

# PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI N° 5, LOI VISANT À ACCÉLÉRER L'OCTROI DES AUTORISATIONS REQUISES POUR LA RÉALISATION DES PROJETS PRIORITAIRES ET D'ENVERGURE NATIONALE

## CONTEXTE

Le projet de loi n° 5, Loi visant à accélérer l'octroi des autorisations requises pour la réalisation des projets prioritaires et d'envergure nationale (projet de loi), a été présenté le 9 décembre 2025 à l'Assemblée nationale. Ce projet de loi vise à réduire les délais liés à l'obtention des autorisations afin d'accélérer le déploiement de projets stratégiques pour le Québec et de fournir aux investisseurs davantage de prévisibilité. Les 10 et 11 février 2026, la Commission des finances publiques a tenu des consultations particulières sur ce projet de loi. Ces consultations, ainsi que les échanges tenus lors de l'étude détaillée débutée le 18 février 2026, ont permis de recueillir des préoccupations et des recommandations notamment à l'égard de la reddition de comptes, des consultations environnementales et des pouvoirs particuliers conférés au gouvernement. En réponse à ces éléments, il est proposé d'apporter des amendements au projet de loi. Il est également proposé d'apporter des amendements visant à renforcer la cohérence d'ensemble du projet de loi, notamment à l'égard de modifications législatives entrées en vigueur après son dépôt. Enfin, il est proposé que le projet de loi serve de véhicule législatif pour permettre l'intégration d'une nouvelle station au Réseau express métropolitain (REM), soit la station Bridge-Bonaventure, qui se situera sur l'antenne Rive-Sud, entre les stations Île-des-Sœurs et Gare Centrale.

## OBJECTIFS ET PROPOSITIONS

Les amendements proposés visent à renforcer la transparence du processus d'autorisation des projets prioritaires et d'envergure nationale ainsi qu'à baliser les pouvoirs particuliers conférés au gouvernement afin de favoriser l'adoption du projet de loi et l'acceptabilité sociale des projets. Ils visent également à renforcer la cohérence d'ensemble du projet de loi et à assurer l'intégration de la station Bridge-Bonaventure en outre de ce qui a été annoncé publiquement comme étant le REM en vertu de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*.

### **A. Renforcer les mécanismes de reddition de comptes**

L'article 26 du projet de loi prévoit que le ministre rend accessibles, de la manière qu'il détermine, les renseignements pertinents sur les projets afin de garantir un processus clair, transparent et accessible. Afin de renforcer les mécanismes de reddition de comptes prévus au projet de loi, il est proposé d'amender l'article 26 pour préciser que les renseignements mentionnés seront publiés sur le site Internet du ministère des Finances, de même que la périodicité de cette publication.

### **B. Maintenir la période d'information prévue avant la consultation publique menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

L'article 30 du projet de loi prévoit que lorsque l'étude d'impact du projet désigné est jugée admissible aux fins de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PEEIE), le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les

changements climatiques, de la Faune et des Parcs confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'audience publique sur le projet désigné sans entreprendre la période d'information préalable. Or, cette dernière contribue à renforcer l'acceptabilité sociale des projets désignés en informant le public et en entendant ses questionnements avant la tenue de l'audience publique par le BAPE. Il est alors proposé d'amender l'article 30 pour maintenir la période d'information d'une durée de 30 jours prévue avant la consultation publique menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

### **C. Baliser les pouvoirs particuliers du gouvernement**

L'article 23 du projet de loi permet au gouvernement de modifier l'application de toute disposition d'une loi visée à l'annexe I ou d'un règlement pris pour son application, dans le but d'accélérer la réalisation d'un projet désigné ou afin de permettre l'exercice d'activités qui découlent d'un projet désigné à la suite de sa réalisation et qui ne peuvent être conformes aux normes applicables. De plus, l'article 22 confère au gouvernement le pouvoir de modifier l'annexe I pour y ajouter ou en retirer des lois ou l'une de leurs dispositions, sous réserve des exceptions prévues. Afin de baliser les pouvoirs particuliers du gouvernement, il est proposé de supprimer l'article 22 du projet de loi pour retirer au gouvernement le pouvoir de modifier l'annexe I par décret. L'article 25 devra alors être amendé en conséquence pour y retirer la référence à l'article 22.

