

CTE-028M
C.P. PL 61
Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec

Mémoire dans le cadre des consultations particulières et
auditions publiques sur le projet de loi n° 61, *Loi édictant la Loi
sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif*

Par :
Propulsion Québec

Septembre 2024

Table des matières

Sommaire exécutif	3
Recommandations	4
À propos de nous	5
Préambule : la nécessité de poursuivre les efforts pour rendre le transport plus durable	5
Favoriser la mobilité durable	8
Privilégier des projets de transports responsables	10
Mieux préciser le mandat de Mobilité Infra Québec	13
Permettre la valorisation immobilière sur les sites de transports collectifs	14
Conclusion	14

Sommaire exécutif

Propulsion Québec a pris connaissance avec intérêt du Projet de loi n° 61, *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* qui s'inscrit dans la *Stratégie québécoise en infrastructures publiques*. D'emblée, la grappe souscrit aux principes du projet de loi. Cette pièce législative pourrait avoir des incidences positives sur le secteur des TEI qui est fortement impliqué dans des projets de mobilité durable.

Pour atteindre ses cibles climatiques et la carboneutralité d'ici 2050, le Québec doit prendre un important virage vers la mobilité durable. Ainsi, de grands projets structurants de transport seront déployés au cours des prochaines années et représenteront une part importante du budget du PQI.

Dans ce contexte, notre grappe estime qu'il est essentiel d'assurer que les projets de mobilité soient compatibles avec les trois piliers du développement durable, c'est-à-dire qu'ils contribuent au développement économique du Québec, qu'ils soient socialement acceptables et qu'ils respectent l'intégrité de l'environnement, dans une optique d'équité intra et inter générationnelle. C'est de cette façon que nous maximiserons les retombées des projets structurants de transport au Québec.

Or, nous sommes d'avis que la notion de mobilité durable et de développement durable devrait transparaître davantage dans le projet de loi.

Nous jugeons ainsi essentiel de mieux définir le concept de mobilité durable pour faire ressortir la mission de Mobilité Infra Québec, directement liée à l'approche RTA et au concept de développement durable.

Par ailleurs, étant donné que Mobilité Infra Québec sera substituée au donneur d'ouvrage lorsque la responsabilité d'un projet lui sera confiée, il est important de faire en sorte que l'organisme procède à des planifications de projets durables et à des approvisionnements responsables en intégrant systématiquement et obligatoirement le concept de « l'offre la plus économiquement avantageuse ». Ce concept, reconnu mondialement, inclut systématiquement une référence à l'appréciation de critères qualitatifs, environnementaux et sociaux, basée sur une appréciation du rapport coût/efficacité/qualité et, en prenant en considération le cycle de vie complet.

L'obligation d'intégrer des certifications de type LEED ou Envision dès la planification des projets de transports favoriserait également un niveau de performance accrue, et l'intégration des principes de développement durable.

En terminant, la définition de « projet complexe de transport » nous apparaît trop large et il serait essentiel d'en clarifier la portée pour assurer une meilleure prévisibilité pour les différents acteurs impliqués dans les projets.

Recommandations

1. Modifier l'article 4 du Projet de loi afin de faire ressortir la mission de Mobilité Infra Québec, directement liée à l'approche RTA et au concept de développement durable :
 - Mobilité Infra Québec a 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. La mobilité durable doit limiter la consommation d'espace et de ressources, donner et faciliter l'accès, favoriser le dynamisme économique, être socialement responsable et respecter l'intégrité de l'environnement.
2. Maintenir l'assujettissement de Mobilité Infra Québec à la LCOP qui prévoit l'obligation d'insérer des critères de développement durable et autres dispositions d'approvisionnement responsable.
3. Ajouter un article obligeant Mobilité Infra Québec, nonobstant la LCOP, à promouvoir systématiquement « la recherche de l'offre la plus économiquement avantageuse » dans la conception, la réalisation et la livraison d'un projet. L'offre la plus économiquement avantageuse doit renvoyer explicitement à la prise en compte du coût du cycle de vie complet du projet et à la prise en compte de critères sociaux, économiques et environnementaux.
4. Prévoir des clauses d'exécution du contrat de nature à diminuer l'impact environnemental, notamment le transport zéro émission.
5. Recourir à des certifications ou cadres de types LEED ou Envision qui permettent d'assurer et de garantir un niveau de performance et d'intégration des principes de développement durable, sans nuire à la qualité des projets.
6. Prendre en considération, tant dans la planification que dans la conception des projets, de nouvelles tendances en matière de mobilité, de technologies et de changements démographiques.
7. Clarifier l'étendue de « projets complexes » dans le Projet de loi 61 en plus de préciser le rôle des différentes instances dans le cadre des projets de mobilité afin d'assurer une plus grande prévisibilité.

