

Allocution de M. Jocelyn Blondin
Président de la Société de transport de l'Outaouais
Commission des transports et de l'environnement
Projet de loi 61
17 septembre 2024

Madame et monsieur bonjour,

Je suis Jocelyn Blondin, président de la Société de transport de l'Outaouais. Je suis accompagné par Patrick Leclerc, directeur général de la STO et de Jean-François Mahé, directeur du Bureau de projet – Tramway Gatineau-Ottawa.

Nous sommes heureux de pouvoir parler avec vous aujourd'hui du projet de loi 61. Il aura des impacts importants sur les sociétés de transports s'il est adopté.

D'abord, nous sommes heureux de voir le gouvernement s'intéresser encore plus au développement du transport en commun. C'est un atout important pour la mobilité dans les villes comme Gatineau.

Ce projet de loi pourrait devenir un outil supplémentaire dans le coffre du gouvernement pour leur travail avec les sociétés de transport.

Le travail doit toutefois se faire en partenariat avec les acteurs en place, selon nous.

C'est pourquoi il est important de bien préciser le rôle de Mobilité Infra Québec.

Nous devons savoir exactement quels genres de projets seront permis.

Le projet de loi mentionne la construction ou la reconstruction d'un immeuble utile à un système de transport ou encore le développement ou l'amélioration d'un système de transport intelligent.

C'est assez vague.

Pour nous, la liste des projets potentiels doit exclure les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport.

Par exemple, l'agrandissement ou la construction de garage, le maintien des actifs, ou le développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligent au cœur des opérations des sociétés doivent être exclus.

Nous recommandons aussi que les responsabilités de planification en mobilité dévolues à Mobilité Infra Québec excluent la planification régulière des services de transport en commun.

La STO doit garder sa mission qui est d'assurer la mobilité des personnes sur le territoire de Gatineau.

Une fois que le rôle est bien défini, il faut aussi impliquer les gens sur place.

Le projet de loi parle de consulter les différents acteurs, comme les sociétés de transports.

Nous ne devons pas être seulement consultés. Nous devons être impliqués à toutes les étapes du projet.

Nous recommandons que MIQ soit obligé de s'associer à la société de transport qui effectuera l'exploitation dès le début du projet.

La société doit siéger aux différents comités, dont le comité décisionnel.

Cet aspect est majeur pour les sociétés de transports.

Ils devront exploiter le projet par la suite. Des décisions prises au début pourraient avoir des impacts financiers importants pour nous lors de l'exploitation.

Les sociétés de transports devront aussi répondre à la population quand le projet sera en place.

Il est donc important qu'elles soient au courant et impliquées dans les différentes étapes pour s'assurer d'être imputables.

Par ailleurs, la STO recommande aussi l'ajout d'un droit de premier refus pour les sociétés de transport lorsqu'un projet est fait sur leur territoire.

Le projet de loi doit préciser que l'exploitation des projets réalisés par MIQ devra être faite par la société de transport du territoire à moins que cette dernière le refuse.

Un autre élément important pour être des partenaires de premier plan, c'est l'expertise locale.

Par exemple, la STO travaille sur un projet de tramway et nous avons créé un Bureau de projet.

Nous avons été cherchés des experts à l'international pour nous accompagner dans ce projet.

Nous avons pris ces décisions pour assurer le succès dès le début de la planification et nous souhaitons continuer de les mettre à contribution.

Nous devons aussi traiter fréquemment avec OC Transpo pour arrimer nos projets de transports structurants.

C'est un aspect à tenir en compte lors du développement du réseau.

Le projet de loi donne beaucoup de pouvoir à Mobilité Infra Québec dans l'aménagement du territoire.

Les villes pourraient se faire imposer des choix sans avoir leur mot à dire.

La STO travaille déjà en collaboration avec Gatineau pour un développement harmonieux et nous voulons continuer d'être le partenaire privilégié dans la mobilité.

Le projet de loi que vous présentez s'apprête aussi à changer de façon importante la façon de financer les sociétés de transport.

Vous mentionner que le ministre doit convenir avec les organismes visés, dont les sociétés de transport en commun, du montant de leur contribution financière.

C'est une façon de revoir les règles de financements des projets.

Présentement, les gouvernements financent à 100% les projets d'immobilisation.

Les projets gérés par Mobilité Infra Québec devront avoir une contribution.

Les sociétés ou les villes devront donc déboursier en infrastructures en plus de continuer d'assumer 100% des coûts d'exploitation.

Nous recommandons que le financement en immobilisation continue d'être assumé à 100% par les gouvernements.

Le projet de loi prévoit aussi que le gouvernement peut décider de la contribution.

