

MEMOIRE

# **Demandes prébudgétaires de l'Union des municipalités du Québec**

Budget du Québec 2024-2025



**Rassembler. Accompagner. Affirmer.**

## Table des matières

|   |           |
|---|-----------|
| La voix des gouvernements de proximité .....              | 4         |
| Introduction.....   | 5         |
| <b>1. Finances, fiscalité et infrastructures .....</b>    | <b>6</b>  |
| <b>1.1 Infrastructures municipales _____</b>              | <b>6</b>  |
| <b>1.2 Redevances sur les ressources naturelles _____</b> | <b>9</b>  |
| <b>1.3 Coopération intermunicipale _____</b>              | <b>9</b>  |
| <b>2. Environnement et changements climatiques _____</b>  | <b>10</b> |
| <b>2.1 Transport collectif _____</b>                      | <b>10</b> |
| <b>2.2 Protection des milieux naturels _____</b>          | <b>12</b> |
| <b>2.3 Décontamination des sols _____</b>                 | <b>13</b> |
| <b>2.4 Énergie _____</b>                                  | <b>14</b> |
| <b>3. Habitation et itinérance _____</b>                  | <b>15</b> |
| <b>3.1 Habitation _____</b>                               | <b>15</b> |
| <b>3.2 Itinérance _____</b>                               | <b>16</b> |
| <b>4. Développement économique régional _____</b>         | <b>17</b> |
| <b>4.1 Vitalité commerciale _____</b>                     | <b>17</b> |
| <b>4.2 Transport interrégional par autobus _____</b>      | <b>18</b> |
| <b>4.3 Transport aérien régional _____</b>                | <b>19</b> |
| <b>4.4 Aménagement forestier et sylviculture _____</b>    | <b>20</b> |
| <b>5. Sécurité publique _____</b>                         | <b>21</b> |
| <b>Synthèse des recommandations _____</b>                 | <b>22</b> |

## La voix des gouvernements de proximité

Depuis maintenant 100 ans, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) rassemble les gouvernements de proximité de toutes les régions du Québec. Sa mission est d'exercer un leadership fort pour des gouvernements de proximité autonomes et efficaces. Elle mobilise l'expertise municipale, accompagne ses membres dans l'exercice de leurs compétences et valorise la démocratie municipale. Ses membres, qui représentent plus de 85 % de la population et du territoire du Québec, sont regroupés en caucus d'affinité : municipalités locales, municipalités de centralité, cités régionales, grandes villes et municipalités de la Métropole.

## Introduction

Le présent mémoire vise à faire part des demandes prébudgétaires de l'UMQ pour le budget du Québec 2024-2025.

L'Union souhaite d'abord souligner l'important jalon que représente la Déclaration de réciprocité concernant le nouveau partenariat entre le gouvernement du Québec et les gouvernements de proximité signée le 13 décembre 2023. Elle marque un tournant dans les relations entre le milieu municipal et le gouvernement du Québec, notamment en prévoyant des échanges plus fréquents entre le milieu municipal et le gouvernement du Québec. Or, malgré cette nouvelle entente de partenariat, certains enjeux demeurent.

Dans un contexte de ralentissement économique, le milieu municipal peut jouer un rôle déterminant pour soutenir l'économie de l'ensemble des régions. Avec une aide financière du gouvernement pour appuyer la vitalité commerciale ainsi que pour accélérer la construction et la réfection d'infrastructures grises et vertes, les municipalités peuvent contribuer à amortir le choc économique et à accélérer la reprise. Par ailleurs, le contexte économique difficile risque de faire écoper les personnes vulnérables, qui sont souvent les premières victimes des ralentissements économiques. Il sera primordial que le gouvernement soit au rendez-vous pour les soutenir dans ces moments difficiles.

De plus, rappelons que le rôle des municipalités a évolué au cours des dernières années et que l'ajout de prestations de services à la personne aux services à la propriété, considérés comme étant le rôle plus traditionnel des municipalités, a un impact important sur les budgets des municipalités. En effet, les crises du logement et de l'itinérance, en plus de la lutte contre les changements climatiques et l'adaptation aux changements climatiques, créent une pression additionnelle sur les finances municipales. À ces nouvelles responsabilités s'ajoutent notamment l'important déficit de maintien des actifs municipaux d'eau, évalué à plus de 38 milliards de dollars, ainsi que le contexte économique difficile caractérisé par l'inflation et la hausse des taux d'intérêt, qui mettent tous à mal les finances municipales. À cet effet, une pleine compensation des tenant lieu de taxes ainsi qu'un remboursement à 100 % de la TVQ payée par les municipalités contribueraient à l'amélioration de la situation financière des municipalités et leur permettrait de mieux s'acquitter de l'ensemble de leurs responsabilités, au bénéfice des Québécoises et des Québécois.

Les demandes prébudgétaires de l'Union sont groupées en cinq thèmes :

- 1) Finances, fiscalité et infrastructures;
- 2) Changements climatiques et environnement;
- 3) Habitation et itinérance;
- 4) Développement économique régional;
- 5) Sécurité publique.

## 1. Finances, fiscalité et infrastructures

Les municipalités, comme l'ensemble des Québécoises et des Québécois, font face à d'importants défis sur le plan financier. Elles doivent composer avec l'inflation, qui est particulièrement marquée dans certains domaines de compétence ou de responsabilité municipale, tels que les infrastructures, le déneigement ou encore la gestion des matières résiduelles.

### 1.1 Infrastructures municipales

Les municipalités disposent d'un parc d'infrastructures vieillissant, comprenant un grand nombre d'infrastructures qui devront être mises à niveau au cours des prochaines années. En effet, le déficit de maintien d'actif des infrastructures municipales d'eau et de la chaussée au-dessus de ces infrastructures s'élève à 38,2 milliards de dollars selon le portrait des infrastructures en eau des municipalités du Québec 2022 réalisé par le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines. Les municipalités ne pourront pas, à elles seules, combler ce déficit de maintien d'actif au cours des prochaines années.

