectifs est une bonne nouvelle. Mais en quoi la future agence en facilite le succès? Est-ce le seul modèle?- Les risques du mandat large confié à l'agence, dans l'écosystème québécois des transports collectifs.- Les conditions gagnantes d'un projet de transport: La planification intégrée des villes, des services de transport et l'implication des citoyens, ignorées dans le PL 61.- Le PL 61 augmente la contribution financière des villes et des sociétés de transport, sans sources de revenus additionnels, ni réforme du modèle de financement.- Le développement immobilier des actifs, une source de financement pour les sociétés de transport, et une stratégie urbaine efficace.	
Conclusion	P.18
Annexe 1	
Cheminement des projets soumis à la directive du conseil du Trésor	P.19

Mise en perspectives

Le projet de loi 61, proposant de créer l'Agence Mobilité Infra Québec, apparaît à première vue, comme un geste positif, en vue d'un réinvestissement dans des projets de transports collectifs, pour augmenter l'offre de service et donc l'usage des transports collectifs.

Selon les déclarations de la ministre des Transports, lors du lancement du projet de loi, ce dernier vise à dépolitiser et mieux gérer les grands projets de transport collectif, à réduire les délais et à diminuer leurs coûts, tout en améliorant le manque d'expertise au Québec. Les trois premiers chantiers à réaliser sont annoncés : Le projet de la Capitale, le projet pour l'est de Montréal et le projet dans l'axe de Taschereau, sur le Rive sud de Montréal.

Cependant, quand on analyse le projet de création de l'Agence, il n'y a pas de référence aux problèmes à résoudre, ni aux objectifs poursuivis. L'Agence dans sa définition accroît la politisation des choix en concentrant entre les mains du Gouvernement toutes les décisions concernant les grands projets de transport complexes qui ne sont pas définis, et les autres décisions.

Et pourtant, en même temps, est déposé l'excellent projet de loi 62 qui s'attaque résolument à une des causes augmentant les coûts, les risques, les délais, le désengagement des firmes, soit l'obligation du plus bas soumissionnaire conforme, avec des projets clefs en main à prix forfaitaire et dates fixes. La loi 62 propose d'introduire les contrats en modes collaboratifs. Et cette approche n'a pas besoin d'une Agence pour s'appliquer. Cette flexibilité devrait d'ailleurs être autorisée pour tous les projets des sociétés de transport. Si cela n'est pas fait, les fournisseurs vont travailler avec la future agence et ne répondront plus aux appels d'offre des sociétés de transport. La loi 62 devrait être aussi accompagnée d'une simplification de la procédure, d'autorisation et contrôle des projets, du conseil du Trésor.

Au lieu de s'attaquer aux problèmes identifiés, l'Agence se voit dotée d'un mandat tellement large qu'elle s'éloigne de la réalisation des projets pour inclure des mandats d'analyse de transport et de mobilité, des mandats de planification, des mandats de développement de systèmes intelligents, de coordination de services de TC, de développement immobilier, de gestion du matériel roulant, donc, par exemple, des garages pour véhicules électriques, des autobus électriques etc. Ce mandat étendu empiète sur les rôles et

responsabilités des sociétés de transport, des agences régionales et des villes, et même du ministère des Transports, qui ont l'expertise; ce d'autant plus que l'Agence devient la seule responsable des projets qui lui sont confiés : Des duplications coûteuses et démotivantes; des couts qui vont augmenter; une dilution des expertises; des problèmes de gouvernance à venir, et de politisation, qui vont se multiplier

Et, à travers le mandat de planification donné à l'Agence, apparait un oubli méthodologique majeur : La planification d'un projet de transport doit être intégrée à la planification urbaine dont il est un moteur de réussite très interrelié aux choix d'activités urbaines à renforcer ou à développer.

La planification doit évaluer le système de transport auto et TC dans son ensemble et s'assurer que le projet va répondre aux besoins de déplacement actuels et futurs, être arrimée et complémentaire aux services existants tout en les renforçant. Il doit inclure tous les couts. La planification doit être efficace pour diminuer l'usage de l'auto solo, et visionnaire quant à la planification à court, moyen et long terme, et pas seulement en isolant un projet.