À propos de nous

Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents (TEI), a pour mission de positionner le Québec en tant que chef de file mondial de la mobilité durable en accélérant la croissance de l'industrie québécoise des transports terrestres zéro émission et en renforçant sa compétitivité internationale. La grappe mobilise l'écosystème et contribue à soutenir les innovations et les grandes avancées du secteur à travers des accompagnements ciblés envers ses membres et par le déploiement de projets collaboratifs porteurs.

Nous rassemblons plus de 215 membres qui œuvrent dans des créneaux stratégiques de l'économie et qui contribuent à la lutte contre les changements climatiques : les véhicules zéro-émission, la recharge et la filière batterie. De la startup à la grande entreprise, en passant par les centres de recherche, les institutions d'enseignement et les opérateurs de mobilité, cette filière dynamique propulse les modes de transports terrestres verts pour un avenir durable.

Le secteur des TEI contribue à une économie propre et prospère. En 2021 seulement, cette industrie comptait plus de 175 entreprises manufacturières offrant plus 9 300 emplois de qualité au Québec. Le chiffre d'affaires de l'industrie était d'environ 3,3 milliards de dollars.

L'électrification des transports et la mobilité intelligente représentent des solutions efficaces et accessibles pour lutter contre les changements climatiques et atteindre les cibles dont le Québec s'est doté en matière de réduction des GES et de carboneutralité. Nous soutenons ainsi tous les efforts gouvernementaux visant à électrifier et à décarboner le secteur des transports par le déploiement de projets structurants de transport durables.

Préambule : la nécessité de poursuivre les efforts pour rendre le transport plus durable

Le secteur des transports représente le principal émetteur de GES au Québec et compte pour 42,6 % des émissions totales¹. Alors que le Québec s'est doté d'une cible de réduction des émissions de GES de 37,5 % en 2030 par rapport au niveau de 1990 et de carboneutralité d'ici 2050, la décarbonation de ce secteur doit être priorisée pour atteindre des cibles climatiques.

Le secteur des transports connaît actuellement une transformation phénoménale à l'échelle mondiale en faveur de l'électrification et de l'automatisation. Plusieurs juridictions, dont le Québec, se sont engagées à éliminer progressivement la vente

¹ Gouvernement du Québec, *Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2024-2028 (2024)* : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2024-2029.pdf>

d'autobus à moteur à combustion² et à décarboner le secteur public des transports. Le Québec a tout intérêt à maintenir et réaffirmer sa position stratégique en tirant avantage des nouvelles technologies en matière d'électrification des transports et de mobilité intelligente.

Propulsion Québec a pris connaissance avec intérêt du Projet de loi n° 61, *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* qui s'inscrit dans la Stratégie québécoise en infrastructures publiques. D'emblée, nous souscrivons aux principes du projet de loi visant à favoriser « le développement d'une vision nationale des projets complexes de transport [...] de doter le Québec d'un pôle d'expertise de pointe [et d'assurer] une meilleure planification et un contrôle efficient des échéanciers et des coûts »³. Cette pièce législative pourrait avoir des incidences positives sur le secteur des TEI qui est fortement impliqué dans des projets de mobilité durable.

L'industrie québécoise des TEI se démarque, notamment par la fabrication des véhicules, de composantes de véhicules moyens et lourds et d'infrastructures associées. Cela inclut les sous-secteurs suivants :

- Fabrication de véhicules zéro-émission (autobus, navettes, trains, système léger sur rail, tramway, camions, véhicules spécialisés, véhicules hors route, etc.)
- Composantes de batterie, blocs batterie
- Fabrication de bornes de recharge et d'infrastructures associées ;
- Systèmes intelligents d'optimisation et de planification ;
- Réutilisation et recyclage des batteries.

