

Projet de loi n°61

Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec  
et modifiant certaines dispositions relatives  
au transport collectif

# Mémoire

## POUR UNE GOUVERNANCE FAVORISANT LE TRANSPORT COLLECTIF

Mémoire présenté à la Commission des transports et  
de l'environnement

Dans le cadre des consultations particulières et  
auditions publiques sur le projet de loi n°61

Septembre 2024



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

---

## MISSION

Vivre en Ville ouvre la voie aux nécessaires transformations du territoire et de nos milieux de vie.

Notre approche mise sur la sobriété, la proximité et le renforcement des solidarités pour soutenir l'épanouissement de tous et toutes, assurer la vitalité des collectivités, préserver la santé des écosystèmes et traverser les crises.

Depuis près de 30 ans, Vivre en Ville met l'audace, la rigueur et la collaboration au service de l'intérêt collectif. Combinant des compétences variées et complémentaires en aménagement, mobilité, alimentation, habitation et verdissement, son équipe propose des stratégies sensibles à chaque milieu et déclinées à toutes les échelles.

Organisation à but non lucratif, Vivre en Ville est reconnue tant pour sa contribution au débat public que pour ses nombreuses publications et ses activités de formation, de sensibilisation et d'accompagnement, menées partout au Québec.

---

## CRÉDITS

### COORDINATION

**Christian Savard**, M. ATDR, directeur général

**Jeanne Robin**, M. ATDR, directrice principale

### RECHERCHE ET RÉDACTION

**Francis Garnier**, M. Urb, conseiller - Affaires publiques

**Samuel Pagé-Plouffe**, M. Sc. Pol, directeur – Affaires publiques et gouvernementales

### SOUTIEN À LA RECHERCHE

**Élise Ménard**, ing., M. Management et dév. durable, conseillère – Bâtiment durable

**Émile Perreault**, coordonnateur – Affaires publiques

# Sommaire des recommandations

## 1 - Mettre à jour la cible annuelle de développement des services de transport collectif

Pour répondre aux besoins actuels des Québécois et des Québécoises en matière de mobilité, le gouvernement doit mettre à jour et bonifier sa cible de développement de l'offre de services de transport collectif incluse au Plan d'action de la Politique de mobilité durable.

## Section I : Assurer une planification intégrée de l'aménagement et des transports

## 2 - Assurer l'arrimage entre les projets portés par Mobilité Infra Québec et la planification territoriale

Les projets de transport collectif étudiés par MIQ doivent s'arrimer aux documents de planification territoriale (PU, SAD et PMAD) d'urbanisme préparés et adoptés par les municipalités et communautés métropolitaines.

### Amendement proposé à l'article 1 (4)

Remplacer l'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi par le suivant :

« 4. 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, **en s'arrimant aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés métropolitaines ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté et aux plans d'urbanisme des municipalités.** »

### Amendement proposé à l'article 1 (29)

Modifier l'article 29 introduit par l'article 1 du projet de loi par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de « , conformément aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés métropolitaines ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté ».

« 29. Mobilité Infra Québec peut, lorsqu'elle effectue une planification en mobilité en vertu du paragraphe 1° de l'article 5, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, en tenant compte des indications données par le ministre, planifier la coordination des différents services en transport ainsi que le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport. Elle doit notamment, dans la mesure où la planification en mobilité les concerne, consulter le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté, les municipalités locales, les sociétés de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain et l'Autorité régionale de transport métropolitain pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme, **conformément aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés métropolitaines ainsi qu'aux**



**schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté. »**

**3 - Favoriser un développement immobilier privilégiant l'abordabilité lors de la planification des projets de transport collectif**

Maximiser le potentiel d'habitation et commercial à proximité des réseaux afin de maximiser l'utilité et l'achalandage, l'offre de logement abordable et les revenus immobiliers.

**4 - Élargir l'autorisation de réaliser et bénéficier du développement immobilier aux sociétés de transport collectif**

Les réseaux structurants existants ou en cours doivent pouvoir être maximisés à l'aide du développement immobilier.

Section II : Préciser le mandat de Mobilité Inra Québec pour en favoriser l'efficacité

**5 - Dédier Mobilité Infra Québec uniquement au transport collectif**

Consolider, au sein de MIQ, un pôle d'expertise dédié uniquement au transport collectif (et donc éviter d'éparpiller ses activités à la construction de routes).

Amendement proposé à l'article 1 (4)

Modifier le premier alinéa de l'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi par l'ajout, après « transport », de « collectif ».