Un projet de transport structurant ne peut réussir sans une implication continue, de toutes les parties prenantes. Les conditions gagnantes passent par l'intégration complète des parties prenantes dès le démarrage du projet, et leur implication à toutes les phases du projet, incluant l'exploitant qui va, éventuellement, hériter du système pour l'exploiter à long terme.

L'agence proposée dans le PL 61 fonctionne en vase clos. La phase de planification ne devrait pas relever de l'agence si celle-ci est créé.

Par ailleurs, le projet de loi arrive à un bien mauvais moment. La bonne nouvelle est l'accélération de 3 projets majeurs attendus et l'annonce qu'ils pourront être financés prioritairement. Mais la mauvaise nouvelle est que la réforme du financement des transports collectifs annoncée depuis 3 ans n'est toujours pas sur la table. Le FORT est en déficit. Les organismes de transport sont rendus à diminuer les services pour faire face aux déficits. Construire un nouveau projet est bien, Mais ses couts d'opération seront à la charge exclusive des exploitants, ce, sans ressources additionnelles pour y faire face. S'y ajoutent les couts de mise à niveau des infrastructures existantes.

Le projet de loi annonce, en plus, que le coût de construction des nouveaux projets d'infrastructure en site propre, ne sera plus financé à 100% par le Gouvernement mais en partie réparti aux villes et sociétés de transport. (Article 74), et, s'il n'y a pas d'entente, le Gouvernement du Québec détermine qui paie, combien, et qui va opérer.

Enfin, dans les recherches de diversification des revenus et de contribution au développement urbain, une piste de financement des opérations des organismes de transport est apparue via la rentabilisation des actifs immobiliers des sociétés. Il s'agit de la possibilité de construire en s'associant à un partenaire privé, puis de retirer un rendement des actifs construits. Cela présente plusieurs avantages : Compléter des quartiers multifonctionnels autour des stations, garage ou gares; densifier; développer du logement abordable et des services complémentaires en plein cœur urbain; accroître l'achalandage des TC donc les revenus; trouver une nouvelle source pour financer les opérations. Cette approche est mondialement implantée.

Or, le PL 61 s'approprie cette idée, et les revenus qui vont avec, en utilisant ces fonds pour financer la construction du projet, réalisé par l'agence, et sans permettre aux organismes de transport de s'associer à un organisme externe pour développer leurs actifs.

Cette mise en perspective encadre la présentation de ce mémoire et des recommandations l'accompagnant.

Sommaire des recommandations concernant le PL 61

Attendu que le réinvestissement dans les projets de transports collectifs pour augmenter l'offre de transport collectif est important.

Attendu que les villes, les sociétés de transport et les citoyens individuels et corporatifs sont les parties prenantes essentielles à toutes les phases d'un projet de transport collectif, et, tout particulièrement, lors de sa planification dont elles sont les conditions gagnantes. Elles sont exclues du PL 61.

Attendu que le PL 61 donne à l'agence des mandats larges qui seront sources de conflits de gouvernance, de coûts additionnels, de dilution des expertises, de politisation accrue, de démotivation des acteurs.

Attendu que le Québec dispose des expertises requises pour réaliser des grands projets complexes de transport collectif.

Attendu que le PL 62 introduit des contrats en modes collaboratifs permettant de réduire les coûts et les délais.

Attendu que la directive du Conseil du Trésor sur la gestion des grands projets doit être révisée pour alléger le processus d'autorisation et de contrôle des projets.

Attendu que la réforme du financement des transports collectifs n'est pas encore approuvée et que le PL 61 augmente le fardeau financier des villes et sociétés de transport sans revenus additionnels.

Attendu que le rendement du développement immobilier des actifs des sociétés de transport doit être encouragé et leur revenir en raison des multiples avantages qu'il génère.

Il est recommandé :

De renforcer la loi 62 pour répondre aux objectifs de la ministre des Transports dans le PL 61.