Le fait de poursuivre les efforts pour développer un réseau structurant de transport durable et pour favoriser un transfert modal vers des modes plus sobres en carbone répond à un double objectif : celui du développement économique et la croissance de l'industrie des TEI, ainsi que celui de la lutte aux changements climatiques et de la sobriété énergétique.

Propulsion Québec souscrit ainsi entièrement aux efforts visant à électrifier le secteur des transports. L'électrification permet d'améliorer le bilan environnemental, améliore la qualité de l'air dans les villes et a des impacts économiques notables sur notre économie locale et la santé des citoyens. L'électrification permet aussi d'engendrer des gains au niveau du fonctionnement de la maintenance par rapport aux véhicules à combustion ou au diesel.

²Drive to zero, *Memorandum of Understanding (MOU) on Zero-Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicles*
<https://globaldrivetozero.org/mou-nations/>

³ Cabinet de la Vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Communiqué : *Pour construire le Québec plus rapidement et à meilleur coût : le gouvernement du Québec annonce d'importants changements en matière d'infrastructures publiques* (mai 2024) :
<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/pour-construire-le-quebec-plus-rapidement-et-a-meilleur-coût-le-gouvernement-du-quebec-annonce-dimportants-changements-en-matiere-dinfrastructures-publiques-55710>

Il est également à noter que les impacts de l'électrification du transport collectif sont plus importants dans les milieux denses. En fait, une étude de l'Université Concordia⁴ a démontré « les autobus électriques sont la clé de l'atteinte des cibles de carboneutralité en ville » et qu'au niveau du parc d'autobus à Montréal, l'électrification « pouvait entraîner une réduction importante non seulement des émissions de gaz à effet de serre cumulatifs (30,1 %), mais aussi des coûts d'entretien et, sur le plan social, de santé »⁵.

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec s'est engagé dans une importante démarche d'électrification des transports collectifs en prévoyant qu'à partir de 2025 « tous les nouveaux véhicules acquis par les sociétés de transport en commun et bénéficiant d'une subvention gouvernementale seront des véhicules électriques afin d'atteindre la cible de 55 % des autobus urbains électrifiés en 2030 »⁶. À cet égard, le gouvernement du Québec soutient à 95 % les immobilisations liées à l'acquisition d'autobus entièrement électrique et à 85 % les infrastructures liées au projet (terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien)⁷.

Dernièrement, le REM a marqué un premier pas vers un réseau ferroviaire léger électrique, moderne et fluide qui se caractérise notamment par une grande intégration au sein de l'offre de transport métropolitain et son interconnectivité avec les autres options de mobilité, incluant les mobilités actives. En optant pour une option 100 % électrique, le Québec s'est doté d'un projet capable de contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques.

Le dernier budget du gouvernement du Québec a prévu une allocation additionnelle de 672,9 millions de dollars au Plan québécois des infrastructures 2024-2034 pour l'amélioration de la mobilité et à l'électrification du transport collectif⁸. Plusieurs projets de transports électriques structurants figurent au PQI dont le projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa, le projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro dans l'agglomération de Longueuil et

⁴ Université Concordia, *Les autobus électriques sont la clé de l'atteinte des cibles de carboneutralité en ville, selon une nouvelle étude de l'Université Concordia* (Août 2023) :

<https://www.concordia.ca/fr/actualites/nouvelles/2023/08/22/les-autobus-electriques-sont-la-cle-de-latteinte-des-cibles-de-carboneutralite-en-ville-selon-une-nouvelle-etude-de-luniversite-concordia.html>

⁵ Transportation Research Part D : Transport and Environment, *Achieving urban net-zero targets through regionalized electric bus penetration and energy transition* (Août 2023) :

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920923001943>

⁶ Cabinet du ministre des Transports, Communiqué ; *Électrification des autobus urbains - Le gouvernement du Québec donne le feu vert au plus grand projet d'acquisition d'autobus électriques en Amérique du Nord* (avril 2022) :

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/electrification-des-autobus-urbains-le-gouvernement-du-quebec-donne-le-feu-vert-au-plus-grand-projet-dacquisition-dautobus-electriques-en-amerique-du-nord-39370>

⁷ Ministère des Transports et de la Mobilité durable, *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/transport-collectif-personnes/Pages/transport-collectif-personnes.aspx>

⁸ Gouvernement du Québec, *Budget des dépenses 2024-2025, Plan Québécois des infrastructures 2024-2024* (mars 2024) : https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/24-25/6_Plan_quebécois_infrastructures.pdf

de la couronne sud, le projet structurant de transport collectif électrique pour relier le sud-ouest de Montréal au centre-ville et le projet structurant de transport collectif électrique dans l'est et le nord-est de Montréal. Également, en juin dernier, le gouvernement du Québec a autorisé la première phase du projet de tramway de Québec déposé par CDPQ Infra.

