



# MÉMOIRE

**PL 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**

*ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)*

**Pour l’agilité de tous les acteurs dans la planification et réalisation des projets de transport collectif afin d’offrir une mobilité durable au québécois**

*Présenté à la  
Commission des finances publiques  
Le 27 mai 2024*



## Table des matières

<b>Sommaire exécutif .....</b>	<b>3</b>
<b>Recommandation .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Présentation de l'ATUQ .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Offrir aux sociétés de transport de l'agilité dans la réalisation de leurs projets .....</b>	<b>6</b>
<i>Allègements offerts au PL 62 .....</i>	<i>6</i>
<i>Modification à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques.....</i>	<i>7</i>
<b>4. Conclusion.....</b>	<b>8</b>



## Sommaire exécutif



L'ATUQ, qui est composée des neuf sociétés de transport en commun du Québec et exo a pris connaissance avec intérêt du projet de loi n° 62. L'ATUQ aimerait porter à l'attention de la commission chargée de l'étude de ce projet de loi une recommandation pour assurer que ces changements importants dans l'écosystème des acquisitions et de la réalisation de projets dans le domaine public atteignent leurs objectifs.



En effet, l'ATUQ n'a qu'une seule recommandation à présenter dans le cadre du PL 62, et c'est de prévoir que les sociétés de transport en commun pourront bénéficier des allègements que ce projet de loi offre. En effet, comme les sociétés de transports ne sont pas assujetties à la *Loi sur les contrats des organismes publics*, ces allègements ne sont pas disponibles pour elles. Étant parmi les plus grands donneurs d'ouvrage au Québec, les membres de l'ATUQ ont besoin de ces allègements pour assurer leur agilité, pour éviter les délais et dépassements de coûts dans leurs projets et pour maintenir un bassin de fournisseurs intéressés à travailler avec elles. Malgré la création prochaine de Mobilité Infra Québec (ci-après « MIQ »), plusieurs projets continueront d'être effectués par les sociétés de transport. De plus, considérant que les projets d'infrastructure effectués par les sociétés sont en très grande partie financés par le gouvernement du Québec, il serait à l'avantage du gouvernement de donner aux sociétés de transport l'accès à ces mesures permettant ainsi d'atteindre pleinement les objectifs du projet de loi.

En terminant, l'ATUQ accueille favorablement l'annonce d'une modification prochaine à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques et demeure disposée à collaborer avec le gouvernement du Québec pour les informer des enjeux rencontrés avec cette directive et le cas échéant, proposer des pistes de solution.

## Recommandation

### **Recommandation:**

1. Prévoir, avec les adaptations nécessaires, que les modifications à la *Loi sur les contrats des organismes publics* sont également apportées à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et à la *Loi sur le réseau de transport métropolitain*



## 1. Présentation de l'ATUQ et ses membres

L'Association du transport urbain du Québec (ci-après « **ATUQ** ») est composée de dix membres<sup>1</sup>, soit les neuf sociétés de transport en commun du Québec et exo (ci-après « **les membres** » ou « **les sociétés de transport en commun** »), lesquels exploitent des services de transport en commun sur le territoire des plus grandes municipalités du Québec, totalisant plus de 60% de la population. Les membres de l'ATUQ assurent plus de 99% des déplacements effectués en transport en commun au Québec. En 2022, elles ont permis à la population des villes desservies d'effectuer plus de 332, 9 millions de déplacements.

