



Fédération des chambres
de commerce du Québec

CTE-031M

C.P. PL 61

Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec
VERSION RÉVISÉE

Projet de loi n°61

Planifier et financer sur le long terme : des objectifs qui vont main dans la main

Commission des transports et de
l'environnement

Mémoire sur le projet de loi n° 61, Loi
édicteant la Loi sur Mobilité Infra Québec
et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif

Septembre 2024

Présentation de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	2
Sommaire exécutif	2
1) Définir le rôle de Mobilité Infra Québec.....	3
Qu'est-ce qu'un « projet complexe » ?	3
Maintien d'actifs : Éviter le chevauchement des compétences et des expertises	5
Quelle place pour l'ARTM ?	6
2) La question du financement devient essentielle	7
Donner les coudées franches aux organismes publics qui devront payer la facture	8
Les modes collaboratifs : une solution pour réduire les délais et les coûts	9
3) Maintenir nos services existants	10
Conclusion	12
Résumé des recommandations.....	14

Présentation de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

Grâce à son vaste réseau de 120 chambres de commerce et plus de 1 000 membres corporatifs, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 45 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises du Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Ses membres, qu'ils soient chambres ou entreprises, poursuivent tous le même but : favoriser un environnement d'affaires innovant, concurrentiel et durable.

Sommaire exécutif

Le projet de loi n°61, *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif*, a été déposé le 9 mai à l'Assemblée nationale du Québec, par la ministre des Transports, Geneviève Guilbault.

La création d'une nouvelle agence vient répondre au besoin de construire et de développer des infrastructures structurantes pour le transport collectif. Cependant, même en tenant compte du déficit financier auquel certaines villes et sociétés de transports sont confrontées, le gouvernement doit réfléchir à la charge supplémentaire que Mobilité Infra Québec – et ses projets – imposera aux organismes publics déjà suffoqués par les déficits. Dans ce contexte, la mise sur pied d'un nouvel outil visant à construire davantage de transport collectif, augmentant ainsi les coûts d'investissements que les coûts d'exploitation, doit interpeller fortement l'ensemble des acteurs de la mobilité au Québec quant à la nécessité de résoudre les défis liés à son financement.

Selon la FCCQ, la mission de Mobilité Infra Québec risque également de chevaucher celles d'autres organismes, les sociétés de transports et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), particulièrement sur le territoire de la CMM, notamment du côté de la planification des transports, le maintien des actifs et l'opérationnalisation des services. Il faudrait s'assurer que la mission de l'ARTM ne soit pas diluée au profit de la nouvelle agence.

Par ailleurs, l'unilatéralité des décisions sur la responsabilité opérationnelle et financière des nouveaux projets est également une situation qui cache une problématique criante dans les dernières années. En outrepassant la nécessité d'une entente avec les OPTC et les villes, Québec vient brouiller encore plus les cartes vis-à-vis la capacité présente et future de celles-ci à assumer le poids financier des nouveaux actifs.

Qui plus est, le projet de loi 62 donnerait à MIQ la capacité de signer des contrats de partenariat, soit d'utiliser les modes collaboratifs pour la réalisation de projets complexes. Nous saluons cette nouvelle approche, mais selon la FCCQ, ce pouvoir devrait être étendu aux sociétés de transport afin qu'elles puissent réaliser les projets « moins complexes » en ayant recours aux mêmes avantages.

Également, les sociétés de transport, qui demeurent des donneurs d'ouvrage importants, doivent pouvoir trouver des sources de revenus additionnels afin de mettre à terme des projets nécessaires au bon fonctionnement de ses infrastructures.

1) Définir le rôle de Mobilité Infra Québec

Qu'est-ce qu'un « projet complexe » ?

Le Québec doit être en mesure de réaliser davantage de grands projets d'infrastructures de transport dans les coûts et délais impartis. Pour le moment, qu'ils soient modifiés, annulés ou reportés, les projets ne seraient pas suffisamment attrayants pour les entreprises de par leur nature « complexe ». Peu de soumissionnaires proposent leurs services et quand c'est le cas, des dépassements de coûts évitables peuvent encore trop souvent survenir.