Au même moment où les municipalités sont confrontées à cet enjeu majeur, la part du plan québécois des infrastructures (PQI) consacrée aux infrastructures municipales a chuté significativement au cours des dernières années, passant de 7,3 % dans le PQI 2018-2028 à 4,7 % dans le PQI 2023-2033. En termes absolus, l'enveloppe prévue pour les infrastructures municipales est passée de 7,3 milliards de dollars dans le PQI 2018-2028 à 7,1 milliards de dollars dans le PQI 2023-2033, soit une réduction de près de 200 M\$. Cette baisse s'est opérée alors que les coûts de construction ont augmenté de plusieurs dizaines de points de pourcentage dans les dernières années. Seulement de 2020 à 2022, les coûts de construction pour les infrastructures municipales ont augmenté d'environ 30 % selon une étude de l'UMQ réalisée par Aviseo Conseil. En terme réel, les municipalités sont donc en mesure de réaliser beaucoup moins de travaux qu'auparavant. Il est important que cette tendance soit renversée afin d'assurer la pérennité des infrastructures municipales, qui sont essentielles pour la qualité de vie des Québécoises et des Québécois, ainsi que pour le développement économique du Québec.

Rappelons également que les municipalités doivent faire face à l'important défi que représentent les changements climatiques. À cet effet, l'UMQ a proposé au gouvernement du Québec de mettre en place un Pacte vert avec les municipalités, flexible et sans contrepartie, qui permettrait aux municipalités d'adapter leurs infrastructures aux changements climatiques. Cette demande s'appuie sur une étude de l'UMQ, réalisée par WSP et Ouranos, qui chiffre les surcoûts d'entretien, de remplacement et de mise à niveau des infrastructures existantes pour des infrastructures résilientes au climat futur à plus de 2 milliards par an pour les municipalités du Québec et ce, jusqu'en 2055.

En réponse aux représentations de l'UMQ, le gouvernement du Québec s'est engagé dans la nouvelle Déclaration de réciprocité Québec-Municipalités à financer à hauteur de 500 M\$ l'élaboration de plans climat

et des mesures d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques. Bien qu'il s'agisse d'un pas dans la bonne direction, les sommes investies par le gouvernement du Québec ne répondent pas à l'ensemble des besoins municipaux prévisibles et identifiés par la science pour les prochaines années.

**Recommandation no 1 :** Rééquilibrer le plan québécois des infrastructures afin que le pourcentage des investissements prévus pour les infrastructures municipales retrouve son niveau de 2018.

Dans un contexte de crise du logement où les mises en chantier sont en déclin, il est essentiel que les investissements en infrastructures suivent le rythme nécessaire à la construction de logements. Selon une étude de la Fédération canadienne des municipalités, les infrastructures municipales nécessaires à la construction de nouveaux logements coûtent 107 000 \$ par unité. Un appui financier supplémentaire des autres ordres de gouvernement à cette fin est essentiel pour que davantage de projets se concrétisent.

Les municipalités se retrouvent actuellement face à un enjeu crucial qui a un impact direct sur la capacité de développement de nos communautés, soit le non-renouvellement du Programme de la taxe sur l'essence et de la Contribution du Québec (TECQ). Alors que ce programme vital pour le financement des infrastructures municipales est arrivé à échéance, l'absence de nouvelles sommes prévues pour 2024 et les années subséquentes suscite une vive inquiétude. À titre de rappel, la TECQ représente le principal programme d'aide financière pour les infrastructures municipales au Québec, un investissement de 4,4 milliards de dollars de 2019 à 2023.

Il est impératif que le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec trouvent rapidement un terrain d'entente pour garantir le versement des sommes prévues. Cela étant, il est tout aussi crucial que ce renouvellement se fasse en tenant compte de la hausse des coûts des dernières années, mais surtout sans l'ajout de conditions. Le succès du programme TECQ réside dans sa souplesse d'application, notamment en ce qui concerne le choix des investissements, une caractéristique essentielle à préserver.

Investir de manière significative dans nos infrastructures municipales permet d'accélérer le développement de projets immobiliers et par conséquent, la construction de logements qui devront ultimement être desservis par des infrastructures municipales. Dans un contexte de crise du logement où les mises en chantier sont en déclin, il est essentiel que les investissements en infrastructures suivent le rythme nécessaire à la construction de logements.

Dans ce contexte, il est indéniable que les municipalités québécoises ont un besoin pressant de sécuriser le financement pour les travaux planifiés cette année et au-delà. Tout retard dans ces investissements en infrastructures risque d'être difficile à rattraper alors que le lien entre la capacité de nos infrastructures et la construction de logements est manifeste. D'ailleurs, des municipalités connaissent déjà des entraves liées au développement résidentiel en raison de la capacité limitée de leurs infrastructures d'eau.

Malheureusement, la situation actuelle laisse planer le doute quant à la capacité des municipalités à maintenir et à développer leurs infrastructures cruciales pour le développement de nos communautés.

**Recommandation no 2 :** Arriver rapidement à une entente avec le gouvernement fédéral sur le partage des sommes prévues au Fonds pour le développement des collectivités du Canada et ce, sans que des redditions de comptes additionnelles soient imposées aux municipalités du Québec.

Les infrastructures de loisirs municipales, qu'elles soient récréatives ou sportives, sont des incontournables dans les communautés. Elles en sont un des centres névralgiques, lieu de socialisation, de rassemblement et d'appartenance. C'est pourquoi les municipalités doivent proposer des installations de qualité et accessibles à leur population.

Depuis quelques années, les loisirs municipaux traversent une zone de turbulence : crise du bénévolat à la suite de la pandémie de la COVID-19, pénurie de main-d'œuvre persistante notamment pour les camps de jour municipaux, sous-financement, infrastructures sportives en fin de vie utile, etc.

Le Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives, sportives et de plein air (PAFIRSPA) a été lancé au début de l'été 2023 et a été doté d'une enveloppe de 300 M\$. Le gouvernement du Québec s'est engagé à investir 1,5 G\$ sur 10 ans afin d'augmenter la présence d'infrastructures sportives et récréatives accessibles et en bon état dans toutes les régions du Québec. Or, le soutien financier actuel, ainsi que le soutien prévu, sont insuffisants pour assurer la pérennité et la qualité des installations. En effet, les besoins sont énormes dans l'ensemble du Québec. Pour preuve, 967 projets ont été déposés à travers le Québec dans le cadre du premier appel de projet du PAFIRSPA. Malheureusement, avec les sommes prévues au programme, il est inévitable qu'un grand nombre de municipalités verront leurs projets refusés, et que peu de projets structurants, à portée supralocale ou régionale, seront financés. En effet, les arénas et les piscines intérieures, pour ne nommer que celles-là, sont des infrastructures importantes pour la population. Cependant, le coût de ces infrastructures se chiffre dans les dizaines de millions de dollars. Une enveloppe de 300 M\$ pour l'ensemble du Québec ne permettra pas de renouveler notre parc vieillissant d'arénas et de piscines qui ont été construites en bonne partie à la même époque.