De grands projets structurants de transports seront ainsi déployés au cours des prochaines années et représenteront une part importante du budget du PQI. Dans ce contexte, notre grappe estime qu'il est essentiel d'assurer que les projets de mobilité soient compatibles avec les trois piliers du développement durable, c'est-à-dire qu'ils contribuent au développement économique du Québec, qu'ils soient socialement acceptables et qu'ils respectent l'intégrité de l'environnement. C'est de cette façon que nous maximiserons les gains des projets structurants de transport au Québec.

Propulsion Québec saisit aujourd'hui l'opportunité de formuler ses commentaires dans le cadre des consultations particulières sur le Projet de loi n° 61.

Par la présente, nous **souhaitons apporter des pistes de réflexion et des recommandations pour s'assurer que Mobilité Infra Québec soit orientée vers l'innovation et le développement durable afin d'optimiser les retombées environnementales et économiques des projets complexes de transport.**

Favoriser la mobilité durable

Le projet de loi n° 61 représente une véritable occasion pour faire de la lutte aux changements climatiques une priorité sociétale et faciliter la mobilité. L'accélération des investissements dans le développement des infrastructures de mobilité durable, le soutien à l'électrification et l'appui de l'écosystème québécois des technologies propres et innovantes sont des éléments essentiels pour doter la province d'un réseau d'infrastructures de transport durables et favorisant un transfert modal vers des modes plus sobres en carbone.

La nouvelle entité créée par le projet de loi, Mobilité Infra Québec, aura une responsabilité importante qui résidera, selon l'article 4, dans le fait d'effectuer des analyses d'opportunité, la planification et la réalisation de tout projet complexe de transport confié par le gouvernement et de « [réaliser] à la demande du gouvernement [des] analyses en transport »⁹.

Le moment est opportun pour encourager les innovations en matière de transport, ainsi que d'assurer l'exemplarité de l'État en ce qui a trait à la planification et la réalisation de

⁹ Assemblée nationale du Québec, *Projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* (mai 2024) : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-61-43-1.html>

projet de mobilité durable. En d'autres termes, le bien-fondé de la réalisation d'un projet sur l'environnement, l'économie et la société doit être démontré.

L'article 4 du projet de loi prévoit que :

« Mobilité Infra Québec a 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. ».

Nous salons le fait que la mobilité durable figure au sein de la mission de Mobilité Infra Québec. Nous estimons toutefois que la mobilité durable est un concept large qui mérite d'être mieux défini dans le projet de loi.

La Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec définit la mobilité durable comme suit :

« La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement »¹⁰.

Cette définition s'inscrit dans une approche RTA « Réduire — Transférer — Améliorer » (RTA) pour décarboner le secteur des transports ; une approche reconnue à l'international.

Comme décrite par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, l'approche RTA se traduit comme suit :

- « Réduire les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports ;
- Transférer les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif ;
- Améliorer l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité »¹¹.

La définition de la Politique de mobilité durable renvoie aussi au concept de développement durable. En effet, on y mentionne que la mobilité durable est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. Cela signifie donc que les projets de mobilité durable doivent être conçus suivant ces principes.

¹⁰ Gouvernement du Québec, *Politique de mobilité durable 2030* (2018) https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDET.pdf

¹¹ Ibid.

Ces deux aspects sont intrinsèques à la mission de Mobilité Infra Québec. Dès lors, ils devraient guider tout processus mené par Mobilité Infra Québec. Pourtant, ils ne ressortent pas aussi clairement dans le projet de loi 61.

Recommandation :

1. Modifier l'article 4 du Projet de loi afin de faire ressortir la mission de Mobilité Infra Québec, directement liée à l'approche RTA et au concept de développement durable :

- Mobilité Infra Québec a 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. La mobilité durable doit limiter la consommation d'espace et de ressources, donner et faciliter l'accès, favoriser le dynamisme économique, être socialement responsable et respecter l'intégrité de l'environnement.

