



FÉDÉRATION  
QUÉBÉCOISE DES  
MUNICIPALITÉS

# PROJET DE LOI 61

Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif

Septembre 2024



## LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

Depuis sa fondation en 1944, la Fédération québécoise des municipalités (FQM) fait entendre la voix des régions du Québec. Convaincue que la force du nombre peut faire la différence, la FQM accorde une priorité absolue à ses 1 050 membres répartis sur l'ensemble du territoire québécois et à la défense de leurs intérêts politiques et économiques. Elle favorise l'autonomie municipale, travaille activement à accroître la vitalité des régions et offre un large éventail de services aux municipalités et MRC. Le dynamisme, la créativité, ainsi que l'esprit de concertation et d'innovation qui animent les élus-es municipaux inspirent ses réflexions et façonnent ses actions au quotidien.

### MISSION

Défendre les intérêts politiques et économiques des régions, en fournissant aux organisations municipales, dans un but non lucratif, un pôle d'expertise leur permettant de s'acquitter pleinement de toutes leurs responsabilités actuelles et futures.

### VISION

Faire du Québec de demain le Québec de toutes les régions en permettant aux municipalités du territoire d'offrir des milieux de vie dynamiques et prospères à leurs citoyens, en leur donnant accès à des services de qualité, dans le respect des réalités régionales.

### VALEURS

Dans le but de réaliser notre mission et notre vision, la Fédération, nos administrateurs et chaque membre de notre équipe sont guidés par les valeurs suivantes :

#### L'intégrité

La réussite de l'organisation est fondée sur la confiance que nous accordent les municipalités locales et régionales. Pour conserver celle-ci, nos décisions sont prises dans le respect de la mission, de la vision et des valeurs de notre organisation.

#### L'imagination

Face aux situations inhabituelles et dans un esprit d'entreprise, nous concevons et proposons à nos collègues et partenaires des solutions innovantes permettant de sortir des sentiers battus et de nous distinguer, tout en respectant nos valeurs.

#### La rigueur

Nous agissons de façon professionnelle en utilisant l'ensemble de nos connaissances, en considérant tous les aspects d'une situation et en respectant la parole donnée.

#### La proactivité et le travail d'équipe

Notre agilité et nos connaissances nous permettent d'anticiper les situations nouvelles et de résoudre activement les problèmes de notre organisation ou ceux de nos partenaires, et ce, grâce à la complémentarité de notre équipe et la collaboration qui nous anime.

#### L'engagement

L'action de chacun des membres de notre équipe est motivée par la passion et guidée par la volonté de réussir notre mission ainsi que par la vision de l'organisation



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	4
1. Commentaires généraux .....	4
2. Création de Mobilité Infra Québec .....	5
2.1 Projets complexes de transport .....	5
2.2 Des projets alignés sur les priorités locales et régionales .....	6
2.3 Participation municipale et partenariat dans les projets de transport.....	7
2.4 Pas de contribution municipale fixée unilatéralement.....	8
2.5 Des responsabilités bien définies.....	9
3. La mobilité des personnes en région .....	11
3.1 Une vision équitable du transport collectif et interrégional.....	11
3.2 Financement et des modalités flexibles.....	13
Conclusion .....	14
Résumé des recommandations.....	15



## INTRODUCTION

Le 9 mai dernier, la ministre des Transports et de la Mobilité durable déposait à l'Assemblée nationale le projet de loi 61 visant à édicter la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Cette loi prévoit la création d'une société d'État, Mobilité Infra Québec. Cette nouvelle agence aura comme mission d'effectuer l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport. Mobilité Infra Québec peut également réaliser des analyses en transport, à la demande du ministre responsable des transports et de la mobilité durable, et exécuter tout autre mandat que le gouvernement lui confie.

Le transport collectif est un défi de taille pour permettre à toutes les régions du Québec de se développer et d'assurer leur prospérité. Les transports collectif et interurbain sont des responsabilités partagées pour lesquelles la collaboration entre le gouvernement et les municipalités est essentielle. La FQM a identifié certains éléments du projet de loi qui interpellent ses membres. Elle propose des pistes de modification au législateur.