«4. 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 collectif.

[...]

**6 - Planifier chaque projet en tenant compte de l'ensemble du réseau existant et planifié.**

**7 - Établir le partage des responsabilités, des risques et des coûts entre l'opérateur, MIQ, la municipalité et les développeurs immobiliers en amont de la réalisation du projet, en tenant compte des revenus et des responsabilités pour déterminer les contributions financières de chaque acteur.**

**8 - Impliquer le futur exploitant dès l'étape de conception pour éviter d'augmenter les coûts sur l'ensemble du cycle de vie d'un projet.**

**9 - Mettre en place des règles de financement des réseaux de transport favorisant le développement des transports collectifs.**



## **10 - Une analyse d'opportunité complète**

Peu importe le partage des coûts, risques et compétences, l'analyse d'opportunité doit inclure le calcul de coût sur le cycle de vie pour l'ensemble des parties impliquées, incluant, sans s'y limiter, l'exploitation, le maintien des actifs, l'aménagement, le développement immobilier, les taxes foncières et l'achalandage à long terme du réseau concerné.

## **11 - Préciser la définition des projets complexes assujettis à Mobilité Infra Québec**

Concentrer l'expertise Mobilité Infra Québec sur le développement de nouveaux liens structurants dans les corridors établis ou autre projet complexe sollicité par une autorité locale.

Section III : Axer la prise de décision sur l'expertise plutôt que sur les choix politiques

## **12 - Ne pas exiger l'autorisation gouvernementale pour étudier des projets.**

Mobilité Infra Québec devrait pouvoir initier des analyses de sa propre initiative.

## **13 - Un échéancier à long terme**

Mobilité Infra Québec doit pouvoir prioriser les mandats et s'appuyer sur un échéancier à long terme regroupant l'ensemble des plans de transport.

## **14 - Un financement prévisible et suffisant**

Mobilité Infra Québec et les exploitants doivent pouvoir s'appuyer sur des fonds et des revenus permettant un fonctionnement continu.

## **15 - Un conseil d'administration indépendant, expert et représentatif des parties prenantes**

Mobilité Infra Québec doit pouvoir compter sur un conseil d'administration indépendant, qualifié en transport collectif et en planification territoriale et représentant une pluralité de parties prenantes.

## **16 - Garantir la transparence de Mobilité Infra Québec**

MIQ doit s'assurer de communiquer et de diffuser publiquement, le cas échéant, l'ensemble de ses documents et décisions, en plus de systématiquement avoir recours à un audit externe pour chacun de ses projets.

## **17 - Poursuivre le chantier sur les coûts des projets de transport collectif**

Lancer un chantier sur les coûts de réalisation des projets de transport collectif dont les recommandations seront rendues publiques d'ici à la fin 2026. Inscrire cette mesure dans le prochain plan d'action de la Politique de mobilité durable.



# Table des matières

<b>Sommaire des recommandations.....</b>	<b>3</b>
<b>Consolider l'expertise pour réduire les coûts et les échéanciers .....</b>	<b>7</b>
De bonnes intentions dans un projet de loi imprécis qui suscite de nombreuses questions .....	8
Sans d'autres réformes (financières), un risque de diversion.....	8
Le transport collectif, essentiel pour loger durablement les Québécois .....	9
<b>I - Assurer une planification intégrée de l'aménagement et des transports .....</b>	<b>10</b>
La mobilité durable pour des collectivités viables .....	10
Limitations d'une agence nationale versus une agence métropolitaine .....	11
Meilleure pratique : planifier à l'intérieur d'un corridor déterminé par les autorités de planification territoriale ..	11
Maximiser l'investissement avec l'immobilier.....	12
Un revenu continu à travers la valorisation immobilière.....	13
Une opportunité de densification pour du logement durable et abordable .....	13
Donner les coudées franches aux sociétés de transport .....	13
<b>II - Préciser le mandat de Mobilité Inra Québec pour en favoriser l'efficacité .....</b>	<b>15</b>
Concentrer Mobilité Infra Québec sur le transport collectif.....	15
L'approche en partenariat, gage de succès .....	15
La planification en réseau, un enjeu local et régional.....	15
Contributions financières déterminées en amont .....	16
Meilleure pratique : un partage des responsabilités qui favorise le succès de chaque étape.....	16
L'exploitation doit être considérée tout le long du processus.....	16
Mettre fin au deux poids deux mesures .....	17
Une analyse d'opportunité complète .....	17
Éviter la superposition des responsabilités.....	17
<b>III - Axer la prise de décision sur l'expertise plutôt que sur les choix politiques .....</b>	<b>19</b>
Les projets opportunistes ont des résultats incertains .....	19
Une agence indépendante ? .....	19
Pas d'efficacité sans vision .....	20
Réconcilier les outils de planification à long terme .....	20
Un financement prévisible et suffisant .....	20
Diversifier les sources de financement .....	21
Un conseil d'administration qualifié et indépendant .....	21
La transparence alimente l'expertise.....	21
<b>Vers une réflexion en profondeur sur la réalisation des projets .....</b>	<b>23</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>24</b>



