

Création de Mobilité Infra Québec : une occasion à saisir pour améliorer les conditions de mobilité des Québécoises et des Québécois

Mémoire de l'Association pour le transport collectif de Laval, de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, d'Accès transports viables et de Trajectoire Québec

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

17 septembre 2024



À propos de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyen.ne.s et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser individus, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand. L'association a pour mission de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers et usagères, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

À propos d'Accès transports viables

Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables œuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.

À propos de l'Association pour le transport collectif de Laval (ATCL)

L'association pour le transport collectif de Laval (ATCL) est un organisme à but non lucratif créé en 2011 qui a pour mission de promouvoir des transports collectifs rapides, efficaces et attrayants pour la population de Laval, en nous assurant que son point de vue soit pris en compte. L'ATCL milite pour une amélioration de la desserte en transport collectif et de la mobilité durable sur le territoire de la ville de Laval.

L'ATCL joue son rôle en exerçant une veille stratégique, en réalisant des consultations publiques, des enquêtes et sondages auprès des citoyen.ne.s, des études de projets de transport collectif, des mémoires et des communiqués.

À propos de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS)

L'Association pour le transport collectif sur la Rive-Sud (ATCRS) est une association fondée en 2015 qui a pour but de promouvoir le développement des transports collectifs en Montérégie. Elle prend position sur les enjeux liés au transport collectif et entend informer les décideurs sur les problèmes que vivent les usagers de ce type de transport.

Sommaire des recommandations

Recommandation 1 : Circonscrire le champ d'action de MIQ exclusivement aux projets d'infrastructures de transport collectif.

Recommandation 2 : Définir plus spécifiquement ce qui constitue un projet complexe de transport et les rôles et responsabilités des différents organismes.

Recommandation 3 : Que l'article de mission du PL61 soit amendé pour qu'il respecte l'arrimage avec les plans métropolitains d'aménagement et de développement ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement.

Recommandation 4 : Accorder un pouvoir d'initiative à Mobilité Infra Québec pour faire les études d'opportunités qu'elle juge pertinentes et dans l'intérêt collectif.

Recommandation 5 : Que Mobilité Infra Québec soit assujéti à une obligation de rendre public l'ensemble des scénarios étudiés une fois ces derniers complétés.

Recommandation 6 : Que le PL61 permette aux municipalités et aux sociétés de transport de jouir des avantages et allègements dans la gestion de projets de transports collectifs tels que permis dans le projet de loi 62.

Recommandation 7 : Que les compétences requises au sein du conseil d'administration de Mobilité Infra Québec incluent une expertise en transport collectif et en urbanisme et aménagement du territoire.

Recommandation 8 : Qu'un siège au conseil d'administration soit réservé en permanence pour une personne représentant les usagères et usagers.

Recommandation 9 : Que le rôle de planification confié à Mobilité Infra Québec se limite à la planification de la réalisation des projets complexes de transport collectif, en concordance avec les planifications territoriales.

Recommandation 10 : Ajouter un article à la section I du chapitre IV qui stipule que Mobilité Infra Québec doit, lorsqu'elle effectue la planification ou la réalisation d'un projet complexe de transport collectif, impliquer les municipalités et les organismes publics de transport en commun concernés pour établir les besoins en matière d'aménagement, de mobilité, d'urbanisme et les options de transport répondant à leurs besoins.

Recommandation 11 : Mettre en œuvre les conclusions du Chantier sur le financement de la mobilité en rehaussant les sources actuelles et en implantant de nouvelles sources de revenus.

Recommandation 12 : Que le gouvernement du Québec participe financièrement à l'exploitation des services de transport collectif, incluant les services découlant des nouvelles infrastructures créées par Mobilité Infra Québec.

Recommandation 13 : Permettre aux sociétés de transport de faire de la valorisation immobilière via une société en commandite et conjointement avec un promoteur immobilier autour des stations de transport collectif.

Recommandation 14 : Intégrer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) à toutes les étapes de création de projets complexes.

Introduction

Le Québec s'est doté en 2018 d'une Politique de mobilité durable (PMD) ambitieuse, qui établit une vision inspirante de la mobilité durable au Québec. Celle-ci s'appuie largement sur le développement du transport collectif. Or, il est évident que la manière de gérer des projets d'infrastructure de transport en commun ne fonctionne pas à l'heure actuelle, comme en fait foi le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Le projet de loi 61 (PL61), qui crée l'agence Mobilité Infra Québec (MIQ), tente de résoudre cet enjeu.