**Recommandation no 3 :** Poursuivre les investissements en matière d'infrastructures sportives et récréatives dès le budget 2024-2025 en planifiant un nouvel appel à projets au PAFIRSPA pour ceux n'ayant pas été sélectionnés lors du premier appel à projets.

**Recommandation no 4 :** Prévoir un volet au PAFIRSPA pour les projets structurants par la mise en place d'un montant d'investissement plancher de 5 M\$.

## 1.2 Redevances sur les ressources naturelles

Les secteurs minier et forestier sont d'une importance capitale pour plusieurs régions du Québec. Ils génèrent des emplois de qualité et ils représentent une source de prospérité importante. De plus, l'exploitation des ressources forestières et minières constitue une source de revenus importante pour le gouvernement du Québec. À cet effet, au cours des dernières années, les redevances sur les ressources naturelles perçues par le gouvernement du Québec ont considérablement augmenté. Toutefois, les municipalités qui dépendent fortement de l'exploitation de ces ressources ne bénéficient qu'à hauteur de 38 M\$ par année des redevances perçues alors qu'elles sont souvent contraintes d'assumer les coûts liés aux externalités générées par cette exploitation. Ces externalités comprennent notamment la maintenance des infrastructures et la gestion des nuisances.

Afin de mieux tenir compte de ces externalités générées par ces secteurs d'activité, de favoriser l'acceptabilité sociale des projets actuels et à venir, et de favoriser le développement économique de nos régions, il est important qu'une part plus importante des retombées de l'exploitation des ressources naturelles retourne directement dans les communautés où l'exploitation a lieu.

**Recommandation no 5 :** Revoir le partage des redevances provenant de l'exploitation des ressources naturelles afin que les municipalités ayant une exploitation des ressources naturelles sur leur territoire en bénéficient davantage.

## 1.3 Coopération intermunicipale

Les municipalités font face à des exigences réglementaires qui se multiplient et à un encadrement légal de plus en plus complexe. Combinés aux enjeux économiques de pénurie de main-d'œuvre et des coûts toujours grandissants pour offrir les services à la population, ces facteurs engendrent un besoin constant d'amélioration de l'efficacité dans le monde municipal. Dans certains domaines tels que la collecte sélective, les offices d'habitation, la sécurité civile ou les services de sécurité incendie, la dispersion des services offerts en dilue la qualité tout en augmentant leurs coûts.

La notion de réalisation de projets structurants – notamment en région – se déploie non plus seulement au niveau des infrastructures, mais également au niveau des services à la population (p. ex. culture et loisirs, environnement et sécurité incendie) afin d'optimiser l'utilisation des fonds publics. En réponse à ce contexte, la collaboration entre les municipalités devient nécessaire pour un très grand nombre d'entre elles.

À cet effet, le Fonds régions et ruralité (FRR) représente un outil de soutien efficient puisqu'il offre un soutien financier au développement de coopération intermunicipale, en appui aux initiatives locales. L'aide financière

de l'axe « coopération municipale » du volet 4 du FRR permet notamment de soutenir la réalisation de diagnostics et d'études sur l'opportunité ou la faisabilité d'une coopération intermunicipale.

Cependant, les besoins liés à l'atteinte des objectifs gouvernementaux, à l'optimisation des ressources et à la valorisation de la coopération intermunicipale ne pourront être totalement couverts par les enveloppes disponibles actuellement. En effet, les sommes prévues à cet axe ont déjà été épuisées, démontrant l'importance des besoins en matière d'appui à la coopération intermunicipale. De plus, afin d'assurer la réalisation d'engagements de coopération concrets sur le long terme, il est nécessaire de s'assurer que l'aide financière proposée à l'axe « coopération municipale » soit octroyée pour des mesures opérationnelles et non uniquement pour des études de faisabilité. Cette contribution permettrait aux municipalités intéressées de couvrir une partie des coûts des regroupements lors des premières années de mise en commun. Ainsi, davantage de gains d'efficacité seraient réalisés et des économies substantielles seraient réalisées à moyen et long terme, au bénéfice de l'ensemble de la population et du gouvernement du Québec.

**Recommandation no 6 :** Bonifier de 15 millions de dollars par année l'aide financière prévue à l'axe « coopération municipale » du volet 4 du FRR afin que les nouvelles sommes soutiennent notamment la mise en œuvre des regroupements en couvrant une partie des coûts lors des premières années de la mise en commun de services ou d'infrastructures.

## 2. Environnement et changements climatiques

### 2.1 Transport collectif

Depuis plusieurs années déjà, les acteurs du transport collectif s'entendaient à l'effet que le modèle de financement des opérations du transport collectif allait devenir particulièrement inadapté dans la première moitié de la présente décennie en raison du découplage entre les revenus et les dépenses des sociétés de transport.

En effet, alors que les revenus provenant des sources de financement stagnent, notamment ceux issus de la taxe sur l'essence, les dépenses augmentent en raison notamment de l'augmentation de l'offre dans les dernières années, de l'effet général de l'inflation, de l'entrée en service du Réseau express métropolitain et du vieillissement des actifs existants, auxquels est venu s'ajouter une baisse de l'achalandage découlant de la modification des habitudes de la population dans la foulée de la pandémie.

Cette situation avait amené le gouvernement du Québec à lancer en janvier 2019, le Chantier sur le financement de la mobilité durable afin de trouver des solutions pour combler ce déficit à long terme. Une nouvelle tournée de consultation à ce sujet a été lancée en mars 2023.

En octobre 2023, le gouvernement du Québec a entamé des rencontres ciblées avec les partenaires du transport collectif afin de leur présenter une proposition de cadre financier quinquennal (2023-2028). À la suite de divers échanges, le gouvernement a fixé le montant de sa contribution pour 2024 à 265 M\$, ce qui permet selon leurs estimations de maintenir l'offre de service. Or, les acteurs du transport collectif dans le Grand Montréal estiment que la contribution gouvernementale de 238 M\$ pour 2024 est insuffisante, ce qui les force à puiser dans des fonds de réserve de l'ARTM qui ne sont pas alimentés de manière récurrente pour maintenir l'offre de service.

De plus, la proposition de cadre financier quinquennal soumise par le gouvernement impose un fardeau financier accru aux municipalités, et ce, sans augmentation de l'offre de services, compromettant ainsi l'augmentation du transfert modal, l'atteinte des objectifs collectifs en matière de transition écologique et d'aménagement du territoire ainsi que l'offre d'un niveau de service répondant aux besoins de la population du Québec.