### **D. Amendements relatifs à la demande de cession d'une autorisation**

En vertu de l'article 16 du projet de loi, le gouvernement peut modifier ou autoriser la cession d'une autorisation, notamment à la suite d'une demande du promoteur d'un projet désigné. Ainsi, le refus d'une demande de cession devrait aussi être précédé d'un avis au promoteur, en cohérence avec ce qui est prévu à l'article 18 en cas de refus d'une demande de modification. De même, la demande de cession d'une autorisation devrait être rendue publique, en cohérence avec ce qui est prévu à l'article 26 dans le cadre d'une demande de modification. Afin de renforcer la cohérence des dispositions relatives aux demandes de modification et de cession d'une autorisation, il est proposé de préciser que le refus d'une demande de cession devrait être précédé d'un avis au promoteur et que la demande de cession devrait être rendue publique.

### **E. Amendement relatif à l'octroi d'une autorisation**

L'article 17 du projet de loi prévoit que le gouvernement ne peut refuser d'octroyer une autorisation lorsque les conditions prévues à l'article 14 sont remplies. Afin de donner au gouvernement la flexibilité nécessaire pour s'ajuster dans un contexte économique incertain, il est proposé d'amender l'article 17 pour lui conférer le pouvoir de refuser, pour un motif d'intérêt public, d'octroyer une autorisation même lorsque les conditions prévues sont remplies.

### **F. Amendement relatif aux dispositions prévoyant l'application des procédures contractuelles**

L'article 55 du projet de loi cible les dispositions prévoyant l'application des procédures contractuelles et l'assujettissement à ces règles des organismes visés par les articles 3 et 4 de la *Loi sur les contrats des organismes municipaux*, lesquels n'étaient pas encore en vigueur au moment du dépôt du projet de loi. Vu l'entrée en vigueur de l'article 1 de la *Loi sur*

*les contrats des organismes municipaux* le 1<sup>er</sup> avril 2026 en vertu du décret numéro 208-2026 du 25 février 2026 publié à la *Gazette officielle du Québec* du 4 mars 2026, l'article 55 du projet de loi n'est plus pertinent. Il est donc proposé de l'abroger.

### **G. Amendements relatifs à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement**

Le Québec modernise actuellement la PEEIE afin d'accompagner l'accélération souhaitée du développement des grands projets, tout en assurant une planification responsable, respectueuse de l'environnement et attentive aux communautés. À la suite de modifications à la *Loi sur la qualité de l'environnement* en 2025 à cet effet, une révision du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets a été édictée depuis la présentation du projet de loi. Il est alors proposé de rendre applicable la PEEIE, telle que modifiée en 2025, ainsi que les règlements requis pour sa mise en œuvre à tout projet désigné, et ce, malgré l'entrée en vigueur de cette procédure uniquement le 1<sup>er</sup> décembre 2026 pour les projets non visés par le projet de loi. L'article 59, qui prévoit une exception pour l'entrée en vigueur des dispositions concernant les allègements portant sur la PEEIE, devrait être ajusté en conséquence.