# Consolider l'expertise pour réduire les coûts et les échéanciers

Vivre en Ville salue la volonté du gouvernement de réduire les coûts et les échéanciers des projets de transport collectif. Si la création d'une structure dédiée a le potentiel de contribuer à améliorer significativement la livraison de projets, soulignons néanmoins que Mobilité Infra Québec n'améliorera pas les conditions de mobilité des Québécois et des Québécoises à court terme, ni probablement même au cours des cinq prochaines années.

Bien que l'ingérence politique ait contribué à entraver la réalisation de projets de transport collectif majeurs au cours des dernières années, force est de constater que le Québec manque aussi, et peut-être avant tout, d'expertise, de moyens et de coordination efficace en la matière. Cela constitue un obstacle majeur au développement de projets structurants, et au virage vers la mobilité durable. Les coûts et les délais sont sans commune mesure avec ce qui se fait ailleurs dans le monde. En ce sens, la consolidation d'un pôle d'expertise public visant à réaliser des projets de transport collectif est assurément une voie prometteuse.

De même, les mesures visant à favoriser la valorisation foncière à proximité des infrastructures de transport collectif structurantes sont porteuses, bien que le projet de loi gagnerait à aller plus loin en s'inspirant de ce qui se fait notamment en Colombie-Britannique en créant une division immobilière à même Mobilité Infra Québec.

Le projet de loi 61, combiné au projet de loi 62 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, ne constitue toutefois qu'une partie de la solution.

À l'inverse, le projet de loi 61 pourrait aussi aggraver la situation, en ouvrant la porte à davantage d'ingérence politique dans le processus de priorisation des projets de transport collectif et en dédoublant les responsabilités d'un écosystème déjà fragile et ayant connu des réformes de gouvernance majeures au cours de la dernière décennie. Ainsi, Vivre en Ville invite le législateur à préciser la mission et les responsabilités de Mobilité Infra Québec, sans quoi la difficulté chronique à réaliser des projets pourrait être aggravée.

En plus de cette section introductive, ce mémoire se divise en trois sections :

1. [Assurer une planification intégrée de l'aménagement et des transports.](#)
2. [Préciser le mandat de Mobilité Infra Québec et favoriser l'efficacité](#), en optimisant les coûts sur le cycle de vie complet et minimisant les risques.
3. [Axer la prise de décision sur l'expertise plutôt que sur les choix politiques](#), pour assurer stabilité et prévisibilité à long terme.



## De bonnes intentions dans un projet de loi imprécis qui suscite de nombreuses questions

La création d'une nouvelle structure en mobilité, bénéficiant de pouvoirs spécifiques mais à la mission imprécise, soulève plusieurs questions.

- ◆ **Comment sera assuré l'arrimage entre les activités de Mobilité Infra Québec et la planification territoriale, tant en matière de transport que d'aménagement ?**

Les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire viennent de formuler des attentes relatives à la planification intégrée de l'aménagement et des transports. Ces attentes, qui s'imposent aux communautés métropolitaines, aux MRC et aux municipalités locales, constituent le socle du virage vers la mobilité durable et devraient être au cœur de toute réforme de gouvernance en matière de mobilité.

- ◆ **Sur quelles bases s'organisera le partage des rôles entre les sociétés de transport, l'ARTM et Mobilité Infra Québec ?**

Une répartition inefficace, voire imprévisible, des responsabilités pourrait entraîner non seulement des dédoublements coûteux, mais aussi une inefficacité dans la planification et le déploiement des projets.

- ◆ **Comment seront assurées l'équité et l'efficacité dans le choix des projets de transports ?**

En l'absence de critères de détermination des projets sous sa responsabilité, les activités de Mobilité Infra Québec seront hautement politiques.

## Sans d'autres réformes (financières), un risque de diversion

Les dispositions de partage de coût entourant Mobilité Infra Québec (MIQ) pourraient également signifier un désengagement accru du gouvernement, intentionnel ou non.