Par exemple la ligne bleue du métro de Montréal pourrait coûter au moins 7,6 G\$ et sa livraison n'aura pas lieu avant 2031, au mieux. Des coûts qui sont bien supérieurs à ce qui peut se faire ailleurs dans le monde.¹ On pourrait penser également au SRB Pie-IX, au garage d'autobus Bellechasse ou au garage souterrain Côte-Vertu qui ont vu leur facture respective explosée.²³⁴

Du côté routier, on ne fait guère mieux. Le coût de réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine se chiffre dorénavant à environ 2,5 G\$, soit une hausse de 970 millions, avec un retard pour le moment, d'au moins une année. Les ponts de l'Île d'Orléans et de l'Île-aux-Tourtes coûteront respectivement 2,7 G\$ et 2,3 G\$.

Certes, les projets que l'on pourrait considérer comme étant complexes sont plus dispendieux d'année en année. Cela dit, la principale raison qui explique l'écart entre l'estimation initiale et finale est le manque de planification globale et d'adaptabilité au projet.

Le 4^e article du projet de loi 61 stipule que Mobilité Infra Québec « a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. »

¹ <https://cpp.hec.ca/wp-content/uploads/2024/03/PP-2023-04.pdf>

² <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-09-13/le-rem-coutera-finalement-8-milliards.php>

³ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2099178/prolongement-ligne-bleue-2031>

⁴ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-06-18/ville-de-montreal/depassements-de-couts-majeurs-dans-les-grands-projets.php>

En ce sens, il est louable que le gouvernement souhaite mettre de l'avant une agence qui prendrait en charge ce problème depuis trop longtemps ignoré. Centraliser l'expertise dans le domaine des transports est une bonne idée a priori. Cependant, la question que plusieurs se posent, comment le gouvernement prévoit-il déterminer ce que constitue un projet complexe de transport et ce qui ne l'est pas ?

De prime abord, outre les grandes dispositions auxquelles MIQ aura recours, nous constatons une certaine perméabilité dans l'utilisation du terme « projets complexes » qui mériterait d'être précisée. Actuellement, aucune loi ne définit ce que représente un projet complexe, ce qui pourrait porter à confusion dans le cadre du mandat de l'agence.

Par exemple, la modernisation d'une infrastructure, qui peut avoir une nature complexe dans certains cas, sera-t-elle sous l'égide de Mobilité Infra Québec ? Prenons en exemple la modernisation de la ligne verte. Il est question de l'acquisition de nouveaux wagons, l'implantation de contrôle de train moderne, l'agrandissement des garages, la bonification de la capacité électrique et de ventilation, sans compter la modernisation des infrastructures fixes. Essentiellement, tous ces éléments sont relatifs à la modernisation d'infrastructures déjà existantes et, à défaut du financement, la STM a déjà l'expertise pour effectuer ce type de projets. Nous croyons cependant que ce genre de réalisations devrait demeurer sous la responsabilité d'une société de transport.

Selon la FCCQ, le gouvernement devrait préciser les balises et les caractéristiques des grands projets complexes qu'il prévoit réaliser dans les prochaines années. Que ce soit le montant initial d'un investissement ou encore la durée de réalisation d'un projet, certains critères devraient être mis en évidence pour avoir une idée de l'étendue du nombre d'entre eux que le gouvernement souhaite léguer à Mobilité Infra Québec.

Les projets mobilisant plusieurs organismes publics, soit plus d'une municipalité et/ou des sociétés de transports, pourraient être considérés comme étant dans la catégorie des projets complexes. Également, ceux dont l'augmentation anticipée du nombre d'utilisateurs dépassent un certain seuil représenteraient une métrique pertinente.

Le gouvernement pourrait inclure à sa « définition » les artères économiques importantes pour les déplacements (le tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine, l'autoroute métropolitaine) ou encore l'ensemble des grands projets d'infrastructures interrives sur de grands cours d'eau (ponts, tunnels).

En résumé, une multitude de critères pourraient définir systématiquement la responsabilité de MIQ si le gouvernement se dotait d'un cadre clair dans lequel certains projets complexes seraient automatiquement légués à sa nouvelle agence.

Recommandation 1 :

À l'article 4, préciser les caractéristiques d'un projet considéré comme étant complexe en transport, par l'État québécois.

Maintien d'actifs : Éviter le chevauchement des compétences et des expertises

Un autre enjeu à considérer est celui du chevauchement des compétences et de l'expertise avec les sociétés de transports, particulièrement en ce qui a trait au maintien des actifs.

