

M^{me} Corinne Gendron, Présidente
Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
sur le Projet de construction d'un tramway à Québec
140, Grande Allée Est, Bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

Québec, 1 septembre 2020

Objet : Complément de réponse à une question posée lors de l'audience de la soirée du 5 août 2020

Madame la Présidente,

La présente vise à apporter un complément d'information à l'égard d'une question au sujet des redevances de transport qui m'a été posée suite à ma présentation lors de l'audience publique du 5 août 2020. Plus précisément, vous vous interrogiez sur la manière dont ce mécanisme pouvait être mis en place, sur son accueil et sur son effet sur les personnes qui auraient à le payer.

En plus des éléments de réponse évoqués lors de l'audience, j'ajouterais qu'idéalement, l'établissement des taux d'une redevance de transport devraient s'appuyer sur les résultats d'une analyse de potentiel de développement foncier et immobilier. Une telle analyse est requise afin de s'assurer, d'une part, de l'atteinte des objectifs financiers et, d'autre part, d'éviter des effets pervers comme le ralentissement significatif du développement immobilier et l'inabordabilité résidentielle et commerciale.

À titre d'exemple, je citerais l'étude de Coriolis Consulting Corp (2018), réalisée pour le compte de Translink, l'autorité régionale de transports de la région de Vancouver, qui a adopté une redevance de développement aux fins de transport dans l'ensemble de la zone de desserte. Bien que l'esprit et la structure de la redevance de Translink soit légèrement différente de celle de l'ARTM dans le cas du financement du REM, la conduite d'une telle analyse permet d'établir un taux optimal.

Finalement, tel que mentionné lors de l'audience, l'impact des redevances de transport et de développement sur l'étalement urbain et l'abordabilité résidentielle est analysé dans le rapport d'étude intitulé *Les nouveaux pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : État des lieux* (Tremblay-Racicot et al., 2020: 52-54), que j'ai déposé à la commission.

Respectueusement,

Fanny Tremblay-Racicot, Ph. D.
Professeure adjointe, École nationale d'administration publique

Références

Coriolis Consulting Corp (2018). *Regional DCC for Transit Infrastructure: Structure, Rates and Revenue Forecasts*. <https://www.translink.ca/-/media/Documents/about_translink/dcc/dcc_technical_report_aug_2018.pdf?la=en&hash=19B2B24A8550037914EF5A783FABA84E336036E0>, consulté le 1 septembre 2020.

Tremblay-Racicot, F., Prémont, M.-C., Jobidon, N., et Déry, S. (2020). *Les nouveaux pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : État des lieux*, École nationale d'administration publique, Québec. <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/publications/ENAP-Livvable-3_VP.pdf>, consulté le 1 septembre 2020.