Les projections actuelles indiquent que le déficit structurel continuera de croître à chaque année et qu'il devrait s'élever à un minimum de 900 millions de dollars en 2027 pour l'ensemble du Québec. Une solution à moyen et long terme devra être trouvée afin de renverser cette tendance, en concertation avec le milieu municipal qui, à titre de partenaire majeur de financement, devra être en accord avec le nouveau modèle proposé.

**Recommandation no 7 :** [Convenir avec le milieu municipal d'un cadre financier pour l'ensemble de la période 2025-2028 afin d'assurer la prévisibilité, la stabilité et la pérennité des opérations du transport collectif sur ce terme et l'offre d'un niveau de service répondant aux besoins de la population.](#)

Les besoins et attentes des populations des régions face aux modes de transport offerts sont en évolution. Ces dernières années, plusieurs municipalités constatent un intérêt croissant de leurs citoyennes et citoyens pour des solutions de mobilité plus durables, dont le transport collectif. Il constitue d'ailleurs un facteur d'acceptabilité sociale dans les projets de consolidation du territoire. Plusieurs municipalités souhaitent donc développer et améliorer leur offre de service en la matière. Le principal véhicule du gouvernement du Québec pour l'aide financière au financement du transport collectif en région est le volet 2 du programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), qui finance 75 % des coûts admissibles.

Or, la Loi sur les Transports empêche les municipalités de moins de 100 000 habitants de mettre en place leur propre société de transport et de posséder et opérer leur propre flotte de véhicules. Elles sont forcées de faire affaire avec un transporteur privé et de procéder par appel d'offres public. Ce faisant, les municipalités de taille moyenne n'ont pas accès à la part du lion des programmes s'adressant aux sociétés de transport (p.ex. PADTC Volet 1 – Aide au transport en commun urbain, SOFIL, etc.). Elles doivent également composer avec une faible concurrence qui peut avoir un impact à la hausse sur les coûts.

Le financement octroyé dans le cadre du PADTC – volet 2 est établi en fonction de l'achalandage historique et projeté. Comme l'achalandage de l'année en cours n'est pas connu avant la fin de l'année, les versements des derniers 10 % de l'aide promise sont régulièrement retardés de plusieurs mois pour tenir compte de l'achalandage réel. Cela complique la tâche des organismes publics de transport collectif (OPTC) et ne favorise pas une approche axée sur l'augmentation de l'offre de service. Bien qu'il dispose de sources de revenus limitées, le transport collectif régional doit faire face à une hausse importante de ses coûts engendrée par l'augmentation du prix de l'essence, la pénurie de main-d'œuvre et l'inflation. Un appui financier supplémentaire du gouvernement contribuerait à solidifier les assises du transport collectif en région et favoriserait le développement de l'offre, au bénéfice des Québécoises et des Québécois.

**Recommandation no 8 :** Bonifier considérablement le financement du PADTC – volet 2 pour rembourser 75 % des coûts réels plutôt que des dépenses admissibles afin de favoriser le développement de l'offre de transport collectif en région.

## 2.2 Protection des milieux naturels

Dans le cadre de la mobilisation nationale pour l'élaboration du Plan Nature 2030 du gouvernement du Québec, l'UMQ a soumis un mémoire rappelant certaines demandes du milieu municipal qui favoriseraient l'atteinte des cibles du Cadre mondial sur la biodiversité de Kunming à Montréal. L'une d'entre-elles concerne le financement de l'acquisition de milieux naturels par les municipalités.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), de s'adapter aux changements climatiques et d'améliorer la biodiversité et la connectivité écologique sur leur territoire, les municipalités ont l'habitude de collaborer avec des organismes de conservation pour des projets de conservation et de restauration de milieux naturels. Ces derniers ont l'avantage d'avoir une expertise en la matière et des subventions dédiées pour des projets ou pour se porter acquéreur de milieux naturels dans l'optique de les conserver à perpétuité. Les organismes de conservation sont sans aucun doute des alliés du milieu municipal.

Toutefois, il arrive que certaines situations militent pour que la municipalité devienne elle-même propriétaire d'un terrain dans une optique de conservation ou de restauration d'un milieu naturel. C'est le cas notamment

lorsque les pouvoirs d'expropriation doivent être utilisés, lorsqu'une municipalité a l'opportunité d'utiliser son droit de préemption ou encore lorsque le terrain a une valeur stratégique au regard de l'aménagement du territoire, de l'accès à la nature ou de l'approvisionnement en eau potable. On peut penser aux terrains de golf dans le sud du Québec, à des milieux stratégiques pour la gestion des eaux pluviales, à des terrains en milieu urbanisé ou encore à des sites naturels d'intérêt qui pourraient devenir accessibles aux citoyennes et citoyens.

Pour atteindre les cibles du Plan Nature 2030, le gouvernement du Québec aura besoin que des municipalités se portent acquéreurs de milieux naturels ou dégradés. D'ailleurs, la nouvelle Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) et les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) demanderont notamment au milieu municipal d'identifier des milieux naturels d'intérêt écologique sur leur territoire et de prévoir des moyens pour les conserver ainsi que de déterminer des corridors écologiques et prévoir des usages favorisant leur maintien ou leur restauration. Cela s'ajoute à l'obligation pour les municipalités d'élaborer et de mettre en œuvre des Plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH) visant à intégrer la conservation de ces milieux à la planification de l'aménagement du territoire.

Alors qu'un budget de 360 M\$ est prévu pour la mise en œuvre de l'ensemble de la PNAAT, l'UMQ est d'avis qu'une aide financière spécifique à l'acquisition de milieux naturels et dédiée aux municipalités devrait être prévue dans le cadre du Plan Nature afin d'amortir le poids important de ces acquisitions sur les budgets municipaux.

**Recommandation no 9 :** Prévoir dans le cadre du Plan Nature une aide financière de 400 M\$ dédiée aux municipalités pour l'acquisition de milieux naturels.

## 2.3 Décontamination des sols

Les municipalités jouent un rôle de premier plan dans la protection des sols ainsi que la réhabilitation et la réutilisation des terrains contaminés sur leur territoire. Les municipalités, au moyen de plans d'aménagement, peuvent orienter les efforts des développeurs et faciliter la revitalisation de certaines zones contaminées, dont celles ayant un potentiel de développement économique. Elles peuvent également réhabiliter des friches industrielles en milieu urbain et ainsi améliorer la biodiversité et contribuer à réduire le passif environnemental laissé aux générations futures.

