



Montréal, le 23 mai 2024

Mme Geneviève Guilbault
Vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec), G1R 5H1

Par courriel : ministre@transports.gouv.qc.ca

M. Jonathan Julien
Ministre responsable des Infrastructures
875, Grande-Allée Est
Québec (Québec), G1R 5R8

Par courriel : ministre.infrastructures@sct.gouv.qc.ca

Objet : Projets de loi 61 et 62 – aspects concernant le transport en commun

Madame la Vice-première ministre,
Monsieur le Ministre,

Le CPEQ a pris connaissance des projets de loi suivants :

- [Projet de loi 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif](#) (PL61);
- [Projet de loi 62, Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure](#) (PL62).

Nous vous faisons part, par la présente, de nos commentaires concernant les aspects de ces projets de loi qui touchent le transport en commun.

Créé en 1992 par des représentants des entreprises et des grands secteurs d'affaires du Québec, le Conseil Patronal de l'Environnement du Québec (CPEQ) constitue l'organisation parapluie qui représente le secteur d'affaires pour les questions reliées à l'environnement et au développement durable, sur des enjeux importants d'intérêt général et commun, et coordonne les objectifs de ses membres. Le CPEQ a donc pour mission de représenter les intérêts de ses membres en matière d'environnement et de développement durable. Le CPEQ regroupe plus de 300 entreprises et associations parmi les plus importantes au Québec qui génèrent plus de 300 000 emplois directs et affichent des revenus combinés de plus de 45 milliards.



1) Participation des sociétés de transport en commun aux revenus immobiliers

Le PL61 a pour principal objet de créer Mobilité Infra Québec¹, qui aura :

« pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. »²

Le CPEQ rappelle que la mobilité durable, y compris le transport en commun, constitue un levier essentiel à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'environnement et de développement durable énoncés notamment dans le [Plan pour une économie verte](#)³ et son [Plan de mise en œuvre 2023-2028](#)⁴, dans la [Loi sur la qualité de l'environnement](#)⁵ et dans la [Politique de mobilité durable](#)⁶.

Or, le Québec fait face à un déficit de financement du transport en commun⁷. Ainsi, nous croyons que le PL61 doit faciliter le financement des projets et des opérations des sociétés de transport en commun. À ce sujet, nous accueillons favorablement la possibilité accordée à Mobilité Infra, au Réseau de transport métropolitain et aux sociétés de transport en commun de vendre des immeubles qu'ils ne prévoient plus utiliser et qui ont été acquis pour un projet afin que les sommes ainsi recueillies soient utilisées pour le financement de ce projet⁸. Nous appuyons également la possibilité accordée au Réseau de transport métropolitain de réaliser des « activité[s] commerciale[s] connexe[s] à son entreprise de service de transport en commun »⁹. Nous croyons toutefois que le PL61 doit aller plus loin en matière de financement des projets de transport en commun.

À ce sujet, nous réitérons les recommandations de la Société de transport de Montréal (STM)¹⁰ émises dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le [Projet de loi 22, Loi concernant l'expropriation](#) (PL22) selon lesquelles il convient de « permettre aux sociétés de transport de réaliser des activités de gestion et de développement immobilier à l'égard de ses propriétés »¹¹, par exemple afin de capter une portion des revenus

¹ PL61, art. 1.

² PL61, art. 4.

³ Voir aussi : [Plan pour une économie verte 2030](#) (PEV), p. ii, 5, 35, 42, 43, 75;

⁴ [Plan de mise en œuvre 2023-2028 du PEV](#), p. 5, 46.

⁵ Cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 37,5% : art. 46.4 al. 1.

⁶ Voir par ex aux pages 24, 26-27, 31, 32.

⁷ Selon l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), « le manque à gagner pour couvrir les besoins et assurer le maintien de l'offre de services en 2025 se chiffrera à 622 M\$ » : « [Recommandations de l'ATUQ dans le cadre de l'élaboration du budget 2024-2025 du gouvernement du Québec](#) », 2 février 2024, p. 2. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), pour sa part, « anticipe un déficit annuel évalué entre 560 M\$ et 700 M\$ » pour la période 2025-2028, soit un déficit cumulé pouvant atteindre 2,5 G\$ en 2028 : « [Faire le choix du transport collectif, pour un Québec durable et plus prospère – Consultations prébudgétaires 2024-2025 du ministère des Finances du Québec](#) », 2 février 2024, p. 7.

