



**Mémoire sur la Consultation du Ministère des Transports, de
la Mobilité durable et de l'Électrification des transports à
l'égard de fonctionnement et de l'évolution pour les
programmes d'aide financière à la voirie locale**

Tables des matières

1- PREAMBULE	3
2- HISTORIQUE	3
3- FISCALITE MUNICIPALE ET LES CHEMINS	4
3.1- LE TRANSFERT AUX MUNICIPALITES DE L'ENTRETIEN DES CHEMINS ET SON IMPACT SUR LA FISCALITE	4
3.2- LA FAIBLE DENSITE LINEAIRE HUMAINE.....	6
4- L'EFFORT FISCAL ET LA DETTE.....	6
5- LISTE DES CHEMINS ET LEURS CARACTERISTIQUES.....	7
6- SUGGESTION DE LA MUNICIPALITE POUR UN PROGRAMME D'AIDE FINANCIERE	7
7- EXEMPLE	8
8- CONCLUSION.....	9
ANNEXE 1	10
ANNEXE 2	11
ANNEXE 3	12

1- Préambule

Pour faciliter la lecture du présent document, nous appellerons le Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports tout simplement le Ministère.

Ce document a pour but de suggérer au Ministère une forme d'aide financière aux petites municipalités qui ne sont pas favorisées par le passage de chemins entretenus et améliorés par le Ministère et qui possèdent beaucoup de kilométrage de chemins à l'entretien et à l'amélioration par la municipalité.

2- Historique

Déjà 24 ans se sont écoulés depuis que le Gouvernement du Québec a remis en 1993 près de 50 kilomètres de chemin à la Municipalité dans le cadre de la Réforme Ryan. Ces chemins, autrefois entretenus et améliorés par le Ministère, sont maintenant sous la responsabilité de la Municipalité. Cette dernière doit veiller à leur entretien et doit assumer les coûts des travaux de réfection et d'amélioration qui s'imposent. À ceux-ci s'ajoutent également les chemins et les rues déjà sous la responsabilité de la Municipalité, soit environ 20 kilomètres.

La presque totalité des chemins qui ont été remis à la Municipalité avaient besoin de réfection importante et d'amélioration majeure afin de les rendre sécuritaires. Comme mentionné précédemment, la Municipalité s'était donnée un objectif d'améliorer tous les chemins, soit 70 kilomètres à l'intérieur d'une période de 15 ans. Pour réaliser cet objectif, la Municipalité devait améliorer près de 4,7 kilomètres par année, représentant une somme approximative de 450,000\$ annuellement. Le conseil n'a pas été en mesure de réaliser les travaux, faute de moyen financier même s'il augmente considérablement le fardeau fiscal des contribuables. Le conseil doit, contrairement à plusieurs municipalités desservies par des chemins sous la responsabilité du Ministère, délaissé les autres activités municipales pour réussir à maintenir l'état de ses chemins de façon praticable.

Pour la première fois, nous avons obtenu en 2016 et 2017 deux subventions importantes totalisant 1,6 millions de dollars du Ministère pour l'amélioration du pavage des chemins municipaux. Ces subventions ont permis la réalisation de travaux de pavage qui ont permis de rendre le réseau routier convenable depuis que le Ministère nous a remis les chemins en 1993.

3- Fiscalité Municipale et les chemins

3.1- Le transfert aux municipalités de l'entretien des chemins et son impact sur la fiscalité

Le conseil municipal depuis 1993, lorsque le gouvernement a remis aux municipalités la responsabilité d'entretenir et d'améliorer les routes locales de niveau 1 ou 2, a investi beaucoup pour l'amélioration de son réseau routier municipal, soit plus de 10 908 980 \$ sans compter, bien entendu, l'entretien des chemins. À ce moment-là, la voirie locale devient la priorité du conseil et cette priorité demeure la même depuis 24 ans. Même en attribuant presque le tiers de son budget annuel dans l'entretien et l'amélioration des chemins, le conseil ne parviendra pas à améliorer les **70 kilomètres de chemin qui sont sous sa responsabilité à l'intérieur d'une période de 15 ans**, sans l'aide du gouvernement provincial. Comme mentionné précédemment, la Municipalité doit effectuer 4,7 km de chemin par année, soit l'investissement de tout près de 450 000\$ par année pour améliorer les chemins municipaux et les garder en bon état et sécuritaire. Le budget municipal est d'environ 2,7 millions. Il devient impensable de dépenser cette somme pour les chemins annuellement puisque cela représente une augmentation d'environ 17% du budget municipal.

