

DE : Madame Geneviève Guilbault
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 8 octobre 2024

TITRE : Amendements concernant le projet de Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Le 9 mai 2024, la ministre des Transports et de la Mobilité durable présentait à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif (PL n°61).

Ce projet de loi institue Mobilité Infra Québec qui a pour mission d'effectuer, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport. Il précise que Mobilité Infra Québec peut également réaliser des analyses en transport à la demande du ministre responsable des Transports et de la Mobilité durable et exécuter tout autre mandat que le gouvernement lui confie.

Le projet de loi détermine les règles d'organisation et de fonctionnement de Mobilité Infra Québec et l'assujettit à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (chapitre G-1.02).

Le projet de loi permet notamment à Mobilité Infra Québec d'acquérir, par expropriation, les immeubles qu'elle juge nécessaires dans le cadre de sa mission pour son propre compte ou pour le compte du gouvernement, d'une municipalité locale, d'une société de transport en commun, du Réseau de transport métropolitain ou de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Le projet de loi prévoit que seule Mobilité Infra Québec a compétence à l'égard d'un projet complexe de transport dont le gouvernement lui a confié la planification ou la réalisation.

Le projet de loi prévoit que la nomination des employés par Mobilité Infra Québec se fasse selon le plan d'effectifs qu'elle établit et détermine les unités de négociation applicables dans le cadre du régime de représentation syndicale. Il établit les dispositions financières qui s'appliquent à Mobilité Infra Québec et prévoit les comptes et les rapports qu'elle doit produire.

Le projet de loi modifie la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) pour prévoir qu'à défaut d'entente avec le ministre le montant de la contribution financière d'une municipalité ou d'un autre organisme à un projet complexe de transport est fixé par le gouvernement. De plus, il permet que le Fonds des réseaux de transport terrestre finance les projets complexes de transport ou les mandats sous la responsabilité de Mobilité Infra Québec.

Le projet de loi modifie également la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3) afin que les projets d'infrastructure de transport soient sous la gestion et la maîtrise du ministre responsable des transports et de la mobilité durable. Il prévoit la nécessité pour ce ministre et pour un organisme public de s'associer à la Société québécoise des infrastructures lorsqu'un projet d'infrastructure de transport concerne principalement un bâtiment. Il prévoit également que, pour les projets sous la responsabilité de Mobilité Infra Québec, l'association avec la Société québécoise des infrastructures n'est requise que lorsque le gouvernement le détermine.

Le projet de loi apporte diverses modifications à la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (chapitre R-25.01) et à la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) afin notamment d'encadrer la vente ou l'aménagement d'un immeuble qui a été acquis pour un projet de transport collectif.

2- Raison d'être de l'intervention

Des projets complexes de transport sont en voie d'être réalisés au Québec, dont le Tramway de la Ville de Québec, encadré par la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec (chapitre R-25.03).

D'une part, la portée de ce projet a été révisée par la filiale en propriété exclusive de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), tel qu'exposé à son rapport déposé le 12 juin 2024, présentant un plan directeur visant à améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. D'autre part, il est requis de modifier la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec afin d'établir quels organismes seront responsables du projet de Réseau structurant de la Ville de Québec, ainsi que les règles contractuelles applicables en fonction de certaines de ces responsabilités.

Également, la Loi sur les sociétés de transport en commun permet à celles-ci de conclure, avec des transporteurs, un contrat pour faire effectuer certains de ses services. Toutefois, les services visés sont uniquement ceux effectués par automobile ou par autobus. Un service de transport collectif par tramway n'est pas conséquent pas éligible à un tel contrat.

3- Objectifs poursuivis

Les objectifs poursuivis sont :

- de modifier la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec pour prévoir la possibilité qu'un projet soit effectué par plusieurs organisations responsables ;
- de modifier la portée du projet tel que révisée par la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec ;

- d'établir quels organismes seront responsables du projet de Réseau structurant de la Ville de Québec ;
- d'établir les règles contractuelles applicables aux contrats découlant des responsabilités de CDPQ Infra dans le projet;
- ajuster les pouvoirs contractuels du Réseau de transport de la Capitale, afin de tenir compte de l'arrivée du mode de transport par tramway à son offre de service.