De limiter le mandat de l'agence, si celle-ci est créé, à la réalisation de grands projets complexes de transport. Ce, après que leur définition et leurs objectifs, sous forme de concepts préliminaires, incluant la planification urbaine, les études de transport, les consultations citoyennes, aient été terminées et approuvées.

De faire participer la ou les sociétés de transport et villes, touchées par le projet, à tout comité décisionnel ou bureau de projet, établi par l'agence, tout au long de la réalisation du projet.

D'adopter la réforme du financement des transports collectifs avant la mise en place de l'agence afin d'avoir un portrait clair des règles du jeu.

De faire bénéficier les sociétés de transport de la loi 62, dont les contrats en modes collaboratifs, et de la révision de la directive du conseil du Trésor sur la gestion des grands projets.

De permettre aux sociétés de transport de développer leurs actifs immobiliers, avec un partenaire privé, et de conserver les revenus en découlant.

Présentatrice du mémoire

Florence Junca Adenot est docteure en sciences économiques et chevalière de l'Ordre national du Québec.

Elle a consacré une partie de sa carrière à la planification et la réalisation de grands projets urbains, patrimoniaux et de transports collectifs. Conseillère municipale (Boucherville) elle a dirigé le premier plan directeur intégré. Présidente de la SIMPA (Société Immobilière du Patrimoine architectural de Montréal), elle a piloté la relance du Vieux Montréal via plusieurs projets, comme le musée de la Pointe à Callières. Vice rectrice de l'UQAM, elle a planifié et fait réaliser 10 des phases de construction du campus au cœur de la ville, intégrées aux transports collectifs. Fondatrice et première présidente de l'AMT (Agence métropolitaine de Transport), elle a piloté la relance des transports collectifs dans la région métropolitaine, relancé avec succès le réseau de trains de banlieue, planifié et fait réaliser le métro de Laval, Elle est co fondatrice de l'Alliance Transit pour le financement des transports collectifs. Elle a mis en place le FORUM URBA 2015 qui examine, dans le monde, les projets réussis de planification urbaine intégrée avec les projets de transports collectifs.

Analyse et recommandations détaillées

L'annonce de réinvestissement dans les projets de transports collectifs est une bonne nouvelle. Mais en quoi la future agence en facilite le succès?

Selon les déclarations de la ministre des Transports, lors du lancement du projet de loi, ce dernier vise à mieux gérer les grands projets de transport collectif, à réduire les délais et à diminuer leurs coûts, à faire face, au Québec, au manque d'expertise dans les grands projets, à dépolitiser les décisions en matière de projets de transports collectifs. Les trois premiers chantiers à réaliser sont annoncés : Le projet de la Capitale, le projet structurant pour l'est de Montréal et le projet structurant dans l'axe de Taschereau sur le Rive sud de Montréal.

L'annonce du réinvestissement en transport collectifs pour augmenter l'offre est une excellente nouvelle. Mais comment le PL 61 y contribue-t-il?

Le projet de loi créant la nouvelle agence n'indique pas les problèmes que veut résoudre la nouvelle agence, pourquoi faut-il créer une agence pour les résoudre, pourquoi c'est la meilleure solution par rapport aux autres façons de résoudre les problèmes identifiés, et en conséquence quels sont les objectifs visés par l'agence.

Qu'en est-il dans la réalité?

L'augmentation des coûts provient de plusieurs facteurs :

- L'inflation et les approvisionnements, la pénurie de main d'œuvre, les expropriations, les conditions de marché etc.
- Les délais introduits par les changements dans les décisions politiques (ex. le tramway de Québec ou la ligne bleue), les changements dans les tracés, plans, etc. dans la phase de planification et en cours du projet, sous les pressions politiques, qui introduisent des addendas à fort prix et augmentent les coûts.
- Une sous-estimation des risques et des délais.
- Un renforcement gouvernemental des normes et règlements de contrôle.
- Un prix politique acceptable pour faire adopter le projet.

- Des changements dans la définition des éléments à mettre dans les couts d'un projet.
- L'obligation de choisir le plus bas soumissionnaire conforme avec souvent des projets clefs en main à prix forfaitaire fixe et dates fixes (CMOF).