⁸ Art. 1 du PL61 édictant les art. 4 al. 2 (1) et 28 al. 2 de la *Loi sur mobilité Infra Québec*; Art. 4 et 5 du PL61 insérant un second alinéa à l'art. 6 de la *Loi sur le réseau de transport métropolitain* (LRTM) et insérant l'art. 8.1 al. 2 de la LRTM; Art. 10 et 3 du PL61 insérant les art. 4.1 al. 1 et 92.0.8 al. 2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (LSTC).

⁹ Art. 6 du PL61 ajoutant un second alinéa à l'art. 9 de la LRTM.

¹⁰ Déposé le 18 septembre 2023 et disponible sur le [site internet de l'Assemblée nationale du Québec](#).

¹¹ Y compris de s'associer à des tiers privés pour ce faire.

immobiliers provenant des développements aux abords et au-dessus des infrastructures de transport en commun comme les stations de métro¹². Un tel pouvoir doit être accordé explicitement aux sociétés de transport en commun.

De plus, pour réduire les coûts de construction des projets immobiliers au-dessus des projets d'infrastructures de transport en commun, les sociétés de transport en commun devraient avoir le pouvoir d'intégrer leurs projets avec ceux des développeurs immobiliers de manière à planifier en amont les requis techniques de chacun des projets. Une telle disposition est cruciale pour assurer la viabilité des projets privés à développer au-dessus des infrastructures de transport en commun.

2) Extension de la réforme des modes d'acquisition et de l'accès aux modes collaboratifs pour les sociétés de transport en commun

Le PL62 a notamment pour objet d'introduire un nouveau type de contrat dans la [Loi sur les contrats des organismes publics](#) (LCOP), soit les « contrats de partenariats » conclus :

« dans le cadre d'un projet d'infrastructure à l'égard duquel un organisme public associe un contractant à la conception et à la réalisation de l'infrastructure ainsi qu'à l'exercice d'autres responsabilités liées à l'infrastructure tels son financement, son entretien ou son exploitation, et qui impliquent une approche collaborative pendant ou après le processus d'adjudication »¹³.

Une « approche collaborative » pourrait d'ailleurs inclure :

« la tenue d'ateliers bilatéraux, une mise en commun des ressources et des informations liées au projet d'infrastructure ainsi qu'un partage consensuel des risques et, selon le cas, des économies générées ou des gains réalisés et des pertes subies pendant la durée du contrat »¹⁴.

Ces nouveaux outils que le PL62 propose d'ajouter à la LCOP nous apparaissent essentiels pour faciliter la réalisation des projets de transport en commun qui respectent les échéanciers et les budgets prévus. Or, l'encadrement des pouvoirs contractuels des sociétés de transport en commun est prévu à la [Loi sur les sociétés de transport en commun](#) (LSTC) et non à la LCOP. Ainsi, les sociétés de transport en commun ne pourront pas en bénéficier.

Ainsi, nous suggérons que la portée du PL62 soit élargie de manière à introduire la notion de « contrat de partenariat » à la LSTC.

¹² Plus spécifiquement, la STM propose de modifier l'article 92.4 de la LSTC « pour permettre aux sociétés de transport de s'unir à un promoteur immobilier pour tout contrat de construction d'une infrastructure de transport en commun et du redéveloppement immobilier situé aux abords ou au-dessus d'une telle infrastructure » ainsi que l'article 86 de la LSTC « pour reconnaître comme « activité connexe » les activités de gestion ou de développement immobilier relatives aux propriétés d'une société de transport ».

¹³ PL 62, art. 1 remplaçant l'art. 3 al. 2 (1) de la LCOP.

¹⁴ PL 62, art. 1 ajoutant le sixième alinéa de l'art. 3 de la LCOP.



Conclusion

Le CPEQ est d'avis que le PL61 et le PL62 doivent être bonifiés de la manière suivante :

- 1) Faciliter le financement des projets et des opérations des sociétés de transport en commun, par exemple en leur permettant de capter une portion des revenus immobiliers provenant des développements aux abords et au-dessus des infrastructures de transport en commun comme les stations de métro ainsi qu'en leur permettant de réaliser des projets d'infrastructure de transport en commun intégrés avec les projets privés de développement immobilier;
- 2) Introduire la notion de « contrat de partenariat » à la LSTC.

En espérant que ces commentaires seront pris en compte, je vous prie de recevoir, madame la Vice-première ministre et monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

DocuSigned by:

Hélène Lauzon

12BAAA69A8B2486...

Hélène Lauzon
Présidente-directrice générale
Conseil Patronal de l'Environnement du Québec

CC Mme Mériem Lahouiou, Secrétaire de la Commission des transports et de l'environnement
cte@assnat.qc.ca

M. Dominic Garant, Secrétaire de la Commission de l'administration publique
cap@assnat.qc.ca