Dans ce contexte, Trajectoire Québec, Accès transports viables, l'Association pour le transport collectif de Laval et l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud saluent les différentes réformes législatives annoncées par le gouvernement du Québec, notamment les projets de loi 22 sur l'expropriation et 62 sur la réalisation de projets d'infrastructures publiques. Ces dernières s'inscrivent dans une logique de facilitation de la réalisation de projets de transport en commun, et nous sommes en faveur de toute pièce législative accélérant leur mise en chantier et leur livraison. Le PL61 s'ajoute à cette tendance en créant un outil devant faciliter la concrétisation de projets en transport collectif, au bénéfice des Québécoises et Québécois.

Il est nécessaire de rappeler que MIQ ne peut régler à elle seule tous les problèmes en ce qui a trait à la mobilité durable. En effet, les enjeux de financement de la mobilité demeurent et des solutions s'adressant à ces enjeux devront être implantées.

Nos organisations, qui ont pour mission de défendre les intérêts des usagers et usagères des transports collectifs partout au Québec, saluent la volonté d'accélérer le développement des infrastructures de transport collectif. Toutefois, plusieurs préoccupations demeurent quant au projet de loi et ses implications concrètes sur l'écosystème du transport collectif. Ainsi, ce mémoire présentera des recommandations selon trois grands axes, soit la gouvernance, la planification et le financement.

En somme, la nouvelle agence à naître, si elle remplit adéquatement sa mission d'accélérer la réalisation de projets de transports collectifs, viendra atténuer le cynisme de la population vis-à-vis des institutions et leur perception d'une incapacité à mettre sur pied des projets en respectant les délais et à des coûts raisonnables. Ces réformes législatives et l'efficacité de Mobilité Infra Québec offrent une réelle opportunité de donner confiance à la population envers le transport collectif en plus de convaincre les personnes indécises. Pour y arriver, des amendements devront être adoptés.

Une gouvernance à préciser, une mission à recentrer

Nous tenons à rappeler que les citoyens et citoyennes font partie intégrante de la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec. Plusieurs des cibles sont explicitement orientées en ce sens, notamment en fournissant à la population l'accès à au moins quatre services de mobilité durable ou en diminuant la part du voiturage en solo effectué à l'échelle nationale.

Il est plus que jamais nécessaire d'accroître l'utilisation des modes de transport moins énergivores, notamment par un passage de l'utilisation de l'auto solo à des services de transport collectif. Pour ce faire, des alternatives efficaces doivent être offertes à la population. Mobilité Infra Québec (MIQ) peut donc être le propulseur de cette vision de la mobilité durable au Québec et c'est dans cet esprit que le projet de loi 61 (PL61) doit être réfléchi.

Toutefois, le document législatif ne précise pas les objectifs recherchés par le PL61 ni par la création de Mobilité Infra Québec. De ce fait, l'ensemble du projet de loi reste flou et parfois incomplet. Ceci se reflète notamment dans l'absence d'une définition claire de ce que constitue un projet complexe de transport. Cette omission nous fait craindre que Mobilité Infra Québec puisse servir principalement à réaliser des projets routiers, ce qui contrevient à l'esprit de la Politique de mobilité durable (PMD), basée sur l'approche Réduire-Transférer-Améliorer.

Expertise et transparence

Considérant qu'une des raisons invoquées pour expliquer l'incapacité du Québec à concrétiser des projets de transport en commun est le manque d'expertise au sein de l'appareil gouvernemental en la matière, il est d'autant plus logique de consacrer l'expertise de MIQ à la réalisation exclusive de projets de transport collectif, et ce, à tous les niveaux hiérarchiques. À l'heure actuelle, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) possède toute l'expertise nécessaire pour la réfection des routes québécoises. De plus, ce sont les projets de transport collectif qui doivent être réalisés plus rapidement pour véritablement améliorer les conditions de mobilité des Québécois et Québécoises. Rappelons que les usagers et usagères attendent depuis des décennies le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le tramway de Québec.

Recommandation 1 : Circonscrire le champ d'action de MIQ exclusivement aux projets d'infrastructures de transport collectif.

L'agence devient un joueur de plus dans un écosystème de gouvernance des transports collectifs hautement complexe, particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Il est donc essentiel de préserver une cohérence des rôles et des responsabilités de chacun des acteurs impliqués. L'actuel projet de loi ne permet pas de définir le champ d'action, ni de MIQ, ni d'autres organismes qui peuvent voir leurs pouvoirs transformés. Pensons notamment à l'ARTM qui a le mandat **exclusif** de la planification du transport collectif sur son territoire. En définissant plus précisément ce que constitue un projet complexe de transport pouvant être confié à Mobilité Infra Québec, on favorise une meilleure compréhension des rôles et responsabilités de chacun des acteurs de l'écosystème, en évitant les dédoublements et en favorisant l'efficacité.

Recommandation 2 : Définir plus spécifiquement ce qui constitue un projet complexe de transport et les rôles et responsabilités des différents organismes.