Soulignons que le fait de renforcer la définition de « mobilité durable » viendra aussi préciser le type d'expériences et de compétences appropriées nécessaires pour le Conseil d'administration de Mobilité Infra Québec qui prévoit une expertise en mobilité durable (article 80 ; PL61).

Privilégier des projets de transports responsables

Le projet de loi prévoit aussi que Mobilité Infra Québec sera substituée au donneur d'ouvrage lorsque la responsabilité d'un projet lui sera confiée. Elle pourra donc lancer les appels d'offres des projets pour lesquelles elle est responsable de la planification et de la réalisation.

L'article 64 inclut Mobilité Infra Québec à l'annexe 2 de la *Loi sur l'administration financière* (chapitre A-6.001), ce qui nous indique que cette agence sera soumise à la *Loi sur les contrats des organismes publics (LCOP)*. Depuis l'adoption du Projet de loi 12, des avancées significatives en faveur du développement durable ont été apportées à la LCOP, de sorte que la Loi vise maintenant à promouvoir le développement durable et fait en sorte que les organismes publics doivent « recourir à des outils ou à des grilles d'analyse relatifs au développement durable » lors d'un processus d'adjudication¹². Toutefois, la LCOP modifiée demeure encore insuffisante, surtout si on veut s'assurer que les projets de Mobilité Infra Québec soient réellement axés sur le développement durable. En effet, la LCOP prévoit, par exemple, qu'un organisme public doit privilégier au moins une condition relative au caractère responsable d'une l'acquisition sur le plan environnemental, social ou économique. Un organisme public n'a ainsi pas l'obligation de prendre en considération les trois piliers du développement durable, ni de prévoir un projet qui tient compte de son cycle de vie complet.

¹² C-65.1 - Loi sur les contrats des organismes publics, article 14.6

Nous croyons que collectivement, nous pouvons aller encore plus loin pour placer le développement durable au cœur des grands projets de transport, et ce, particulièrement dans un contexte où la mobilité durable figure au sein de la mission de l'entité.

Dès lors, puisque Mobilité Infra Québec a l'obligation d'agir dans une perspective de mobilité durable, ce qui inclut de lancer des projets responsables tant au niveau social qu'environnemental, cette orientation devrait être adjointe d'une spécification à l'effet que l'organisme **doit privilégier l'offre la plus économiquement avantageuse et prendre en compte le cycle de vie complet de tout projet, et ce, lors de la conception, de la réalisation et de la livraison d'un projet. Le rôle névralgique de Mobilité Infra Québec pourrait ainsi permettre de structurer les contrats publics en matière de transports de façon à favoriser des critères environnementaux, économiques et sociaux.**

Soulignons aussi que la prise en compte de ces critères dans les appels d'offres permettrait aussi fort probablement d'offrir un avantage compétitif à la filière québécoise des TEI par rapport à certaines autres filières à l'étranger, et ce, en respectant les accords de commerce en vigueur.

Actuellement, les critères sociaux, environnementaux et de durabilité ne sont pas encore suffisamment pris en considération à travers la législation actuelle. Trop souvent encore, des entreprises innovantes du secteur des TEI rencontrent des obstacles dans le déploiement de leurs solutions, particulièrement dans le processus d'appel d'offres. La « recherche de la meilleure valeur dans l'intérêt public » qui doit actuellement être préconisée par les organismes publics selon la LCOP est un concept trop ambigu qui ne bénéficie pas d'une définition précise en droit québécois (article 2 de la LCOP, chapitre C-65.1).

Comme le concluaient récemment les chercheuses de la Chaire de recherche en droit du commerce durable, responsable et inclusif de l'Université d'Ottawa, Geneviève Dufour et Marianne Dionne, « on peut se demander si l'entité adjudicatrice doit effectivement prendre en compte tous les coûts pertinents et viser le meilleur rapport qualité/prix. Non seulement la Loi ne définit pas elle-même ce à quoi correspond l'expression « recherche de la meilleure valeur dans l'intérêt public », mais surtout, elle n'utilise pas un langage directif quant à une éventuelle obligation de rechercher la « meilleure valeur »¹³.