Nous croyons que les municipalités ayant sous sa responsabilité un kilométrage élevé de routes locales, sont nettement défavorisées par rapport aux municipalités bénéficiant de chemin entretenu et amélioré par le Ministère.

Nous sommes la municipalité qui possède le plus de chemins sous notre responsabilité dans la MRC de d'Autray et nous sommes également la municipalité qui a investi le plus dans son réseau routier. En plus des travaux d'améliorations que nous avons effectués par l'utilisation du surplus ou d'un montant budgété, nous avons emprunté à quatre reprises, soit plus de 4,6 millions pour les travaux routiers.

Nous avons présenté en 1998 un mémoire devant la Commission Nationale sur les finances et la fiscalité. Ce mémoire a été très bien reçu par la Commission, toutefois sans donner de résultat concret. ***Nous croyons que, pour les mêmes raisons que nous avons mentionnées dans ce mémoire, le gouvernement devrait nous apporter une aide financière ou prendre à sa charge une nouvelle collectrice qui traverserait notre territoire afin de réajuster le déséquilibre fiscal qui existe entre les municipalités ayant sur son territoire des routes entretenues et améliorées par le Ministère, et les municipalités possédant très peu de chemins entretenus par celui-ci.***

En 1993, le gouvernement du Québec a transféré aux municipalités l'entretien des chemins identifiés comme faisant partie du réseau routier local. Avec ce transfert, le gouvernement a accordé une aide financière de 2 900\$ du kilomètre, après avoir demandé en premier lieu un effort fiscal de 0.14\$ du cent dollars d'évaluation. Pour

nous, aujourd'hui l'aide financière accordée annuellement par le Ministère pour l'entretien du réseau routier local, est d'environ 2 480\$ du kilomètre.

En réalité, le montant de compensation accordé par le gouvernement est minime par rapport aux coûts supportés par la Municipalité pour réaliser l'entretien et l'amélioration du réseau routier. De plus, cette aide financière n'a pas été augmentée ou indexée depuis 1993, alors que les coûts des travaux ont augmenté considérablement.

Lorsque le gouvernement a remis les chemins aux municipalités, ces dernières ne connaissaient pas toute l'ampleur des travaux à effectuer pour l'entretien des chemins. Les municipalités doivent dorénavant s'occuper de la signalisation routière, du traçage des lignes sur la chaussée des chemins, des glissières de sécurité, des ponceaux, du rapiéçage du pavage, du nettoyage des fossés et de la réfection des ponts. En plus de ne pas avoir d'expertise pour ce genre de travaux, les municipalités ont nécessairement augmenté leur personnel de voirie pour combler les besoins en main d'œuvre nécessaire pour accomplir tous ces nouveaux travaux.

Nous sommes une municipalité très peu desservie par le réseau routier supérieur, aucune route entretenue par le Ministère ne traverse le territoire de notre municipalité. Autrement dit, nous ne bénéficions presque pas de chemins entretenus par le Ministère, de qualité supérieure, hiver comme été.

Selon une étude de la presse, le Ministère investit près de 58,000\$ du kilomètre (voir annexe 1) pour l'entretien et l'amélioration des chemins du réseau routier supérieur. Ces chemins sont habituellement de qualité supérieure, avec une très bonne surface de roulement, une signalisation appropriée et des glissières de sécurité aux endroits dangereux. En hiver, ces chemins sont très bien déneigés et des abrasifs sont épandus en quantité suffisante, dès que la chaussée est glissante.

Les Municipalités possédant plusieurs kilomètres de chemins entretenus et améliorés par le Ministère, bénéficient d'une aide financière indirecte du gouvernement pour l'amélioration et l'entretien de ces chemins. Très souvent, la majorité des résidences et des commerces de ces municipalités, sont construites le long des routes du Ministère. Elles retirent des taxes de ces immeubles sans avoir à donner un service de voirie, qui est très bien assuré par le Ministère.