Alors qu'on nous avait promis une agence capable de livrer des projets, à la lecture du PL61, on comprend que MIQ pourra également jouer un rôle de planification. Ce rôle de planification doit demeurer de compétence municipale puisque ce sont les villes et municipalités régionales de comtés (MRC) qui possèdent la connaissance fine de leur territoire et l'expertise en matière de besoins de mobilité. Le PL61 donne à MIQ le pouvoir d'imposer des projets, même si ces derniers ne respectent pas les planifications territoriales. Ce pouvoir est démesuré et s'apparente à un déficit démocratique. Rappelons que les planifications territoriales sont assujetties à une obligation de consultation citoyenne et sont le résultat de concertation locale de qualité. Par conséquent, les projets confiés à Mobilité Infra Québec doivent être cohérents et respectueux des planifications territoriales.

Recommandation 3 : que l'article de mission du PL61 soit amendé pour qu'il respecte l'arrimage avec les plans métropolitains d'aménagement et de développement ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement.

De plus, le fait que MIQ n'ait aucun pouvoir d'initiative, dépendant des commandes politiques pour étudier, planifier ou réaliser tout projet, constitue un risque trop élevé de politisation de la mobilité. L'expérience québécoise et internationale tend à démontrer que la politisation des projets de transport ne garantit pas la réalisation des plus bénéfiques à la mobilité citoyenne. De ce fait, nous suggérons que MIQ dispose d'un pouvoir d'initiative pour faire l'étude d'opportunités de projets spécifiques ou de projets à définir pour des secteurs qu'elle juge prioritaires.

L'ensemble des projets et scénarios étudiés par MIQ doivent être rendus publics de façon transparente, détaillée et compréhensible par le public, afin de favoriser une prise de décision éclairée par le gouvernement. De plus, la transparence joue un rôle clé afin de donner confiance à la population envers les décisions gouvernementales en matière de mobilité.

Recommandation 4 : Accorder un pouvoir d'initiative à Mobilité Infra Québec pour faire les études d'opportunités qu'elle juge pertinentes et dans l'intérêt collectif.

Recommandation 5 : Que Mobilité Infra Québec soit assujetti à une obligation de rendre public l'ensemble des scénarios étudiés une fois ces derniers complétés.

Uniformité des règles du jeu

Nous croyons également que le PL61 doit inclure les dispositions prévues dans le projet de loi 62 (PL62) pour permettre aux municipalités et aux différentes sociétés de transport de la province de jouir de tous les avantages et allègements en gestion de projets afin qu'elles puissent mener leurs opérations plus efficacement. Nous sommes d'avis que la méthode de gestion de projets fondée sur le plus bas soumissionnaire conforme prévalant actuellement est désuète et qu'elle fait perdre beaucoup

de temps dans la mise en chantier de projets, en plus de parfois ne générer aucune soumission, causant délais et augmentation inévitable de la facture. Ainsi, nos organisations recommandent de donner le pouvoir aux municipalités et aux sociétés de transport d'utiliser les modes d'approvisionnement collaboratifs pour les projets d'infrastructure de transport collectif qui demeureront de leur ressort.

Recommandation 6 : Que le PL61 permette aux municipalités et aux sociétés de transport de jouir des avantages et allègements dans la gestion de projets de transports collectifs tels que permis dans le projet de loi 62.

Composition du conseil d'administration

De plus, nous sommes inquiets de la composition du premier conseil d'administration qui siégera à Mobilité Infra Québec. Selon ce qui est indiqué dans le PL61, les premières personnes siégeant à ce conseil ne sont pas tenues d'être des personnes expertes en mobilité durable, en urbanisme ni en aménagement du territoire. Ces dernières peuvent donc être des personnes expertes issues de domaines qui n'ont aucun lien avec le transport collectif, ce qui aurait pour effet d'orienter les décisions de l'agence vers des projets qui ne sont pas prioritaires. Même suite au renouvellement après cinq ans, les compétences en mobilité durable et changements climatiques au sein du conseil d'administration sont reléguées au 6e rang en importance. Considérant la complexité des enjeux actuels, une expertise spécifique en transport collectif et en urbanisme et aménagement du territoire est essentielle au sein de la plus haute instance de l'agence.

De plus, en phase avec nos missions, nous tenons à ce qu'il y ait une personne représentante des usagers et usagers au sein du conseil d'administration, et ce, en permanence, à l'instar des conseils d'administration des sociétés de transports. Les personnes utilisant le transport collectif, du fait de leur expertise de vécu, sont les plus à même de porter leur propre voix, de rendre visible la diversité des besoins en matière de mobilité et de participer au débat public sur la qualité des transports collectifs.