Cette dernière obligation amène le donneur d'ouvrage à augmenter les contenus et les règles afin de se protéger, et le soumissionnaire à augmenter les provisions dans son prix pour se couvrir des risques de dépassements des couts d'exécution.

Le projet de loi 62 propose une avenue fort intéressante d'introduire des contrats en modes collaboratifs qui devraient faire diminuer les couts de l'ordre de 15% à 205%, partager mieux les risques en les diminuant et augmenter le nombre de soumissionnaires.

Cette excellente mesure devrait être élargie pour s'appliquer aux sociétés de transport. De plus, si cela n'est pas fait, les fournisseurs vont travailler avec la future agence et ne répondront plus aux appels d'offre des sociétés de transport.

La lenteur et les délais proviennent aussi de plusieurs facteurs :

- Les changements d'idées des décideurs politiques, les interventions du Gouvernement dans la planification du projet, ou des pressions citoyennes, qui ont un impact important sur l'augmentation des délais.
- Les arrêts des projets et les changements de gouvernance, aussi. Depuis 30 ans, on l'a vu, au Québec, avec le projet de Québec, la ligne bleue du métro, le métro de Laval, l'achat des voitures AZUR, le REM, la desserte de l'est de Montréal, le projet Léo de Taschereau, le projet de Gatineau, le refus de prolonger la ligne de métro orange ouest etc.
- La lourdeur du processus d'approbation des projets, qui doivent suivre la directive du Conseil du Trésor sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, mériterait d'être allégée. Elle l'a été pour la CDPQ Infra. (Voir Annexe)

Il n'y a pas de manque d'expertise dans les grands projets de transports collectifs au Québec :

- Le Québec ne manque pas d'expertises pour réaliser de grands projets complexes. Ses grandes firmes de génie conseil construisent à

l'extérieur du Québec, et peuvent donc agir au Québec, et offrent des services de planification de projets dans les bureaux de projet, au Québec. A titre d'exemple, c'est SNC, Aecom, Pomerleau, EBC qui construisent le REM.

- Les sociétés de transport, les autorités régionales, les villes, le ministère des Transports, disposent des expertises requises pour planifier les projets complexes de transports collectifs.
- Pour chaque grand projet, un bureau de projet est requis pour s'ajuster aux contraintes de chaque projet, par exemple un projet à Gatineau, un à Québec et un à Montréal, requièrent 3 équipes de projet. L'agence ne peut pas l'éviter, même si la méthodologie de travail peut être similaire.

Est-ce que la nouvelle agence va résoudre les problèmes identifiés? Le PL 61 ne répond à aucun de ces problèmes. N'y a-t-il pas d'autres solutions comme celle proposée par la loi 62, la loi sur l'expropriation ou la révision de la directive du conseil du Trésor? Et si ces problèmes sont ceux visés par l'agence alors il faudrait qu'ils apparaissent dans les objectifs poursuivis, avec les moyens proposés pour y répondre.

En fait, la loi 62 et ses ajustements possibles répondent mieux aux objectifs visés par la ministre des Transports, que le PL 61 créant une agence.

Recommandations

- 1.1 Préciser comment le PL 61 va résoudre les problèmes identifiés par la ministre des Transports lors de son annonce du projet de loi 61.
- 1.2 Faire bénéficier les sociétés de transports de la loi 62 et de la mesure sur l'introduction des contrats en modes collaboratifs
- 1.3 Revoir la directive du Conseil du Trésor sur la gestion des grands projets pour en alléger les processus d'autorisation et de contrôle des grands projets tout en les centrant sur les résultats à atteindre plutôt que les processus à suivre.

Les risques découlant du mandat large et imprécis confié à l'agence dans l'écosystème québécois des transports collectifs.

EXTRAIT DU PL 61. Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport que le Gouvernement lui confie.

Elle peut aussi développer ou améliorer un système de transport intelligent, acquérir tous les biens requis à l'exploitation d'un système de transport, tel le matériel roulant, réaliser des analyses en transport dont la planification en mobilité, construire, rénover un immeuble ou un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile au système de transport.