Au quotidien, le transport collectif offert par les membres de l'ATUQ donne non seulement l'opportunité à des milliers de citoyens de se déplacer de manière accessible et économique en milieu urbain, mais répond à une large gamme d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Certes, il bénéficie aux utilisateurs, mais également à la collectivité dans son ensemble puisqu'il génère un large éventail de bénéfices liés à l'environnement, à la santé, à la sécurité et à une multitude d'autres facteurs qui permettent d'améliorer la qualité de vie de la collectivité. De ce fait, l'ATUQ et ses membres sont de réels partenaires du gouvernement dans l'atteinte de ses cibles, et notamment, la diminution des GES et la mise en place d'une économie verte. Pour ce faire, les membres de l'ATUQ ont de nombreux projets de développement, mais aussi de maintien des actifs. On peut ainsi penser au projet de prolongation de la ligne bleue à la STM, mais également aux projets de tramways, de SRB, de voies réservées, de garages électrifiés et autres, en cours, en préparation ou en élaboration, partout dans les grandes villes du Québec.

Les sociétés de transport sont propriétaire d'un parc d'actifs valant plusieurs milliards de dollars. Annuellement, elles doivent effectuer des travaux pour assurer leur maintien ou voir à leur remplacement pour être en mesure de continuer à offrir du service à sa clientèle. Comme pour le gouvernement, les sociétés doivent effectuer ou faire effectuer des travaux sur leurs infrastructures à divers moments de leur cycle de vie pour rétablir leur état physique et poursuivre leur utilisation en toute sécurité. Le déficit de maintien d'actifs des sociétés de transport est important et a des impacts réels sur la fiabilité du service et l'expérience client. Cela se traduit notamment par un accroissement de pannes de services. Le sous-financement du maintien des actifs a également un impact sur le budget d'exploitation, puisque des actifs en mauvais état augmentent le coût d'entretien de ceux-ci, l'entretien étant financé par le budget d'exploitation. Les travaux nécessaires pour le maintien des actifs seront importants dans les prochaines années.

Au cours des dernières années, les sociétés ont également débuté tout un chantier pour faire une transition vers l'électrification afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux à ce sujet. Elles s'affairent également à rendre leurs installations accessibles pour tous. Ces chantiers se poursuivront dans les prochaines années.

<sup>1</sup> Exo, Réseau de transport de la Capitale (RTC), Réseau de transport de Longueuil (RTL), Société de transport de Laval (STLaval), Société de transport de Lévis (STLévis), Société de transport de Montréal (STM), Société de transport de l'Outaouais (STO), Société de transport de Saguenay (STSaguenay), Société de transport de Sherbrooke (STSherbrooke), Société de transport de Trois-Rivières (STTR).



Quant à l'ATUQ, conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, l'ATUQ est destinée principalement à fournir ou rendre accessibles aux sociétés de transport en commun du Québec et aux autres organismes publics de transport en commun les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission.

Plus spécifiquement, l'ATUQ cumule deux mandats à la fois distincts et complémentaires. D'une part, l'association assure la concertation de ses membres dans divers dossiers d'intérêt commun et elle met en œuvre les activités de représentation visant à promouvoir le transport en commun et le positionnement de ses neuf sociétés de transport membres en tant qu'actrices incontournables de la mobilité durable.

D'autre part, l'ATUQ offre à ses membres des services de soutien à l'acquisition de véhicules et de systèmes de transport, effectue des activités de représentation auprès des manufacturiers et gère au nom des sociétés les contrats associés aux autobus. Grâce à sa vingtaine de comités sectoriels, elle aide également à identifier les meilleures pratiques dans des domaines très variés et procède à une veille technologique qui assure une amélioration constante des performances des véhicules et systèmes de transport, toujours au bénéfice de ses membres, de ses partenaires et de l'industrie du TEC.

Les neuf sociétés de transport en commun et exo tous membres de l'ATUQ répondent à la fois aux besoins en déplacements de la population vivant en milieux urbains et périurbains et assurent le transport des personnes à mobilité réduite.