Recommandation 7 : Que les compétences requises au sein du conseil d'administration de Mobilité Infra Québec incluent une expertise en transport collectif et en urbanisme et aménagement du territoire.

Recommandation 8 : Qu'un siège au conseil d'administration soit réservé en permanence pour une personne représentant les usagers et usagers.

Mieux planifier pour mieux gérer

Le projet de loi 61 prévoit que Mobilité Infra Québec effectue, à la demande du gouvernement, l'analyse d'opportunités, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. Comme l'arrimage de la planification territoriale est intimement lié à la planification de la mobilité et que celles-ci sont les responsabilités des instances municipales, ce rôle de planification confié à MIQ suscite de l'inquiétude. Il nous semble pertinent de prendre un pas de recul pour expliquer comment s'effectue la planification et à quel moment et de quelle manière MIQ devrait pouvoir intervenir.

La planification est un terme très vaste qui peut être interprété de multiples façons :

- La planification de la mobilité intégrée à l'aménagement du territoire ;
- La planification des corridors, des modes et services de transports sur un territoire donné ;
- La planification de la réalisation des projets d'infrastructures ;
- La planification opérationnelle des services de transport collectif.

Ces différentes planifications devraient habituellement être réalisées séquentiellement afin d'obtenir un maximum d'efficacité quant à la qualité de vie des citoyennes et citoyens. Voyons de manière plus détaillée chacun de ces types de planification.

- **Planification de la mobilité intégrée à l'aménagement du territoire**

Ce sont les municipalités et les municipalités régionales de comtés qui sont responsables d'élaborer leur plan d'urbanisme et de mobilité selon les besoins de la population et selon leur vision de leur développement, que ce soit au niveau démographique, résidentiel, social, institutionnel, économique et industriel. Ces orientations et objectifs se retrouvent dans les plans d'urbanisme et de mobilité adoptés par les conseils municipaux ou ceux des MRC après un processus de consultation auprès de la population et des parties prenantes.

- **Planification des corridors, des modes et services de transports sur un territoire donné**

Ici aussi, ce sont les municipalités et les MRC qui en sont responsables et qui détiennent l'expertise afin de déterminer les projets détaillés qui permettront d'atteindre les objectifs fixés dans les plans cités à l'étape précédente. La planification des corridors, des modes et services sur leur territoire (communément appelé Plan de transport) doit être effectuée avec une vision globale et intégrée en tenant compte des résultats de l'étape précédente et en proposant un réseau intégré composé de différents modes et de différents types de services de transport collectifs. Cela permettra de répondre de façon optimale à un maximum de besoins.

Les intrants à cette démarche sont de nature locale ou régionale. Citons les enquêtes origine-destination régionales, les données d'achalandage des réseaux, les données opérationnelles des services (horaire d'exploitation, fréquences, types de véhicules, etc.), les plaintes, commentaires et demandes des usagers et usagères ainsi que celles des services des entreprises, des commerces et des élus locaux. Cette démarche de planification nécessite

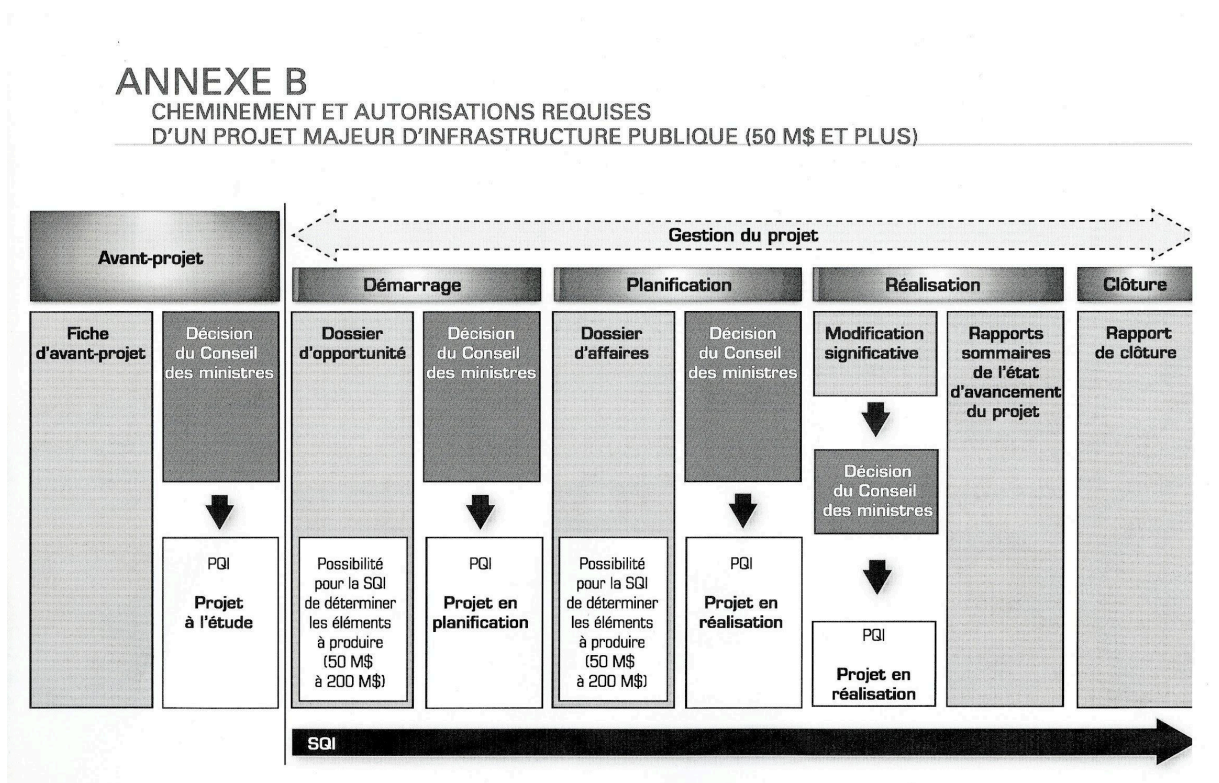
également un processus de consultation de la population et des parties prenantes, car le plan retenu aura éventuellement un impact sur le quotidien de toutes et de tous.