Si le principe d'une contribution reste dans le projet de loi final, nous recommandons qu'elle soit négociée entre les différents partenaires.

Parlant de finance, le projet de loi se veut une bonne occasion de donner des outils financiers supplémentaires aux sociétés de transport.

Nous recommandons que le gouvernement modifie la loi sur les sociétés de transport pour valoriser nos sites de transports collectifs.

Nous voulons avoir la possibilité de nous unir à d'autres personnes pour effectuer des travaux de construction d'une infrastructure de transport collectif ou pour le développement immobilier adjacent ou intégré à une infrastructure.

Nous avons plusieurs terrains comme les parc-o-bus qui pourraient être développés en partie avec une grande valeur ajoutée en raison de la présence de notre réseau.

Nous voulons aussi que soient reconnues les activités de gestion ou de développement immobilier comme activité connexe.

Nous sommes assis sur une mine d'or et nous ne pouvons pas en profiter.

C'est un moyen de diversifier nos revenus tout en poursuivant notre mission.

En plus, le projet de loi prévoit que Mobilité Infra Québec pourra vendre un immeuble qu'elle ne prévoit plus utiliser.

Ou encore, aménager un immeuble qu'un tiers pourrait construire.

Le tout avec l'autorisation du gouvernement et avec des conditions.

La loi permet déjà aux sociétés de transport de faire la vente d'immeuble.

L'ajout d'une autorisation vient simplement alourdir le processus et pourrait causer des délais additionnels. Nous recommandons le retrait de cette proposition et de l'obligation d'obtenir l'autorisation.

Le projet de loi mentionne aussi que l'argent obtenu doit profiter au financement du projet d'infrastructure pour lequel l'immeuble a été acquis.

Nous recommandons de modifier cet article pour y inclure l'entretien, l'exploitation ou l'offre de services comme dépenses admissibles.

La décision sur la répartition pourrait se prendre entre Mobilité Infra Québec et l'exploitant du projet.

En terminant, le projet de loi touche plusieurs aspects.

Toutefois, nous avons vu qu'il n'y a pas d'indication en lien avec l'accessibilité universelle.

C'est un principe qui est au cœur même de la mobilité pour la Société de transport de l'Outaouais.

Nous recommandons que la gouvernance et la structure de Mobilité Infra Québec prévoient une expertise spécifique en matière d'accessibilité universelle.

Il faut aussi que l'organisme ait toutes les ressources nécessaires à sa disposition pour répondre aux besoins de planifications et d'aménagement en matière d'accessibilité universelle.

C'est donc dans un esprit de collaboration et dans les meilleurs intérêts de la mobilité durable dans nos territoires que nous concluons cette présentation et espérons être partie prenante de la suite des choses.

Projet de loi pour la création de Mobilité Infra Québec : La STO veut conserver son pouvoir décisionnel pour ses projets

Gatineau, le 17 septembre 2024 – Alors que s’amorce le travail pour réaliser les études pour le tramway, la Société de transport de l’Outaouais (STO) souhaite conserver la main mise sur ce projet et ses autres projets d’envergure. Présente en commission parlementaire sur le projet de loi visant la création de Mobilité Infra Québec mardi, la STO demande d’être partie prenante dans les projets de développement qui touchent son territoire.

Le gouvernement souhaite créer une nouvelle entité qui pourrait prendre en charge la réalisation de projets majeurs de transport en commun. L’exploitation serait ensuite transférée à une autre organisation sur le territoire, comme la STO. Cette dernière pourrait être consultée selon le projet de loi. La STO est claire sur le rôle qu’elle devra jouer dans la planification, la réalisation et dans les instances décisionnelles si Mobilité Infra Québec est créé.

« Nous ne devons pas être seulement consultés. Nous devons être impliqués à toutes les étapes du projet. Nous recommandons que MIQ soit obligé de s’associer à la société de transport qui effectuera l’exploitation dès le début du projet, explique le président Jocelyn Blondin. La STO devra répondre à la population quand le projet sera en place. Il est donc important qu’elle soit impliquée dans les différentes étapes pour s’assurer d’être imputable. »

La création de Mobilité Infra Québec pourrait aussi entraîner des changements majeurs dans le financement des sociétés de transport. Les projets d’immobilisation sont présentement financés par les gouvernements. Un projet sous la tutelle de Mobilité Infra Québec nécessitera une contribution de la STO ou de la ville. Ce montant pourrait aussi être décidé unilatéralement par le ministère des Transports et du Développement durable. Pour la STO, le financement en immobilisation doit continuer d’être assumé à 100% par les gouvernements.

