



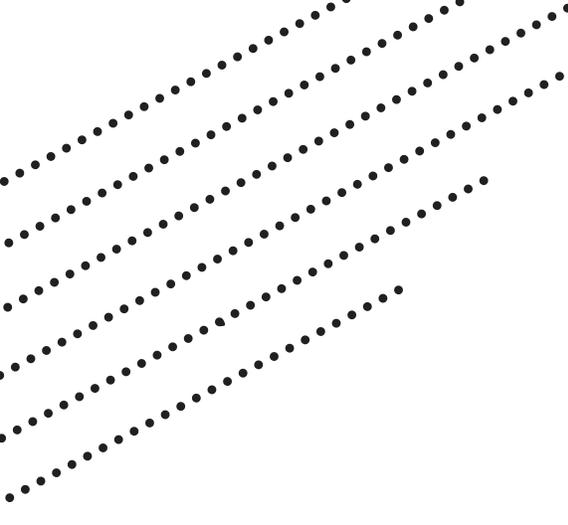
# Rapport sur les résultats 2014-2019

## Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT

DES INFRASTRUCTURES LOCALES

DU QUÉBEC



# Rapport sur les résultats 2014-2019

## Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec

**SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT**

**DES INFRASTRUCTURES LOCALES**

**DU QUÉBEC**

*Société de financement  
des infrastructures  
locales*

Québec 

**Rapport sur les résultats 2014-2019**

Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec

**Société de financement des infrastructures locales du Québec**

Dépôt légal – Octobre 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-550-90501-1 (PDF)

© Gouvernement du Québec, 2021

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Avant-propos.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Introduction .....</b>	<b>3</b>
1.1 Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec .....	3
1.1.1 Présentation et modalités de l'aide financière .....	3
1.1.2 Financement .....	5
1.2 Mesure des résultats du Fonds de la taxe sur l'essence .....	8
1.2.1 Orientations poursuivies dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence .....	8
1.2.2 Sélection des indicateurs : approche privilégiée .....	9
1.2.3 Limites quant à l'analyse des résultats des indicateurs sélectionnés .....	9
1.2.4 Indicateurs sélectionnés .....	9
<b>2. Résultats généraux relatifs au Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du québec – 2014-2019.....</b>	<b>11</b>
<b>3. États des progrès et des résultats .....</b>	<b>17</b>
3.1 Orientation 1 : Poursuivre les bonnes pratiques en matière de planification et de gestion des biens .....	19
3.1.1 Objectif 1.1 : Exiger de nouveaux plans d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égout des municipalités locales ou régionales, le cas échéant.....	19
3.1.2 Objectif 1.2 : Appuyer les organismes de transport collectif dans la réalisation de leur plan de gestion des investissements en infrastructures publiques .....	21
3.2 Orientation 2 : Soutenir la réalisation de projets d'infrastructure locale ayant des retombées positives dans les collectivités .....	23
3.2.1 Objectif 2.1 : Développer les réseaux de transport en commun .....	23
3.2.2 Objectif 2.2 : Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques .....	27
3.2.3 Objectif 2.3 : Accroître la qualité de l'eau potable .....	29
3.2.4 Objectif 2.4 : Réduire les rejets d'eaux usées .....	30
3.2.5 Objectif 2.5 : Renouveler les infrastructures d'eau souterraine désuètes.....	32
3.2.6 Objectif 2.6 : Soutenir la réalisation de projets de réfection ou d'amélioration des infrastructures de voirie locale, des infrastructures liées à la gestion des matières résiduelles, des travaux d'amélioration énergétique des bâtiments ainsi que la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir .....	35

3.3	Orientation 3 : Renforcer l'incidence du Fonds de la taxe sur l'essence à titre de source prévisible de financement, y compris l'apport incrémental .....	39
3.3.1	Objectif 3.1 : Suivre l'état des infrastructures des organismes municipaux admissibles au Fonds de la taxe sur l'essence .....	39
3.3.2	Objectif 3.2 : Maintenir la part de financement du Québec dans les infrastructures locales .....	44

## AVANT-PROPOS

L'Entente administrative relative au Fonds de la taxe sur l'essence pour la période 2014-2024, signée le 23 juin 2014 par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, prévoit la production d'un rapport quinquennal pour faire état des progrès et des résultats de la présente entente<sup>1</sup>.

L'évaluation de ces progrès et de ces résultats repose sur des indicateurs élaborés en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le ministère des Transports, le ministère des Finances et Infrastructure Canada.

Le premier rapport quinquennal fait état des progrès et des résultats pour la période 2014-2019 du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec.

---

<sup>1</sup> GOUVERNEMENT DU CANADA ET GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, 2014, *Entente administrative relative au Fonds de la taxe sur l'essence*, annexe A « Rapports, vérification et évaluation », article 3.



# 1. INTRODUCTION

Au Québec, comme ailleurs en Amérique du Nord, l'état actuel des infrastructures publiques commande des interventions soutenues dans le but d'offrir à la population un accès à des infrastructures de qualité et sécuritaires.

Depuis plus d'une quinzaine d'années, le gouvernement du Québec, appuyé par des initiatives du gouvernement fédéral, a augmenté significativement ses investissements en infrastructures publiques, notamment dans les infrastructures locales.

Parmi les mécanismes de financement ayant permis au Québec d'accélérer ses investissements en infrastructures locales figurent le Fonds de la taxe sur l'essence<sup>2</sup> du gouvernement fédéral, qui a mené à l'instauration du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ).

## 1.1 Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec

### 1.1.1 Présentation et modalités de l'aide financière

Le programme TECQ a pour objectif de contribuer au financement des infrastructures locales, notamment celles liées à l'eau potable, aux eaux usées, à la voirie locale, au transport en commun ou à d'autres types d'infrastructures ayant des incidences économiques, urbaines ou régionales. Celui-ci est divisé en deux volets, chacun ayant des modalités et une gestion distinctes, soit :

- le volet Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures, géré par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH);
- le volet Infrastructures de transport en commun, dont la gestion est assurée par le ministère des Transports (MTQ).

La période 2014-2019 du programme TECQ, faisant suite aux périodes 2005-2010 et 2010-2014 précédentes, est dotée d'enveloppes d'aide financière quinquennales lui étant propres. Les sommes disponibles pour chaque municipalité ou organisme municipal dans le cadre du programme ont été calculées en fonction de la population pour le volet Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures. Pour le volet Infrastructures de transport en commun, l'enveloppe a été répartie selon l'achalandage du réseau de chaque organisme de transport en commun.

---

<sup>2</sup> Depuis le 29 juin 2021, le Fonds de la taxe sur l'essence est devenu le Fonds pour le développement des collectivités du Canada.

## Modalités principales du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec pour la période 2014-2019



### Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures



### Infrastructures de transport en commun

<b>Bénéficiaires</b>	Municipalités, municipalités régionales de comté (MRC), communautés métropolitaines, régies intermunicipales et Administration régionale Kativik	Sociétés de transport en commun, exo, régies municipales et intermunicipales de transport et regroupements de municipalités autorisés <sup>(1)</sup>
<b>Répartition de l'enveloppe d'aide financière entre les bénéficiaires</b>	En fonction de la population	Selon l'achalandage du réseau de chaque organisme
<b>Financement</b>	100 % des projets admissibles au-delà d'un seuil minimal d'investissements devant être réalisés par le bénéficiaire	85 % des projets admissibles
<b>Approbation de l'aide financière</b>	Programmation quinquennale de travaux approuvée par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation <sup>(2)</sup>	Projet d'infrastructure approuvé par le ministre des Transports
<b>Versement de l'aide financière</b>	Au plus tard le 15 mars de chaque année, jusqu'à concurrence d'un maximum cumulatif prévu	Dans les 60 jours suivant l'autorisation du ministre, en fonction de la réalisation prévue du projet et jusqu'à concurrence d'un maximum prévu
<b>Reddition de comptes et vérification du respect des modalités</b>	Au terme de la période de cinq ans du programme, une fois les projets réalisés	Après la réalisation des projets

(1) Il s'agit des regroupements de municipalités autorisés à recevoir de l'aide financière en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

(2) Les projets d'infrastructure de voirie locale sont d'abord soumis à l'approbation du ministre des Transports avant d'être autorisés par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation dans le cadre du dépôt de la programmation de travaux.

## 1.1.2 Financement

### □ Enveloppe initiale

L'enveloppe initiale du programme TECQ 2014-2019 s'élevait à près de 3,7 milliards de dollars, soit :

- près de 2,7 milliards de dollars affectés aux infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures;
- près de 1 milliard de dollars destinés aux infrastructures de transport en commun.

TABLEAU.1

### Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec – 2014-2019 – Enveloppes initiales par catégorie d'infrastructures et par source de financement (en millions de dollars)

	Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures	Infrastructures de transport en commun	Total
Gouvernement fédéral – Fonds de la taxe sur l'essence	1 885,1	471,3	2 356,4
Gouvernement du Québec	779,4	494,3	1 273,7
Intérêts	7,5	17,5	25,0
<b>TOTAL</b>	<b>2 671,9</b>	<b>983,1</b>	<b>3 655,0</b>

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, ministère des Transports du Québec et ministère des Finances du Québec.

### □ Transferts d'enveloppe

Lorsque des sommes demeurent ou redeviennent disponibles au terme d'une période donnée, ou au terme de vérifications finales, un transfert d'enveloppe peut être effectué d'une période à une autre du programme TECQ afin que ces sommes puissent être réallouées aux municipalités et aux organismes municipaux. Un transfert d'enveloppe est effectué lors de l'adoption annuelle d'un plan d'investissements, lorsque requis.

L'enveloppe initiale a été modifiée à plusieurs reprises depuis 2014 à la suite de transferts effectués entre les enveloppes des autres périodes du programme TECQ (sommes provenant des périodes 2005-2010 et 2010-2014 vers celle de 2014-2019 et allocation de sommes disponibles de la période 2014-2019 vers celle de 2019-2024) conformément aux dispositions des ententes administratives relatives au Fonds de la taxe sur l'essence. Une somme nette de 210 millions de dollars a été réallouée de la période 2014-2019 vers celle de 2019-2024, essentiellement pour le volet Infrastructures de transport en commun, et sera disponible pour le financement de projets d'infrastructure de cette dernière période.

## □ Enveloppe actuelle

Au terme de ces transferts, l'enveloppe actuelle du programme TECQ 2014-2019 s'élève à plus de 3,4 milliards de dollars, soit :

- près de 2,7 milliards de dollars affectés aux infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures;
- plus de 770 millions de dollars destinés aux infrastructures de transport en commun.

TABLEAU.2

### Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec – 2014-2019 – Enveloppes actuelles par catégorie d'infrastructures et par source de financement (en millions de dollars)

	Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures	Infrastructures de transport en commun	Total
Gouvernement fédéral – Fonds de la taxe sur l'essence	1 884,5	396,6	2 281,1
Gouvernement du Québec	779,1	359,8	1 138,9
Intérêts	7,5	17,5	25,0
<b>TOTAL</b>	<b>2 671,2</b>	<b>773,9</b>	<b>3 445,0</b>

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, ministère des Transports du Québec et ministère des Finances du Québec.

#### 1.1.2.1 Fonds de la taxe sur l'essence

Le Fonds de la taxe sur l'essence procure aux municipalités canadiennes un financement stable et prévisible à long terme pour les aider à bâtir et à revitaliser leurs infrastructures. Plus précisément, il vise à soutenir la réalisation de projets d'infrastructure ayant des retombées positives sur :

- le développement économique (productivité et croissance économique);
- le développement social (désenclavement et intégration des communautés ou de certains groupes de personnes);
- l'assainissement de l'environnement.

Pour administrer et canaliser les transferts provenant du Fonds de la taxe sur l'essence, le Québec a mis en place, en 2005, la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Les fonds provenant du Fonds de la taxe sur l'essence sont transférés aux municipalités et aux organismes municipaux par la SOFIL, via le programme TECQ.

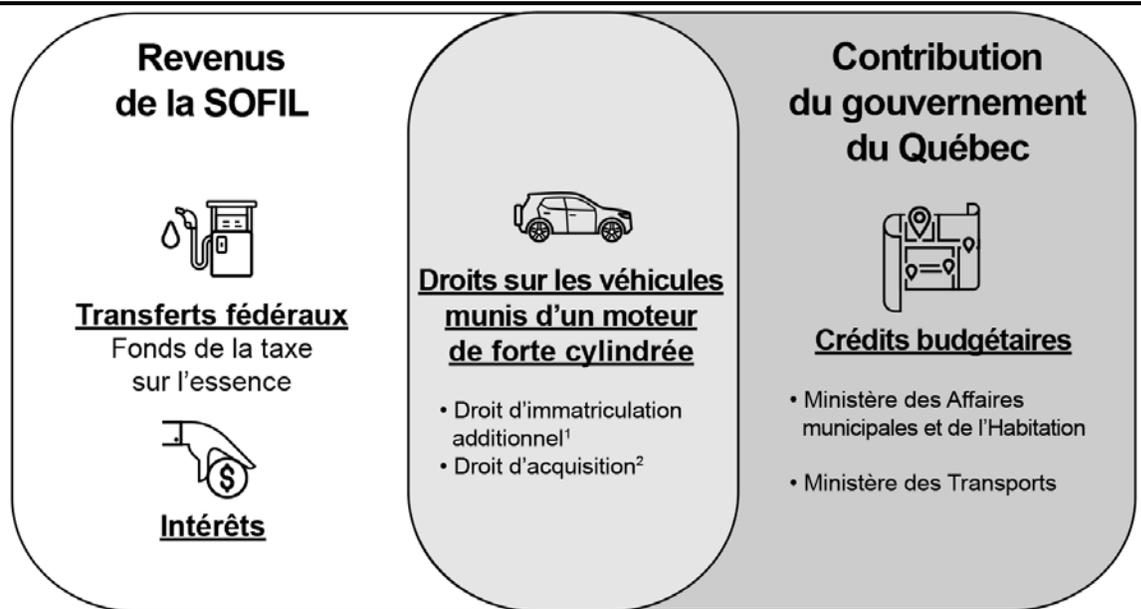
#### 1.1.2.2 Contributions du gouvernement du Québec

Le programme TECQ est également alimenté par une contribution du gouvernement du Québec, dont une portion est issue d'une part substantielle des revenus des droits à l'égard des véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée (droit d'immatriculation additionnel et droit d'acquisition) étant versée à la SOFIL. L'autre part de cette contribution est assumée par le MAMH et le MTQ à même leurs enveloppes budgétaires.