Cette étape permet à un niveau macro de déterminer les besoins en infrastructures, en ressources matérielles, en ressources humaines et en ressources financières tant au niveau de la réalisation que l'exploitation pour la durée de vie du plan.

Si MIQ devait intervenir à ce niveau de planification, l'agence ne pourra le faire seule et ne pourrait même être impliquée qu'en fin de processus une fois qu'on arrive à l'étape d'identification des projets complexes de transports collectifs qui ne sont pas la seule composante du plan ou la seule option pour certains corridors. L'ensemble des données sont de nature locale, les projets ne sont pas tous des projets d'infrastructures lourdes et les projets doivent être arrimés et priorisés en fonction des orientations de développement territorial et des résultats des consultations publiques. Si Mobilité Infra Québec doit avoir un rôle majeur à cette étape, il y a un réel danger d'éloigner la planification des transports par rapport au terrain et de ne pas répondre de manière efficace aux réels besoins de la municipalité ou de la MRC et de la population.

- **Planification de la réalisation des projets d'infrastructures**

Cette planification se situe dans le cadre du cheminement et autorisation d'un projet majeur d'infrastructure publique (50 M\$ et plus du Conseil du trésor). Plusieurs étapes doivent être réalisées avant d'accomplir un projet.



L'avant-projet doit être réalisé conjointement par les autorités locales et MIQ en tant que partenaires, car de manière générale, c'est à cette étape qu'il doit être démontré que l'avant-projet répond à des besoins réels qui ne peuvent être satisfaits qu'avec des investissements publics. Il doit aussi donner une estimation préliminaire des coûts et la stratégie de financement envisagée. Le Conseil des ministres décide - ou non - de mettre à l'étude cet avant-projet dans le prochain Plan québécois des infrastructures (PQI).

Le démarrage doit aussi être réalisé conjointement par MIQ et les autorités locales en tant que partenaires, car le dossier d'opportunité doit préciser les besoins et choisir le meilleur scénario en le documentant avec une première estimation des coûts d'investissement et d'exploitation et un échéancier. Pour ce faire, des analyses coûts-bénéfice rigoureuses couvrant la vie utile du projet doivent permettre de choisir la meilleure option. C'est à cette étape que les autorités locales doivent tenir des consultations publiques sur les options proposées et celle retenue. Si le Conseil des ministres valide ce dossier d'opportunité, le coût préliminaire du projet est inscrit au PQI.

La phase de planification débute avec la production d'un dossier d'affaires davantage documenté, notamment avec des analyses environnementales et financières, avec des plans techniques et des devis. **C'est lors de cette phase et de la suivante, soit la réalisation, que seule Mobilité Infra Québec a compétence à l'égard d'un projet complexe de transport dont le gouvernement lui a confié la planification ou la réalisation.** Cependant, les autorités locales et régionales demeurent des partenaires incontournables lors de ces deux phases. Ces phases demandent également des consultations publiques quant aux mesures de mitigation à mettre en place afin de minimiser les impacts négatifs du projet sur la population.