Mobilité Infra Québec peut, lorsqu'elle effectue une planification en mobilité en vertu du paragraphe 1° de l'article 5, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, en tenant compte des indications données par le ministre, planifier la coordination des différents services en transport ainsi que le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport.

L'article 29 du projet de loi 61 laisse sous-entendre que MIQ pourrait gérer des tâches qui sont pourtant déjà associées aux rôles actuels des sociétés de transports en commun, soit d'opérer et de maintenir les services liés à leurs infrastructures. D'autant plus que ces dernières détiennent déjà l'expertise nécessaire pour mener à bien des projets en maintien d'actifs. Cela étant dit, elles ont évidemment besoin d'un financement adéquat pour répondre aux exigences, ce qui leur manque cruellement dans bien des cas présentement.

Selon le PQI 2024-2034, le gouvernement prévoit investir 2,4 G\$ en maintien d'actifs des transports collectifs, alors que ces investissements se chiffraient à 3,8 G\$ en 2018.⁵ Ce recul souligne une problématique majeure dans un raisonnement qui tend à vouloir créer de nouvelles infrastructures et donc de nouvelles sources de coûts en maintien d'actifs. Pour l'instant, ce sont seulement 44% des besoins en maintien qui sont financés par le PQI. Nous croyons que le gouvernement fait fausse route en octroyant le pouvoir de décider ce qui doit être réparé et remplacé à une autre organisation que celles qui opèrent lesdites infrastructures. Par exemple, la STM a un déficit d'investissement de l'ordre 6 G\$ en 2024. Mobilité Infra Québec assumerait donc vraisemblablement une partie de cette facture si le gouvernement allait de l'avant avec l'article 29.

Effectivement, la FCCQ doute de la pertinence de léguer à MIQ le soin de maintenir, d'améliorer et de remplacer les équipements en fin de vie. Les ressources que le gouvernement compte léguer à cette nouvelle agence devraient être dédiées à son rôle de planification et de réalisation de nouveaux projets de transport collectif, selon nous. Parallèlement, le financement du PQI devrait être ajusté à la hausse afin de fournir aux sociétés de transport les ressources nécessaires pour poursuivre leurs efforts en maintien d'actifs nb

⁵ https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/24-25/6_Plan_quebecois_infrastructures.pdf

Recommandation 2 :

Modifier l'article 29, en y ajoutant le paragraphe suivant : « *Dans le cas des infrastructures opérés par les sociétés de transport, le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport demeurent des champs exclusifs à celles-ci.* »

Quelle place pour l'ARTM ?

Dans le cadre du dépôt du projet de loi 61, le gouvernement a indiqué qu'il pourrait y avoir un chevauchement de la mission de Mobilité Infra Québec avec celui de l'ARTM.

L'article 5 de Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, déposé en 2016, indique clairement que le rôle de l'ARTM dans le soutien de la planification globale est d'établir une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire, d'identifier les besoins en matière de transport collectif et favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

Il est difficile d'imaginer que la nouvelle agence créée par Québec puisse outrepasser la compétence de l'ARTM dans le cadre législatif actuel. Son mandat est déjà de planifier la coordination des différents services de transport, en fédérant les parties prenantes impactées, en analysant l'acceptabilité sociale des projets ou encore en coordonnant les autres modes de transport aux nouveaux projets, par exemples. Que ce soit le prolongement de la ligne bleue, le projet du grand Sud-Ouest de Montréal ou encore le projet structurant de l'est, l'ARTM devrait toujours être incluse dans le processus de sélection et de planification des projets qui touchent son territoire. La capacité à réaliser des projets rapidement et aussi pour avoir un cadre logistique et financier réaliste lors des premières étapes dépendrait davantage d'une collaboration accrue entre MIQ et l'ARTM.

L'article 29 du projet de loi 61 indique que MIQ doit, dans la mesure où la planification en mobilité les concerne, consulter (...) l'ARTM pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme. Cependant, cette disposition n'englobe pas toutes les compétences de l'ARTM par lesquelles MIQ devrait être tenue de collaborer, pour les raisons évoquées plus haut.

Recommandation 3 :

Modifier l'article 29 du projet de loi 61 en y ajoutant un paragraphe pour préciser que Mobilité Infra Québec devrait prendre en considération la planification des services de transport collectif actuelle et projetée par l'ARTM lorsqu'une analyse en transport concerne son territoire.