4- Proposition

Des amendements au projet de loi sont proposés afin de tenir compte d'un partage de responsabilités et du récent rapport de la CDPQ Infra quant au projet de réseau structurant de la Ville de Québec, lesquels impliquent :

- une nouvelle description du Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, soit la réalisation d'un projet de tramway entre le secteur Le Gendre et le secteur D'Estimauville, en passant par les pôles Sainte-Foy, Université Laval et Saint-Roch, incluant une antenne vers le secteur Charlesbourg, et d'un service rapide par autobus ou minibus ;
- que le Réseau sera réalisé par la Ville de Québec, CDPQ Infra inc. et la ministre des Transports de la Mobilité durable;
- la conclusion d'ententes de mise en œuvre entre la ministre, la Ville de Québec et CDPQ Infra inc., pour notamment déterminer le partage des responsabilités;
- que les règles contractuelles applicables à CDPQ Infra inc. sont celles qui sont applicables à cet organisme pour les contrats dont il est responsable dans le cadre de la réalisation du Réseau;
- Divers amendements de concordance;
- L'exemption du processus d'autorisation environnemental de tout prolongement vers le secteur Charlesbourg du tracé reliant les secteurs Chaudière et D'Estimauville autorisé par le décret n° 655 2022 du 6 avril 2022 et la construction d'un tracé reliant les secteurs St-Roch et Charlesbourg ;
- Le transfert des autorisations environnementales et la reconnaissance des processus d'autorisations environnementales déjà en cours.
- Une modification à la Loi sur les sociétés de transport en commun afin de prévoir que la Société de transport de Québec (Réseau de transport de la Capitale) peut conclure un contrat avec un tiers pour faire effectuer en tout ou en partie les services qu'elle rend dans le cadre de l'exploitation de son entreprise de transport terrestre guidé par tramway.

5- Autres options

En ce qui concerne les modifications proposées à la Loi sur le réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, l'autre option possible aurait été d'abroger la loi en entier. Ce scénario n'a pas été retenu, compte tenu des échéanciers et de l'impact sur les démarches en cours dans le cadre du projet.

6- Évaluation intégrée des incidences

Les amendements liés au projet de tramway de la Ville de Québec auront un impact positif pour les citoyens de la Ville de Québec en ce qu'ils favorisent une réalisation optimale du projet de tramway.

Analyse d'impact réglementaire (AIR)

En vertu de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret n° 1558-2021), la production d'une analyse d'impact réglementaire n'est pas requise pour une mesure législative ou réglementaire qui ne concerne pas les entreprises, ce qui est le cas pour les amendements proposés.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Les présents amendements sont proposés à la suite du dépôt du projet de loi à l'Assemblée nationale le 9 mai 2024. Des discussions subséquentes se sont tenues entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable et les organismes suivants aux fins de l'élaboration de la présente proposition d'amendements :

- Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation;
- Le ministère des Finances;
- Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs;
- L'Association du transport urbain du Québec;
- CDPQ Infra;
- La Ville de Québec.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La mise en œuvre des amendements ne comporte pas d'enjeux particuliers. Les dispositions du projet de loi proposé entreraient en vigueur à la date de sa sanction.

9- Implications financières

Les amendements proposés n'ont pas d'incidence sur les investissements requis pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec en dehors de la prise en charge de projets complexes d'infrastructures.

10. Analyse comparative

Les amendements proposés concernent principalement un partage de responsabilités dans le projet de Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. Il existe des comparables où un partage de responsabilités entre plusieurs organismes publics a été mis en œuvre dans la réalisation de projet d'infrastructures, notamment pour les projets impliquant la Société québécoise des infrastructures qui est régulièrement appelée à gérer des projets afin d'accompagner les ministères et organismes dans la réalisation des infrastructures. Quant à la possibilité pour un organisme public de transport en commun de conclure un contrat avec un tiers pour assurer le service de transport en commun sur rail, le Réseau express métropolitain (REM) est un exemple.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

GENEVIÈVE GUILBAULT