Le gouvernement en contribuant financièrement et en administrant ces chemins, provoque un déséquilibre important sur la fiscalité des municipalités. Comme les municipalités d'une même région ont tendance à comparer leurs taux de taxe foncière pour qu'ils soient semblables, les municipalités choyées par la présence de plusieurs kilomètres de routes du Ministère, bénéficient d'une aide financière indirecte, ce qui

nous semble injuste par rapport au montant accordé aux municipalités pour les routes locales de niveau 1 et 2.

3.2- La faible densité linéaire humaine

Lorsque l'on analyse la densité humaine linéaire, c'est-à-dire la répartition moyenne du nombre d'individus par kilomètre de chemin à l'intérieur de la municipalité, on se rend compte très vite qu'il y a un problème évident de source de revenus pour financer les travaux de voirie.

De prime abord, la longueur totale des voies de communications renseigne quelque peu sur l'éparpillement de la population et l'étirement du territoire. Notre municipalité détient un fort kilométrage de chemins. Pour l'ensemble du territoire, la densité moyenne par kilomètre est de 24,8 habitants. La densité moyenne linéaire est de 137,2 habitants/km dans la partie urbanisée du territoire alors qu'elle n'est que de 19,4 habitants/km dans la zone rurale. Ces calculs illustrent éloquemment les énormes déséquilibres existant dans les densités humaines entre la partie urbanisée du territoire et les secteurs ruraux.

Avec les coûts mentionnés ci-dessous pour entretenir et améliorer les chemins municipaux, on s'aperçoit qu'en réalité, la source d'imposition de la Municipalité pour les chemins locaux, repose sur 19,4 habitants par kilomètre.

L'agriculture est l'activité économique la plus importante pour notre municipalité. Les terres sont très fertiles et la zone agricole occupe une importante superficie du territoire de la Municipalité. Toutefois, le développement résidentiel de la municipalité est freiné par le zonage agricole. La population a diminué de 15% depuis dix ans passant de 2090 à 1777. Donc, la densité linéaire de la population dont on fait mention ci-dessus, ne va pas en s'améliorant, au contraire.

4- L'effort fiscal et la dette

Selon les profils financiers de la Municipalité établi par le MAMOT, notre endettement total à long terme par 100\$ de richesse foncière uniformisée ainsi que l'endettement total à long terme par unité d'évaluation a considérablement augmenté depuis 2011 (voir annexe 2) alors qu'une municipalité dans la même classe de population que la nôtre, possède des indices moyens beaucoup moindre que les nôtres.

Ces indices augmenteront pour l'année 2017 puisqu'un autre règlement d'emprunt a été adopté en 2016 relativement aux installations septiques ainsi qu'un règlement d'emprunt a été adopté en 2017 pour les travaux de pavage des chemins.

Depuis quelques années, la municipalité a augmenté considérablement sa dette à cause de travaux importants sur le traitement et la collecte des eaux usées ainsi que pour le financement d'installations septiques. La Municipalité a emprunté environ 2 millions relativement au programme des installations septiques. En effet la municipalité offre un programme permettant aux propriétaires intéressés à faire payer par la municipalité leur installation septique et celle-ci le récupère au moyen du compte de taxes sur une période de 15 ans. La Municipalité devra emprunter également pour des rénovations importantes à la centrale de traitement de l'eau potable qui date de plus de 40 ans et qui n'a pas jamais connu de réfection majeure. Il s'agit d'investissement majeur puisque notre centrale traite de l'eau de surface exigeant un traitement complet avec décantation, floculation, filtration et désinfection.

5- Liste des chemins et leurs caractéristiques

La Municipalité a fait une liste de tous les types de chemins du réseau routier sur son territoire avec leurs caractéristiques et les travaux réalisés sur les chemins municipaux depuis 1993 et parfois même avant. Nous avons joint ce document en annexe 3 de la présente.

6- Suggestion de la Municipalité pour un programme d'aide financière

Pour permettre un équilibre fiscal en ce qui concerne les coûts de l'amélioration et de l'entretien des chemins sur les territoires des Municipalités, nous suggérons au Ministère d'appliquer la formule ci-dessous qui aurait pour but d'améliorer financièrement le sort des Municipalités qui n'ont pas beaucoup de kilométrage de chemins sous la responsabilité du Ministère.