Or, les coûts de décontaminations sont majeurs d'autant plus que les nouvelles redevances pour le traitement et l'enfouissement de sols contaminés excavés mises en place au début 2024 augmentent les coûts de gestion des sols pour les municipalités à court terme en l'absence d'options alternatives de valorisation

autorisées par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Le volet 2 du Programme ClimatSol-Plus vise à faciliter la décontamination des terrains ayant un potentiel de développement économique et à aider les propriétaires de terrains contaminés à les réhabiliter en réduisant le coût de développement des terrains. Les projets soumis dans le cadre de ce volet doivent notamment créer des conditions favorables à la densification du tissu urbain sur les territoires situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Les municipalités peuvent soumettre des demandes jusqu'au 30 septembre 2024. Or, le programme est actuellement financé par des crédits découlant des budgets 2020-2021 et 2022-2023.

**Recommandation no 10 :** Doubler le dernier investissement de 61 M\$ du gouvernement du Québec visant à appuyer la valorisation de milieux contaminés et la réhabilitation de terrains, effectué dans le budget 2022-2023 afin de pallier l'absence d'investissement dans le budget 2023-2024 et d'assurer la continuité des investissements pour 2024-2025.

**Recommandation no 11 :** S'assurer que les sommes qui seront perçues par le gouvernement via les redevances pour le traitement et l'enfouissement de sols contaminés excavés soient majoritairement redistribuées aux municipalités pour la décontamination de terrains afin de favoriser le redéveloppement sur des terrains à fort potentiel de développement.

## 2.4 Énergie

Le Québec s'est doté d'un objectif climatique ambitieux : atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pour ce faire, le Québec doit rapidement contrôler la demande énergétique, accélérer la mise en place et l'utilisation de technologies sobres en carbone dans tous les secteurs et électrifier son économie. La réussite de ces objectifs implique des changements sans précédent et les municipalités seront sans conteste des acteurs clés pour y arriver.

Une réforme majeure en matière d'énergie s'amorce au Québec, ce qui risque de secouer les habitudes de vie des Québécoises et des Québécois ainsi que nos façons de faire collectives. L'augmentation significative de la demande énergétique, notamment pour remplacer le recours aux énergies fossiles et favoriser la croissance économique, exerce déjà une pression importante sur les réseaux énergétiques, particulièrement le réseau électrique.

Dans certaines municipalités, les défis en termes de capacité et de puissance électriques, particulièrement en période de pointe, ont déjà des effets sur l'établissement, l'agrandissement ou la décarbonation d'entreprises sur leur territoire affectant ainsi directement le développement économique de leur région. Or, optimiser la réduction des émissions de GES tout en faisant face à une demande grandissante en énergies renouvelables nécessite des actions concertées.

En élaborant des plans climatiques cohérents avec les objectifs gouvernementaux, les municipalités exercent un leadership important pour réduire à la source la demande d'énergie et améliorer le bilan GES du Québec. À titre d'exemples, les municipalités peuvent rendre leurs bâtiments carboneutres, améliorer la gestion de la pointe de leurs actifs, opter pour la biométhanisation, la biomasse forestière ou encore miser sur la mobilité active et l'électrification de leur parc de véhicules. En montrant l'exemple, les municipalités sont des ambassadrices de la transition énergétique et incitent la population à prendre part au changement. Un financement dédié aux municipalités permettra d'accélérer la transition énergétique et libérera des capacités énergétiques pour de nouveaux projets porteurs sur le plan économique.

**Recommandation no 12 :** Prévoir des sommes dédiées aux municipalités pour leur propre transition énergétique, notamment pour accroître l'efficacité énergétique et libérer des capacités énergétiques pour de nouveaux projets porteurs sur le plan économique.

## 3. Habitation et itinérance

### 3.1 Habitation

Une crise du logement affecte l'ensemble des régions du Québec en raison d'un déséquilibre majeur entre l'offre et la demande en logements. Selon la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), il faudrait construire 75 000 logements de plus par année pour préserver l'abordabilité du logement au Québec, soit environ 130 000 par année. Environ 55 000 logements se construisaient par année avant la pandémie. Malheureusement, en 2023, les mises en chantier au Québec ont connu une baisse de 32 %, pour un total de 38 900 mises en chantier en 2023, soit 18 200 de moins qu'en 2022. Collectivement, nous nous dirigeons dans la mauvaise direction pour corriger l'enjeu d'offre de logement.

Lors de sa mise à jour économique le 7 novembre 2023, le gouvernement du Québec a annoncé un investissement de 1,8 G\$ sur 5 ans pour la construction de 8 000 nouveaux logements sociaux et abordables, soit environ 1 600 par an, grâce à un effort commun du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral. L'Union a accueilli favorablement cet investissement nécessaire pour aider les ménages les plus vulnérables.

Cependant, cet investissement ne sera malheureusement pas suffisant pour répondre aux besoins des gens les plus vulnérables qui n'arrivent toujours pas à trouver un toit convenable. Rappelons que la Société d'habitation du Québec (SHQ) évaluait au début de 2021 que 37 000 ménages étaient en attente d'un logement social. Sur le terrain, les membres de l'UMQ estiment qu'il faut créer au minimum 4 500 logements sociaux et 13 400 logements abordables par an pour répondre aux besoins de la population.

Dans les régions du Québec, il est souvent peu rentable de construire des logements et il y a moins de promoteurs immobiliers. La villégiature peut affecter la disponibilité des logements, et les coûts de construction peuvent être plus élevés en raison des plus grandes distances à parcourir. Ces différents facteurs entraînent une pression à la baisse sur l'offre de logement et contribuent au phénomène de rareté que nous connaissons présentement.

**Recommandation no 13 :** Accroître le financement dédié au logement social et abordable, considérant que plus de 10 000 unités supplémentaires doivent être construites à court terme.

## 3.2 Itinérance

En marge du Sommet municipal sur l'itinérance, organisé par l'UMQ en septembre 2023, l'Union avait rendue publique une étude sur les coûts de l'itinérance au Québec, commandée à la firme AppÉco, qui estimait que les coûts totaux annuels d'une personne en situation d'itinérance au Québec, qui vit dans la rue, s'élèvent à 72 521 \$.