2) La question du financement devient essentielle

En principe, la création d'une nouvelle agence pour planifier une vision nationale des différents développements de projets d'envergure est louable, mais elle ne suffira pas à régler le problème de fond : le manque d'argent.

Selon les informations rendues publiques, le gouvernement aurait ciblé cinq projets de transport collectif et 12 projets routiers qui pourraient être confiés à Mobilité Infra Québec.⁶ Sur le carnet d'éventuels projets en transport, les cinq projets de transport collectif représenteraient une facture estimée pour le moment à 37 G\$, ce qui inclurait les « réseaux structurants » de Québec, de l'est de Montréal et de la Rive-Sud.

Malheureusement, seuls 4 G\$ ont été mis de côté pour les cinq projets dans le Plan québécois des infrastructures (PQI), qui prévoit les investissements sur un horizon de 10 ans.

Les 12 projets routiers coûteraient 29,5 G\$ au total. Environ le quart de cette somme, 7,5 G\$, a été réservé dans le PQI afin de les réaliser. Nous sommes donc loin de la coupe aux lèvres en ce qui a trait au financement. Bien entendu, il est prévu que le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) serait utilisé pour financer ces projets, mais le programme est actuellement déficitaire depuis plusieurs 2013.⁷

Si le PQI ou le FORT n'ont pas des enveloppes suffisantes, il en est de même pour les villes et les sociétés de transports qui peinent à supporter la facture. Nonobstant cette réalité, le gouvernement se donne quand même la prérogative de déterminer l'implication financière des parties prenantes.

(Art. 74) À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution financière exigible des organismes visés au premier alinéa et en détermine les modalités de versement.

Essentiellement, le gouvernement aurait la capacité de forcer les villes à payer une partie de la facture. Pourtant, les villes réclament déjà l'aide de Québec pour combler le déficit de financement des sociétés de transport.

De plus, le gouvernement, à défaut d'une entente, aurait également le pouvoir de déterminer l'exploitant d'un système de transport collectif à qui on attribuerait de facto la responsabilité financière de l'exploitation.

⁶ <https://www.lapresse.ca/actualites/2024-05-10/mobilite-infra-quebec/17-projets-cibles-des-dizaines-de-milliards-a-trouver.php>

⁷ <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2022-11-25/financement-du-reseau-routier/le-grand-derapage.php>

(Art 74) À défaut d'entente, le gouvernement détermine l'exploitant parmi les organismes visés au premier alinéa

Depuis trop longtemps, les différents organismes publics et ordres de gouvernement se refilent la facture. Les sommer, sans entente, de financer de nouveaux projets et de les exploiter comportent deux risques :

- si la ville n'a pas les ressources nécessaires pour financer un projet, ce seront les contribuables qui risquent de payer la facture via une hausse des taxes.
- la société de transport qui n'a pas les ressources nécessaires devra exploiter le nouveau service en dessous de la capacité prévue.

Dans les deux cas, il s'agit d'un manque flagrant de collaboration et de planification. Mobilité Infra Québec, en tant que société d'État du gouvernement, ne doit pas être la seule à déterminer le montant à déboursier de chacune des parties prenantes.

Recommandation 4 :

Modifier le projet de loi 61 en supprimant, à l'art. 74, les alinéas suivants :

- **À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution financière exigible des organismes visés au premier alinéa et en détermine les modalités de versement.**
- **À défaut d'entente, le gouvernement détermine l'exploitant parmi les organismes visés au premier alinéa.**

Le simple coût lié à la construction d'une infrastructure ne représente pas adéquatement le réel portrait financier de celle-ci. MIQ devrait réaliser, pour chaque projet qu'elle se voit confier par le gouvernement, des analyses coûts-bénéfices qui tiennent compte de l'ensemble du cycle de vie de l'actif, incluant l'exploitation, l'entretien et le maintien des actifs. Ces analyses devraient être réalisées en amont du lancement de l'autorisation du projet pour favoriser l'imputabilité et la confiance du public.

Pour le moment, nous ne connaissons que très peu de choses sur le carnet de réalisations du Québec dans les prochaines années. Dans le cadre actuel, les projets sont à risques d'être effectués au compte-goutte et en l'absence d'une vision à long terme, ce qui risque d'avoir des conséquences sur l'estimation finale des projets.