Les bénéfices liés au transport en commun sont très nombreux pour l'ensemble du Québec. Peu de secteurs peuvent autant contribuer au développement durable d'une ville ou d'une province que le transport en commun, et ce, en touchant directement et de façons variées chacun des trois pôles du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le social. De façon sommaire, uniquement au niveau économique, les sociétés membres de l'ATUQ comptent 16 726 emplois (équivalent temps plein), en plus de soutenir 11 596 emplois supplémentaires, pour un total de 28 322 emplois. Elles injectent annuellement environ 4,7 G\$ dans l'économie du Québec, tant pour l'exploitation de leurs réseaux que pour des investissements en immobilisations. Elles ont également généré une valeur ajoutée de 3,8 G\$ en contribution au produit intérieur brut. Sur le plan fiscal, elles contribuent annuellement à des recettes de plus de 589,6 M\$ pour le gouvernement du Québec et 205,1 M\$ pour le gouvernement fédéral. Les données ci-dessus portent sur l'année 2022 et sont tirées d'une étude sur les impacts économiques réalisée en 2023.

## 2. Introduction

L'ATUQ a pris connaissance avec intérêt du projet de loi n° 62 intitulé *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* (ci-après « **PL 62** ») qui a été présenté à l'Assemblée nationale par M. Jonatan Julien, ministre responsable des Infrastructures, le 9 mai 2024.

L'ATUQ soutient évidemment toute initiative favorisant le développement du transport en commun. Tout comme le gouvernement, l'ATUQ et ses membres ont à cœur de trouver des façons de réaliser



les projets de transport collectif de façon rapide et au meilleur coût. D'ailleurs, au fil des ans, nous avons proposé plusieurs pistes d'optimisation pour que les obstacles législatifs et administratifs auxquels les sociétés de transport en commun sont confrontées dans la réalisation de leur mission soient levés et pour qu'elles aient les pouvoirs nécessaires pour utiliser leur pleine expertise dans le domaine du transport en commun. Notre lecture du PL 62 et de la stratégie québécoise en infrastructures publiques nous permet de constater que le gouvernement privilégie la même approche que celle souhaitée par les sociétés de transport en commun, soit de donner les outils aux donneurs d'ouvrage publics afin d'améliorer la réalisation de projets au Québec.

L'ATUQ aimerait toutefois porter à l'attention de la commission chargée de l'étude de ce projet de loi une recommandation pour assurer que ces changements importants dans l'écosystème des acquisitions et de la réalisation de projets dans le domaine public atteignent leurs objectifs.

### 3. Offrir aux sociétés de transport de l'agilité dans la réalisation de leurs projets

#### Allègements offerts au PL 62

L'ATUQ et les sociétés de transport demandent depuis longtemps des outils pour améliorer leur agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructures. À plusieurs reprises, nous avons fourni des propositions, des états de situation des enjeux, fait des demandes de modifications législatives et présenté des mémoires sur le sujet. Trop souvent, les sociétés de transport ont à tort été désignées comme étant non performantes, alors que le carcan administratif, législatif et réglementaire explique plusieurs enjeux de délais et de coûts dans la réalisation de leurs projets. Nous attendions donc avec impatience le dépôt du PL 62. C'est avec étonnement que nous avons constaté que les sociétés de transport ne bénéficiaient pas des nouvelles mesures d'agilité, et ne pourraient notamment pas effectuer des contrats de partenariat, contrairement aux autres organismes publics.

En effet, comme les sociétés de transports ne sont pas assujetties à la *Loi sur les contrats des organismes publics*, mais plutôt à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et à la *Loi sur le réseau de transport métropolitain* dans le cas d'exo, ces allègements ne sont pas disponibles pour elles. Cette approche est surprenante considérant que les sociétés font partie des plus grands donneurs d'ouvrage en infrastructure au Québec et que malgré la mise en place de Mobilité Infra Québec (ci-après « MIQ »), plusieurs projets d'infrastructures continueront d'être effectués par les sociétés. Le MTMD a effectivement indiqué dans ses communications suivant le dépôt du PL 61 créant Mobilité Infra Québec que la volonté du gouvernement était plutôt de confier à MIQ des projets structurants de transport collectif sur la voie publique. Cette orientation nous semble la bonne puisque l'expertise pour mener les projets opérationnels au cœur des activités des sociétés de transport est déjà bien présente au sein de celles-ci et il est essentiel d'éviter la duplication et/ou les conflits de compétences entre les expertises présentes dans les sociétés de transport et celles que MIQ souhaitera mettre en place. Les sociétés de transport continueront donc d'être responsables de divers projets d'infrastructures publics tels que l'agrandissement ou la construction de garage et le maintien des actifs.