- **Planification opérationnelle des services de transport collectif**

Cette planification opérationnelle s'effectue sur une base annuelle et même saisonnière afin de livrer les services de transport collectif. Cependant, la conception des projets complexes a des impacts importants sur les budgets d'exploitation et les processus opérationnels des exploitants de services de transport collectif. Ces exploitants doivent donc être partie prenante du processus dès la phase d'élaboration des options dans le dossier d'opportunité et jusqu'à la fin du processus lorsqu'ils prendront livraison du projet. Les disponibilités financières pour assumer les coûts annuels d'exploitation des projets doivent être planifiées.

À la lumière des explications fournies pour mieux comprendre la planification des transports collectifs au Québec, nos organisations proposent deux recommandations spécifiquement liées au PL61 afin d'intégrer MIQ dans cet écosystème complexe et éviter les empiètements et les conflits de gestion. Nous recommandons l'adoption d'une posture de collaboration avec toutes les parties prenantes.

Recommandation 9 : Que le rôle de planification confié à Mobilité Infra Québec se limite à la planification de la réalisation des projets complexes de transport collectif, en concordance avec les planifications territoriales.

Recommandation 10 : Ajouter un article à la section I du chapitre IV qui stipule que Mobilité Infra Québec doit, lorsqu'elle effectue la planification ou la réalisation d'un projet complexe de transport collectif, impliquer les municipalités et les organismes publics de transport en commun concernés pour établir les besoins en matière d'aménagement, de mobilité, d'urbanisme et les options de transport répondant à leurs besoins.

Le financement de la mobilité, en enjeu à régler pour assurer le succès de Mobilité Infra Québec

Trajectoire Québec, Accès transports viables, l'Association pour le transport collectif de Laval et l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud partagent les préoccupations de l'Alliance Transit pour le financement du transport collectif concernant l'impact du projet de loi 61 sur le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), et donc sur le financement de la mobilité. Nous déplorons que le document législatif dans sa forme actuelle n'adresse pas les graves enjeux de financement du transport collectif.

En effet, il est largement documenté que le Fonds des réseaux de transport terrestre, qui servira à financer les projets confiés à Mobilité Infra Québec, ne dispose plus de sources de revenus dédiées suffisantes pour assurer son autofinancement et répondre aux besoins. Une tournée de consultation a eu lieu et un Chantier sur le financement de la mobilité a été lancé, mais la mise en place de solutions se fait toujours attendre. Pour que l'Agence puisse réaliser plus de projets de transport collectif, et ce plus rapidement, le gouvernement doit pouvoir s'appuyer sur un FORT en bonne santé financière. Pour ce faire, il faut rehausser dès maintenant les sources de revenus existantes et en implanter de nouvelles.

Recommandation 11 : Mettre en œuvre les conclusions du Chantier sur le financement de la mobilité en rehaussant les sources actuelles et en implantant de nouvelles sources de revenus.

Le projet de loi 61 établit que désormais, le gouvernement pourra fixer la contribution financière des municipalités ou des sociétés de transport à la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif. Historiquement, sauf exception, le gouvernement du Québec assumait la totalité des coûts de construction de nouvelles infrastructures de transport collectif. Comme le gouvernement dispose des leviers financiers nécessaires, il doit continuer d'assumer l'entièreté des coûts de construction des nouveaux projets.

De plus, le PL61 établit que, à défaut d'entente, le ministre désigne l'exploitant de cette nouvelle infrastructure. Sachant les problématiques de financement de l'exploitation des services de transport collectif, il est particulièrement inquiétant de lire que la responsabilité financière de l'exploitation incombe à l'exploitant. Il est essentiel que le gouvernement du Québec participe au financement de l'exploitation des nouvelles infrastructures.

Recommandation 12 : Que le gouvernement du Québec participe financièrement à l'exploitation des services de transport collectif, incluant les services découlant des nouvelles infrastructures créées par Mobilité Infra Québec.

En tant qu'organisations qui défendent les intérêts des usagers et usagères, nous nous inquiétons que les projets structurants confiés à Mobilité Infra Québec ne bonifient pas substantiellement l'offre de service globale en transport collectif sans financement supplémentaire dédié à l'exploitation des services. En effet, ces nouvelles infrastructures pourraient être exploitées au minimum dans l'objectif

de réduire les coûts d'exploitation, faute de moyens suffisants. De plus, l'exploitation de ces nouveaux services ajoutera une forte pression sur des finances précaires, ce qui risque d'induire des réductions de services dans le réseau, sur d'autres modes de transport, plus légers notamment. Nous considérons que le gouvernement du Québec doit jouer un rôle de leadership dans le financement des services. Tous doivent faire leur part, autant les municipalités que le gouvernement et les usagères et usagers.

Rappelons que les tarifs payés par les usagers et usagères doivent demeurer abordables. Sans financement de Québec, on risque de refile la facture aux usagers et usagères et ainsi nuire à l'abordabilité et l'attractivité du transport collectif. Ce qui est tout à fait contre-productif lorsqu'on vient d'inaugurer un nouveau service qu'il faut rentabiliser.