Seule Mobilité Infra Québec a compétence à l'égard d'un projet de transport qui lui est confié.

Tout d'abord comment se définit un projet complexe de transport? La définition n'apparaît pas dans la loi. Elle devrait préciser qu'il s'agit de nouveaux projets structurants sur la voie publique, et exclure l'entretien, la mise à niveau des actifs des organismes de transport, les constructions requises pour les opérations telles que les garages etc.,

Par ailleurs, que vient faire le mandat de développer ou améliorer des systèmes de transport intelligent qui sont au cœur des opérations des organismes de transport?

Ou encore, l'acquisition de biens requis pour exploiter un système de transport comme le matériel roulant?

L'exploitant doit avoir son mot à dire, dès le début d'un projet, compte tenu des impacts importants des choix sur la gestion des flottes, la formation, les garages, etc., et tous les coûts qui s'en suivent et que les choix doivent minimiser.

Enfin, les responsabilités de faire des études de transport pour planifier la mobilité est le cœur du travail de planification des opérations et du développement des services de tous les organismes de transport en lien avec les villes.

L'Agence va-t-elle entreprendre d'intervenir dans la planification des services locaux, régionaux et interurbains en transports collectifs, qui est régie par les organismes de transport? Va-t-elle se mêler des enquêtes origine destination, le fer de lance de la planification?

La future agence, va-t-elle faire des choix de planification urbaine, de modification des schémas d'aménagement, et des plans d'urbanisme, à la place des villes, pour construire son projet?

Le mandat tel que décrit va entraîner des conflits de juridiction, des couts additionnels de duplication des taches, des freins sur les activités des organismes de transport, une dilution des expertises, une politisation accrue des décisions, et une démotivation des acteurs.

Quel va être le rôle des autorités régionales comme l'ARTM, ou du ministère des Transports?

Si la création de l'agence est retenue, il faudrait préciser son mandat et son rôle de réalisation des projets complexes, ceux-là ayant été préalablement définis par les acteurs requis.

Recommandations

- 1.4 Revoir le mandat de l'agence, si sa création est retenue, pour le concentrer sur la réalisation de grands projets complexes de transport et définir ce type de projet.
- 1.5 Éviter les chevauchements de gouvernance, de responsabilité et de décision.

Les conditions gagnantes d'un projet de transport: La planification des villes, des services des sociétés de transport et l'implication des citoyens, ignorées dans le PL 61.

La planification d'un grand projet de transport structurant doit s'inscrire dans une triple démarche intégrée.

La première démarche est la planification de la ville, de la région. Elle est l'outil qui va permettre à une ville de développer son territoire selon un schéma d'aménagement, un plan d'urbanisme, un plan directeur intégré qui utilise le projet de transport comme un moteur d'accélération du plan d'aménagement retenu. Le projet choisi doit donc être en parfaite harmonie avec la planification urbaine, environnementale et économique.

Les exemples dans le monde sont nombreux. Les meilleurs projets de développement urbain appliquent cette approche. On peut citer les exemples de Bordeaux, Portland (Oregon), Arlington (USA), Fribourg, Stockholm, le tripode de Nantes etc. Plus près de nous le projet sur Taschereau, le LÉO, était un projet complet de redéveloppement de l'artère, avec un mode structurant de transport choisi pour son adaptation au concept développé pour la réorganisation urbaine. Le tramway a été choisi, et le projet d'ensemble annoncé, et porté unanimement par toutes les parties prenantes. Le Gouvernement du Québec l'a mis de côté pour privilégier le projet de REM de la CDPQ INFRA qui contribuait mal au concept de développement des abords de Taschereau. Il est annoncé que ce projet va être confié à l'agence. La même erreur risque d'être commise car la planification urbaine n'est mentionnée nulle part.

Sur un autre registre, la ville où le projet se réalise devrait être impliquée dès le début afin de planifier ses propres changements, ou mises à niveau d'infrastructures, sur les artères touchées par le projet, et qu'un échéancier conjoint soit convenu.