Recommandation 5

Réaliser et publier une analyse le cout-bénéfice de chaque projet complexe sur l'ensemble du cycle de vie.

Donner les coudées franches aux organismes publics qui devront payer la facture

Comme énoncé ci-dessus, ce projet de loi soulève de manière encore plus flagrante le manque de financement pour la réalisation de projets d'infrastructures en transport. Si l'objectif du gouvernement est de bâtir davantage d'infrastructures, il faut s'attendre d'autre part à ce que la société de transport ou tout autre organisme qui s'occuperait de les opérer soient aux prises avec des coûts supplémentaires pour soutenir ces services additionnels. Il faut donc donner les outils nécessaires à ces dernières afin qu'elles puissent faire des économies de coûts.

Pour le moment, le projet de loi 61 vient seulement permettre aux organismes publics de transport en commun (OPTC) et à l'agence de vendre un immeuble qu'elle ne prévoit plus utiliser et qui a été acquis pour un projet spécifique, mais sous réserve d'autorisation du gouvernement. Cependant, les sociétés de transports ont déjà ce pouvoir sous réserve d'une autorisation du ministre si l'actif a déjà été subventionné.

Les sociétés de transport souhaiteraient notamment avoir la possibilité de s'unir à un tiers privé pour effectuer des travaux de construction d'une infrastructure de transport collectif, ainsi que pour des travaux d'un développement immobilier adjacent ou intégré à l'infrastructure de transport.

Par exemple, la STM peut déjà s'unir avec la ville, l'ARTM ou des entreprises de réseaux techniques urbains pour une réalisation conjointe des travaux de construction, ce qui permet d'embaucher un seul entrepreneur pour réaliser l'ensemble de ceux-ci. Bref, la chaussée est ouverte à une seule occasion, les coûts sont partagés et tous réalisent des économies.

Selon la FCCQ, la capacité pour une OPTC et un promoteur immobilier de réaliser des travaux conjointement permettrait de réduire les coûts et les délais du projet de station et ceux d'un projet immobilier. Malheureusement, la Loi sur les sociétés de transport en commun ne permet pas de s'unir avec des promoteurs privés.

Selon la FCCQ, accélérer la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif tout en construisant plus rapidement des immeubles à logements répond à deux objectifs importants pour le gouvernement.

Recommandation 6 :

Modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun (LSTC) pour encadrer la possibilité pour une OPTC de collaborer au développement de projets immobiliers adjacents ou intégré à l'infrastructure de transport.

Les modes collaboratifs : une solution pour réduire les délais et les coûts

La réputation entachée du Québec sur sa capacité à respecter les délais et les coûts a trop souvent été portée par les projets de transport, notamment lorsqu'il est question des infrastructures de mobilité durable.

Le projet de loi n°62 déposé au même moment que le projet de loi 61, ouvre la porte aux modes collaboratifs pour la réalisation de grands projets. Cependant, les sociétés de transports sont chapeautées par la Loi sur les sociétés de transport en commun et ne reçoivent pas les mêmes allègements que les autres organismes publics, dont Mobilité Infra Québec.

Une part très importante des projets d'infrastructure publique au Québec est réalisée par les sociétés de transport en commun. La STM figure parmi les cinq plus gros donneurs d'ouvrage au Québec, avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Or, le projet de loi n°62 écarte les sociétés de transport en commun, dans un contexte où on leur demande constamment d'optimiser leurs dépenses. Plusieurs projets complexes d'infrastructures de transport collectif sont déjà réalisés avec des modes collaboratifs dans le reste du Canada, dont l'agrandissement d'une station de métro à Toronto.

Ne pas élargir l'accès aux modes collaboratifs pourrait avoir pour effet de se doter d'un système à deux vitesses où les projets des sociétés de transport en commun seraient rendus encore moins attrayants pour soumissionner chez les entreprises, et nécessairement plus coûteux, car le donneur d'ouvrage n'a souvent pas beaucoup de marge de manœuvre pour négocier une réduction des coûts d'un seul soumissionnaire en lice pour l'obtention du contrat.

Dans ce contexte, la modification de la Loi sur les sociétés de transport en commun pour y élargir les leviers offerts par le projet de loi n°62 devient une question de cohérence et d'équité.