La FQM remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'opportunité qui lui est offerte de présenter ses commentaires sur ce projet de loi. Nous sommes persuadés que les préoccupations soulevées et les propositions incluses dans ce mémoire seront considérées avec attention par le gouvernement et l'ensemble des élus de l'Assemblée nationale.

## 1. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

La création de Mobilité Infra Québec modifiera fondamentalement les pratiques dans la réalisation des projets complexes de transport, notion non définie, en les confiant à une autorité dépolitisée. Ce changement de paradigme aura des impacts à moyen et long terme. L'objectif initial semble d'accélérer les projets déjà envisagés dans les grands centres urbains.

À la lecture du projet de loi, il est difficile d'identifier les bénéfices qu'en retireront les MRC et municipalités situées à l'extérieur des zones desservies par l'une des dix sociétés de transport. La portée du projet de loi donne un très grand pouvoir à Mobilité Infra Québec. La réponse aux besoins de transport des personnes hors des centres urbains n'exige pas toujours de gros projets d'infrastructures ou des investissements financiers majeurs. Il sera intéressant de voir les retombées dans nos communautés. Le monde municipal est un acteur légitime incontournable et pourtant sa place n'est définie nulle part dans ce projet de loi.

En tant que porte-parole des régions, la FQM plaide pour un réel partenariat entre le gouvernement du Québec et les municipalités, notamment dans le but de préserver l'autonomie municipale. Le processus de planification et de développement du territoire est une responsabilité majeure des municipalités régionales de comté, les MRC.



Celles-ci adoptent un schéma d'aménagement et de développement pour planifier et coordonner les choix et décisions qui touchent les municipalités concernées, dégagant une vision commune du développement de la région avec la contribution des ministères. Les besoins et projets en matière de transport font partie de cette planification territoriale.

Les municipalités, organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), régies et MRC ayant déclaré leur compétence en transport collectif des personnes, doivent être parties prenantes des travaux dès le début. Leur participation facilitera l'adhésion et la réalisation de projets complexes de transport sur le territoire.

Il est évident que les citoyens des différentes régions du Québec n'ont pas accès à des services de transport équivalents. « Le manque d'options de transport pour les personnes vivant dans des zones à faible densité peut limiter leur accès aux soins de santé et aux activités sociales et les exposer à un risque plus élevé d'atteinte à leur intégrité physique<sup>1</sup>. » « L'accès aux services essentiels tels que les soins de santé est plus restreint dans les zones rurales, un problème exacerbé par le manque d'options de transport (Institut canadien d'information sur la santé, 2012; Mirza et Hulko, 2022)<sup>2</sup>. » Ce projet de loi pourrait être une opportunité d'améliorer le transport collectif et interurbain dans l'ensemble du Québec. Nous constatons que cet aspect n'est pas abordé dans le projet de loi.

Dans un premier temps, la FQM réagit au contenu du projet de Loi et à son impact dans les régions et pour ses membres. La seconde partie aborde l'enjeu de la mobilité des personnes dans les régions et la contribution possible de Mobilité Infra Québec.

## 2. CRÉATION DE MOBILITÉ INFRA QUÉBEC

Ce projet de loi prévoit que Mobilité Infra Québec aura 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.

### 2.1 PROJETS COMPLEXES DE TRANSPORT

La notion de projet complexe de transport n'est point définie. Au moment de la publication du projet de loi, nous comprenons que les projets de métro, train, tramway sont visés comme premiers mandats de Mobilité Infra Québec. Lesdits projets seront réalisés dans les très grands centres urbains, grâce à la concentration d'expertise qui sera présente au sein de Mobilité infra Québec.

---

<sup>1</sup> Source : Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024. *Reconnaissance rurale des moyens de transport abordables et sûrs pour les collectivités éloignées*, Institut de recherche en politiques publiques

<sup>2</sup> Idem.



Or, la mobilité et le transport collectif dans les régions situées hors des grands centres ou en région rurale s'avèrent complexes également. Il serait nécessaire de préciser la mission de Mobilité Infra Québec qui, dans le projet de loi, est très large.