### 1.1.2.3 Intérêts

Des intérêts sont générés annuellement par la SOFIL sur ses placements effectués à partir des transferts reportés du Fonds de la taxe sur l'essence et des recettes reportées des droits à l'égard des véhicules munis de moteur de forte cylindrée. Ces revenus permettent de bonifier les enveloppes d'aide financière destinées aux municipalités et aux organismes municipaux.

#### Sources de financement – Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec



(1) Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) perçoit un droit d'immatriculation additionnel sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée et verse une portion prédéterminée des recettes à la SOFIL, conformément aux dispositions du Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2).

(2) Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2016, la SAAQ perçoit le droit d'acquisition au moment de l'immatriculation de tout véhicule muni d'un moteur de forte cylindrée. Une portion prédéterminée des recettes est versée à la SOFIL, conformément aux dispositions du Code de la sécurité routière.

## 1.2 Mesure des résultats du Fonds de la taxe sur l'essence

L'Entente administrative relative au Fonds de la taxe sur l'essence (ci-après désignée l'« Entente ») pour la période 2014-2024 prévoit la production tous les cinq ans d'un rapport périodique faisant état des progrès et des résultats relatifs aux investissements réalisés grâce aux fonds reçus.

En concordance avec les dispositions prévues dans l'Entente, le gouvernement du Québec s'est engagé à procéder à une évaluation quinquennale et à en faire rapport au Comité de suivi de l'Entente. Ce comité est chargé de déposer le rapport au gouvernement fédéral.

Considérant que les sommes provenant du Fonds de la taxe sur l'essence sont administrées par l'entremise du programme TECQ et que des limites sont inhérentes à la sélection des indicateurs retenus, il a été convenu que :

- le rapport du Québec serait orienté sur la mesure des résultats du programme TECQ;
- à moins d'indication contraire, une évaluation de l'incidence du Fonds de la taxe sur l'essence est effectuée pour chaque indicateur<sup>3</sup>, laquelle est qualifiée de faible, de moyenne ou de forte;
- les indicateurs sélectionnés couvrent les quatre catégories de projets d'infrastructure suivantes :
  - eau potable,
  - eaux usées,
  - transport en commun,
  - autres projets d'infrastructure (voirie locale, matières résiduelles, efficacité énergétique des bâtiments, infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir).

### 1.2.1 Orientations poursuivies dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence

L'Entente ne prévoit pas nommément d'objectifs à atteindre. Toutefois, elle établit les grandes orientations poursuivies par le gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence.

#### ■ Orientation 1

Poursuivre les bonnes pratiques en matière de planification et de gestion des biens.

« Le Canada reconnaît les bonnes pratiques du Québec en matière de gestion des actifs, notamment l'évaluation du coût du cycle de vie et la mise en place de solides plans de gestion des actifs. »

#### ■ Orientation 2

Soutenir la réalisation de projets d'infrastructure ayant des retombées positives dans les collectivités.

« Des infrastructures solides et modernes ont des répercussions positives sur la prospérité et le dynamisme des municipalités et elles contribuent au développement du Québec. »

---

<sup>3</sup> Un indicateur est un élément ou un ensemble d'éléments d'information contextualisé et significatif par rapport à une préoccupation de mesure résultant de la collecte de données sur un état (quantitatif) ou sur la manifestation observable d'un phénomène (qualitatif).

### ■ Orientation 3

Renforcer l'incidence du Fonds de la taxe sur l'essence à titre de source prévisible de financement, y compris l'apport incrémental.

« Le Québec convient que le financement fédéral s'ajoute aux dépenses prévues des municipalités en infrastructures municipales et locales et s'ajoute aux fonds provinciaux dont disposent les municipalités pour le financement de ces infrastructures. »

#### 1.2.2 Sélection des indicateurs : approche privilégiée

Les indicateurs ont été sélectionnés sur la base des principes suivants :

- transparence et collaboration, dans la mesure où l'approche privilégiée interpelle plusieurs intervenants et requiert une collaboration étroite;
- simplicité, en ce sens qu'il s'agit d'une première démarche basée sur de l'information disponible;
- cohérence, puisque la démarche privilégiée doit s'arrimer à la démarche nationale;
- ouverture, de façon à permettre des modifications futures.

#### 1.2.3 Limites quant à l'analyse des résultats des indicateurs sélectionnés

Les indicateurs sélectionnés sont d'abord et avant tout un outil permettant d'observer une tendance (actions cumulées) quant aux effets des investissements réalisés sur les infrastructures locales.

Pris dans leur globalité, les indicateurs sélectionnés :

- ne peuvent pas expliquer à eux seuls l'évolution d'un phénomène;
- ne peuvent pas isoler les effets exclusifs du financement provenant du Fonds de la taxe sur l'essence;
  - Cette limite est d'autant plus importante lorsque des projets d'infrastructure visant à accroître l'offre sont également financés par l'entremise d'autres programmes d'infrastructures. Le cas des infrastructures de transport en commun, où plusieurs programmes d'aide financière ont été disponibles pour la période, constitue un exemple probant de cette limite.
- n'ont pas pour finalité d'évaluer l'approche du gouvernement du Québec ni celle des municipalités et des organismes municipaux en matière de financement et de priorisation des travaux d'infrastructures.

#### 1.2.4 Indicateurs sélectionnés

Les indicateurs ont été élaborés conjointement par le MAMH, le ministère des Finances ainsi que le MTQ et avec la collaboration d'Infrastructure Canada. Ces indicateurs ont été sélectionnés sur la base de plusieurs critères, soit la pertinence, la parcimonie (nombre minimal d'indicateurs), la fiabilité (qualité), l'accessibilité, la cohérence et finalement la représentativité.

TABLEAU.3

### Indicateurs retenus pour la période 2014-2019 du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec

Orientations et objectifs	Indicateurs
<b>Poursuivre les bonnes pratiques en matière de planification et de gestion des biens</b>	
Exiger de nouveaux plans d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égout des municipalités locales ou régionales, le cas échéant	1. Nombre de municipalités ayant déposé leur plan d'intervention, si requis, et nombre de plans ayant été approuvés par le MAMH
Appuyer les organismes de transport collectif dans la réalisation de leur plan de gestion des investissements en infrastructures publiques	2. Nombre d'organismes de transport en commun admissibles au programme TECQ <sup>(1)</sup> 2014-2019 ayant déposé leur plan de gestion des actifs
<b>Soutenir la réalisation de projets d'infrastructure locale ayant des retombées positives dans les collectivités</b>	
Développer les réseaux de transport en commun	3. Nombre de déplacements par habitant
	4. Nombre d'autobus acquis
	5. Nombre d'abribus installés
Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques	6. Nombre de places de stationnement incitatif
	7. Pourcentage d'autobus hybrides et électriques dans le parc d'autobus
Accroître la qualité de l'eau potable	8. Nombre de municipalités ayant réalisé des travaux d'approvisionnement, de traitement, d'emménagement et de distribution d'eau potable
	9. Valeur des investissements réalisés
	10. Longueur de conduites de distribution d'eau potable construites pour prolonger l'offre de services
Réduire les rejets d'eaux usées	11. Nombre de municipalités ayant réalisé des travaux d'interception, de traitement et de collecte d'eaux usées
	12. Valeur des investissements réalisés
	13. Longueur de conduites de collecte des eaux usées construites pour prolonger l'offre de services
Renouveler les infrastructures d'eau souterraine désuètes	14. Longueur de conduites de distribution d'eau potable remplacées ou réhabilitées
	15. Longueur de conduites de collecte d'eaux usées remplacées ou réhabilitées
	16. Valeur des investissements réalisés
	17. Indice de fuites dans les infrastructures
Soutenir la réalisation de projets de réfection ou d'amélioration des infrastructures de voirie locale, des infrastructures liées à la gestion des matières résiduelles, des travaux d'amélioration énergétique des bâtiments ainsi que la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir	18. Valeur des investissements réalisés visant la gestion des matières résiduelles (études, recyclage, gestion des déchets solides, gestion des boues de fosses septiques et autres)
	19. Valeur des investissements réalisés visant l'amélioration énergétique des bâtiments municipaux (étanchéité, isolation, chauffage, ventilation et autres)
	20. Nombre de bâtiments municipaux touchés par ces travaux d'amélioration énergétique
	21. Valeur des investissements réalisés visant la réfection ou l'amélioration des infrastructures de voirie locale, y compris les ouvrages structuraux
	22. Longueur de routes touchées par des travaux de réfection ou d'amélioration des infrastructures de voirie locale
	23. Valeur des investissements réalisés visant la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir
<b>Renforcer l'incidence du Fonds de la taxe sur l'essence à titre de source prévisible de financement, y compris l'apport incrémental</b>	
Suivre l'état des infrastructures des organismes municipaux admissibles au Fonds de la taxe sur l'essence	24. Cote d'état des infrastructures municipales (eau potable, eaux usées, etc.)
	25. Cote d'état des infrastructures de transport collectif
	26. Âge moyen du parc d'autobus de transport collectif
Maintenir la part de financement du Québec dans les infrastructures locales	27. Suivi des parts de financement du gouvernement du Québec des projets d'infrastructure autorisés dans le cadre du programme TECQ <sup>(1)</sup> 2014-2019

(1) Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec.

## 2. RÉSULTATS GÉNÉRAUX RELATIFS AU PROGRAMME DE LA TAXE SUR L'ESSENCE ET DE LA CONTRIBUTION DU QUÉBEC – 2014-2019

Pour bien comprendre le contexte dans lequel s'inscrit chacun des indicateurs de performance présentés dans les sections subséquentes, il importe en premier lieu d'exposer les faits saillants des investissements du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ) 2014-2019.

### ❑ Investissements réalisés au Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec 2014-2019

Les investissements réalisés par les municipalités, les organismes municipaux et les organismes de transport en commun au Québec et financés par le programme TECQ ont atteint une valeur totale de plus de 3 milliards de dollars, sur près de 10 100 projets distincts, depuis 2014, soit :

- près de 2,6 milliards de dollars pour le financement de 9 911 projets d'infrastructure en eau potable, eaux usées, voirie locale et autres types d'infrastructures et d'une valeur moyenne de près de 0,3 million de dollars<sup>4</sup>;
- 457 millions de dollars pour 168 projets d'infrastructure de transport en commun et d'une valeur moyenne d'environ 2,7 millions de dollars.

TABLEAU.4

#### Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec 2014-2019 – Investissements, nombre de projets financés et investissement moyen par catégorie d'infrastructures (en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)

<b>Investissements</b>	
Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures <sup>(1)</sup>	2 592,7
Infrastructures de transport en commun <sup>(2)</sup>	457,0
<b>Total</b>	<b>3 049,7</b>
<b>Nombre de projets financés (en nombre)</b>	
Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures <sup>(1)</sup>	9 911
Infrastructures de transport en commun	168
<b>Total</b>	<b>10 079</b>
<b>Investissement moyen par projet</b>	
Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures <sup>(1)</sup>	0,3
Infrastructures de transport en commun	2,7
<b>Investissement moyen total</b>	<b>0,3</b>

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

(1) Données des 1 050 redditions de comptes finales, représentant 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

(2) Données au 31 mars 2021.

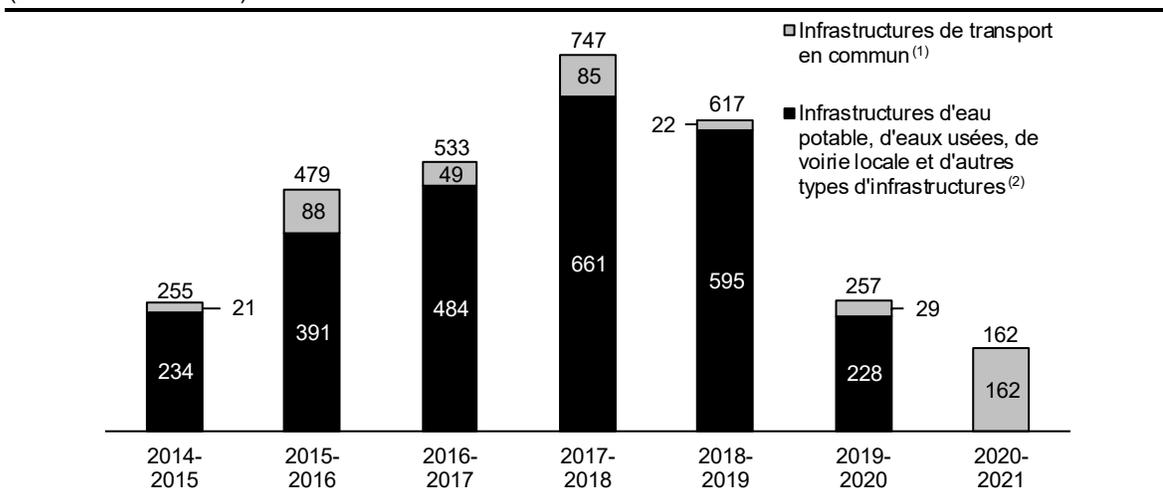
Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère des Transports du Québec.

<sup>4</sup> Les données proviennent de 1 050 redditions de comptes finales approuvées au 31 mars 2021 et représentent 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

D'une valeur totale de 255 millions de dollars en 2014-2015, les investissements financés par le programme TECQ se sont accrus d'année en année pour atteindre un sommet de 747 millions de dollars en 2017-2018. À compter de 2019-2020, le lancement de la période 2019-2024 du programme TECQ et l'épuisement de l'enveloppe 2014-2019 par plusieurs bénéficiaires expliquent la diminution observée des investissements réalisés.

GRAPHIQUE.1

**Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec – 2014-2019 –  
Évolution des investissements réalisés**  
(en millions de dollars)



Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

(1) Données au 31 mars 2021.