Recommandation 7 :

Modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun pour accorder à celles-ci un accès aux modes collaboratifs et aux assouplissements prévus du projet de loi n°62.

3) Maintenir nos services existants

À la lecture du projet de loi 61, la question du financement des services existants est sans aucun doute l'éléphant dans la pièce. L'actuel projet de loi pourrait représenter une opportunité de régler un enjeu de financement dans le secteur des transports au Québec, afin que des services de transport interurbain puissent recevoir l'entièreté de l'aide financière prévue, ce qui n'est pas le cas présentement pour certains joueurs. Pourtant, ces services jouent un rôle central dans le développement de la mobilité durable au Québec. C'est notamment le cas du transport interurbain par autobus.

La FCCQ avait justement interpellé le gouvernement en avril dernier afin qu'il revoie le volet 3.1 du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC).

Le transport interurbain a pris du recul dans les dernières années et la poignée d'entreprises qui relie toujours les multiples municipalités et régions du Québec a resserré drastiquement leurs activités, faute de ressources pour faire face aux coûts d'exploitation actuels. Pour plusieurs, la seule solution a été de réduire l'offre de service. À juste titre, selon une récente étude de l'IRIS, le nombre de départs a chuté de 33% depuis 2016.⁸

⁸ <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain/>

Au stade où nous en sommes, alors que les transporteurs n'ont d'autres choix que d'augmenter leurs tarifs pour maintenir certaines lignes de déplacement déficitaires, la Commission des transports du Québec (CTQ), au bout du compte, a vraisemblablement le pouvoir de fixer le prix du billet.

Aujourd'hui, il y a environ une demi-douzaine de transporteurs en activité sur l'ensemble du territoire québécois et leur nombre ne fait que diminuer depuis quelques années.

Nous devons souligner l'apport de votre gouvernement, qui a mis en place le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) en 2022, dans lequel certaines sommes sont techniquement disponibles aux transporteurs interurbains, mais pas accessibles en pratique.

Présentement, à travers le volet 3.1 de ce programme, pour chaque parcours de transport interurbain par autobus visé par une demande d'aide financière, Québec verse 75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence d'un montant mensuel maximal de 15 416 \$ pour une période maximale de 12 mois.

Cependant, l'aide financière est actuellement payable à la MRC responsable qui assume les 25% restants. Les MRC, qui peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune, optent souvent pour cette approche étant donné qu'une ligne de transport dessert plusieurs RMR et/ou AR.

Malheureusement, pour diverses raisons, qu'elles soient budgétaires ou politiques, les MRC ne s'entendent pas sur celles responsables d'assumer la majeure partie de ces 25%. Certaines d'entre elles payent déjà des services de transport collectif sur leur territoire et ne voient pas l'incitatif à financer l'entreprise privée, bien qu'elle réponde à un besoin complémentaire et essentiel qui assure l'interconnectivité entre les municipalités et les régions. En ne se prémunissant pas de cette responsabilité pour faire avancer les dossiers sur la table au détriment des transporteurs interurbains qui sont au bord du gouffre, c'est l'offre de service qui en paye le prix et ultimement, les usagers.

Nous estimons que le gouvernement du Québec devrait s'occuper entièrement du dossier en octroyant directement le « 75% » aux entreprises et de retirer les MRC de l'équation. En d'autres mots, Québec n'aurait pas à verser des sommes supplémentaires, mais à retirer simplement l'engrenage intermunicipal qui bloque l'octroi de ces sommes tant attendues par l'industrie.

Il est primordial de permettre aux transporteurs interurbains de poursuivre adéquatement leurs activités afin d'encourager l'accès aux régions et le développement de celles-ci dans toutes ses formes, en passant par la mobilité de la main-d'œuvre et l'offre touristique.

Que ce soient des sociétés de transports ou des entreprises privées, on doit considérer l'ensemble de ces organisations comme des acteurs essentiels au développement d'une mobilité durable et ultimement, au développement de l'économie québécoise.

Recommandation 8:

Le gouvernement du Québec devrait modifier le bénéficiaire ciblé au volet 3.1 du PADTC, en retirant les MRC en tant que bénéficiaire, afin d'octroyer directement le « 75% » du montant admissible aux entreprises de transports interurbains.