Parallèlement, les chiffres du dénombrement de 2022, rendus publics en septembre dernier par l'Institut national de Santé publique du Québec (INSPQ), ont confirmé ce que les élues et élus municipaux constataient déjà sur le terrain depuis plusieurs mois, soit une augmentation substantielle (+ 44 %) du nombre de personnes en situation d'itinérance entre 2018 et 2022, portant leur nombre total à 10 000 à travers le Québec.

Le phénomène de l'itinérance, en 2023, se trouve au carrefour de multiples crises : les conséquences sociales de la pandémie, la crise du logement, la crise des opioïdes, les difficultés de recrutement dans le secteur de la santé et des services sociaux, le modèle de financement des organismes communautaires à revoir. Le milieu municipal a été confronté à l'ampleur de ces crises et de leurs répercussions, tant pour les personnes les plus vulnérables que pour le tissu social, et a parfois dû prendre des mesures pour en atténuer les effets, alors que l'itinérance est avant tout une responsabilité du gouvernement du Québec.

Les nouvelles données issues du dénombrement reconnaissent désormais de manière inéquivoque les besoins immenses à combler, tant pour prévenir et réduire l'itinérance, que pour mieux accompagner les personnes en situation d'itinérance, et commandent des investissements majeurs à court terme.

**Recommandation no 14 :** Consolider les investissements en matière d'hébergement d'urgence et investir massivement en prévention de l'itinérance afin de sortir de la situation d'urgence actuelle, tant en matière de logements, que de services aux personnes vulnérables.

**Recommandation no 15 :** Compenser les municipalités qui assument une part substantielle des coûts reliés à l'augmentation importante du nombre de personnes en situation d'itinérance, et ainsi, leur donner la marge de manœuvre nécessaire pour agir sur le terrain aux côtés de leurs partenaires.

## 4. Développement économique régional

### 4.1 Vitalité commerciale

Les municipalités jouent un rôle clé en matière de développement économique. Elles peuvent, par leurs investissements en infrastructures, leur fiscalité, leurs politiques urbanistiques, culturelles ou de vitalité commerciale, créer un environnement propice aux investissements des entreprises, qui bénéficient à l'ensemble de la collectivité.

Malheureusement, les commerces ayant pignon sur rue doivent faire face à de nombreux défis depuis plusieurs années. La croissance du commerce en ligne ainsi que l'avènement du télétravail sont des phénomènes ayant réduit considérablement les déplacements vers les centres-villes et les artères commerciales, ce qui a un impact sur la vitalité de ceux-ci. De plus, la pandémie a été un coup dur pour bon nombre d'entreprises qui peinent à se relever de cet épisode difficile et elles doivent maintenant composer avec un ralentissement économique. Dans ce contexte, un soutien financier accordé à l'ensemble des municipalités afin de soutenir la vitalité des centres-villes et des artères commerciales contribuerait à la promotion de l'entrepreneuriat, à l'attraction d'investissements, et à la création d'un environnement propice à la croissance des entreprises, ce qui contribuera à créer des communautés plus dynamiques et plus prospères.

Lors de la dernière campagne électorale, le gouvernement s'est engagé à débloquer une enveloppe budgétaire de 470 M\$ pour soutenir les milieux dévitalisés, notamment dans une perspective de soutien aux services de proximité. L'UMQ croit que la concrétisation de cet engagement, réitéré dans l'entente de

réciprocité Québec-municipalités, est essentielle. Par ailleurs, l'ensemble des milieux ayant des besoins devraient avoir accès à l'aide financière prévue puisque des défis de vitalisation existent dans tous les milieux.

**Recommandation no 16 :** Mettre en œuvre un programme de soutien financier à hauteur de 470 millions de dollars pour le maintien et la mise en place des services de proximité et le rendre accessible à l'ensemble des milieux ayant des défis de vitalisation, notamment les centres-villes.

## 4.2 Transport interrégional par autobus

Une desserte d'autobus interrégional de qualité offrant un nombre suffisant de liaisons est une nécessité pour stimuler la vitalité économique et désenclaver les régions du Québec, mais également pour réduire les émissions de GES du secteur des transports. De plus, un réseau de transport interrégional par autobus est primordial pour l'accès des usagers, dont les personnes vulnérables, aux services et aux emplois.

Le transport interrégional par autobus est opéré par des transporteurs privés et encadré par la Commission des transports du Québec qui octroie des permis aux transporteurs. En région, c'est le support financier des gouvernements qui permet aux transporteurs de maintenir ce service essentiel. Or, la pandémie a provoqué une diminution importante de l'achalandage pour les liaisons interrégionales, ce qui a occasionné des difficultés financières pour les compagnies de transport offrant ce service. Le gouvernement du Québec a alors mis sur pied le Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus (PARTIA) afin de soutenir les transporteurs à réintégrer les liaisons disponibles avant la pandémie, dans le but de retrouver le niveau d'achalandage prépandémie.

Le gouvernement du Québec est interpellé pour soutenir cette industrie qui n'a toujours pas retrouvé son niveau prépandémique, comme il l'a fait en injectant environ 20 M\$ lors des exercices budgétaires 2020 à 2022. Il n'a alloué aucune somme pour le PARTIA dans le budget 2023. Force est de constater que depuis la fin du PARTIA le 31 mars 2023, certaines dessertes ont disparu, et celles qui ont été maintenues n'ont toujours pas retrouvé leur fréquence prépandémique dans la majorité des cas.

La pression sur les coûts exercée par la pénurie de main-d'œuvre et l'augmentation du coût du diesel ces dernières années contribuent à hausser les coûts d'opération pour les transporteurs privés, complexifiant encore davantage l'atteinte de la rentabilité. Pour assurer une desserte minimale sur le territoire québécois, une aide financière sera nécessaire. C'est pourquoi l'UMQ recommande de renouveler le PARTIA en y injectant 20 millions de dollars par année comme ce fut le cas de 2020 à 2022.

**Recommandation no 17 :** Injecter 20 millions de dollars pour l'année 2024-2025 afin de soutenir le transport interrégional par autobus.

**Recommandation no 18 :** Mener une réflexion, en collaboration avec le milieu municipal et les acteurs du transport interrégional, pour revoir le modèle d'affaires actuel de l'industrie dans le but d'assurer un financement suffisant et une offre de services répondant aux besoins de la population.