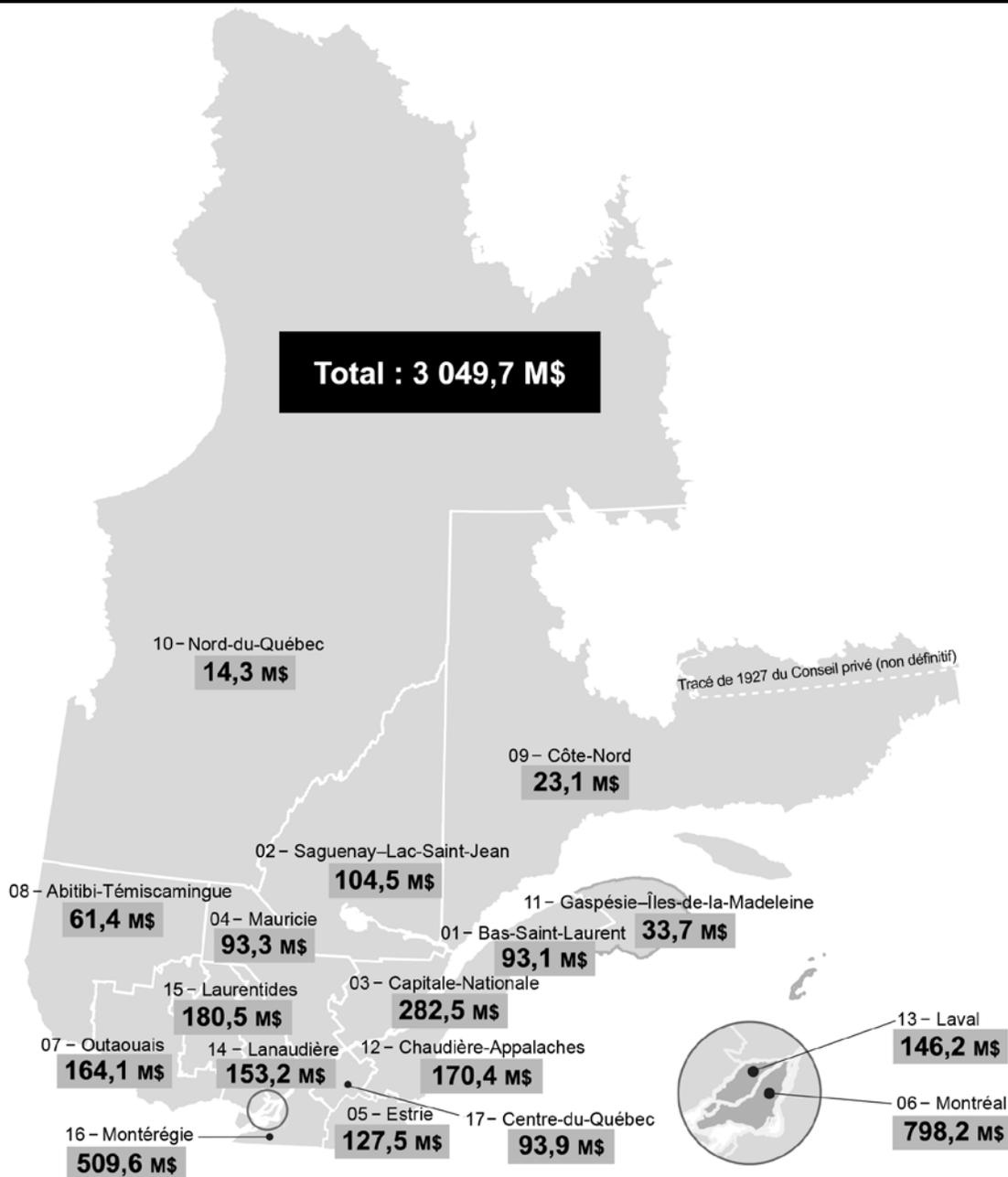
(2) Données des 1 050 redditions de comptes finales, représentant 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère des Transports du Québec.

À l'échelle du Québec, la part la plus importante des investissements a été réalisée dans la région de Montréal et représente 26,2 % (798,2 millions de dollars) de tous les investissements réalisés en vertu du programme TECQ.

- La région de la Montérégie et celle de la Capitale-Nationale suivent avec des parts respectives des investissements réalisés de 16,7 % (509,6 millions de dollars) et de 9,3 % (282,5 millions de dollars).
- Les autres régions du Québec ont réalisé des investissements de près de 1,5 milliard de dollars pour la période, soit 47,8 % de tous les investissements réalisés au Québec.

**Répartition régionale des investissements réalisés au Québec et financés par le Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec 2014-2019**



Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.  
 Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère des Transports du Québec.

## ❑ Répartition des investissements réalisés par priorité de projet

Les modalités de versement de l'aide financière du programme TECQ précisent les investissements admissibles pour chacun des volets du programme et, le cas échéant, les priorités d'investissements.

### ■ Infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures

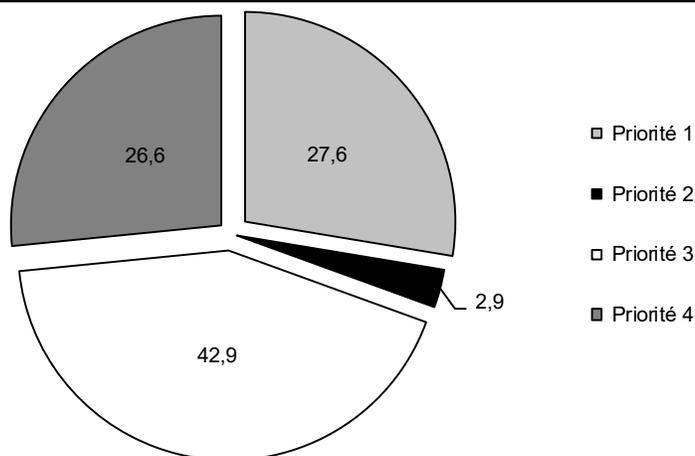
Pour les projets d'infrastructure d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures, les investissements doivent répondre à l'une des quatre priorités suivantes :

- priorité 1 : installation, mise aux normes et mise à niveau d'équipements d'eau potable et d'assainissement des eaux usées;
- priorité 2 : réalisation d'études visant à améliorer la connaissance des infrastructures municipales;
- priorité 3 : renouvellement des conduites d'eau potable et d'égout;
- priorité 4 : réfection ou amélioration des infrastructures de voirie locale et réalisation d'autres types d'infrastructures ayant une incidence économique, urbaine ou régionale (ex. : infrastructures liées à la gestion des matières résiduelles, infrastructures visant le déploiement d'un réseau Internet haute vitesse, travaux d'amélioration énergétique des bâtiments et infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir).

Le bénéficiaire doit respecter l'ordre de priorité ci-dessus pour 80 % de la valeur de son enveloppe d'aide financière admissible. Conséquemment, il doit démontrer l'absence de projets d'infrastructure à mener à court terme dans les priorités 1 à 3 avant de pouvoir réaliser des projets d'infrastructure de la priorité 4. Pour la part restante de 20 % de l'enveloppe, le bénéficiaire peut entamer des projets d'infrastructure dans les priorités de son choix.

GRAPHIQUE.2

### Investissements réalisés par catégorie de projets d'infrastructure d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures – 2014-2019 (en pourcentage)



Note : Données des 1 050 redditions de comptes finales, représentant 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

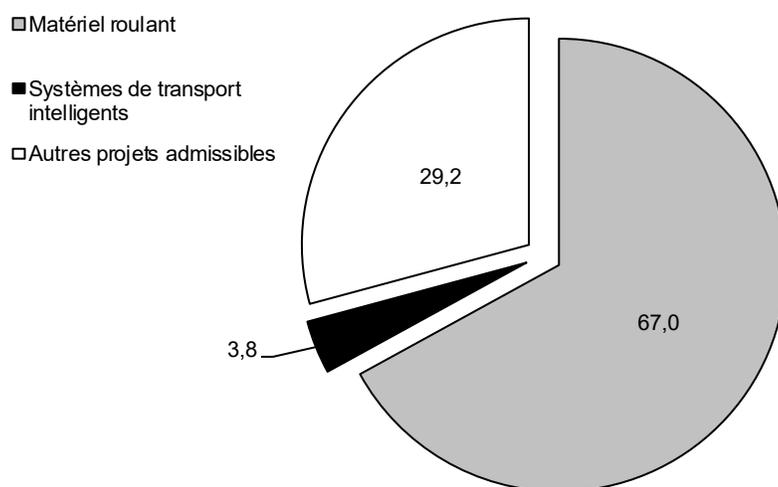
## ■ Infrastructures de transport en commun

À l'égard des projets d'infrastructure de transport collectif, les investissements se répartissent en trois grandes catégories, à savoir :

- le matériel roulant;
- les systèmes de transport intelligents;
- les autres projets admissibles, comme l'acquisition de supports à vélo, le remplacement d'abribus ou le prolongement de voies réservées.

GRAPHIQUE.3

**Investissements réalisés par catégorie de projets d'infrastructure de transport en commun**  
(en pourcentage)



Note : Données au 31 mars 2021.  
Source : Ministère des Transports du Québec.



### 3. ÉTATS DES PROGRÈS ET DES RÉSULTATS

Cette section expose en premier lieu les résultats sommaires observés pour chacun des indicateurs sélectionnés dans le cadre du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ) 2014-2019. La description, les résultats détaillés et les explications pour chacun des indicateurs sélectionnés sont présentés par la suite.

Les résultats pour les indicateurs relevant du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) sont basés sur les redditions de comptes finales de 1 050 municipalités, soit 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus, reposant sur les investissements réalisés par les municipalités de 2014 à 2019 inclusivement. Les résultats relatifs au volet Infrastructures de transport en commun, fournis par le ministère des Transports (MTQ), reposent sur les données disponibles en date du 31 mars 2021.

TABLEAU.5

**Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec 2014-2019 –  
Sommaire des résultats des indicateurs**  
(en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)

Indicateurs	Cible	Résultats	Impact du FTE <sup>(1)</sup>
1. Nombre de municipalités ayant déposé leur plan d'intervention, si requis, et nombre de plans ayant été approuvés par le MAMH	100 %	78 %	Faible
2. Nombre d'organismes de transport en commun admissibles au programme TECQ 2014-2019 ayant déposé leur plan de gestion des actifs	10	10	Faible
3. Nombre de déplacements par habitant	S. O.	99,4	Faible
4. Nombre d'autobus acquis	S. O.	481	Modéré
5. Nombre d'abribus installés	S. O.	286	Fort
6. Nombre de places de stationnement incitatif	S. O.	127	Modéré
7. Pourcentage d'autobus hybrides et électriques dans le parc d'autobus	S. O.	23,7 %	Fort
8. Nombre de municipalités ayant réalisé des travaux d'approvisionnement, de traitement, d'emmagasinage et de distribution d'eau potable	S. O.	505	S. O.
9. Valeur des investissements réalisés en travaux d'approvisionnement, de traitement, d'emmagasinage et de distribution d'eau potable	S. O.	428,1	S. O.
10. Longueur de conduites de distribution d'eau potable construites pour prolonger l'offre de services (en kilomètres)	S. O.	98,8	S. O.
11. Nombre de municipalités ayant réalisé des travaux d'interception, de traitement et de collecte d'eaux usées	S. O.	450	S. O.
12. Valeur des investissements réalisés en travaux d'interception, de traitement et de collecte d'eaux usées	S. O.	288,0	S. O.
13. Longueur de conduites de collecte des eaux usées construites pour prolonger l'offre de services (en kilomètres)	S. O.	83,0	S. O.
14. Longueur de conduites de distribution d'eau potable remplacées ou réhabilitées (en kilomètres)	S. O.	518,0	S. O.
15. Longueur de conduites de collecte d'eaux usées remplacées ou réhabilitées (en kilomètres)	S. O.	502,0	S. O.
16. Valeur des investissements réalisés visant le renouvellement de conduites de distribution d'eau potable et de collecte d'eaux usées	S. O.	1 111,5	S. O.
17. Indice de fuites dans les infrastructures (en mètres cubes, par jour, par kilomètre de conduites)	S. O.	23,0	Faible
18. Valeur des investissements réalisés visant la gestion des matières résiduelles (études, recyclage, gestion des déchets solides, gestion des boues de fosses septiques et autres)	S. O.	0,6	S. O.
19. Valeur des investissements réalisés visant l'amélioration énergétique des bâtiments municipaux (étanchéité, isolation, chauffage, ventilation et autres)	S. O.	7,0	S. O.
20. Nombre de bâtiments municipaux touchés par ces travaux d'amélioration énergétique	S. O.	167	S. O.
21. Valeur des investissements réalisés visant la réfection ou l'amélioration des infrastructures de voirie locale, y compris les ouvrages structuraux	S. O.	486,7	S. O.
22. Longueur de routes touchées par ces travaux de réfection ou d'amélioration des infrastructures de voirie locale (en kilomètres)	S. O.	3 700	S. O.
23. Valeur des investissements réalisés visant la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir	S. O.	194,5	S. O.
24. Cote d'état des infrastructures municipales (eau potable, eaux usées, etc.)	S. O.	Entre 58 % et 88 %	S. O.
25. Cote d'état des infrastructures de transport collectif	S. O.	75 %	Modéré
26. Âge moyen du parc d'autobus de transport collectif (en années)	S. O.	8,6	Modéré
27. Suivi des parts de financement des projets d'infrastructure autorisés dans le cadre du programme TECQ <sup>(2)</sup> 2014-2019	S. O.	32,8 %	Modéré

(1) Fonds de la taxe sur l'essence.

Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère des Transports du Québec.

### 3.1 **Orientation 1 : Poursuivre les bonnes pratiques en matière de planification et de gestion des biens**

Depuis plus d'une dizaine d'années, les différents ordres de gouvernement, de même que les organismes municipaux, ont injecté massivement des sommes d'argent pour résorber les déficits d'entretien des infrastructures, soit en les remplaçant, soit en effectuant des travaux de maintenance.

Malgré cette injection d'argent, les administrations peinent à redresser l'état de leurs infrastructures ainsi qu'à suffire à la demande pour de nouvelles infrastructures, et ce, en raison d'une capacité financière limitée. L'une des solutions consiste à modifier la façon dont les projets sont planifiés et gérés en adoptant une approche de gestion d'actifs.

Cette approche a pour objectif de favoriser l'efficience et l'efficacité des dépenses publiques, tout en maintenant un niveau de prestation de service adéquat et sécuritaire.