Quant à l'expression de « l'offre la plus économiquement avantageuse », celle-ci bénéficie de diverses définitions et est utilisée par plusieurs pays dans le monde¹⁴. **Elle inclut systématiquement une référence à l'appréciation de critères qualitatifs, environnementaux et sociaux, basée sur une appréciation du rapport coût/efficacité/qualité en prenant en considération le cycle de vie complet.**

¹³ G. Dufour et M. Dionne, « L'approvisionnement responsable : quelle marge de manœuvre pour les acheteurs publics au regard de la nouvelle mouture de la LCOP ? » dans Barreau du Québec, Récents développements en droit des marchés publics, Cowansville, Yvon Blais, 2024, pp. 143-169.

¹⁴ Voir par exemple : France (Code des marchés publics, 2022, art.53 et Code de la commande publique, art. L.2152-7.), Belgique (Loi relative aux marchés publics, 2016, art. 81.), Autriche (Correspondance parlementaire, n°383, 4 novembre 2018 et Bundesvergabegesetz, 2018, art.71.).

Dans le contexte de crise climatique actuelle et compte tenu des objectifs du Québec visant la carboneutralité d'ici 2050, nous jugeons essentiel que Mobilité Infra Québec s'inscrive de manière continue dans un processus de responsabilisation environnementale et sociale des achats en adaptant les règles de contrats publics qui s'appliqueront à l'organisme.

Plusieurs références internationales reconnues sont utilisées comme guides et cadres de référence pour assurer l'intégration de critères de performance en développement durable dans les projets d'infrastructures de transport, comme la certification Envision développée par l'Institut pour les infrastructures durables (ISI)¹⁵. L'utilisation de tels cadres ou certifications par les agences publiques et les autorités gouvernementales dans la planification, la gestion et la construction de projets complexes d'infrastructures de transport permet d'assurer et de garantir un niveau de performance et d'intégration des principes de développement durable, sans nuire à la qualité des projets. De plus, cela permet de démontrer l'engagement des promoteurs et de leurs fournisseurs. Actuellement, ces certifications sont généralement obtenues sur une base volontaire par les promoteurs (ex. Société de transports de Montréal, Aéroports de Montréal, Pont Champlain, etc.)¹⁶. Nous estimons toutefois que Mobilité Infra Québec devrait intégrer certains cadres et certifications dans les projets sous sa gouvernance. Cela permettra de renforcer la transparence et la crédibilité des démarches de développement durable du Gouvernement du Québec.

De plus, devant l'obligation d'agir dans une perspective de développement durable et considérant les délais importants entre le début de la conception et la mise en opération des infrastructures majeures de transport, **Mobilité Infra Québec devra prendre en considération, tant dans la planification que dans la conception de ses projets, des nouvelles tendances en matière de mobilité, de technologies et de changements démographiques afin de s'assurer que les projets majeurs qu'elle déploiera répondront au besoin des usagers futurs.**

À titre d'exemple, étant donné l'accélération de l'électrification des transports et de la volonté du gouvernement du Québec d'interdire la vente de véhicules légers à combustion en 2035, Mobilité Infra Québec devrait veiller à ce que les cibles d'électrification s'appliquent aux différents projets de transport et prévoir l'aménagement de bornes de recharge.

¹⁵ Institute for Sustainable Infrastructures : <https://sustainableinfrastructure.org/envision/>

¹⁶ Envision Canada : Liste des projets Envision au Canada <https://envisioncanada.com/project-awards/>

Recommandations :

2. **Maintenir l’assujettissement de Mobilité Infra Québec à la LCOP qui prévoit l’obligation d’insérer des critères de développement durable et autres dispositions d’approvisionnement responsable.**
3. **Ajouter un article obligeant Mobilité Infra Québec, nonobstant la LCOP, à promouvoir « la recherche de l’offre la plus économiquement avantageuse » dans la conception, la réalisation et la livraison d’un projet.**
 - **L’offre la plus économiquement avantageuse doit renvoyer explicitement à la prise en compte du coût du cycle de vie complet du projet et à la prise en compte de critères sociaux, économiques et environnementaux.**
4. **Prévoir des clauses d’exécution du contrat de nature à diminuer l’impact environnemental, notamment le transport zéro émission.**
5. **Recourir à certifications ou cadres de types LEED ou Envision qui permettent d’assurer et de garantir un niveau de performance et d’intégration des principes de développement durable, sans nuire à la qualité des projets.**
6. **Prendre en considération, tant dans la planification que dans la conception des projets, des nouvelles tendances en matière de mobilité, de technologies et de changements démographiques.**

Mieux préciser le mandat de Mobilité Infra Québec

Le projet de loi précise que Mobilité Infra Québec sera responsable de la planification et de la réalisation de projets complexes de transports. Un projet complexe de transports comprend, selon l’article 4 :

- 1° la construction, la reconstruction ou la réfection d’un immeuble ou d’un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport ;
- 2° le développement ou l’amélioration d’un système de transport intelligent.