La portée du mandat ne permet pas d'apprécier la nature du soutien et de la contribution de Mobilité Infra Québec à l'amélioration du transport collectif en région.

### **Recommandation n° 1**

Que la notion de projet complexe de transport soit définie en y ajoutant un cadre de référence concernant les projets pouvant être confiés à Mobilité Infra Québec. La FQM estime que l'expertise de Mobilité Infra Québec doit être mise à contribution dans toutes les régions du Québec.

## **2.2 DES PROJETS ALIGNÉS SUR LES PRIORITÉS LOCALES ET RÉGIONALES**

Les pouvoirs octroyés à Mobilité Infra Québec sont très larges et vont de l'analyse d'opportunité à la planification et même la réalisation de projets. Le projet de loi ne précise pas comment la nouvelle agence s'intégrera dans les processus de planification territoriale. La mobilité des personnes est indissociablement liée au développement et à l'aménagement durable du territoire. Les plans et règlements d'urbanisme, le schéma d'aménagement et de développement relèvent des autorités municipales.

Les nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2024. Ces orientations visent à concrétiser les objectifs de la politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT). L'orientation 4 « consolider les milieux de vie existants et planifier les transports de façon intégrée afin de favoriser la mobilité durable, de répondre aux besoins en habitation et d'assurer la protection des milieux naturels et agricoles » comporte un objectif qui vise à assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports.

Le principe de conformité permet d'assurer la concordance des objectifs et des projets des divers paliers de décision à travers les différents outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Cela obligera les MRC à réviser leur schéma d'aménagement et de développement (SAD). Le ministère du Transport et de la Mobilité durable sera, bien sûr, engagé dans ces démarches régionales de mise à jour des SAD. Il est essentiel que l'intervention de Mobilité Infra Québec s'inscrive aussi dans ces processus. Les orientations locales et régionales devront être respectées afin que les projets confiés à Mobilité Infra Québec n'aient pas préséance unilatéralement sur les planifications existantes et répondent aux volontés régionales dûment exprimées.

L'article 6 du projet de loi stipule : « Malgré toute disposition inconciliable d'une loi ou d'un règlement, seule Mobilité Infra Québec a compétence à l'égard d'un projet complexe de transport pour lequel la planification ou la réalisation lui est confiée en vertu de l'article 4 » laisse entendre que ce projet serait notamment privilégié au respect de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les règlements municipaux, les schémas d'aménagement et autres outils de prise de décisions municipales. Cela ne respecterait pas les orientations gouvernementales ni les volontés du milieu municipal et des régions.



## Recommandation n° 2

Que les interventions de Mobilité Infra Québec s'inscrivent dans le respect des processus de révision des schémas d'aménagement et de développement que les MRC réaliseront pour rencontrer les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire. Ainsi, la priorité des schémas d'aménagement et de développement comme principal outil de planification doit être reconnue et respectée. Mobilité Infra Québec devrait contribuer à l'atteinte des objectifs des territoires en matière de planification intégrée des transports et favoriser la mobilité durable des personnes.

### 2.3 PARTICIPATION MUNICIPALE ET PARTENARIAT DANS LES PROJETS DE TRANSPORT

Les municipalités sont des gouvernements de proximité et doivent être parties prenantes de tout projet qui affecte leur territoire, et non simplement considérées comme des « municipalités concernées ». La Section III « Travaux sur une voie publique municipale » identifie comme une municipalité concernée « une municipalité locale ou une municipalité régionale de comté qui a compétence à l'égard d'une voie publique, au sens de la Loi sur les compétences municipales, affectée par la planification ou la réalisation d'un projet complexe de transport ». Il est essentiel de bien définir dans la loi l'importance de la collaboration avec les instances municipales.

La ministre pourrait mandater Mobilité Infra Québec pour créer un comité local, comptant sur la participation de représentants des MRC qui ont la responsabilité de l'aménagement et du développement du ou des territoires sur lesquels le projet se réalisera, permettant à chacun d'avoir voix au chapitre tout au long du processus.