En commission parlementaire, la STO a aussi demandé d’exclure des projets potentiels de Mobilité Infra Québec les projets qui sont liés aux opérations quotidiennes et de confirmer dans la loi que la nouvelle entité ne pourrait pas travailler sur la planification régulière des services de transport en commun. C’est la STO qui a la mission d’assurer la mobilité des personnes sur le territoire de la ville de Gatineau et elle doit conserver ce mandat.

En créant le Bureau de projet du tramway, la STO a pris les grands moyens pour s’assurer de recruter des experts dans le domaine. L’expertise de cette équipe et de la STO dans le développement de projets locaux sera à même de contribuer au développement de cette infrastructure et du territoire. C’est dans un esprit de collaboration et dans les meilleurs intérêts de la mobilité durable sur notre territoire que la STO souhaite être le partenaire privilégié du gouvernement pour faire avancer les projets dans la région.

- 30 -

Information :

Yannick Boursier

Responsable des affaires publiques

Direction de l'Expérience client

819 770-7900, poste 6450

www.sto.ca

Liste des recommandations de la STO

Recommandation 1

Retirer l'obligation d'obtenir l'autorisation du gouvernement pour exercer les pouvoirs prévus au nouvel article 4.1 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (vendre ou aménager un immeuble) évitant ainsi les délais additionnels;

Retirer le 1er paragraphe de ce même article portant sur la vente d'immeuble ou d'une partie d'immeuble, considérant que ce pouvoir est déjà octroyé aux sociétés dans leur loi constitutive.

Recommandation 2

Modifier la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (LSTC) pour donner aux sociétés de transport en commun les moyens de favoriser la valorisation immobilière des sites de transport collectif et plus spécifiquement :

- En permettant aux sociétés de transport 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 une telle infrastructure (art. 92.4 LSTC) et;
- En reconnaissant comme « activité connexe » les activités de gestion ou de développement immobilier relatives aux propriétés d'une société de transport (art. 86 LSCT).

Recommandation 3

Modifier l'article 92.0.8 de la LSTC proposé pour prévoir que la contrepartie financière réalisée doit profiter au financement du projet d'infrastructure de transport collectif, ou à son entretien, son exploitation ou l'offre de services de la société de transport selon des pourcentages à être définis conjointement par MIQ et l'exploitant du projet.

Recommandation 4

Préciser la mission dévolue à MIQ, notamment en indiquant à l'article 4 de la *Loi sur Mobilité Infra Québec*, que les projets de transport complexes sont des projets structurants de transport sur la voie publique excluant les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport tel que l'agrandissement ou la construction de garage, le maintien des actifs, ou le développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligent au cœur des opérations des sociétés, telles que les systèmes de gestion de parc ou la billettique.

Recommandation 5

Préciser les champs d'intervention et les responsabilités dévolues à MIQ, notamment en indiquant aux articles 5 et 29 de la *Loi sur Mobilité Infra Québec* que les responsabilités de planification en mobilité dévolues à MIQ excluent la planification régulière des services de transport en commun d'une société.

Recommandation 6

Prévoir, à ces mêmes articles, que MIQ doit s'associer à la société qui effectuera l'exploitation du projet complexe de transport collectif dès les étapes de planification du projet et pour toutes les étapes subséquentes et notamment prévoir que l'exploitant siègera aux différents comités de mise en œuvre du projet, y compris au comité décisionnel, afin de participer activement aux décisions qui auront un impact sur les responsabilités qui lui seront dévolues.

Recommandation 7

Prévoir, dans la *Loi sur Mobilité Infra Québec*, que l'exploitation des projets réalisés par MIQ sera automatiquement effectuée par la ou les sociétés de transport qui œuvrent sur le territoire où est réalisé le projet, sauf si la société de transport estime ne pas être en mesure d'effectuer ladite exploitation.

Recommandation 8

Prévoir, à l'article 74 de la *Loi sur Mobilité Infra Québec*, qui modifie la *Loi sur le ministère des transports*, que le gouvernement, les municipalités et les sociétés de transport devront avoir une entente négociée sur la façon dont seront financés les coûts d'entretien et d'exploitation du projet, mais également, le cas échéant, sur la contribution financière des sociétés et des municipalités au développement du projet.

Recommandation 9

Prévoir que la gouvernance et la structure organisationnelle de MIQ comprennent une expertise spécifique en matière d'accessibilité universelle et de transport des personnes vivant avec un handicap. MIQ doit également disposer de l'ensemble des ressources financières, humaines et matérielles nécessaires à la planification et l'aménagement des infrastructures requises en matière d'accessibilité universelle dans tous les projets qui lui sont confiés.

Informations sur le projet de loi

<https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-61-43-1.html>