De plus, il est important que, dans ses analyses, Mobilité Infra Québec inclue l'ensemble des coûts, sur la durée de vie de l'infrastructure, notamment les coûts d'exploitation. À défaut de le faire, MIQ pourrait favoriser un mode moins coûteux à construire, mais plus dispendieux à exploiter. Pour véritablement faire des choix éclairés, il importe de comparer les coûts complets d'un projet et non seulement la construction de l'infrastructure.

D'ailleurs, malgré une définition très floue de ce que constitue un projet complexe de transport, il est raisonnable de penser que Mobilité Infra Québec ne réalisera des projets de transport collectif que dans les milieux urbains denses. Ainsi, il est essentiel que le gouvernement du Québec assure un financement conséquent pour les infrastructures et les services réalisés en mode léger, là où il n'y aura pas de projets complexes en modes lourds.

Finalement, le projet de loi 61 offre aussi une opportunité d'utiliser de nouveaux leviers pour financer les transports collectifs. En effet, le projet de loi permet aux sociétés de transport de vendre à un promoteur les droits aériens sur les stations ou des immeubles résiduels, uniquement pour réduire la facture de la construction de cette infrastructure. Toutefois, il serait beaucoup plus efficace et financièrement responsable de permettre aux sociétés de transport de s'engager via une société en commandite, avec un promoteur immobilier, dans des projets de valorisation immobilière. De cette façon, les revenus récurrents serviront de source de revenus pour financer l'exploitation des services de transport collectif. Un tel modèle existe actuellement à Vancouver et le Québec devrait s'en inspirer. Par ailleurs, la vente d'un immeuble par une société de transport ne devrait pas, par souci d'efficacité, nécessiter un décret du conseil des ministres. Cette procédure nuit à l'efficacité. Il nous semble qu'une autorisation du ministre des Transports, comme c'est le cas actuellement, soit préférable.

Recommandation 13 : Permettre aux sociétés de transport et l'ARTM de faire de la valorisation immobilière via une société en commandite et conjointement avec un promoteur immobilier autour des stations de transport collectif.

Mettre au cœur de son action les intérêts des usagères et des usagers dans leur diversité

Nous considérons que la création de l'agence est une opportunité à saisir afin de mettre en place les meilleures pratiques en matière d'aide à la décision, notamment via l'institutionnalisation de l'application de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) dans les projets complexes de transports. Son utilisation permet de réaliser des projets inclusifs, porteurs, et répondants aux besoins de l'ensemble des groupes de populations qui composent notre société. Tous et toutes ne sont pas égaux en matière de mobilité et il est fondamental de se saisir de ces enjeux afin de ne pas exacerber cesdites inégalités.

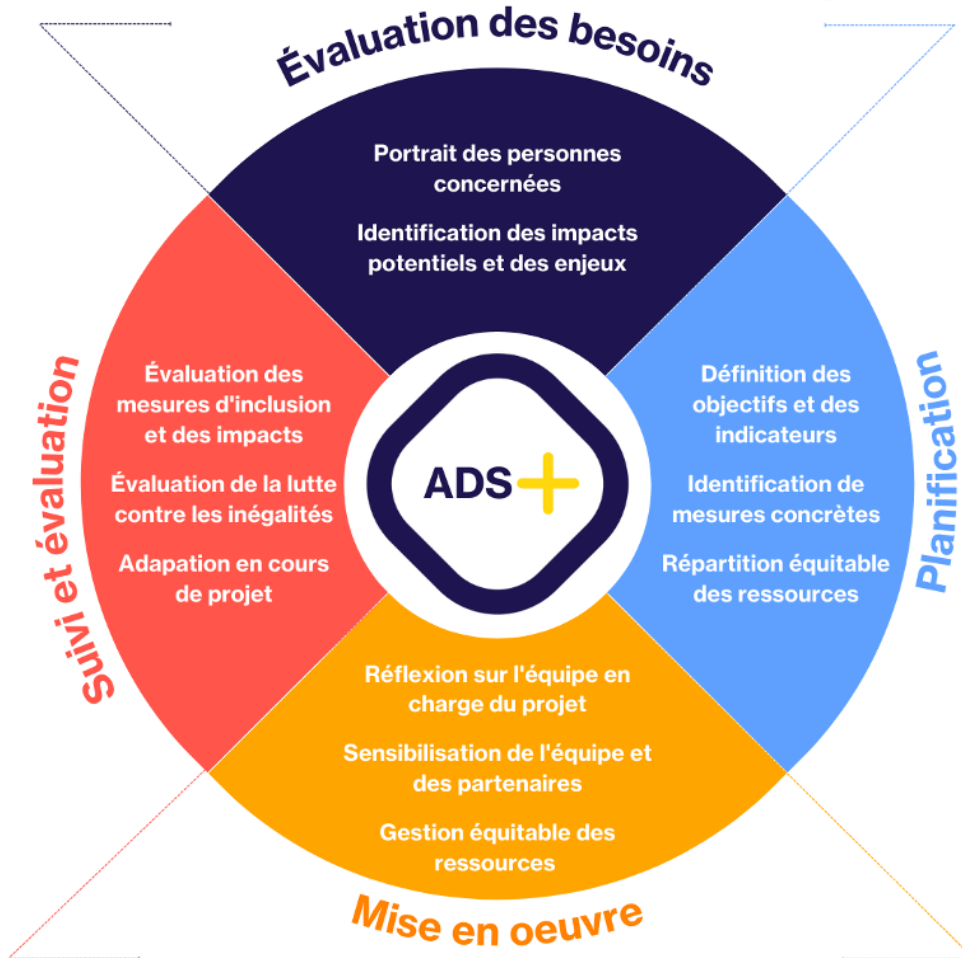
L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est un outil d'aide à la décision, reconnu comme outil de gouvernance par le gouvernement du Québec depuis 2005, et qui a déjà fait ses preuves dans de nombreux ministères. L'ADS+ vise à tenir compte des réalités et des besoins particuliers de toutes les personnes lors de la mise en place de projets. Elle propose un cadre d'analyse et une méthodologie concrète pour prévoir les effets et les impacts des projets sur les différents groupes sociaux. L'ADS+ peut être comparée à une paire de lunettes qui permettrait de percevoir les enjeux d'inégalité, d'éclairer la prise de décision et de l'orienter vers les interventions qui maximisent les retombées égalitaires.