Un tel comité aurait comme responsabilités de s'assurer de la conformité du projet avec les planifications existantes, de créer un espace de dialogue où chaque partie prenante pourra s'engager dans le projet avec les informations pertinentes, d'identifier les droits de propriété des immeubles et ouvrages, de même que le partage de coûts et les sources financières tout au long du projet et par la suite.

Le projet de loi prévoit que le gouvernement peut déterminer la propriété d'un bien ou d'un ouvrage et que Mobilité Infra Québec ne devra assumer aucune charge relativement aux coûts et risques liés à la vente ou à l'entretien du bien visé, tant que celui-ci peut être utilisé par les usagers. Les discussions et décisions qui seront prises pourraient avoir un impact significatif sur les responsabilités financières des municipalités.

Mobilité Infra Québec pourra aussi planifier et coordonner les différents services en transport. Dans les centres urbains, les multiples bureaux de projets, nombreuses organisations, sociétés de transport, donneurs d'ordres et prestataires de services rendent difficiles la réalisation et le partage des responsabilités.



Nos membres habitant dans la couronne des communautés métropolitaines font face à divers enjeux lors des prises de décisions et leurs préoccupations sont quelquefois ignorées. L'ajout de Mobilité Infra Québec dans l'écosystème pourrait apporter de la confusion ou, au contraire, faciliter la réalisation des projets. La deuxième option sera de privilégier, et ne peut se réaliser sans, une participation des municipalités et MRC tout au long des étapes du projet.

La FQM propose donc d'ajouter une participation essentielle des municipalités et MRC dans les diverses étapes des projets de transport qui seront confiés à Mobilité Infra Québec. Des comités de projets locaux serviraient à simplifier et faciliter les discussions et les prises de décision en continu. Les municipalités doivent être partie prenante dans les divers lieux de participation, dont les comités, en particulier dans les instances décisionnelles.

### **Recommandation n°3**

Que la participation des municipalités soit officialisée dans toutes les étapes des projets complexes de transport, notamment :

Que soit créé, pour chaque projet complexe de transport confié à Mobilité Infra Québec, un comité de projet où siègeront des représentants de chacune des MRC concernées et qui devra :

- S'assurer que le projet respecte les planifications territoriales;
- Clarifier les rôles et responsabilités de chacun des intervenants;
- Identifier les biens et ouvrages à acquérir ou à construire et en identifier le propriétaire;
- Déterminer les coûts, le partage de responsabilité et les sources financières;
- Rendre compte des travaux du comité à la ministre.

Si d'autres instances ou comités sont mis en place dans le cadre des projets, la FQM demande que des représentants des municipalités en soient membres.

Que les municipalités soient invitées à participer aux comités qui auront à prendre des décisions.

## **2.4 PAS DE CONTRIBUTION MUNICIPALE FIXÉE UNILATÉRALEMENT**

L'article 31 prévoit qu'aux « fins de la planification ou de la réalisation d'un projet complexe de transport, Mobilité Infra Québec et une municipalité concernée peuvent prévoir par entente les éléments suivants :

- 1° l'occupation temporaire de voies publiques pendant les travaux de construction, de reconstruction ou de réfection du projet;
- 2° la modification de voies publiques;
- 3° le réaménagement de voies publiques dans les environs des travaux du projet en raison d'une modification visée au paragraphe 2°;
- 4° les documents qu'elles doivent se remettre.





Mobilité Infra Québec transmet sans délai au ministre une copie de l'entente. La ministre peut identifier les mesures auxquelles Mobilité Infra Québec ou la municipalité concernée est tenue afin de favoriser la fluidité de la circulation sur le réseau routier dont la gestion lui incombe. »

Cette étape de négociation pour venir à la conclusion d'une entente est essentielle.

L'article 36 stipule qu'à défaut d'une entente et une fois les délais de 60 jours passés, Mobilité Infra Québec peut débiter les travaux sans être tenue de verser à la municipalité une somme d'argent ou autre contrepartie. Il y est aussi prévu qu'à défaut d'une entente, le gouvernement peut fixer le montant d'une contribution financière d'une municipalité et déterminer les modalités de versement pour la réalisation des projets.