Actuellement, il « revient aux instances municipales de prendre des décisions en matière d’aménagement [du territoire] »¹⁷. Certaines municipalités sont aussi à l’avant-garde pour mettre en place de systèmes de transport intelligents (STI). À titre d’exemple, la Ville de Trois-Rivières, en collaboration avec différents partenaires, a mis en place un projet-pilote visant la démonstration d’une solution de transport intelligent permettant de maximiser, tout en demeurant sécuritaire, la fluidité de la circulation des véhicules lourds à l’approche des feux de circulation sur un tronçon routier de 6 km¹⁸. Des projets de navettes autonomes ont aussi été déployés à Montréal (Plaza St-Hubert) et Candiac. Par ailleurs, devant la multiplication des modes de transports alternatifs aux transports publics et la

¹⁷ Loi sur l’aménagement et l’urbanisme, chapitre A-19.1

<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/a-19.1>

¹⁸ Propulsion Québec, Projet de feux de circulation intelligents : <https://propulsionquebec.com/nos-ressources/projet-de-feux-de-circulation-intelligents/>

diversité des fournisseurs de mobilité publics et privés, l'ARTM a entamé un virage vers la mobilité intégrée (« Mobility as a Service », ou MaaS). Les STI couvrent un large spectre de technologies et leur mise en œuvre nécessite des compétences pointues et la collaboration de plusieurs intervenants étant donné la collecte des données et l'interconnexion des systèmes.

Qui plus est, les sociétés de transport ont la responsabilité des projets de génie civil et d'infrastructures liés, notamment aux garages, ou au développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligent (STI).

La définition du concept de « projet complexe » laisse planer la possibilité de dédoublement et de conflit de compétences qui pourraient nuire à l'efficacité d'un projet et engendrer de l'incertitude pour l'industrie.

Recommandation :

- 7. Clarifier l'étendue de « projets complexes » dans le Projet de loi 61 en plus de préciser le rôle des différentes instances dans le cadre des projets de mobilité afin d'assurer une plus grande prévisibilité.**

Permettre la valorisation immobilière sur les sites de transports collectifs

Propulsion Québec soutient l'orientation d'offrir de nouveaux pouvoirs aux sociétés de transports afin qu'elles puissent faire de la valorisation immobilière et « aménager un immeuble ou un ouvrage de génie civil afin qu'il puisse soutenir ou accueillir un bâtiment ou une structure souterraine qu'un tiers pourrait construire »¹⁹. Cette disposition pourrait permettre aux sociétés de transports de diversifier leurs sources de financement en plus de contribuer à la réalisation de quartier TOD qui sont en adéquation avec l'approche RTA et qui permettent de générer des retombées positives notamment en matière de diminution de GES.

Conclusion

Propulsion Québec apprécie l'opportunité de pouvoir présenter ses commentaires dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le Projet de loi no 61. Nous sommes convaincus que le moment est opportun pour faire en sorte que l'accélération du déploiement de grands projets complexes de transport soit bénéfique à la société, l'environnement et l'économie du Québec.

¹⁹ Assemblée nationale du Québec, *Projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* (mai 2024) : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-61-43-1.html>

De plus en plus de projets de mobilité seront déployés au Québec. Nous avons tout intérêt à assurer que ceux-ci favorisent l'agilité, l'innovation et le développement durable. Ces mécanismes permettraient aussi de faire en sorte que davantage d'entreprises innovantes d'ici puissent contribuer à des projets de transport, et ce, tout en respectant les accords de commerce en vigueur.

Le Québec doit placer la mobilité durable et le développement durable au cœur de tous grands projets de transports. Les entreprises du secteur des TEI répondront présentes pour répondre aux grands défis et réinventer la mobilité de demain. Le moment est venu de se donner le moyen de nos ambitions.