Cette approche de gestion passe inévitablement par une connaissance, qualitative et quantitative, des différents réseaux d'infrastructures ainsi que par une planification méthodique pour assurer la cohérence des interventions et canaliser adéquatement les investissements.

En outre, une saine gestion des infrastructures se traduit par :

- une meilleure connaissance des immobilisations;
- l'adoption d'une vision à long terme et d'objectifs et de mécanismes de mesure des résultats;
- un renforcement de la planification financière en vue de maximiser les retombées économiques, sociales et environnementales des investissements;
- l'amélioration de la coordination des travaux d'infrastructures;
- la réduction des coûts du cycle de vie;
- la diminution des incidents engendrant des coûts sociaux;
- le renforcement de la communication avec les contribuables, les élus et d'autres organismes.

#### 3.1.1 **Objectif 1.1 : Exiger de nouveaux plans d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égout des municipalités locales ou régionales, le cas échéant**

Les plans d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égout visent à améliorer la connaissance de l'état des réseaux d'aqueduc et d'eaux usées. Ils permettent ainsi aux instances locales de déterminer les travaux prioritaires à réaliser.

En 2005, le gouvernement du Québec a exigé un plan d'intervention de la part de toute municipalité voulant présenter une demande d'aide financière pour des travaux de renouvellement de conduites d'eau potable ou d'égout ou d'autres travaux admissibles dans le cadre du programme TECQ.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, de nouveaux plans d'intervention, préparés selon le guide révisé d'élaboration, sont exigés pour la même raison.

**□ Indicateur 1 : Nombre de municipalités ayant déposé leur plan d'intervention, si requis, et nombre de plans ayant été approuvés par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation**

**Description :** Depuis octobre 2005, toute demande d'aide financière pour la réalisation de travaux de renouvellement de conduites d'eau potable ou d'égout doit être appuyée par une mise en priorité des travaux à effectuer à partir d'un plan d'intervention.

Plusieurs petites municipalités n'ont pas de réseau d'eau potable ou d'égout. De plus, un certain nombre de municipalités ont des réseaux de moins de 20 ans qui n'ont pas de problème apparent et pour lesquels il n'y a pas encore lieu d'envisager le renouvellement. Ces dernières peuvent demander une exemption de plan d'intervention.

Le premier guide d'élaboration d'un plan d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égouts du MAMH a été en vigueur de 2005 à 2014.

En novembre 2013, un nouveau guide a été diffusé par le MAMH. Ce second guide a été élaboré dans le souci de répondre avant tout aux besoins des municipalités en leur fournissant un outil plus élaboré pour la préparation de leur plan d'intervention portant sur les conduites d'eau potable et d'égouts et les chaussées.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, un plan d'intervention préparé selon le nouveau guide est exigé de la part de toute municipalité qui présente une demande d'aide financière pour des travaux de renouvellement de conduites d'eau potable ou d'égouts ou pour des travaux de priorité moindre du programme TECQ.

**Cible :** 100 % des municipalités admissibles visées.

**Résultats :** Jusqu'à présent, le MAMH a reçu un total de 885 plans d'intervention et demandes d'exemption de la part des municipalités, soit près de 80 % de l'ensemble des 1 114 municipalités au Québec.

De ce nombre, 866 plans d'intervention et demandes d'exemption ont été approuvés par le ministère, soit près de 98 % des éléments reçus.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Faible (moins de 20 %).

TABLEAU.6

**Municipalités ayant déposé un plan d'intervention ou une demande d'exemption, et plans ou demandes ayant été approuvés par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation**  
(en nombre de municipalités)

	<b>2014-2019</b>
Plans d'intervention et demandes d'exemption reçus	885
<i>Proportion des municipalités (en %)</i>	<i>79,4</i>
Plans d'intervention et demandes d'exemption approuvés	866
<i>Proportion des plans d'intervention et des demandes d'exemption reçus (en %)</i>	<i>97,9</i>

Note : Données des 1 050 redditions de comptes finales, représentant 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

### 3.1.2 **Objectif 1.2 : Appuyer les organismes de transport collectif dans la réalisation de leur plan de gestion des investissements en infrastructures publiques**

Conformément aux dispositions de la Loi sur les infrastructures publiques, les ministères et organismes doivent produire un plan de gestion des investissements publics en infrastructures (PAGI).

Le PAGI doit notamment présenter les orientations et les objectifs relatifs aux infrastructures, dresser un inventaire des infrastructures et les caractériser (ex. : quantité, dimension, âge, indice d'état).

#### **❑ Indicateur 2 : Nombre d'organismes de transport en commun admissibles au programme TECQ 2014-2019 ayant déposé leur plan de gestion des actifs**

**Description :** Cet indicateur mesure le nombre d'organismes publics de transport en commun admissibles au programme TECQ 2014-2019 ayant déposé un PAGI auprès du MTQ.

**Cible :** 10 organismes publics de transport en commun (neuf sociétés de transport et exo).

**Résultats :** La cible a été atteinte dès 2019-2020 alors que les PAGI de l'ensemble des 10 organismes publics de transport en commun susmentionnés ont été rendus disponibles au MTQ.

En 2017-2018, les deux principales sociétés de transport en commun, soit la Société de transport de Montréal (STM) et le Réseau de transport de la Capitale (RTC), ont été les seules à brosser un portrait partiel de l'état de leurs infrastructures.

En 2018-2019, trois autres organismes de transport en commun leur ont emboîté le pas, soit le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval et exo (anciennement le Réseau de transport métropolitain).

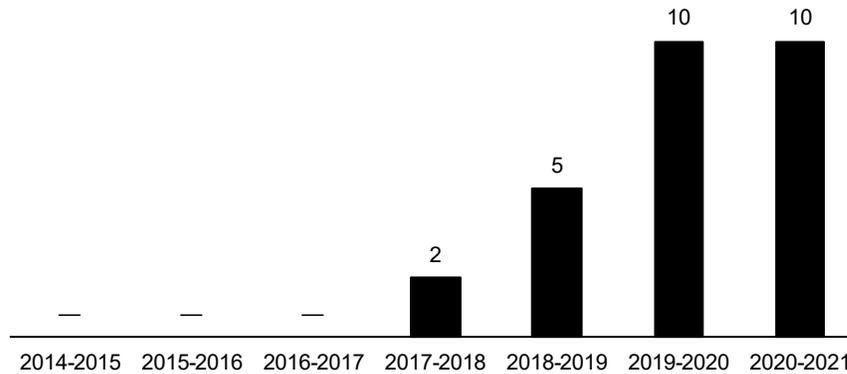
Les cinq autres sociétés de transport en commun ont déposé leur PAGI pour la première fois en 2019-2020. Ce sont les sociétés de transport de l'Outaouais, de Sherbrooke, de Trois-Rivières, de Lévis et du Saguenay.

L'absence de dépôt de PAGI de 2014-2015 à 2016-2017 s'explique par l'absence d'obligation pour les organismes publics de transport. Cette exigence n'est effective que depuis 2017-2018.

GRAPHIQUE.4

**Organismes de transport collectif admissibles au programme TECQ 2014-2019  
ayant déposé leur plan de gestion des actifs**  
(en nombre d'organismes)

---



Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Faible (moins de 20 %).

**Notes :** Le PAGI vise notamment à présenter les orientations et les objectifs relatifs aux infrastructures, à dresser un inventaire des infrastructures et à les caractériser (ex. : quantité, dimension, âge, indice d'état).

À terme, un total de 10 organismes admissibles au programme TECQ 2014-2019 doit procéder annuellement à la mise à jour de son PAGI, soit les neuf sociétés de transport en commun et exo. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) élabore également un PAGI, mais cette dernière n'est pas admissible au programme. Les plus petits organismes municipaux et intermunicipaux de transport également admissibles au programme TECQ 2014-2019 ne sont pas tenus de produire un PAGI puisqu'ils disposent d'infrastructures et d'équipements plus modestes.

Il est à préciser que le volet Infrastructures de transport en commun du programme TECQ n'est pas le seul programme d'aide aux immobilisations en transport en commun soutenant le maintien des actifs.

## 3.2 Orientation 2 : Soutenir la réalisation de projets d'infrastructure locale ayant des retombées positives dans les collectivités

La littérature sur les impacts générés par les investissements en infrastructures publiques sur la croissance économique, la productivité, de même que sur la santé et la sécurité des personnes est abondante.

Ces investissements permettent notamment de renforcer la capacité des instances publiques, comme les organismes municipaux, à gérer leurs infrastructures et à répondre aux besoins croissants de la population pour des installations de qualité répondant aux plus hautes normes en matière de sécurité, de santé et de protection de l'environnement.

### 3.2.1 Objectif 2.1 : Développer les réseaux de transport en commun

Le développement du Québec repose en grande partie sur l'accessibilité des individus, des communautés et des entreprises aux pôles d'activités (service, emploi, éducation, culture et autres) et aux territoires. Des systèmes de transport en commun efficaces soutiennent la compétitivité économique et le dynamisme des collectivités.

Dans ce contexte, le développement des réseaux de transport en commun constitue un levier stratégique d'importance en contribuant à stimuler l'économie, à réduire les embouteillages ainsi qu'à améliorer la sécurité routière et la fluidité des différents modes de transport. Des réseaux de transport collectif efficaces contribuent également à accroître l'attractivité du transport en commun, ce qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

#### ❑ Indicateur 3 : Nombre de déplacements par habitant

**Description :** Cet indicateur dénombre les déplacements annuels effectués en transport en commun relativement à la population des territoires desservis par celui-ci.

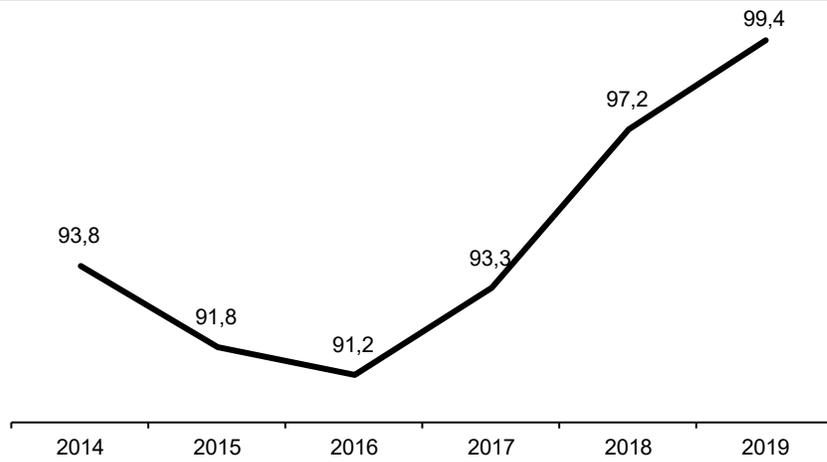
**Cible :** L'indicateur de résultats choisi est en termes relatifs, soit par rapport à la population desservie, plutôt qu'en termes absolus pour mieux dissocier l'évolution de la population de celle de l'achalandage. Puisqu'il est difficile de prévoir l'évolution de la population desservie, on ne peut fixer une cible pour cet indicateur<sup>5</sup>.

**Résultats :** Le nombre annuel de déplacements par habitant fluctue au cours de la période. Il est en progression à compter de 2017, après avoir diminué en 2015 et en 2016. Cela coïncide avec l'injection de sommes additionnelles par le gouvernement du Québec afin d'améliorer l'offre de services de transport en commun à compter de 2017. Une offre de services bonifiée permet une meilleure fiabilité du service et des temps de déplacement plus faibles pour les usagers. Ainsi, le transport collectif est plus attractif pour les citoyens. La progression de l'achalandage absolu du transport en commun suit la même tendance.

---

<sup>5</sup> La Politique de mobilité durable – 2030 prévoit une augmentation annuelle de l'offre de services de 5 % par année jusqu'en 2023, ce qui équivaudrait à une hausse de l'achalandage du transport en commun de 2,5 % par année à compter de 2019. Cette cible a toutefois été établie en termes absolus plutôt qu'en termes relatifs. La cible a été atteinte en 2019, avec une augmentation annuelle de l'achalandage de 2,7 %.

**Évolution du nombre de déplacements par habitant**  
(en nombre de déplacements par habitant)



Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Faible (moins de 20 %).

**Notes :** Cet indicateur rend compte de l'utilisation du transport en commun au Québec. Celui-ci est indirectement lié au développement de l'infrastructure des réseaux de transport collectif. L'indicateur d'achalandage du transport en commun est plus directement relié à l'offre de services et aux programmes de soutien à l'exploitation des services de transport en commun, plutôt qu'aux programmes d'aide aux immobilisations de transport collectif, sauf quand il s'agit d'un projet majeur de développement.

Il est relativement tôt pour constater l'impact de la Politique de mobilité durable, annoncée le 17 avril 2018, sur l'achalandage du transport en commun. Les effets devraient se faire sentir progressivement à compter de 2019, à la suite de la mise en œuvre de son plan d'action et de ses cadres d'intervention sectoriels, notamment celui en transport collectif urbain.

L'impact d'un programme d'aide aux immobilisations en transport collectif sur cet indicateur ne peut être isolé.

**❑ Indicateur 4 : Nombre d'autobus acquis**

**Description :** Cet indicateur mesure le nombre d'autobus, tous types de véhicules confondus, acquis par les organismes de transport en commun depuis le 1<sup>er</sup> avril 2014 et qui ont été financés par le programme TECQ 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Un total de 481 autobus a été acquis par les organismes de transport en commun depuis le 1<sup>er</sup> avril 2014 et financé par le programme TECQ 2014-2019. Cela représente près de 39 % de toutes les acquisitions d'autobus réalisées par ces mêmes organismes au cours de la période.

Le nombre d'acquisitions d'autobus financées par le programme TECQ 2014-2019 chute à compter de 2017, et de façon plus radicale à partir de 2018, alors que les sociétés de transport en commun se tournaient davantage vers le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) pour les financer. Mis en place en 2016, le PAFFITC offre aux organismes qui y sont admissibles, dont les sociétés de transport en commun, un taux de subvention plus avantageux pour des catégories d'infrastructures similaires.

Plusieurs projets d'immobilisations financés dans le cadre du programme TECQ 2014-2019 concernent l'acquisition d'autobus servant à remplacer des véhicules du parc des sociétés de transport en commun ou à ajouter des véhicules.