La deuxième démarche consiste à faire les études de transport, de mobilité, afin d'évaluer les meilleurs choix de tracé et mode de transport pour compléter les services de transport existants et développer l'offre de services

et les achalandages. Ce travail se fait avec les organismes de transport impliqués qui doivent aussi adapter leurs offres de transport en complément du nouvel axe. La planification du projet de transport doit donc obligatoirement impliquer les organismes de transport locaux et régionaux. Ils n'apparaissent pas dans le projet de loi. Et pourtant ce dernier dit que l'agence va prendre en charge la planification du projet de transport. Il faudrait éviter la grossière erreur du premier REM de l'est qui installait 17 stations à proximité des 17 stations de la ligne verte du métro pour pirater la clientèle du métro et les revenus qui vont avec.

La troisième démarche de ce trio est la consultation citoyenne et de toutes les parties impliquées par les conséquences du nouveau projet que ce soient des commerçants, des entreprises, des services ou des citoyens. Un grand projet qui va changer la vie urbaine de ceux qu'il dessert s'accompagne, partout, d'une forte implication des parties prenantes. Là encore, le projet de loi n'ouvre pas la porte.

Recommandations

- 1.6 La triple démarche de planification, préalable à la réalisation d'un grand projet de transport, ne devrait pas relever de la future l'agence, si celle-ci est créé.
- 1.7 Confier le projet à réaliser à l'agence une fois l'exercice de planification terminé
- 1.8 Assurer la participation, au comité directeur décisionnel, et bureau , du projet des sociétés de transport et villes concernées pendant la phase de réalisation.

Le PL 61 augmente la contribution des villes et des sociétés de transport, sans revenus additionnels, ni révision du cadre de financement des transports collectifs.

Le projet de loi 61 arrive au mauvais moment. La perspective de pouvoir accélérer la réalisation de projets majeurs et donc d'augmenter l'offre de services de TC est stimulante, Mais le projet de loi 61 arrive au moment où la réforme du financement des transports, dont les transports collectifs, n'est toujours pas sur la table, alors que les revenus du FORT décroissent; (le FORT finance l'entretien et les projets de développement d'infrastructures majeures du réseau routier et des transports collectifs). Le manque de revenus conduit, actuellement, les sociétés de transport à rogner dans les services offerts, tout en n'atteignant pas l'équilibre budgétaire, ni le 5% d'augmentation de l'offre de service annuelle prévue dans la politique de mobilité durable du ministère des Transports.

Le nouveau plan de financement des transports collectifs est annoncé depuis 3 ans.

Or le projet de loi 61 a des impacts majeurs sur le financement.

Les revenus du FORT décroissent. Alors, comment le Gouvernement du Québec financera-t-il les projets annoncés?

Tout d'abord, le projet de loi 61 établit que dorénavant le Gouvernement répartira les contributions à la construction des infrastructures de transports collectifs entre lui, les villes et les sociétés de transport !!! S'il n'y a pas d'entente, il imposera la répartition !! Actuellement, la politique de financement a toujours été que le ministère des Transports assume 100% des couts du nouveau projet d'infrastructure.

De plus le projet de loi établit que l'exploitant aura à sa charge les couts d'exploitation du projet, sans indiquer avec quels revenus il pourra assumer ces dépenses additionnelles qui le conduiront, dans le cadre actuel, à couper encore plus de services pour assumer cette nouvelle facture. Exemple : les 190 millions\$ additionnels aux services antérieurs à assumer par les sociétés de transport pour l'exploitation de la phase 1 du REM de l'ouest, sans revenus additionnels.

Enfin, l'exploitant n'étant pas impliqué dans la planification du projet, ne pourra pas tenter de diminuer les coûts d'opération en optimisant les choix faits pour le nouveau projet.

Le projet de loi n'indique pas que le coût de construction du projet et son coût d'exploitation doivent être prévus ensemble comme un tout complémentaire, afin de prendre les bonnes décisions.