### **H. Intégrer la station Bridge-Bonaventure au Réseau express métropolitain**

Le 4 novembre 2024, un rapport d'analyse préliminaire établissant la pertinence et la faisabilité d'intégrer la station Bridge-Bonaventure au REM a été déposé au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) par la CDPQ Infra, une filiale en propriété exclusive de la Caisse de dépôt et placement du Québec (La Caisse). Le dépôt de ce rapport a initié des discussions entre le gouvernement du Québec, plus spécifiquement le ministère des Finances et le MTMD, CDPQ Infra et la Banque d'infrastructure du Canada (BIC). Il en est résulté que CDPQ Infra et la BIC financeront la conception et la réalisation de la station Bridge-Bonaventure, et que le ministre des Finances contribuera par la souscription d'actions émises par REM inc., une autre filiale en propriété exclusive de La Caisse, pour un montant maximal de 24 700 000 \$. Ce montant s'ajoutera à l'investissement du gouvernement dans le REM de 1 283 000 000 \$. En outre, de ce financement, l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) contribuera au financement de la réalisation du REM en vertu de l'article 38 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain* (chapitre R-25.02). CDPQ Infra prévoit arrimer la conception et la réalisation de la station Bridge-Bonaventure avec celle de la station Griffintown-Bernard-Landry. L'installation coordonnée des deux stations permettra de faire des économies d'échelle en plus de limiter les inconvénients pour les riverains et les usagers du REM pendant la phase de construction. À cet égard, il est proposé :

- de préciser que le REM inclut la station Bridge-Bonaventure;
- de ne plus rendre applicable aux nouvelles procédures d'expropriation la plupart des adaptations prévues à la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain* en raison de l'adoption en 2023 de la *Loi concernant l'expropriation* qui vise également à accélérer la procédure d'expropriation;
- de conférer au ministre des Transports et de la Mobilité durable le pouvoir de débiter et de compléter les activités d'acquisition de biens pour la station Bridge-Bonaventure avant que des modifications soient apportées à l'entente concernant la gestion et la réalisation du REM;

- d'autoriser le ministre des Finances à prendre sur le fonds consolidé du revenu une somme n'excédant pas 24 700 000 \$ pour la contrepartie qu'il doit fournir pour la souscription d'actions émises par une filiale en propriété exclusive de La Caisse;
- de prévoir des dispositions transitoires permettant l'intégration de la nouvelle station au REM.

## **AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS**

Les amendements proposés permettront de renforcer la cohérence des leviers mobilisés pour atteindre l'objectif principal du projet de loi, soit l'accélération de l'octroi des autorisations requises pour la réalisation des projets prioritaires et d'envergure nationale, tout en en préservant la rigueur du processus et en consolidant les principes de transparence et d'acceptabilité sociale. De plus, aucune incidence particulière n'a été identifiée en ce qui concerne l'intégration de la station Bridge-Bonaventure au REM, hormis la création d'une nouvelle zone de perception des redevances de transport à l'égard du REM autour de la station. Ceci ne modifie toutefois pas le montant total de la redevance versée par l'Autorité régionale de transport métropolitain pour contribuer à la réalisation du projet conformément à la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain* et qui est déjà établi à un maximum de 600 000 000 \$. Par ailleurs, aucun inconvénient lié aux amendements proposés n'a été identifié.

## **IMPLICATIONS FINANCIÈRES**

L'intégration de la station Bridge-Bonaventure au REM entraîne un investissement dans le capital-actions émis par une filiale en propriété exclusive de La Caisse pour une somme d'au plus 24 700 000 \$ qui sera versé à l'issue de la modification de l'Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau express métropolitain conclue en vertu de l'article 88.10 de la *Loi sur les transports*, laquelle vise l'intégration de la station Bridge-Bonaventure. Cet ajout aura pour effet d'augmenter le nombre de passagers-kilomètres sur le REM. Selon les projections d'achalandage du REM à l'année 2054 effectuées par la firme externe Steer en novembre 2025, cette augmentation est estimée à 4,1 % du total de passagers-kilomètres. L'ajout d'une station pourrait donc avoir un effet à la hausse sur la contribution annuelle du gouvernement à l'Autorité régionale de transport métropolitain pour l'exploitation du REM. Les autres propositions d'amendements au projet de loi n'entraînent pas de coûts ni d'économies supplémentaires pour le gouvernement.