La vaste majorité des autobus acquis par l'intermédiaire du programme sont des véhicules hybrides. Pour leur part, les autobus entièrement électriques n'ont fait leur apparition que tout récemment sur le marché québécois, ce qui peut expliquer l'absence de ce type d'autobus dans les résultats.

TABLEAU.7

**Nombre d'autobus acquis**  
(en unités)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Autobus hybrides	10	71	109	90	67	2	67	416
Autobus hybrides articulés	—	9	32	—	—	—	—	41
Midibus hybrides	—	—	—	24	—	—	—	24
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>80</b>	<b>141</b>	<b>114</b>	<b>67</b>	<b>2</b>	<b>67</b>	<b>481</b>

Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats** : Modéré (entre 20 % et 50 %).

**Notes** : L'indicateur dénombre les acquisitions d'autobus par les sociétés de transport en commun, au moment de leur livraison au bénéficiaire, financées en partie par le programme au cours de chacune des années de la période visée. Certaines acquisitions sont des ajouts au parc de véhicules, mais d'autres visent à remplacer des véhicules usagés, de sorte qu'elles ne contribuent pas toutes nécessairement à l'atteinte de l'objectif de développer les réseaux de transport en commun.

Les types de véhicules concernés comprennent les minibus, les midibus, les autobus standards et les autobus articulés. La plupart de ces véhicules sont hybrides (électricité-diesel), mais quelques-uns fonctionnent uniquement au diesel.

D'autres programmes d'aide aux immobilisations en transport en commun administrés par le MTQ, dont le PAFFITC, financent également l'achat d'autobus.

## Acquisition de 24 midibus hybrides par le Réseau de transport de la Capitale

Le projet du RTC consiste en l'acquisition de 24 midibus urbains hybrides de neuf mètres. Ces acquisitions avaient pour objectifs, d'une part, de remplacer les autobus standards de 40 pieds circulant dans le Vieux-Québec, peu adaptés à la desserte des quartiers historiques aux rues étroites, qui avaient remplacé en 2015 les autobus électriques. D'autre part, les midibus additionnels acquis par le RTC permettent de répondre à d'autres besoins en matière de desserte sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.



### Financement – Acquisition de 24 midibus hybrides par le Réseau de transport de la Capitale (en millions de dollars)

	Financement
Gouvernement du Canada	9,8
Gouvernement du Québec	6,2
<b>Sous-total – programme TECQ</b>	<b>16,0</b>
RTC	2,8
<b>TOTAL</b>	<b>18,8</b>

Source : Réseau de transport de la Capitale.

Source : Réseau de transport de la Capitale.

## ❑ Indicateur 5 : Nombre d'abribus installés

**Description :** Cet indicateur dénombre les acquisitions et installations d'abribus réalisées dans le cadre du programme TECQ 2014-2019 par l'ensemble des autorités organisatrices de transport admissibles.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Au total, le programme TECQ 2014-2019 a permis aux organismes admissibles d'acheter et d'installer 286 abribus au cours de la période visée.

Les installations d'abribus financées par le programme fluctuent considérablement d'une année à l'autre. Elles culminent en 2016, alors qu'exo a procédé à l'acquisition et à l'installation de 49 abribus sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. De plus, le RTL a obtenu l'autorisation ministérielle de réaliser un projet d'acquisition et d'installation de 80 abribus, réparti sur trois années.

TABLEAU.8

### Nombre d'abribus installés (en unités)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Nombre d'abribus installés	1	41	90	48	28	43	35	286

Note : Données au 31 mars 2021.

Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Fort (plus de 50 %).

**Notes :** Cet indicateur est utilisé comme mesure, bien qu'incomplète, de la qualité des services offerts aux usagers du transport collectif au Québec. Il permet de rendre compte de l'accessibilité et du confort de ces services lors des périodes d'attente aux arrêts.

D'autres programmes d'aide aux immobilisations en transport en commun administrés par le MTQ financent également l'acquisition et l'installation d'abribus.

### ❑ **Indicateur 6 : Nombre de places de stationnement incitatif**

**Description :** Cet indicateur dénombre les places disponibles dans les stationnements créés lors de la mise en œuvre de projets de construction de stationnements d'incitation au transport en commun par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Un seul projet de construction de stationnement d'incitation au transport en commun a été autorisé dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

Il s'agit d'un projet de l'ancien Conseil intermunicipal de transport (CIT) de Sorel-Varennnes, repris par exo à la suite de la dissolution des CIT dans la foulée de la révision de la gouvernance du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Le projet comprenait aussi la construction d'un terminus léger à Varennnes, en plus de celle du stationnement d'incitation.

En tout, 127 places de stationnement ont été créées dans le cadre de ce projet.

TABLEAU.9

#### **Nombre de places de stationnement incitatif créées** (en nombre de places)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Nombre de places de stationnement incitatif créées	—	—	127	—	—	—	—	127

Note : Données au 31 mars 2021.

Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Modéré (entre 20 % et 50 %).

**Notes :** Cet indicateur est utilisé comme mesure, bien qu'imparfaite, de l'accessibilité du transport collectif au Québec. Il dénombre les espaces de stationnement disponibles pour les usagers du transport collectif qui sont situés à proximité des services.

Il convient de rappeler que les projets sont mis de l'avant par les organismes admissibles et en fonction de leurs propres besoins.

D'autres programmes d'aide aux immobilisations en transport en commun administrés par le MTQ financent la construction de stationnements d'incitation au transport en commun.

### 3.2.2 **Objectif 2.2 : Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques**

L'influence de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur le climat, la santé, l'économie et l'environnement constitue un enjeu crucial pour l'avenir des collectivités.

Les investissements en infrastructures publiques et dans le matériel roulant, hybride ou électrique, ou la mise en place de nouveaux services, comme les systèmes légers sur rail ou les services rapides par bus, représentent l'une des nombreuses solutions visant à atténuer cette influence aux conséquences considérables sur les plans humain et financier.

## ❑ Indicateur 7 : Pourcentage d'autobus hybrides et électriques dans le parc d'autobus

**Description :** Cet indicateur dénombre la proportion de véhicules hybrides et électriques, tous types confondus, dans le parc d'autobus actifs des sociétés de transport en commun.

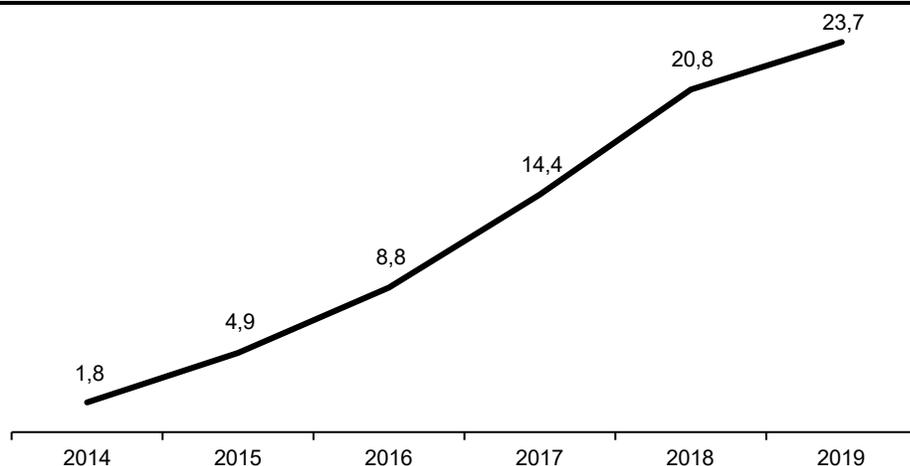
**Cible :** Aucune.

**Résultats :** En 2019, 23,7 % du parc d'autobus actifs des sociétés de transport en commun du Québec était constitué de véhicules hybrides ou tout électriques.

Le programme TECQ 2014-2019 a contribué à rehausser cette statistique puisque plus de 99 % des autobus acquis grâce à celui-ci étaient des véhicules hybrides (voir l'indicateur 4).

GRAPHIQUE.6

### Pourcentage d'autobus hybrides et électriques dans le parc d'autobus (en pourcentage)



Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Fort (plus de 50 %).

**Notes :** Cet indicateur est utilisé pour mesurer la progression de l'électrification des transports en commun au sein des neuf sociétés de transport en commun présentes dans les principales villes du Québec.

Les types de véhicules concernés comprennent les minibus, les midibus, les autobus standards et les autobus articulés. La plupart de ces véhicules sont hybrides puisque les premiers autobus entièrement électriques n'ont commencé à être déployés que tout récemment dans le marché québécois.

La mesure 4 du cadre d'intervention en transport collectif urbain de la Politique de mobilité durable, dévoilée par le gouvernement du Québec en 2018, cible l'acquisition par les sociétés de transport en commun de 900 autobus hybrides et électriques d'ici 2023.

D'autres programmes d'aide aux immobilisations en transport en commun administrés par le MTQ financent l'acquisition d'autobus hybrides et électriques.

### 3.2.3 Objectif 2.3 : Accroître la qualité de l'eau potable

La fonction première du réseau d'alimentation en eau potable est d'acheminer une eau de qualité au robinet des usagers. De nombreux risques de contamination existent tout au long du processus de production et constituent une menace pour la santé publique.

Une saine gestion de l'eau commande donc l'adoption de mesures de prévention, comme l'installation, la mise aux normes et la mise à niveau des équipements d'eau potable, pour assurer la santé et la sécurité de la population ainsi que pour répondre aux exigences du Règlement sur la qualité de l'eau potable.

#### ❑ Indicateurs 8, 9 et 10 : Nombre de municipalités ayant réalisé des travaux pour accroître la qualité de l'eau potable, valeur des investissements et longueurs de conduites construites pour prolonger l'offre de services

**Description :** Ces trois indicateurs permettent de faire le bilan des travaux d'approvisionnement, de traitement, d'emmagasinement ou de distribution d'eau potable réalisés par les municipalités du Québec grâce au programme TECQ 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Sur les redditions de comptes reçues au 31 mars 2021, 505 municipalités ont réalisé des travaux d'approvisionnement, de traitement, d'emmagasinement ou de distribution d'eau potable.

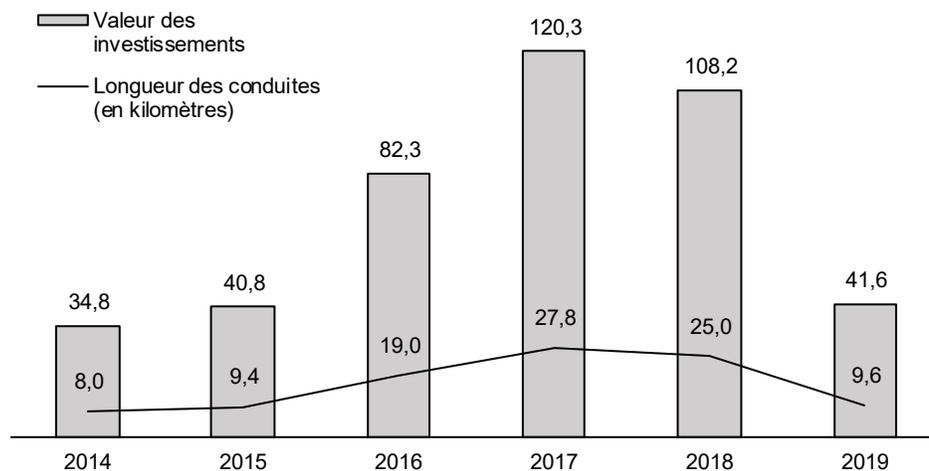
Ces travaux représentent des investissements d'une valeur totale de 428 millions de dollars et ayant notamment permis la construction de 98,8 kilomètres de conduites de distribution d'eau potable pour prolonger l'offre de services.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Sans objet.

GRAPHIQUE.7

#### Valeur des investissements et longueurs des conduites des travaux effectués pour prolonger l'offre de services en matière d'eau potable

(en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)



Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

### Remplacement du système d'adoucisseur d'eau à l'usine de production d'eau potable de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan

La municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan a procédé au remplacement du système d'adoucisseur d'eau de son usine de production d'eau potable, construite en 1972. Le procédé d'adoucisseur installé consiste en un échangeur ionique qui retire la dureté calcique et ferrique pour la remplacer par des ions de sodium (régénération au sel). Ce système d'adoucisseur permet de traiter la totalité des débits d'eau provenant des puits. Ainsi, l'eau distribuée se maintient désormais entre 119 et 136 mg/l de dureté, soit plus de 300 mg/l inférieurs au seuil précédent, qui était d'environ 440 mg/l. Ce projet permet ainsi d'offrir une meilleure qualité d'eau potable aux citoyens.



#### Financement – Remplacement du système d'adoucisseur d'eau à l'usine de production d'eau potable de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan (en millions de dollars)

	Financement
Gouvernement du Canada	0,8
Gouvernement du Québec	0,3
Sous-total – programme TECQ	1,1
Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>1,1</b>

Source : Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan.

Source : Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan.

### 3.2.4 Objectif 2.4 : Réduire les rejets d'eaux usées

De manière générale, les effluents d'eaux usées rejetés par les systèmes de traitement contiennent des polluants et des produits chimiques potentiellement nuisibles aux écosystèmes et à la sécurité des sources d'approvisionnement en eau potable.

L'urbanisation, l'accroissement de la population et le développement industriel ont exacerbé et complexifié cette problématique et ont amené les administrations publiques, dont les municipalités, à mettre en place des infrastructures visant à réduire ces rejets.

L'installation, la mise aux normes et la mise à niveau des équipements d'assainissement des eaux usées (ouvrages) revêtent donc une importance capitale pour la santé publique et les écosystèmes.

#### Indicateurs 11, 12 et 13 : Nombre de municipalités ayant réalisé des travaux relativement aux eaux usées, valeur des investissements et longueurs de conduites pour prolonger l'offre de services

**Description :** Ces trois indicateurs permettent de faire le bilan des travaux de collecte, d'interception ou de traitement d'eaux usées réalisés par les municipalités du Québec grâce au programme TECQ 2014-2019.