Il n'est pas concevable que le gouvernement fixe unilatéralement le montant de la contribution financière d'une municipalité ou MRC, ou encore d'une société de transport. Si les parties ne parviennent pas à une entente, une approche de médiation menée par un tiers parti éviterait cette issue.

La participation des municipalités ou des MRC dans les comités liés aux projets, comme la FQM le recommande (recommandation 3), devrait faciliter les discussions en amont d'une entente tout en développant un dialogue constructif et mobilisant. Cet espace de dialogue permettrait d'aborder la question cruciale des coûts, les sources de revenus et de financement de même que les responsabilités des parties prenantes tout au long de la vie d'un ouvrage de transport collectif et d'éviter la confrontation et l'imposition de solutions par la ministre. Néanmoins, il est essentiel de s'assurer que des mécanismes soient mis en place afin d'éviter que la ministre ne fixe, de manière unilatérale, les contributions.

#### **Recommandation n° 4**

Qu'une étape de règlement de différends ou de médiation soit ajoutée au processus dans le cas où la municipalité ou la MRC et Mobilité Infra Québec ne peuvent arriver à une entente dans les délais. Avant que la décision finale ne soit prise par la ministre, une médiation par une tierce partie neutre ou indépendante pourrait éviter de ralentir les projets.

## **2.5 DES RESPONSABILITÉS BIEN DÉFINIES**

La ministre peut confier un projet complexe de transport à Mobilité Infra Québec à différents moments. Il est possible que Mobilité Infra Québec assume la responsabilité d'un projet faisant déjà l'objet de démarches officielles. Par exemple, il se peut qu'un appel d'offres soit en cours au moment où le projet devient la propriété de Mobilité Infra Québec.

Sous sa forme actuelle, l'article 61 oblige tout organisme qui a lancé un appel d'offres de continuer un processus qui, à terme, ne sera plus sous sa responsabilité.



Nous sommes d'avis que dans l'alternative où la responsabilité du projet est transférée à Mobilité Infra Québec, cette dernière soit le maître d'œuvre de l'ensemble du processus d'adjudication du contrat.

Afin de limiter les intermédiaires au sein d'un même projet, nous sommes d'avis que dans tous les cas où Mobilité Infra Québec se voit confier un projet de transport d'envergure, ce dernier soit substitué d'office au donneur d'ouvrage.

En conséquence, la FQM suggère des modifications aux articles 61 et 62.

L'article 61 se lit comme suit :

« 61. Au moment où la responsabilité du projet est confiée à Mobilité Infra Québec en vertu de l'article 4, un processus d'appel d'offres en cours d'un projet de transport demeure sous la responsabilité de l'organisme qui a lancé le processus d'appel d'offres, et ce, jusqu'à la conclusion du contrat.

Lorsqu'un processus d'appel de qualification est en cours, Mobilité Infra Québec prend la responsabilité du processus d'appel d'offres à la suite de cette qualification.

Toutefois, Mobilité Infra Québec peut annuler ou suspendre tout processus d'appel d'offres ou d'appel de qualification en cours. »

#### **Recommandation n° 5**

Que l'article 61 soit modifié par : Au moment où la responsabilité du projet est confiée à Mobilité Infra Québec en vertu de l'article 4, tout processus d'appel d'offres ou d'appel de qualification en cours sera annulé.

L'article 62 se lit comme suit :

« 62. Dès qu'une responsabilité lui est confiée relativement à un projet complexe de transport en vertu de l'article 4 ou qu'une fonction lui est confiée en vertu de l'article 5, Mobilité Infra Québec est substituée au donneur d'ouvrage dans les contrats qui concernent ce projet, à l'exception de ce que le gouvernement détermine. Le donneur d'ouvrage initial est alors déchargé de ses obligations pour l'avenir.

Mobilité Infra Québec conserve un recours contre le donneur d'ouvrage initial pour tout manquement à ses obligations. »

#### **Recommandation n° 6**

Que soit retirée à l'article 62, la mention « à l'exception de ce que le gouvernement détermine » du premier alinéa.