Enfin, la ville chez qui le projet se réalise, doit être impliquée, dès le début pour une autre raison, celle de planifier ses propres mises à niveau d'infrastructures, sur les artères touchées par le projet, et leur financement, en plus d'un échéancier intégré.

L'agence ne devrait pas être mise en place tant et aussi longtemps que la réforme du financement des transports collectifs n'est pas décidée.

Recommandations

- 1.9 Conserver 100% de financement des nouveaux projets de transport collectifs par le gouvernement du Québec.
- 1.10 Prévoir les coûts d'exploitation du grand projet de transport, en même temps que le budget d'immobilisation, et s'assurer de son financement.
- 1.11 Adopter la réforme du financement des transports collectifs avant la création de l'Agence afin d'avoir un portrait clair des règles du jeu

Le développement immobilier des actifs, une source de financement pour les sociétés de transport, et une stratégie urbaine efficace.

Les stations de métro, gares, terminus inter modaux, garages, sont situés, en général, dans des secteurs urbains stratégiques, sur des sites que la société de transport concernée peut développer sur le plan immobilier.

Dans la plupart des grandes villes, la société de transport peut s'assurer d'un développement de ses actifs en s'associant avec un partenaire privé. Cela génère des revenus récurrents, permet de développer des logements abordables et des services, d'augmenter l'achalandage et les revenus de contribuer à la mise en place de quartiers complets multifonctionnels etc.

Les sociétés de transport, au Québec, peuvent vendre un immeuble mais avec des contraintes additionnelles de la loi 61. Elles ne peuvent pas s'associer avec un partenaire privé pour développer leur site selon les principes des TOD.

Le projet de loi 61, d'autre part, indique que les revenus de la vente d'un immeuble doivent servir à financer le nouveau projet et modifie en conséquence la loi des sociétés de transport.

Dans un contexte où le sous financement des opérations est actuellement important, et dans la mesure où le projet de loi précise que l'exploitant doit prendre à sa charge financière l'ensemble des coûts d'opération du nouveau projet, il serait adéquat que les revenus ponctuels ou récurrents, provenant de la valorisation des actifs (vente d'immeuble ou construction conjointe et gestion immobilière) reviennent entièrement à l'exploitant qui a généré la valorisation immobilière afin de financer l'opération du nouveau projet, l'entretien des actifs et de diversifier ainsi ses sources de revenus.

Cette approche a aussi un autre avantage soit de développer des quartiers multifonctionnels en utilisant les sites souvent vacants autour du pôle de transports collectifs, en permettant une certaine densification et l'offre de logements, services et commerces de proximité.

Recommandations

1.11 Faciliter et alléger les processus de vente, achat et développement immobilier des actifs des sociétés.

1.12 Permettre que les sociétés de transport puissent faire du développement immobilier de leurs actifs avec un partenaire privé.