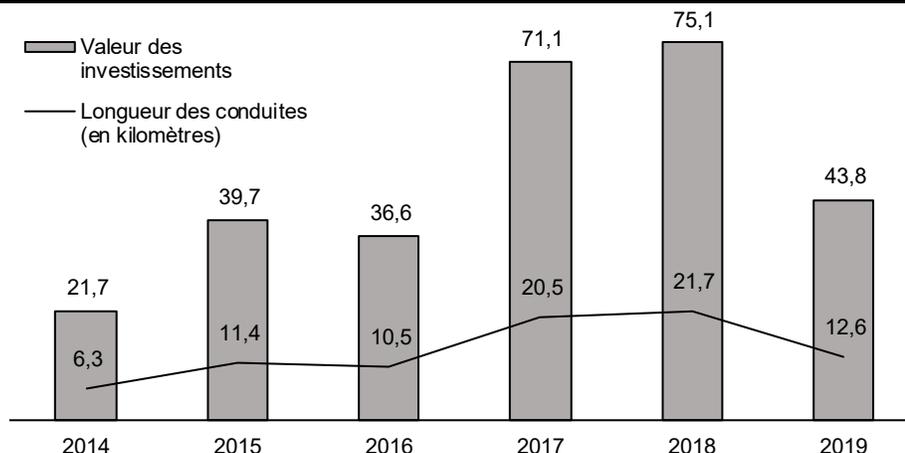
**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Sur les 1 050 redditions de comptes finales reçues, 450 municipalités ont réalisé des travaux de collecte, d'interception ou de traitement d'eaux usées.

Ces travaux représentent des investissements d'une valeur totale de 288 millions de dollars et ayant notamment permis la construction de 83 kilomètres de conduites de collecte des eaux usées pour prolonger l'offre de services.

GRAPHIQUE.8

**Valeur des investissements et longueurs des conduites des travaux effectués pour prolonger l'offre de services en matière de collecte et de traitement des eaux usées**  
(en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)



Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats : Sans objet.**

**Vignette : Réfection et mise aux normes des dessableurs de la station de traitement des eaux usées de la Ville de Repentigny**

La station de traitement des eaux usées desservant le secteur de Repentigny est en fonction depuis 1996. Le prétraitement prévoit une étape de dessablage et de dégraissage aéré, qui permet de débarrasser les eaux usées des huiles et des graisses, ainsi que des sédiments avant que ceux-ci n'atteignent le traitement physicochimique qui alimente les biométhaniseurs. Les équipements mécaniques des dessableurs ayant atteint la fin de leur vie utile, les ponts roulants ont été remplacés par des mécanismes d'extraction submergés permettant de couvrir les bassins et d'extraire l'air vicié pour l'envoyer directement au traitement des odeurs.



**Financement – Réfection et mise aux normes des dessableurs de la station de traitement des eaux usées de la Ville de Repentigny**  
(en millions de dollars)

	Financement
Gouvernement du Canada	1,8
Gouvernement du Québec	0,8
<b>Sous-total – programme TECQ</b>	<b>2,6</b>
Ville de Repentigny	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>2,6</b>

Source : Ville de Repentigny.

Source : Ville de Repentigny.

### 3.2.5 Objectif 2.5 : Renouveler les infrastructures d'eau souterraine désuètes

À l'instar des autres villes nord-américaines, les municipalités du Québec possèdent des infrastructures d'eau souterraine (eau potable et eaux usées) nécessitant des interventions régulières (remplacements et réparations).

La réhabilitation et le remplacement de conduites d'eau déficientes, voire désuètes, permettent notamment de diminuer les pertes d'eau, de réduire l'occurrence de défaillances fonctionnelles du service (ex. : refoulement d'égout) ou d'améliorer la qualité de l'eau. En outre, les travaux d'entretien et de remplacement permettent d'optimiser les réseaux d'eau potable et d'eaux usées.

#### ❑ Indicateurs 14, 15 et 16 : Longueur de conduites de distribution d'eau potable et de collecte d'eaux usées remplacées ou réhabilitées et valeur des investissements

**Description :** Ces indicateurs permettent de faire le bilan des travaux de renouvellement des infrastructures souterraines d'eau réalisés par les municipalités du Québec grâce au programme TECQ 2014-2019. La réhabilitation et le remplacement de conduites d'eau déficientes, voire désuètes, permettent notamment de diminuer les pertes d'eau, de réduire l'occurrence de défaillances fonctionnelles du service, par exemple des refoulements d'égout, ou d'améliorer la qualité de l'eau.

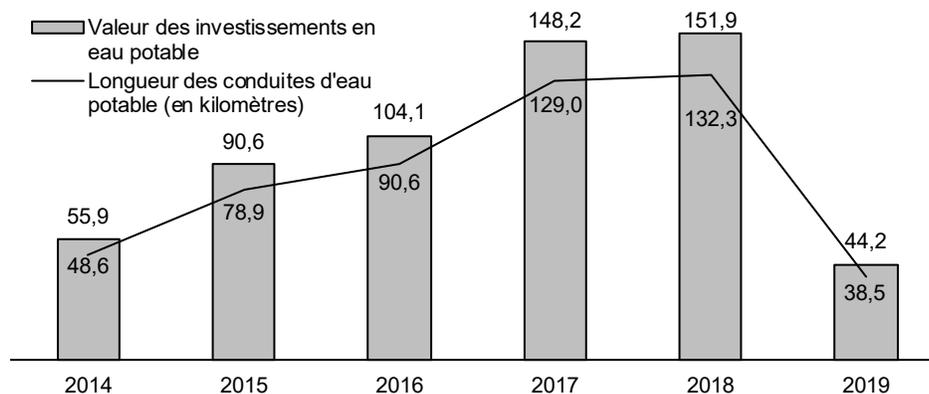
**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Sur la base de 1 050 redditions de comptes finales reçues et approuvées au 31 mars 2021, 518 kilomètres de conduites de distribution d'eau potable ont été renouvelés, pour un investissement de 594,8 millions de dollars.

De plus, 502 kilomètres de conduites de collecte des eaux usées ont été renouvelés, représentant des investissements de 516,7 millions de dollars.

GRAPHIQUE.9

#### Valeur des investissements et longueur des conduites pour la distribution d'eau potable (en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)

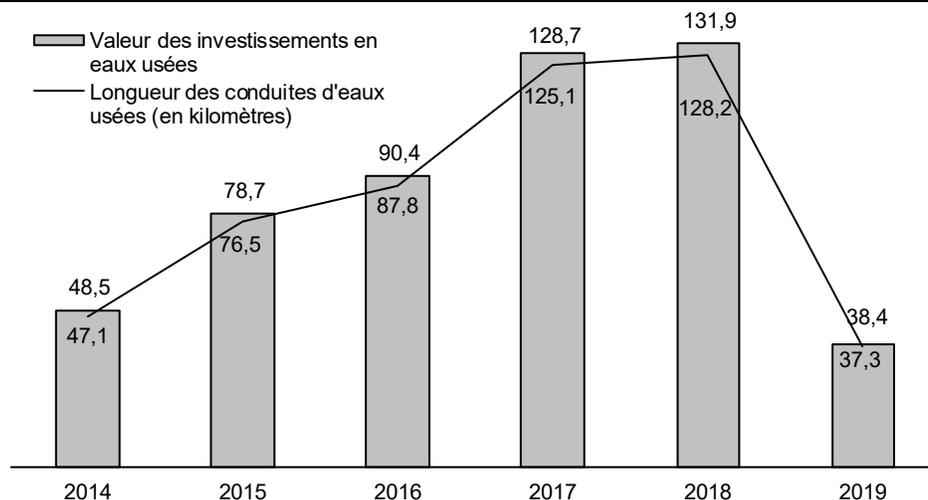


Note : Données des 1 050 redditions de comptes finales, représentant 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

GRAPHIQUE.10

**Longueur de conduites et valeur des investissements pour la collecte des eaux usées**  
(en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)



Note : Données des 1 050 redditions de comptes finales, représentant 94 % des municipalités admissibles et un peu plus de 97 % des investissements prévus.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats : Sans objet.**

**Vignette : Remplacement de conduites d'eau potable et d'eaux usées – Ville de Montréal**

Au cours de l'année 2015, la Ville de Montréal a entrepris des travaux visant le remplacement des conduites d'eau potable et d'eaux usées ainsi que de la chaussée de la rue Peel, entre les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke, et ce, à la suite d'une analyse ayant démontré un état de vétusté avancé des conduites d'eaux usées et d'eau potable installées respectivement en 1867 et en 1888.



**Financement – Remplacement de conduites d'eau potable et d'eaux usées de la Ville de Montréal**

(en millions de dollars)

	Financement
Gouvernement du Canada	1,9
Gouvernement du Québec	0,8
<b>Sous-total – programme TECQ</b>	<b>2,7</b>
Ville de Montréal	1,3
<b>TOTAL</b>	<b>4,0</b>

Source : Ville de Montréal.

Source : Ville de Montréal.

## □ Indicateur 17 : Indice de fuites dans les infrastructures

**Description :** La réhabilitation et le remplacement de conduites d'eau déficientes, voire désuètes, permettent notamment de diminuer les pertes d'eau, de réduire l'occurrence de défaillances fonctionnelles du service ou d'améliorer la qualité de l'eau. De 2011 à 2017, l'indicateur de pertes d'eau potable était exprimé en pourcentage et en mètres cubes par jour par kilomètre.

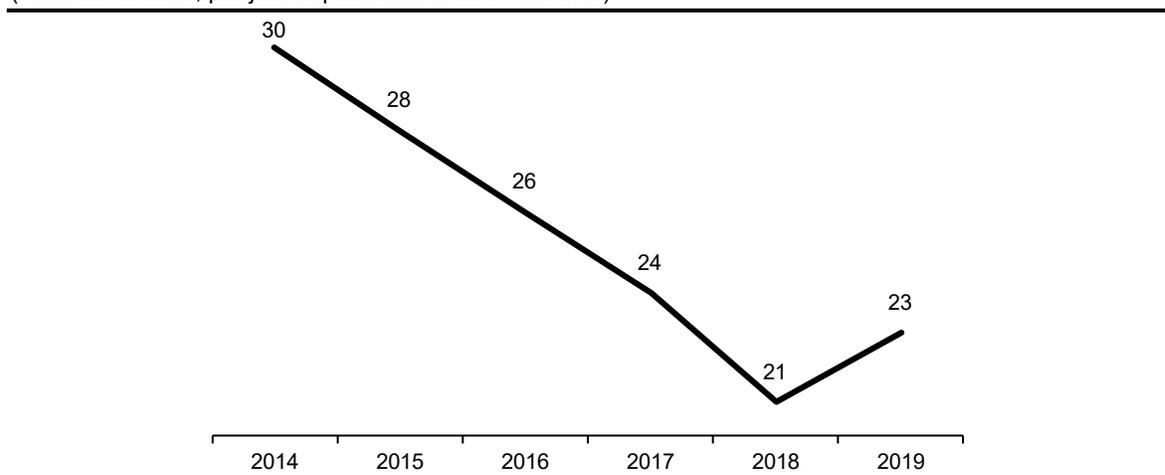
Depuis 2018, dans le cadre de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable 2019-2025, un nouvel indicateur de pertes d'eau est utilisé, soit l'indice de fuites dans les infrastructures<sup>6</sup>. Ce dernier représente le ratio entre les pertes d'eau réelles et les pertes d'eau réelles inévitables. Cet indice, contrairement au précédent outil, prend en compte les caractéristiques des réseaux de distribution et est utile pour comparer la performance des réseaux.

**Cible :** Dans le cadre de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable 2019-2025, l'objectif pour l'ensemble du Québec est l'atteinte d'un niveau de fuites modéré dans les réseaux de distribution d'eau potable, soit un indice de fuites dans les infrastructures inférieur à 4.

**Résultats :** De 2013 à 2017, l'indicateur de pertes d'eau potable, lié aux pertes d'eau potentielles dans les réseaux, s'est amélioré de 30 à 24 mètres cubes par jour par kilomètre de conduites. À titre indicatif, en 2019, cet indicateur était légèrement inférieur à son niveau de 2017, soit 23 mètres cubes par jour par kilomètre de conduites.

GRAPHIQUE.11

**Évolution de l'indice de fuites d'eau**  
(en mètres cubes, par jour et par kilomètre de conduites)



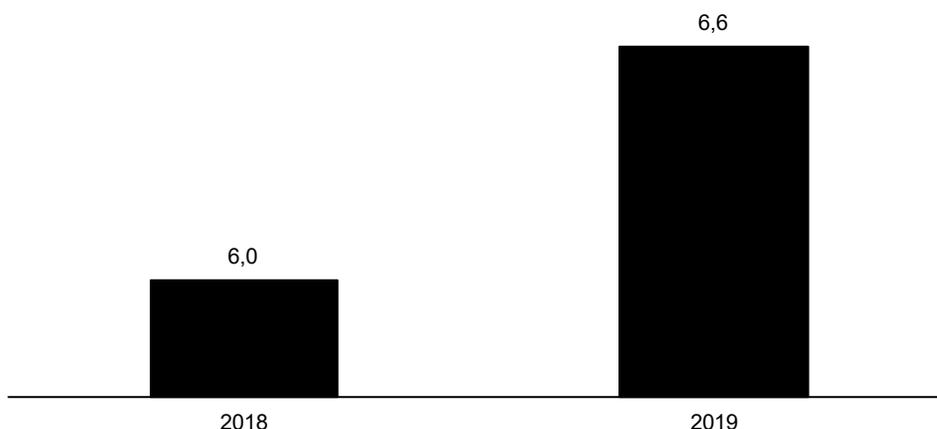
Note : Cet indicateur n'est plus la référence depuis l'année 2018. Les données de 2018 et de 2019 sont présentées à titre indicatif seulement.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Depuis 2018, première année de son utilisation, l'indice de fuites dans les infrastructures est passé de 6,0 à 6,6 en 2019.

<sup>6</sup> GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, 2019, *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable*, « Annexe 1 », p. 35-36, [\[https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands\\_dossiers/strategie\\_eau/strategie\\_eau\\_potable.pdf\]](https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands_dossiers/strategie_eau/strategie_eau_potable.pdf) (Consulté le 13 mai 2021).

**Indice de fuites dans les infrastructures**  
(échelle de l'indice de fuites dans les infrastructures)



Note : L'indice de fuites dans les infrastructures a remplacé les pertes d'eau en mètres cubes par jour par kilomètre de conduites à partir de 2018. Cet indice n'est donc pas disponible pour les années antérieures à 2018.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Faible (moins de 20 %).