La formule prévoit que la Municipalité défraie 50% des coûts moyens pour l'entretien et l'amélioration des chemins de voirie locale de niveau 1 et 2 et 50% des coûts moyens des chemins entretenus et améliorés par le Ministère. Même si le Ministère paie sûrement plus que la Municipalité pour entretenir et améliorés les chemins sous sa responsabilité, nous utilisons dans la formule le coût moyen de la Municipalité pour entretenir et améliorer un kilomètre de chemin. Ceci pour une question d'équité et d'uniformité.

$$(A \times B \times 50\%) - (A \times C \times 50\%) = \text{aide financière}$$

A = Le coût moyen pour l'amélioration et l'entretien d'un kilomètre de chemin entretenu et amélioré par la Municipalité. Ce coût moyen pourra être établi par le Ministère pour l'ensemble des municipalités du Québec.

B = Le nombre de kilomètres de chemins entretenus et améliorés par la Municipalité pour la voirie locale 1 et 2.

C = Le nombre de kilomètres de chemins entretenus et améliorés par le Ministère qui sont sous sa responsabilité

7- Exemple

1- Prenons notre Municipalité en exemple, nous avons établi la valeur de A comme suit :

1.1- Coût d'entretien pour 1 kilomètre de chemin :

Nous avons pris le total des dépenses apparaissant aux états financiers pour le transport routier et nous avons soustraits les dépenses pour l'éclairage public, le transport en commun et les coûts signalisation pour les voies ferrées.

Nous avons divisé le résultat par le nombre de kilomètres de chemin à entretenir et à améliorer par la Municipalité.

$$\frac{571\,284\$}{70,14\text{ km}} = 8\,150\$ \text{ du kilomètre par année.}$$

1.2- Coût d'amélioration d'un kilomètre de chemin

Le coût moyen pour améliorer 1 kilomètre de chemin est d'environ 100 000\$ que nous divisons par 15 ans

$$\frac{100\,000\$}{15\text{ ans}} = 6\,700\$ \text{ du kilomètre par année}$$

$$\text{La valeur de A} = 8\,150\$ + 6\,700\$ = 14\,850\$$$

La valeur de B est le nombre de kilomètre de voirie locale 1 et 2 soit 68,21 km

La valeur de C est le nombre de kilomètres entretenus par le Ministère soit 8,15 km

Donc le résultat de la formule pour l'aide financière est :

$$(14\,850\$ \times 68,21\text{ km} \times 50\%) - (8,15\text{ km} \times 14\,850\$ \times 50\%) = 445\,945\$$$

2- Prenons par exemple une autre municipalité qui possède plusieurs kilomètres de chemins sous la responsabilité du Ministère et qui possède également plusieurs chemins sous sa responsabilité et que la valeur de A est la même que notre municipalité.

A = 14 850\$

B = 50 km

C = 20 km

$$(14\ 850 \times 50 \text{ km} \times 50\%) - (20 \text{ km} \times 14\ 850\$ \times 50\%) = 222\ 750\$$$

3- Prenons un autre exemple dans le cas où la municipalité possède plusieurs kilomètres de chemins sous la responsabilité du Ministère et environ l'équivalent sous sa responsabilité. La valeur de A est la même que notre municipalité.

A = 14 850\$

B = 30 km

C = 30 km

$$(14\ 850\$ \times 30 \text{ km} \times 50\%) - (30 \text{ km} \times 14\ 850\$ \times 50\%) = 0\$$$

4- Le dernier exemple est une municipalité qui possède peu de kilomètres sous sa responsabilité et qui possède également peu de kilomètres sous la responsabilité du Ministère et que la valeur de A est la même que notre municipalité.

A = 14 850\$

B = 20 km

C = 10 km

$$(14\ 850\$ \times 20 \text{ km} \times 50\%) - (10 \text{ km} \times 14\ 850\$ \times 50\%) = 74\ 250\$$$

8- Conclusion

Nous espérons que le Ministère regardera avec attention ce que nous avons soumis. Nous voulons tout simplement avoir une compensation équitable pour équilibrer le montant attribué indirectement par le Ministère pour les chemins sous sa responsabilité et le montant attribué en compensation pour les chemins de voirie locale 1 et 2 et qui sont sous la responsabilité d'une municipalité.

Annexe 1

Annexe 2

Annexe 3