### 4.3 Transport aérien régional

Le transport aérien régional constitue un service essentiel pour les populations éloignées. Malheureusement, depuis de nombreuses années, la desserte aérienne régionale au Québec fait face à des enjeux d'abordabilité et à une faible offre de service qui créent un problème d'accessibilité. Ces lacunes ont des impacts importants en matière de mobilité et de développement économique et touristique. Ces enjeux se sont aggravés lors de la pandémie de COVID-19. En effet, l'industrie du transport aérien a été frappée de plein fouet par la crise sanitaire, tant sur le plan international que régional.

Depuis plusieurs années déjà, l'UMQ est active en matière de représentation politique auprès du gouvernement du Québec concernant la nécessité de revoir le modèle d'affaires du transport aérien régional au Québec, entre autres afin de diminuer les prix élevés des billets d'avion pour des vols en région. Dans cette optique, le gouvernement du Québec a dévoilé en avril 2022 le nouveau Programme d'accès aérien régional (PAAR) visant à stimuler la demande des billets d'avion, en réduisant le prix à 500 \$ l'aller-retour pour le tourisme interne – à départ de Montréal ou Québec – et en réduisant de 30 % à 60 % le prix des billets d'avion pour les résidents de régions ciblées.

Le PAAR n'a malheureusement pas donné les résultats escomptés. Après 9 mois de mise en œuvre, la cible annuelle n'avait été atteinte qu'à un peu plus de 30 % (31 500 sur 98 800 billets). Les régions du Québec ne profitent donc que marginalement de ce programme. Bien que le prix des billets ait diminué pour une partie des usagers, le manque de fiabilité ne permet pas aux usagers une prévisibilité raisonnable, ce qui décourage l'usage du transport aérien, notamment auprès des gens d'affaires.

Mis en place en 2020, le Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels, qui faisait selon plusieurs une différence appréciable, a pris fin le 30 septembre 2023. Aucune nouvelle somme permettant son prolongement n'a été annoncée dans la mise à jour économique présentée le 7 novembre dernier par le gouvernement du Québec. Des transporteurs ont déjà annoncé une réduction de leur offre de service et la suppression de certaines liaisons régionales jugées non financièrement viables.

Face à cette crise, une révision du modèle d'affaires est plus que nécessaire. C'est pourquoi l'UMQ réitère sa proposition de réaffecter une partie des sommes non utilisées dans le PAAR afin de financer la réalisation de projets pilotes selon le principe d'appel d'offres public auquel les transporteurs soumissionnent pour obtenir une licence d'exploitation.

**Recommandation no 19 :** Réallouer une partie des sommes prévues au Programme d'accès aérien régional (PAAR) afin de financer la révision du modèle d'affaires, notamment par la mise en œuvre de projets pilotes selon le principe d'appel d'offres public auquel les transporteurs soumissionnent pour obtenir une licence d'exploitation.

## 4.4 Aménagement forestier et sylviculture

L'été 2023 a été marqué par des incendies de forêt d'une rare intensité au Québec. La saison des feux de forêt de 2023 a également été marquée par une proportion beaucoup plus importante de déclenchement d'origine naturelle, plutôt qu'humaine. Les conditions climatiques anormales qui ont touché les latitudes nordiques y sont pour beaucoup. Le climat change et les perturbations naturelles qui affectent la forêt québécoise, que ce soient des incendies ou des épidémies, sont susceptibles de se produire à une fréquence plus importante. Afin d'assurer la durabilité de la forêt, la baisse des possibilités forestières risque malheureusement de devenir plus fréquente, occasionnant des impacts économiques majeurs pour les régions concernées.

Des travaux sylvicoles de grandes ampleurs sont nécessaires pour adapter la forêt québécoise et la rendre plus résiliente. L'UMQ salue les investissements de 469 millions de dollars sur huit ans annoncés par le gouvernement du Québec dans sa dernière mise à jour économique pour répondre aux incendies de forêts de l'été 2023. De cette somme, les 200 millions de dollars sur huit ans en travaux sylvicoles permettront de reboiser 25 000 hectares. Il s'agit d'un excellent premier pas. Toutefois, les besoins demeurent importants. Environ 275 000 hectares supplémentaires destinés à la récolte auront besoin de travaux sylvicoles pour éviter des erreurs de régénération. L'Union fait donc écho à une recommandation du Forestier en chef du Québec en demandant au gouvernement du Québec de se doter d'un plan d'investissement sur 15 ans pour le reboisement des superficies touchées par des perturbations naturelles en haussant notamment les budgets accordés aux fins de travaux sylvicoles. Les travaux sylvicoles se planifient sur le long terme, ce qui justifierait une sortie du cadre budgétaire habituel de cinq ans, tel que le gouvernement du Québec l'a fait lors de la plus récente mise à jour économique.

**Recommandation no 20 :** Se doter d'un plan d'investissement sur 15 ans pour le reboisement des superficies touchées par les perturbations naturelles et hausser les budgets accordés aux travaux sylvicoles afin d'optimiser les volumes de coupe de bois à long terme et de pérenniser les emplois de ce secteur.

## 5. Sécurité publique

Les dépenses liées aux corps de police municipaux (CPM) sont en constante augmentation. En contrepartie, les revenus pour couvrir ces coûts n'augmentent pas au même rythme. Plusieurs raisons expliquent cette réalité, notamment le financement exclusif par le biais de l'impôt foncier, les changements sociodémographiques, la transformation de la criminalité, le désengagement de l'État en matière de services sociaux ainsi que la pénurie de main-d'œuvre. Les changements sociaux et la transformation de la criminalité (vieillesse de la population, santé mentale, itinérance) exigent une réflexion sur le financement des services policiers au Québec. Depuis plusieurs années, on constate un changement dans les problématiques auxquelles les services policiers sont confrontés. En effet, les interventions policières non liées à la criminalité (problèmes de santé mentale, détresse, suicide, schizophrénie, etc.) sont en forte progression et exigent davantage de temps de la part des services policiers.

La Loi sur la police a été modifiée afin de donner le pouvoir au ministre de la Sécurité publique de déterminer par règlement les obligations relatives à la formation continue auxquelles les policiers doivent se conformer. Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, ces mesures se répercutent sur la gestion des effectifs et les finances municipales. Pour les municipalités et les régies de police, le coût de la formation dépasse largement le coût de l'École nationale de police. Les frais de déplacement, d'hébergement et de remplacement des policiers en formation devraient être considérés et compensés financièrement par le gouvernement.

**Recommandation no 21 :** Compenser financièrement certains services offerts par les corps policiers municipaux tels que la formation ou des services d'information offerts à la SQ.