### 3. LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN RÉGION

La ministre reconnaît la nécessité d'intervenir en matière de transport collectif et interurbain. Plus de 30 % de la population du Québec est répartie à l'extérieur du territoire couvert par les dix sociétés de transport alors que l'aide financière allouée au transport collectif régional n'est que de 6,8 %. Les projets complexes de transport sont importants et le besoin de mettre en place de nouvelles solutions est criant pour les régions. La réponse innovante et structurante aux besoins des citoyens de toutes les régions du Québec n'exige pas toujours la construction ou la réfection d'infrastructures. Les projets dans les régions sont complexes par les besoins très variés et les moyens d'y répondre limités.

#### 3.1 UNE VISION ÉQUITABLE DU TRANSPORT COLLECTIF ET INTERRÉGIONAL

Dans les régions du Québec, le transport collectif, incluant le transport adapté, dessert plus de 2 millions de personnes à travers 780 municipalités. La gestion de ses offres de service en transport apporte son lot de défis, en particulier au niveau de la gestion administrative et financière. Comme bien d'autres secteurs, les coûts d'exploitation ont grandement augmenté dus à l'inflation. Il est capital d'assurer la pérennité des services de mobilité locaux, tant pour les clientèles existantes que pour les nouveaux arrivants qui s'établiront en région dans les années à venir.

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) publiait en juin 2023 un résumé de sa consultation sur le financement 2023. Parmi les enjeux soulevés, il était question de la lourdeur administrative et de la gestion des programmes, de la multiplicité des acteurs en transport de personnes en région et du manque de cohésion dans le développement des services en plus du manque de cohérence et de la désuétude du cadre législatif. Il était aussi souligné que la valeur de l'ensemble des budgets du transport collectif régional représentait moins de 1 % du budget global en transport collectif.

À la lumière de ces constats, la FQM croit qu'il est opportun de réfléchir à l'organisation du transport collectif en région, tout en adaptant le financement. L'offre de transport doit être revue et la contribution équivalente aux sommes reçues par les sociétés de transport afin de mieux soutenir le transport collectif et adapté en région sont deux des demandes budgétaires 2024-2025 formulées par la FQM et déposées en janvier 2024.

En termes de transport collectif et interrégional, les citoyens du Québec vivant dans des zones plus éloignées ou rurales n'ont que peu d'alternatives au déplacement en voiture. Les municipalités desservent la population avec des outils de financement et des contraintes qui limitent l'effet structurant des services.

Mobilité Infra Québec, étant donné sa mission publique, ne doit pas réserver son expertise exclusivement aux grands centres urbains. L'équité en matière de services à la population requiert de l'adaptation aux réalités des régions, de l'agilité, de l'expertise et du travail en partenariat. Nos communautés régionales sont souvent très créatives pour identifier des initiatives porteuses, mais font face à des contraintes financières ou administratives, quand ce n'est pas un manque d'accès à certaines expertises.



La FQM voit une occasion où la nouvelle agence pourrait contribuer à la mise en place de solutions structurantes et adaptées dans certaines collectivités du Québec. Cela pourrait, entre autres, permettre de donner au milieu municipal l'autonomie nécessaire pour surmonter les défis auxquels le transport collectif fait actuellement face au Québec et de tirer des apprentissages qui seraient possiblement transférables.

Une réflexion sur le transport collectif en région pourrait être une occasion de mettre à profit l'expertise de Mobilité Infra Québec au bénéfice des planifications régionales et d'expérimenter des projets porteurs.

### **Recommandation n° 7**

Que le gouvernement du Québec réalise, en associant étroitement les municipalités, une réelle réflexion sur le transport collectif et interrégional en région. La mise en œuvre de quelques projets porteurs, hors des grands centres urbains, permettrait d'expérimenter et de dégager à la fois une vision prometteuse du transport collectif en région et de mettre à contribution l'expertise de Mobilité Infra Québec aux bénéfices des communautés situées hors des centres urbains.