Considérant que les projets d'infrastructure effectués par les sociétés sont en très grande partie financés par le gouvernement du Québec, il serait à l'avantage du gouvernement de donner aux sociétés de transport l'accès aux diverses mesures prévues au PL 62, permettant ainsi d'atteindre pleinement l'objectif du projet de loi de réduire les coûts et délais des projets d'infrastructures financés par les deniers publics.

Si les mêmes outils ne sont pas disponibles pour les sociétés de transport, le risque est que leurs projets continuent de connaître des délais et des dépassements de coûts, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché par le PL 62. Qui plus est, le nombre de fournisseurs intéressés à travailler avec les sociétés de transport risque de s'amenuiser encore plus, puisqu'ils auront un plus grand intérêt à travailler avec MIQ ou avec d'autres organismes publics qui ont accès aux allègements. Les sociétés de transport tout comme les autres organismes publics ont besoin de l'agilité offerte par le PL 62.

**Recommandation :**

1. Prévoir, avec les adaptations nécessaires, que les modifications à la *Loi sur les contrats des organismes publics* sont également apportées à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et à la *Loi sur le réseau de transport métropolitain*

Malheureusement, il est fréquent que les sociétés de transport ne bénéficient pas de l'agilité offerte aux autres organismes publics assujettis à la *Loi sur les contrats des organismes publics*. À titre d'exemple, le PL 61 répond à une demande de l'ATUQ de permettre la publication d'un avis sur son site internet et non seulement dans un journal, considérant que cette obligation était coûteuse et n'atteignait pas les objectifs recherchés d'information de la population. Cette harmonisation avec les autres organismes publics qui bénéficiaient déjà de cette mesure depuis plus de 20 ans est appréciée, mais il demeure plusieurs autres harmonisations qui seraient requises entre les droits et pouvoirs accordés aux organismes publics et ceux plus restreints des sociétés de transport.

**Modification à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques**

En terminant, nous profitons du présent mémoire pour souligner que nous accueillons favorablement l'annonce d'une modification prochaine à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques dans la Stratégie québécoise en infrastructures publiques. Bien que les objectifs poursuivis par cette Directive soient tout à fait louables et importants, certains aspects de celles-ci ajoutaient une lourdeur importante dans la réalisation des projets et entraînaient notamment des délais. Nous comprenons que le gouvernement annoncera prochainement la nature précise des changements qui seront apportés à cette directive. Dans l'attente, l'ATUQ et ses membres sont disposés à collaborer avec le gouvernement du Québec et plus précisément avec le ministère responsable des Infrastructures pour les informer des enjeux rencontrés avec cette directive et, le cas échéant, proposer des pistes de solution.



## 4. Conclusion

En conclusion, les sociétés de transport en commun font partie des plus grands donneurs d'ouvrage au Québec. La mise en place de MIQ qui ne sera responsable que de certains projets ne viendra pas modifier cet état de fait. Ainsi, pour atteindre pleinement les objectifs d'agilité qu'a le gouvernement dans la réalisation des projets d'infrastructures publiques, l'ATUQ recommande que les sociétés de transport bénéficient des mêmes allègements que les organismes publics en vertu du PL 62.

Cette modification permettra de maximiser les bénéfices des investissements et entraînera de réelles avancées pour la mobilité des Québécois.



Marc-André Varin, directeur général de l'ATUQ  
2000, rue Mansfield, bureau 720  
Montréal, Qc, H3A 2Z5  
514 280-4640  
marc-andre.varin@atuq.com