Les coûts des bâtiments associés aux services de police ont considérablement augmenté au cours des dernières années. À l'heure actuelle, il n'y a aucun programme d'aide financière du gouvernement du Québec pour la réfection ou la construction de postes de police, de quartiers généraux ou de palais de justice. Les coûts très importants de ces investissements mettent à mal les finances municipales et peuvent ralentir le déploiement de ces infrastructures essentielles pour assurer la sécurité des Québécoises et des Québécois.

**Recommandation no 22 :** Assurer une aide financière aux municipalités pour couvrir les hausses de coûts associés à la construction ou la rénovation de postes de police ou de quartiers généraux.

## Synthèse des recommandations

L'Union des municipalités du Québec recommande au gouvernement du Québec ce qui suit :

**Recommandation n° 1 :** Rééquilibrer le plan québécois des infrastructures afin que le pourcentage des investissements prévus pour les infrastructures municipales retrouve son niveau de 2018.

**Recommandation n° 2 :** Arriver rapidement à une entente avec le gouvernement fédéral sur le partage des sommes prévues au Fonds pour le développement des collectivités du Canada et ce, sans que des redditions de comptes additionnelles soient imposées aux municipalités du Québec.

**Recommandation n° 3 :** Poursuivre les investissements en matière d'infrastructures sportives et récréatives dès le budget 2024-2025 en planifiant un nouvel appel à projets au PAFIRSPA pour ceux n'ayant pas été sélectionnés lors du premier appel à projets.

**Recommandation n° 4 :** Prévoir un volet au PAFRISPA pour les projets structurants par la mise en place d'un montant d'investissement plancher de 5 M\$.

**Recommandation n° 5 :** Revoir le partage des redevances provenant de l'exploitation des ressources naturelles afin que les municipalités ayant une exploitation des ressources naturelles sur leur territoire en bénéficient davantage.

**Recommandation n° 6 :** Bonifier de 15 millions de dollars par année l'aide financière prévue à l'axe « coopération municipale » du volet 4 du FRR afin que les nouvelles sommes soutiennent notamment la mise en œuvre des regroupements en couvrant une partie des coûts lors des premières années de la mise en commun de services ou d'infrastructures.

**Recommandation n° 7 :** Convenir avec le milieu municipal d'un cadre financier pour l'ensemble de la période 2025-2028 afin d'assurer la prévisibilité, la stabilité et la pérennité des opérations du transport collectif sur ce terme et l'offre d'un niveau de service répondant aux besoins de la population.

**Recommandation n° 8 :** Bonifier considérablement le financement du PADTC – volet 2 pour rembourser 75 % des coûts réels plutôt que des dépenses admissibles afin de favoriser le développement de l'offre de transport collectif en région.

**Recommandation n° 9 :** Prévoir dans le cadre du Plan Nature une aide financière de 400 M\$ dédiée aux municipalités pour l'acquisition de milieux naturels.

**Recommandation n° 10 :** Doubler le dernier investissement de 61 M\$ du gouvernement du Québec visant à appuyer la valorisation de milieux contaminés et la réhabilitation de terrains effectué dans le budget 2022-2023 afin de pallier l'absence d'investissement dans le budget 2023-2024 et d'assurer la continuité des investissements pour 2024-2025.

**Recommandation n° 11 :** S'assurer que les sommes qui seront perçues par le gouvernement via les redevances pour le traitement et l'enfouissement de sols contaminés excavés soient majoritairement redistribuées aux municipalités pour la décontamination de terrains afin de favoriser le redéveloppement sur des terrains à fort potentiel de développement.

**Recommandation n° 12 :** Prévoir des sommes dédiées aux municipalités pour leur propre transition énergétique, notamment pour accroître l'efficacité énergétique et libérer des capacités énergétiques pour de nouveaux projets porteurs sur le plan économique.

**Recommandation n° 13 :** Accroître le financement dédié au logement social et abordable, considérant que plus de 10 000 unités supplémentaires doivent être construites à court terme.

**Recommandation n° 14 :** Consolider les investissements en matière d'hébergement d'urgence et investir massivement en prévention de l'itinérance afin de sortir de la situation d'urgence actuelle, tant en matière de logements, que de services aux personnes vulnérables.

**Recommandation n° 15 :** Compenser les municipalités qui assument une part substantielle des coûts liés à l'augmentation importante du nombre de personnes en situation d'itinérance, et ainsi, leur donner la marge de manœuvre nécessaire pour agir sur le terrain aux côtés de leurs partenaires.

**Recommandation n° 16 :** Mettre en œuvre un programme de soutien financier à hauteur de 470 millions de dollars pour le maintien et la mise en place des services de proximité et le rendre accessible à l'ensemble des milieux ayant des défis de vitalisation, notamment les centres-villes.

**Recommandation n° 17 :** Injecter 20 millions de dollars pour l'année 2024-2025 afin de soutenir le transport interrégional par autobus.

**Recommandation n° 18 :** Mener une réflexion, en collaboration avec le milieu municipal et les acteurs du transport interrégional, pour revoir le modèle d'affaires actuel de l'industrie dans le but d'assurer un financement suffisant et une offre de services répondant aux besoins de la population.

**Recommandation n° 19 :** Réallouer une partie des sommes prévues au Programme d'accès aérien régional (PAAR) afin de financer la révision du modèle d'affaires, notamment par la mise en œuvre de projets pilotes selon le principe d'appel d'offres public auquel les transporteurs soumissionnent pour obtenir une licence d'exploitation.

**Recommandation n° 20 :** Se doter d'un plan d'investissement sur 15 ans pour le reboisement des superficies touchées par les perturbations naturelles et hausser les budgets accordés aux travaux sylvicoles afin d'optimiser les volumes de coupe de bois à long terme et de pérenniser les emplois de ce secteur.

**Recommandation n° 21 :** Compenser financièrement certains services offerts par les corps policiers municipaux tels que la formation ou des services d'information offerts à la SQ.

**Recommandation n° 22 :** Assurer une aide financière aux municipalités pour couvrir les hausses de coûts associés à la construction ou la rénovation de postes de police ou de quartiers généraux.



POUR DE PLUS AMPLES  
RENSEIGNEMENTS, VOUS POUVEZ  
COMMUNIQUER AVEC :

**Samuel Roy**  
Conseiller stratégique aux politiques

**Tel. :** 514 712-2004      2020, boulevard Robert-Bourassa  
**Courriel :** (sroy@umq.qc.ca)      Montréal (QC) H3A 2A5