Le projet de loi modifie plusieurs autres lois, mais non la *Loi sur les transports*. Des projets structurants menés en collaboration et grâce à l'expertise de Mobilité Infra Québec pourraient certainement identifier comment offrir plus de flexibilité au milieu municipal. Compte tenu de l'importance et du caractère essentiel du transport collectif à la vitalité de nos territoires, il y aurait lieu d'accroître l'offre de service en transport collectif et interrégional et de varier les solutions.

Dans certaines municipalités, outre la voiture, le transport interurbain est la seule alternative de déplacement disponible pour les citoyens qui ont à se rendre dans les centres urbains. Pour beaucoup d'entre eux, il s'agit d'une question d'accessibilité aux soins de santé non offerts localement ou aux centres d'études postsecondaires.

Pour la FQM, le gouvernement doit soutenir financièrement et de manière récurrente les lignes de transport interurbain. Elle appelle donc ce dernier à dégager complètement les municipalités et les MRC de la nécessité de verser des aides financières pour maintenir ce service essentiel dans toutes les régions, tout en rétablissant les lignes mises à l'arrêt. Cette demande ayant été formulée en janvier 2024, nous croyons pertinent de la répéter.

### **Recommandation n° 8**

Que le gouvernement dégage complètement les municipalités et les MRC de la nécessité de verser des aides financières pour maintenir le transport interrégional, ce service essentiel, dans toutes les régions, tout en rétablissant les lignes mises à l'arrêt.



### 3.2 FINANCEMENT ET DES MODALITÉS FLEXIBLES

La part dévolue aux régions dans le financement du transport collectif ne représente qu'une très faible proportion du budget et ne répond pas aux besoins. Le projet de loi institue une agence qui devra être administrée et qui réalisera des projets de très grande envergure. L'article 75 prévoit que le « Fonds des réseaux de transport terrestre » est affecté au financement des responsabilités ou des fonctions confiées à Mobilité Infra Québec. Or il s'agit du même fonds qui finance, à ce jour, divers programmes destinés au transport collectif.

Pour nous assurer que les régions puissent bénéficier de l'expertise et des ressources de Mobilité Infra Québec, des pistes ont été proposées dans les recommandations précédentes. Nous ajoutons ici que le soutien financier et technique est essentiel pour les municipalités, les MRC ayant déclaré compétences en transport collectif de même que les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), et que les régies municipales et intermunicipales de transport soient au rendez-vous.

Concrètement, les programmes d'aide financière permettent très peu de prévisibilité, ce qui amène les municipalités ou les OMIT à ne pas pouvoir consolider leur offre. Les calendriers de versement de l'aide financière ne correspondent pas aux réalités d'opérations, si bien que des municipalités doivent emprunter pour pouvoir opérer leur service de transport collectif en attendant le versement de la subvention.

Le cloisonnement des clientèles, des modes de transport et des programmes d'aide nuit aux pistes de solution innovante. Par exemple, le transport scolaire, le transport adapté, le transport collectif et le transport privé sont tous régis par des lois et règlements différents, complexes et qui limitent l'agilité. Les municipalités ont nettement besoin de ressources financières accrues, plus flexibles et de programmes leur permettant de développer leurs services avec agilité.

#### **Recommandation n° 9**

Que la part du financement du transport collectif aux régions soit plus grande, plus prévisible, et que les calendriers de versement des programmes soient ajustés, avec des versements trimestriels par exemple. Que soient revus les différents programmes dans une perspective de mobilité collective durable et intégrée.



## CONCLUSION

Le transport collectif constitue une avenue incontournable pour le développement économique et social de toutes les régions du Québec. Parce qu'il est essentiel de revoir les façons de faire en matière d'infrastructures de transport collectif, le gouvernement du Québec a choisi de créer une agence qui sera responsable de livrer des projets complexes de transport.

La mobilité durable permet de réduire les effets des déplacements sur l'environnement et ainsi contribue à limiter l'impact des changements climatiques. Les municipalités de tout le Québec sont aux prises avec des besoins croissants et des outils peu flexibles pour offrir des services adéquats en termes de transport collectif.