**Notes :** Il est impossible d'isoler l'impact à lui seul du financement de la TECQ 2014-2019 sur cet indicateur. En effet, la variation des pertes d'eau est attribuable non seulement aux investissements majeurs des dernières années dans les conduites, toutes sources de financement confondues, mais également à une gestion plus active des pertes d'eau réalisée par les municipalités dans le cadre de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable.

**3.2.6 Objectif 2.6 : Soutenir la réalisation de projets de réfection ou d'amélioration des infrastructures de voirie locale, des infrastructures liées à la gestion des matières résiduelles, des travaux d'amélioration énergétique des bâtiments ainsi que la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir**

À l'instar des infrastructures d'eau potable, d'eaux usées ou de transport en commun, les infrastructures liées à la voirie locale, à la gestion des matières résiduelles, à la culture et autres types d'infrastructures jouent un rôle de premier plan dans la qualité de vie des citoyens. À un certain degré, elles peuvent favoriser la vitalité économique d'un milieu et constituer un facteur attractif pour de futurs citoyens.

**❑ Indicateur 18 : Valeur des investissements réalisés visant la gestion des matières résiduelles (études, recyclage, gestion des déchets solides, gestion des boues de fosses septiques et autres)**

**Description :** Cet indicateur permet de faire le bilan des travaux reliés à la gestion des matières résiduelles dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** La valeur des investissements réalisés pour la gestion des matières résiduelles s'élève à 0,6 million de dollars (630 000 dollars).

TABLEAU.10

**Valeur des investissements réalisés visant la gestion des matières résiduelles**  
(en millions de dollars)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Valeur des investissements réalisés	0,02	0,19	0,10	0,04	0,26	0,02	0,63

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Sans objet.

**☐ Indicateurs 19 et 20 : Valeur des investissements et nombre de bâtiments municipaux touchés par des travaux visant l'amélioration énergétique (étanchéité, isolation, chauffage, ventilation et autres)**

**Description :** Ces indicateurs permettent de faire le bilan des travaux d'amélioration énergétique des bâtiments dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Au total, 167 bâtiments ont fait l'objet de travaux d'amélioration énergétique, pour des investissements totaux d'un peu plus de 7 millions de dollars.

TABLEAU.11

**Valeur des investissements et nombre de bâtiments visés par des travaux d'amélioration énergétique des bâtiments municipaux**  
(en millions de dollars, sauf indication contraire)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Valeur des investissements	0,02	3,47	1,36	0,63	0,68	0,89	7,05
Nombre de bâtiments touchés (en nombre de bâtiments)	1	82	32	15	16	21	167

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Sans objet.

**☐ Indicateurs 21 et 22 : Valeur des investissements et longueur de routes touchées par des travaux de réfection ou d'amélioration des infrastructures de voirie locale, y compris les ouvrages structuraux**

**Description :** Ces indicateurs permettent de faire le bilan des travaux en voirie locale, les ouvrages structuraux compris, dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

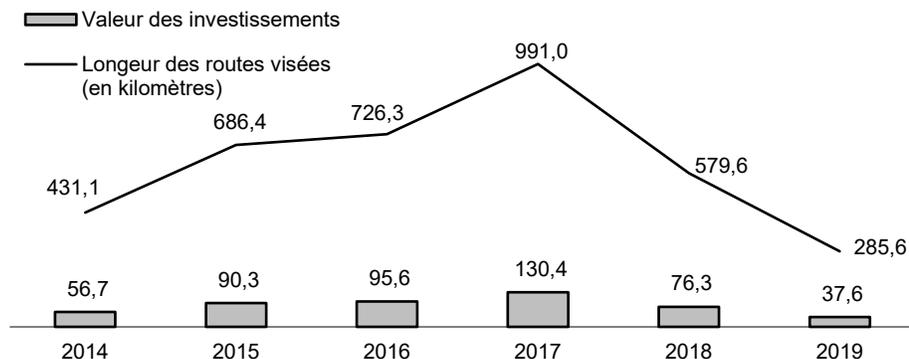
**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Au total, 3 700 kilomètres de routes ont fait l'objet de travaux de voirie locale. La valeur totale des investissements en voirie locale, les ouvrages structuraux compris, s'élève à 486,7 millions de dollars.

GRAPHIQUE.13

**Valeur des investissements et longueur des routes visées par des travaux de réfection de voirie locale**

(en millions de dollars, sauf lorsque le contraire l'indique)



Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Sans objet.

**Indicateur 23 : Valeur des investissements réalisés visant la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir**

**Description :** Cet indicateur permet de faire le bilan des travaux reliés à la construction ou à la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir, dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

**Résultats :** Des investissements totalisant 194,5 millions de dollars ont été réalisés sur des bâtiments municipaux et des infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir.

TABLEAU.12

**Valeur des investissements visant la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir**

(en millions de dollars)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Valeur des investissements	8,0	28,9	55,6	47,7	38,8	15,6	194,5

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.  
Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Sans objet.

**Vignette : Mise à niveau des infrastructures du parc régional des Îles-de-Saint-Timothée  
(Ville de Salaberry-de-Valleyfield)**

Le projet a permis de mettre à niveau une série d'infrastructures datant des années 1990. Des bâtiments désuets ont fait place à de nouvelles installations, tandis que certaines infrastructures ont été rénovées.

De plus, l'aire de glissade hivernale a été réaménagée, les sentiers pédestres ont été mis à niveau et de l'éclairage solaire a été implanté. Également, des drains et des buttes végétales ont été aménagés en bordure de la plage, dans l'objectif d'améliorer la qualité d'eau de baignade tout en freinant l'érosion du sable.

L'ensemble des travaux améliore ainsi l'expérience de plein air et de baignade des usagers de la région.



**Financement – Mise à niveau des infrastructures du parc régional des Îles-de-Saint-Timothée  
(Ville de Salaberry-de-Valleyfield)**  
(en millions de dollars)

	<b>Financement</b>
Gouvernement du Canada	0,5
Gouvernement du Québec	0,2
<b>Sous-total – programme TECQ</b>	<b>0,7</b>
Ville de Salaberry-de-Valleyfield	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>0,7</b>

Source : Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

### 3.3 Orientation 3 : Renforcer l'incidence du Fonds de la taxe sur l'essence à titre de source prévisible de financement, y compris l'apport incrémental

Pour le Québec, comme pour les autres provinces et territoires au pays, l'incidence du Fonds de la taxe sur l'essence est double : d'une part, il lui assure une source de financement prévisible, permettant une meilleure répartition des investissements dans le temps, et d'autre part, il bonifie les investissements prévus par le gouvernement et les municipalités.

#### 3.3.1 Objectif 3.1 : Suivre l'état des infrastructures des organismes municipaux admissibles au Fonds de la taxe sur l'essence

En conférant aux instances locales une source de revenus stable et prévisible, le Fonds de la taxe sur l'essence permet, à long terme, d'appuyer, voire d'accélérer, la réalisation de travaux visant à améliorer l'état des infrastructures locales.

##### ❑ Indicateur 24 : Cote d'état des infrastructures municipales (eau potable, eaux usées, etc.)

**Description :** Le gouvernement s'est doté d'un indice d'état instaurant cinq conditions possibles, soit de très bon à très mauvais, ainsi qu'un seuil en dessous duquel une infrastructure n'est plus considérée comme étant dans un état satisfaisant.

Élaboré sur la base des meilleures pratiques en matière de gestion des investissements en infrastructures, cet indicateur offre une base d'évaluation globale, comparable et relativisée de l'état des infrastructures publiques.

Le MAMH est responsable d'évaluer l'état des infrastructures d'eau qu'il subventionne.

Par ailleurs, le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines réalise un projet visant à mettre à jour les connaissances relatives à l'état des infrastructures municipales d'eau. L'approche du projet favorise la collaboration et la participation des partenaires municipaux.

**Cible :** Aucune.

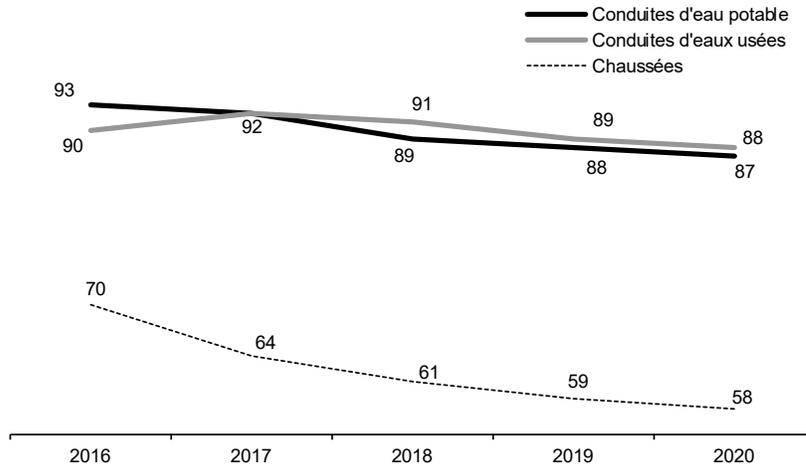
**Résultats :** Le bilan le plus récent, produit en décembre 2020, a permis de documenter l'état des infrastructures à partir des données fournies par 839 municipalités pour les conduites d'eau et les chaussées et 868 municipalités pour les autres installations d'eau. Ces données pour 90 % des municipalités représentant environ 95 % de la population desservie par un réseau d'eau sont donc illustrées dans le rapport<sup>7</sup>. Il ressort de celui-ci que les infrastructures des municipalités analysées sont globalement en bon état. Plus précisément :

- les chaussées au-dessus des réseaux sont globalement dans un état satisfaisant. Cependant, 42 % de la longueur des chaussées est en mauvais ou en très mauvais état;
- les réseaux de conduites d'eau potable et d'eaux usées évaluées jusqu'à maintenant sont globalement en bon état. Cependant, 13 % de la longueur des conduites d'eau potable et 12 % des conduites d'eaux usées sont en mauvais ou en très mauvais état;
- les installations de production d'eau potable de même que les installations de traitement des eaux usées sont globalement en bon état. Toutefois, compte tenu de leur âge avancé (moyenne de 43 ans pour l'eau potable et de 30 ans pour les eaux usées), il s'avère que plusieurs de ces infrastructures présentent un risque de défaillance élevé ou très élevé.

<sup>7</sup> Ces proportions sont basées sur les 930 municipalités possédant un réseau d'eau (estimation du MAMH).

GRAPHIQUE.14

**Évolution de la proportion des conduites d'eau potable et d'eaux usées et des chaussées en bon état**  
(en pourcentage)

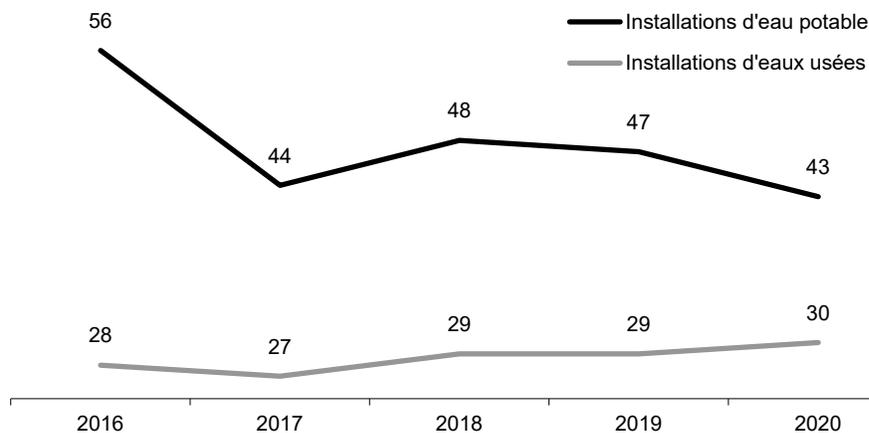


Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Même si le parc d'infrastructures d'eau potable et d'eaux usées est globalement dans un bon état, il est vieillissant. Les municipalités doivent donc maintenir les efforts d'entretien et d'investissements afin de réduire les déficits de maintien d'actifs et les risques de défaillance liés à l'âge de leurs infrastructures.

GRAPHIQUE.15

**Évolution de l'âge moyen des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées**  
(en années)



Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

La collecte et le traitement des données se poursuivront au cours des prochaines années en vue d'offrir un portrait plus complet et représentatif de l'état des infrastructures municipales d'eau au Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Sans objet.

**Notes :** Il est impossible d'isoler l'impact du programme TECQ 2014-2019, puisque les municipalités ont eu recours à une panoplie de sources de financement.

### Mise à niveau de la station d'épuration des eaux usées de la Ville de Sherbrooke

La station d'épuration du secteur Rock Forest ayant été mise en fonction en 1968, certains équipements démontrent de l'usure, et d'autres sont même désuets. Pour remédier à cette situation, il est requis de remplacer le système de désinfection des eaux par lampes ultraviolettes, de remplacer le dégrilleur et son compacteur à déchets, de remplacer les goulottes ainsi que d'ajouter un déflecteur au bassin de décantation. Ces modifications permettront de garantir l'efficacité du traitement biologique d'épuration et même de l'optimiser afin qu'il réponde aux exigences de rejets des eaux dans l'environnement.



#### Financement – Mise à niveau de la station d'épuration des eaux usées de la Ville de Sherbrooke (en millions de dollars)

	Financement
Gouvernement du Canada	0,5
Gouvernement du Québec	0,2
<b>Sous-total – programme TECQ</b>	<b>0,8</b>
Ville de Sherbrooke	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>0,8</b>

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.  
Source : Ville de Sherbrooke.

Source : Ville de Sherbrooke.

### ❑ Indicateur 25 : Cote d'état des infrastructures de transport en commun

**Description :** Cet indicateur est basé sur l'indice d'état gouvernemental qui instaure cinq conditions possibles (très bon, bon, satisfaisant, mauvais et très mauvais) ainsi qu'un seuil en dessous duquel une infrastructure n'est plus considérée comme étant dans un état satisfaisant. La valeur de l'indice d'état moyen rapporté pour l'ensemble des organismes publics de transport en commun correspond au pourcentage des infrastructures de transport collectif qui ont des indices d'état au moins satisfaisants.