1.13 Laisser 100% des revenus de vente et rendement à l'exploitant.

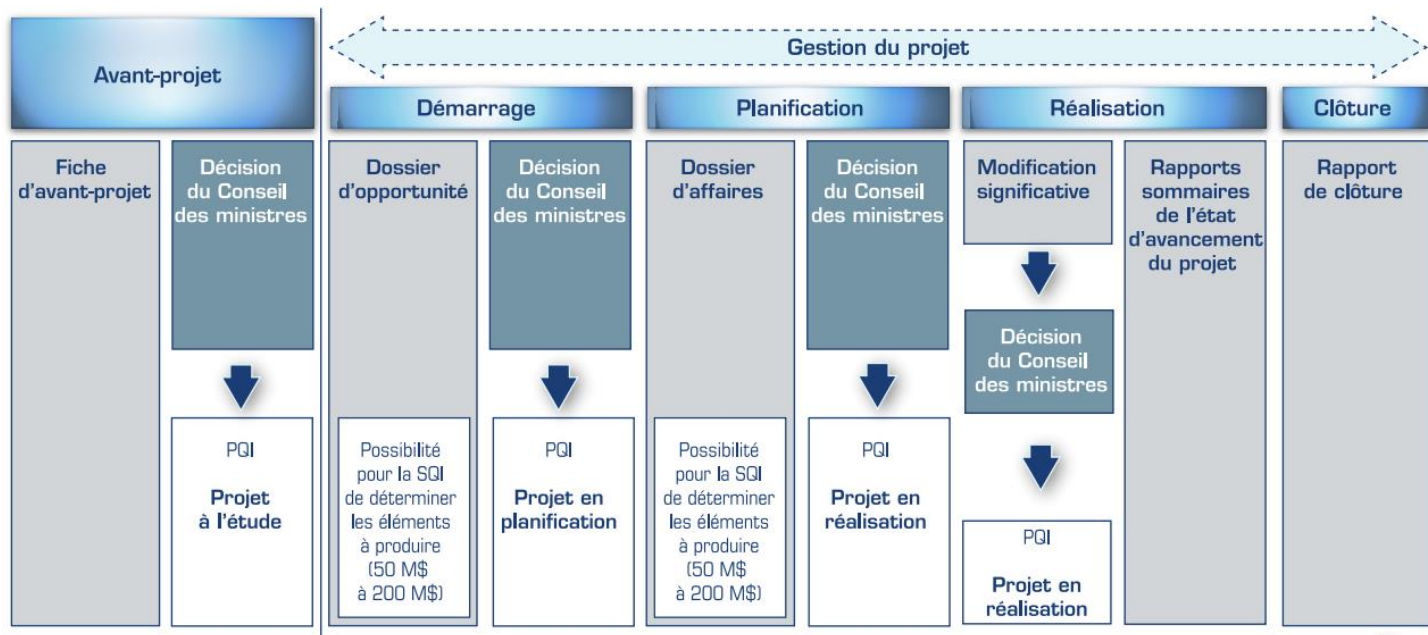
Conclusion

Les objectifs que le gouvernement vise en créant l'Agence Mobilité Infra Québec ne résistent pas à l'analyse. Si ces objectifs consistent à réduire les délais de réalisation des projets d'infrastructures de transport collectif et leur coût, c'est plutôt le projet de loi 62 qui est la voie à suivre en la renforçant. Quant au manque d'expertise, en planification, conception et réalisation de projets, elle est présente dans les sociétés de transport, les villes et les firmes multinationales de génie-conseil basées au Québec. Difficile, donc, de ne pas se demander si l'objectif poursuivi par le gouvernement n'est pas d'accaparer un pouvoir appartenant aux collectivités locales.

Quant à la volonté d'accélérer les investissements dans les infrastructures de transport collectif, elle ne pourra se concrétiser tant que les collectivités locales ne disposeront pas de revenus suffisants pour en assumer l'exploitation. Or, elles n'ont pas assez de ressources pour maintenir les services actuels. De plus, la situation déficitaire du FORT fait douter de la capacité du gouvernement à financer sa part du coût des services actuels, les investissements requis pour la mise à niveau des infrastructures, et les dépenses additionnelles venant de la mise en service du REM.

En somme, si la création de Mobilité Infra Québec peut être pertinente, ce serait en la concentrant sur la réalisation des projets. La planification serait assumée par les personnels spécialisés en planification intégrée des projets, des sociétés de transport, autorité régionale, villes, firmes spécialisées, ministère des Transports. Il conviendrait de limiter les interventions gouvernementales en raison des turbulences de décision qui ont marqué ses décisions, depuis plus de 30 ans : Métro à Laval, achat des voitures de métro Azur, REM, réseau pour Québec, réseau pour l'Est de Montréal, projet de Gatineau, non décision de connexion du métro ouest Cote vertu- Bois Francs

Annexe : Cheminement des projets soumis à la directive du conseil du Trésor du Gouvernement du Québec



Selon l'entente en matière d'infrastructure publique convenue entre le Gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec



Cheminevements comparés

Directive	Avant-projet SACM	Démarrage SACM		Planification SACM	Réalisation SACM si modification significative	Clôture
Entente	Mise en place SACM	Défini tion	Consultatio n	Solutions SACM	Réalisation	Exploitation

SACM : Sujet à autorisation du Conseil des ministres