La FQM, en tant que porte-parole des régions, demande au gouvernement que l'expertise de Mobilité Infra Québec ne soit pas exclusivement réservée aux grands centres urbains. Elle veut s'assurer que le processus formel de planification et de développement du territoire ainsi que le schéma d'aménagement et de développement soient respectés. Elle demande aussi que des mécanismes de collaboration et de partenariat soient mis en place pour réaliser les projets de transport dans l'intérêt des citoyens de toutes les régions. La participation des municipalités tout au long des étapes des projets est incontournable.

Enfin, il n'est plus possible de tenter d'offrir des services de transport collectif à 30 % de la population qui n'est pas desservie par l'une des dix sociétés de transport en ne recevant que 6 % des enveloppes financières disponibles pour le transport collectif. Les moyens financiers et administratifs doivent être augmentés, plus flexibles et permettre plus d'agilité.



## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

### Recommandation n° 1

Que la notion de projet complexe de transport soit définie en y ajoutant un cadre de référence concernant les projets pouvant être confiés à Mobilité Infra Québec. La FQM estime que l'expertise de Mobilité Infra Québec doit être mise à contribution dans toutes les régions du Québec.

### Recommandation n° 2

Que les interventions de Mobilité Infra Québec s'inscrivent dans le respect des processus de révision des schémas d'aménagement et de développement que les MRC réaliseront pour rencontrer les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire. Ainsi, la priorité des schémas d'aménagement et de développement comme principal outil de planification doit être reconnue et respectée. Mobilité Infra Québec devrait contribuer à l'atteinte des objectifs en matière des territoires en matière de planification intégrée des transports et favoriser la mobilité durable des personnes.

### Recommandation n°3

Que la participation des municipalités soit officialisée dans toutes les étapes des projets complexes de transport, notamment :

Que soit créé, pour chaque projet complexe de transport confié à Mobilité Infra Québec, un comité de projet où siégeront des représentants de chacune des MRC concernées et qui devra :

- S'assurer que le projet respecte les planifications territoriales;
- Clarifier les rôles et responsabilités de chacun des intervenants;
- Identifier les biens et ouvrages à acquérir ou à construire et en identifier le propriétaire;
- Déterminer les coûts, le partage de responsabilité et les sources financières;
- Rendre compte des travaux du comité à la ministre.

Si d'autres instances ou comités sont mis en place dans le cadre des projets, la FQM demande que des représentants des municipalités en soient membres.

Que les municipalités soient invitées à participer aux comités qui auront à prendre des décisions.



#### **Recommandation n° 4**

Qu'une étape de règlement de différends ou de médiation soit ajoutée au processus dans le cas où la municipalité ou la MRC et Mobilité Infra Québec ne peuvent arriver à une entente dans les délais. Avant que la décision finale ne soit prise par la ministre, une médiation par une tierce partie neutre ou indépendante pourrait éviter de ralentir les projets.

#### **Recommandation n° 5**

Que l'article 61 soit modifié par : Au moment où la responsabilité du projet est confiée à Mobilité Infra Québec en vertu de l'article 4, tout processus d'appel d'offres ou d'appel de qualification en cours sera annulé.

#### **Recommandation n° 6**

Que soit retirée à l'article 62 la mention « à l'exception de ce que le gouvernement détermine » du premier alinéa.

#### **Recommandation n° 7**

Que le gouvernement du Québec réalise, en associant étroitement les municipalités, une réelle réflexion sur le transport collectif et interrégional en région. La mise en œuvre de quelques projets porteurs, hors des grands centres urbains, permettrait d'expérimenter et de dégager à la fois une vision prometteuse du transport collectif en région et de mettre à contribution l'expertise de Mobilité Infra Québec aux bénéfices des communautés situées hors des centres urbains.

#### **Recommandation n° 8**

Que le gouvernement dégage complètement les municipalités et les MRC de la nécessité de verser des aides financières pour maintenir le transport interrégional, ce service essentiel, dans toutes les régions, tout en rétablissant les lignes mises à l'arrêt.

#### **Recommandation n° 9**

Que la part du financement du transport collectif aux régions soit plus grande, plus prévisible, et que les calendriers de versement des programmes soient ajustés, avec des versements trimestriels par exemple. Que soient revus les différents programmes dans une perspective de mobilité collective durable et intégrée.