**Cible :** Aucune.

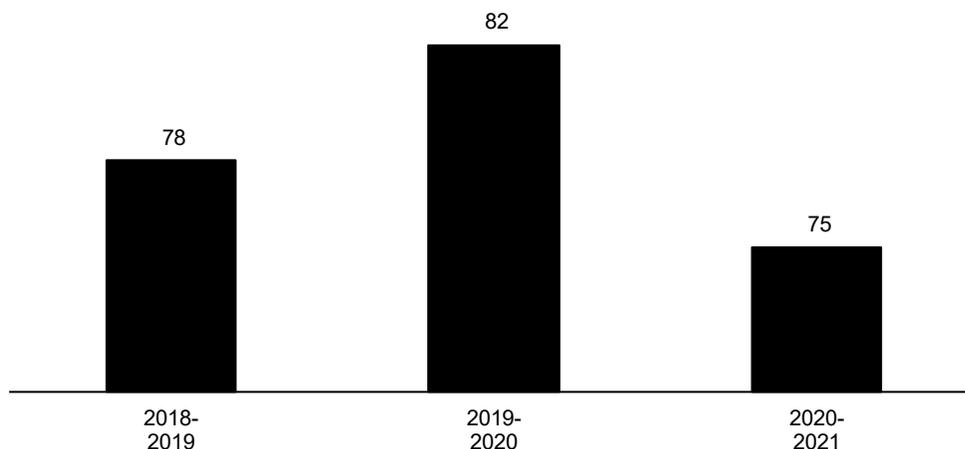
**Résultats :** Il a fallu attendre l'année 2018-2019 qu'un nombre suffisant de sociétés de transport en commun dépose leur PAGI avant de pouvoir calculer les indices d'état. Sur la base des données de cinq organismes, l'indice d'état moyen des infrastructures et des équipements de transport collectif est jugé au moins satisfaisant pour 78 % de ceux-ci en 2018-2019.

Lorsque l'ensemble des PAGI des organismes publics de transport a pu être considéré, en 2019-2020, y compris ceux de l'ARTM, qui n'est pas admissible au programme TECQ, l'indice d'état moyen a grimpé à 82 % en 2019-2020 pour ensuite se situer à 75 % en 2020-2021. La réduction constatée en 2020-2021 s'explique principalement par :

- l'intégration des garages et des ateliers, qui sont jugés en mauvais ou en très mauvais état, dans les évaluations;
- un changement de méthode d'évaluation de la part de la STM, qui évalue maintenant ses actifs regroupés par catégories, ce qui a fait chuter la cote d'état de ses autobus articulés et des véhicules d'intervention.

GRAPHIQUE.16

**Proportion des actifs des organismes publics de transport dans un état jugé au moins satisfaisant**  
(en pourcentage)



Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Modéré (entre 20 % et 50 %).

**Notes :** L'amélioration éventuelle de l'indice d'état moyen ne peut être attribuée uniquement au programme TECQ 2014-2019 puisque d'autres programmes d'aide aux immobilisations de transport collectif contribuent également au maintien des actifs.

De plus, seule une proportion des sommes allouées via le programme TECQ 2014-2019 va au maintien d'actifs, le reste étant voué à l'amélioration ou au développement des infrastructures de transport en commun.

**Indicateur 26 : Âge moyen du parc d'autobus de transport en commun**

**Description :** Cet indicateur consiste en une moyenne annualisée de l'âge des autobus dans le parc des sociétés de transport en commun durant la période 2014-2019.

**Cible :** Aucune.

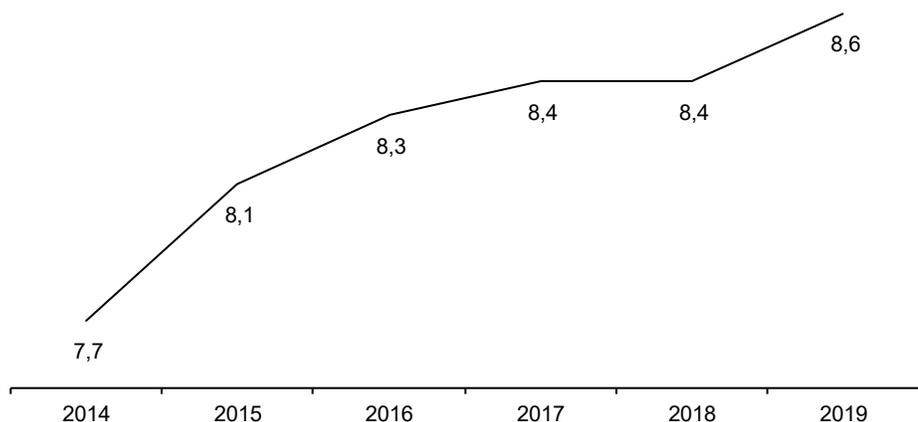
**Résultats :** L'âge moyen du parc d'autobus détenu par l'ensemble des sociétés de transport en commun est croissant au fil des ans durant presque toute la période. Ce résultat est contraire au résultat espéré alors qu'on encourage l'acquisition de véhicules neufs venant soit remplacer de vieux autobus, soit s'ajouter au parc.

Cette statistique varie cependant considérablement d'une société de transport en commun à l'autre. Le résultat global, pour l'ensemble du parc des sociétés de transport en commun, est dû en grande partie au vieillissement du parc d'autobus de la STM, qui détient à elle seule plus de 46 % du parc total au cours de la période.

Dans l'ensemble, à l'exception de la STM, le programme TECQ 2014-2019 a contribué à réduire l'âge moyen du parc d'autobus en favorisant l'achat d'autobus neufs.

GRAPHIQUE.17

### Évolution de l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport en commun (en nombre d'années)



Source : Ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Modéré (entre 20 % et 50 %).

**Notes :** Cet indicateur est utilisé pour apprécier l'état du parc d'autobus des sociétés de transport en commun québécoises servant au transport en commun durant la période.

Tous les programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif administrés par le MTQ subventionnent l'acquisition d'autobus par les sociétés de transport en commun. On ne peut donc pas attribuer l'évolution de cet indicateur uniquement au programme TECQ.

Deux de ces programmes, dont le volet Infrastructures de transport en commun du programme TECQ 2014-2019, comportent des pénalités en cas de remplacement des autobus avant leur fin de vie utile. La durée de vie prescrite est de 16 ans pour la plupart des autobus, à l'exception des minibus de type scolaire, pour lesquels elle est plutôt de 5 ans ou de 350 000 kilomètres.

## Remplacement de 15 autobus – Société de transport de l'Outaouais

Le projet de la Société de transport de l'Outaouais consiste dans le remplacement de 15 autobus conventionnels en 2016 par des autobus de type hybride (diesel-électrique), dont huit sont des autobus articulés.

L'acquisition de ces 15 nouveaux autobus hybrides s'inscrit dans le virage prôné par le gouvernement du Québec visant à promouvoir des technologies propres en matière de transport collectif durable.



### Financement – Remplacement de 15 autobus de la Société de transport de l'Outaouais (en millions de dollars)

	Financement
Gouvernement du Canada	7,3
Gouvernement du Québec	5,0
<b>Sous-total – programme TECQ</b>	<b>12,3</b>
Société de transport de l'Outaouais	2,2
<b>TOTAL</b>	<b>14,5</b>

Source : Société de transport de l'Outaouais.

Source : Société de transport de l'Outaouais.

### 3.3.2 Objectif 3.2 : Maintenir la part de financement du Québec dans les infrastructures locales

Pour assurer l'apport incrémental du Fonds de la taxe sur l'essence, le Québec entend maintenir sa part dans le financement des projets d'infrastructure locale autorisés dans le cadre du programme TECQ 2014-2019.

#### Indicateur 27 : Suivi des parts de financement du gouvernement du Québec des projets d'infrastructure autorisés dans le cadre du programme TECQ 2014-2019

**Description** : Cet indicateur permet de faire le bilan des parts de financement des gouvernements du Québec et du Canada pour les projets réalisés par les municipalités du Québec et par les organismes de transport en commun grâce au programme TECQ 2014-2019.

**Cible** : Aucune.

**Résultats** : Au Québec, depuis 2006, les sommes issues du Fonds de la taxe sur l'essence sont ajoutées à une contribution du gouvernement du Québec pour constituer le programme TECQ.

Pour la portion d'infrastructures d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures, les sommes du programme TECQ sont transférées aux municipalités. Dans le cadre du programme TECQ 2014-2019 découlant de cette entente, les 1 114 municipalités se sont partagées près de 2,7 milliards de dollars, soit :

- près de 1,9 milliard de dollars d'aide fédérale (70,8 %);
- près de 800 millions de dollars de sommes provenant du gouvernement du Québec (29,2 %).

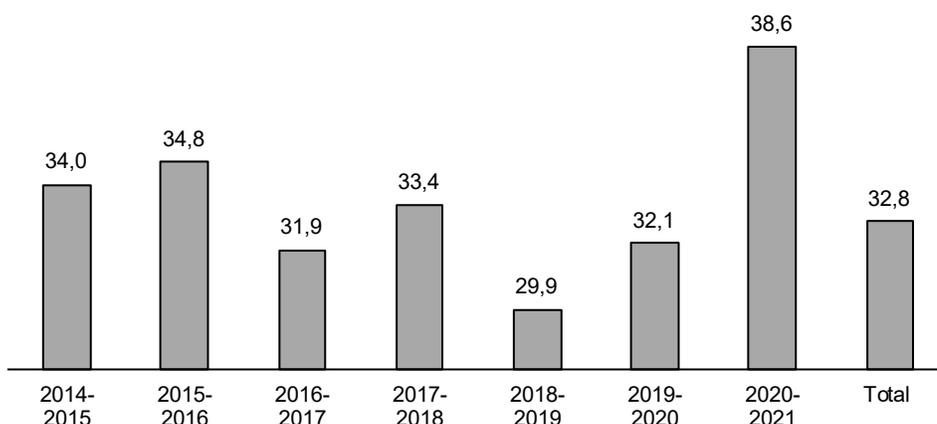
Tous les versements d'aide financière aux municipalités sont effectués en fonction de la provenance du financement des gouvernements du Canada (70,8 %) et du Québec (29,2 %). Par conséquent, la part du gouvernement du Québec est stable dans le temps.

Pour les organismes de transport en commun, les contributions du gouvernement du Québec au financement du programme TECQ 2014-2019 fluctuent beaucoup d'une année à la suivante, notamment en fonction de la part de ce financement versée en comptant ou en remboursement du service de la dette des organismes admissibles. Les versements comptant sont financés conjointement par les gouvernements du Canada et du Québec alors que les versements pour le remboursement du service de la dette sont entièrement assurés par le gouvernement du Québec. Sur l'ensemble de la période 2014-2019, la part du gouvernement du Québec dans le financement des projets autorisés s'élève à 55,6 %, ce qui est supérieur à la contribution du Québec dans l'enveloppe d'aide financière pour les infrastructures de transport en commun, soit de 39 %.

La part annuelle du Québec dans le financement fluctue entre un peu moins de 30 % et près de 39 % sur la période. Pour l'ensemble des investissements réalisés, la part du Québec est de 32,8 %.

GRAPHIQUE.18

### Évolution de la part du gouvernement du Québec dans le financement des projets autorisés (en pourcentage)

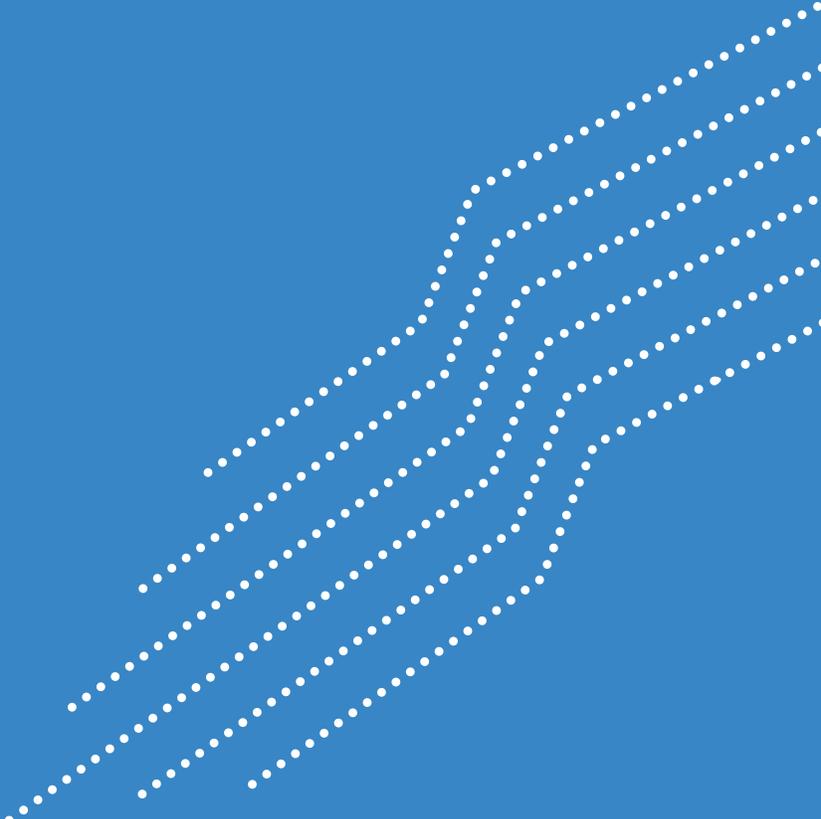


Sources : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère des Transports du Québec.

**Impact du Fonds de la taxe sur l'essence sur les résultats :** Modéré (entre 20 % et 50 %).

**Notes :** Pour le volet Infrastructures de transport en commun du programme TECQ, il revient aux organismes de transport en commun qui sont admissibles aux deux modes de financement, notamment les sociétés de transport en commun, de décider s'ils souhaitent voir leur projet financé au comptant ou sous la forme de remboursements du service de la dette. Hormis à travers la formulation des modalités d'application du programme qui déterminent quelles catégories d'actifs sont admissibles à une aide financière sous la forme de remboursements du service de la dette, le MTQ n'a pas de contrôle sur le choix des organismes de transport en commun.





*Société de financement  
des infrastructures  
locales*

Québec 