Appliqué au domaine de la mobilité et des transports, cet outil peut permettre de réduire et corriger les déficits de mobilité qui subsistent encore, ce qui représente des coûts énormes pour la société québécoise en plus de favoriser des projets plus inclusifs, où toutes et tous se sentent accueillis et en sécurité. Il peut aussi stimuler la participation citoyenne aux débats publics concernant la mise en place de projets complexes, mais surtout favoriser l'acceptabilité sociale et la littératie en matière de transport et d'urbanisme.

Recommandation 14 : Intégrer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) à toutes les étapes de création de projets complexes de transports.

Qui pourrait être concerné par le projet?
Qui pourrait être négativement impacté?
Quels sont les besoins différenciés des groupes concernés?
Quels seront les impacts sur les inégalités existantes?

Les objectifs du projet sont-ils inclusifs?
Quels sont les indicateurs qui permettront de mesurer la réduction des inégalités?
Les ressources prévues sont-elles réparties de manière équitable selon les besoins différenciés des groupes visés?



Quels effets a eu le projet sur les différents groupes concernés?
Observe-t-on des effets indésirables ou des impacts négatifs?
Quels groupes sociaux n'ont pas été représentés? Pourquoi?

L'équipe en charge comprend-elle des personnes directement concernés par le projet ou ayant une expertise en la matière?
L'équipe en charge et les partenaires sont-ils sensibilisés aux réalités différenciées des groupes concernés?

*Inspiré de : Secrétariat à la condition féminine. (2023). Cadre de référence pour les projets pilotes en analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) 2022-2027

Conclusion

Le projet de loi 61 créant Mobilité Infra Québec tente d'apporter une solution à la difficulté observée au Québec de concrétiser les projets complexes de transport collectif. L'intention est bonne et cet outil peut effectivement permettre de réaliser plus de projets, plus rapidement et à moindre coût. Pour ce faire, des ajustements sont nécessaires et les recommandations proposées dans ce mémoire se veulent constructives pour faire de cette nouvelle agence un outil pratique et pertinent. La gouvernance devra être précisée et la clé du succès de Mobilité Infra Québec réside dans son esprit de collaboration avec les différents acteurs de l'écosystème de la mobilité durable et sa capacité à s'appuyer sur leurs diverses expertises.

Toutefois, Mobilité Infra Québec ne peut constituer à elle seule la solution à tous les enjeux en matière de transport collectif et mobilité durable. Le financement de la mobilité doit être résolu pour que MIQ puisse effectivement réaliser de nombreux projets d'infrastructures de transport collectif. De plus, la question du financement de l'exploitation des services demeure centrale pour véritablement doter le Québec de réseaux de transport collectif complets, efficaces, intégrés et attrayants. Pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens et citoyennes, il ne suffit pas de construire de nouvelles infrastructures, il faut aussi pouvoir offrir un niveau de service élevé, et ce, partout sur le territoire.