Conclusion

L'idée de centraliser la planification globale des transports en ce qui a trait aux projets complexes est une idée louable à plusieurs égards. Le constat d'échec des dernières années qui s'est résulté en des coûts et des délais bien au-delà des estimations initiales demande une certaine reconfiguration des prises de décisions.

Cependant, le projet de loi 61, dans une volonté de donner les coudées franches à Mobilité Infra Québec, manque de précision à notre avis et pourrait maintenir une certaine confusion dans l'écosystème des organismes publics concernés dans le domaine des transports.

Le gouvernement devrait d'abord et avant tout préciser ce qu'il considère comme un projet complexe. Un cadre clair et défini peut sembler contraignant pour la suite des choses, mais la FCCQ est d'avis qu'il s'agit d'un point central pour bien comprendre le rôle de MIQ. À juste titre, la nouvelle agence semble avoir un champ d'action bien trop grand par rapport à la volonté initiale du gouvernement. Le maintien des actifs, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport doivent demeurer sous la responsabilité des sociétés de transports.

Avec le projet de loi 61, la question du financement, qui est déjà un enjeu primordial, devient encore plus incontournable. Selon la FCCQ, la possibilité pour le gouvernement de déterminer, à défaut d'entente, qui devra payer la facture d'un nouveau projet est incohérente avec la volonté de gérer sainement les finances dans le transport. Les villes,

tout comme les sociétés de transport, doivent être en mesure de digérer les nouvelles dépenses. Cela demande une concertation et collaboration à tous les niveaux.

Finalement, pour financer ces nouveaux projets de transport collectif, il faut permettre aux OPTC de collaborer avec des promoteurs pour développer des projets immobiliers adjacents ou intégrés à l'infrastructure de transport. Également, la possibilité pour Mobilité Infra Québec d'utiliser les modes collaboratifs pour la réalisation des projets est une bonne idée, mais les sociétés de transport devraient également avoir le droit de faire appel à ces modes de réalisations innovants.

La création d'une nouvelle agence pour gérer de nouveaux projets ne devrait pas écarter la nécessité de financer adéquatement les services existants. Et quand c'est le cas, de s'assurer que les enveloppes soient bel et bien utilisées par les bénéficiaires. Nous estimons que le gouvernement du Québec devrait modifier le bénéficiaire ciblé au volet 3.1 du PADTC, en retirant les MRC en tant que bénéficiaire, afin d'octroyer directement le « 75% » du montant admissible aux entreprises de transports interurbains.

La FCCQ réitère son appui à la création de Mobilité Infra Québec, car l'expertise en planification et en réalisation de projets est indispensable si nous voulons obtenir des infrastructures à plus bas prix et dans de meilleurs délais.

Résumé des recommandations

Recommandation 1

À l'article 4, préciser les caractéristiques d'un projet considéré comme étant complexe en transport, par l'État québécois.

Recommandation 2

Modifier l'article 29, en y ajoutant le paragraphe suivant : « *Dans le cas des infrastructures opérés par les sociétés de transport, le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport demeurent des champs exclusifs à celles-ci.* »

Recommandation 3

Modifier l'article 29 du projet de loi 61 en y ajoutant un paragraphe pour préciser que Mobilité Infra Québec doit prendre en considération la planification des services de transport collectif actuelle et projetée par l'ARTM lorsqu'une analyse en transport concerne son territoire.

Recommandation 4

Modifier le projet de loi 61 en supprimant, à l'art. 74, les alinéas suivants :

- À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution financière exigible des organismes visés au premier alinéa et en détermine les modalités de versement.
- À défaut d'entente, le gouvernement détermine l'exploitant parmi les organismes visés au premier alinéa.

Recommandation 5

Réaliser et publier une analyse le cout-bénéfice de chaque projet complexe sur l'ensemble du cycle de vie.

Recommandation 6

Modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun (LSTC) pour encadrer la possibilité pour une OPTC de collaborer au développement de projets immobiliers adjacents ou intégré à l'infrastructure de transport.

Recommandation 7

Modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun pour accorder à celles-ci un accès aux modes collaboratifs et aux assouplissements prévus du projet de loi n°62.

Recommandation 8

Le gouvernement du Québec devrait modifier le bénéficiaire ciblé au volet 3.1 du PADTC, en retirant les MRC en tant que bénéficiaire, afin d'octroyer directement le « 75% » du montant admissible aux entreprises de transports interurbains.