Les questions des coûts de réalisation méritent certes qu'on s'y attarde, lors d'un chantier qui dépassera le seul cadre des consultations parlementaires menées cet automne. Soulignons néanmoins que sans une réforme des mécanismes de financement des services de transport collectif, la création de MIQ pourrait avoir essentiellement l'effet d'une fuite vers l'avant, ou de l'arbre qui cache la forêt.

En effet, bien que l'amélioration des services de transport passe par l'ajout d'infrastructures, à une époque où les services devraient croître rapidement (C40, le regroupement international de villes engagées pour la lutte aux changements climatiques, recommande de doubler les services d'ici à 2030), **la crise actuelle à laquelle les réseaux de transport collectif font face concerne principalement la question du financement des opérations.**

Rappelons que c'est à la suite d'une réforme mise en place par le ministre des Affaires municipales de l'époque, M. Claude Ryan, qu'a été établi le partage des responsabilités financières tel qu'on le connaît aujourd'hui, entre le milieu municipal et le gouvernement du Québec, pour les transports collectifs et pour le réseau routier.

La difficulté à financer le fonctionnement des nouveaux services de transport collectif, aggravée par l'érosion des sources de financement traditionnelles (non-indexation de certains financements et électrification des transports) avaient déjà menés le ministère des Transports et de la Mobilité durable à lancer, dès 2019, un chantier sur le financement de la mobilité. Puis, cette crise a été exacerbée par la diminution des revenus tarifaires avec les changements d'habitudes en matière de mobilité dus à l'accroissement du télétravail depuis 2020. Voilà l'éléphant dans la pièce. À ce jour, aucune solution structurante n'a été mise en place à la suite de ce chantier, dont les recommandations sont toujours attendues.

**À court terme, l'indicateur le plus significatif pour mesurer l'action du gouvernement en matière de transport collectif est l'évolution de l'offre de services.**





De 2007 à 2015, un nouvel incitatif gouvernemental avait permis de bonifier l'offre de services de transport en commun d'environ 32 %. Sur cette période, l'achalandage a connu une augmentation de 15 %, permettant de dépasser les objectifs établis dans la Politique québécoise du transport collectif de l'époque. Or, depuis 2018, c'est la stagnation des services, et ce, alors que la population continue d'augmenter et que la Politique de mobilité durable prévoyait une hausse de 5 % de l'offre par année.

Ainsi, un véritable leadership gouvernemental doit prévoir, dans le plan d'action de la Politique de mobilité durable, attendue d'ici à la fin de l'année, une nouvelle cible de développement des services de transport collectif, ainsi que les moyens pour atteindre cette cible.

### **Recommandation 1 - Mettre à jour la cible annuelle de développement des services de transport collectif**

Pour répondre aux besoins actuels des Québécois et des Québécoises en matière de mobilité, le gouvernement doit mettre à jour et bonifier sa cible de développement de l'offre de services de transport collectif incluse au Plan d'action de la Politique de mobilité durable.

## Le transport collectif, essentiel pour loger durablement les Québécois

Il est déjà bien démontré que le transport collectif constitue à la fois un service essentiel et le mode de déplacement qui contribue le plus à l'équité sociale, en plus d'être l'alternative la plus efficace pour limiter les impacts environnementaux du transport des personnes, un secteur particulièrement énergivore (rappelons que le précédent ministre de l'Énergie affirmait, à juste titre, que l'économie d'énergie et la lutte aux GES exigerait une réduction du parc automobile de moitié). Ce projet de loi constitue également l'occasion de rappeler que le développement des transports collectifs est essentiel pour loger durablement les Québécois et les Québécoises.

En effet, l'ajout d'une infrastructure de transport collectif permet de multiplier de plusieurs fois le nombre de logements pouvant être construits dans un secteur donné. Alors que le gouvernement reconnaît lui-même les conséquences financières de l'étalement urbain, qu'il souhaite voir drastiquement limité dans ses nouvelles Orientations en aménagement du territoire (OGAT), le développement massif des services de transport collectif est une condition sine qua non à une sortie de crise durable en habitation.



# I - Assurer une planification intégrée de l'aménagement et des transports

Le transport collectif est un **vecteur du développement du territoire** : l'**arrimage** des projets aux documents de planification territoriale et la **densification à proximité** des stations sont fondamentaux pour des investissements efficaces et durables, tant en transport qu'en habitation et en adaptation climatique.

## La mobilité durable pour des collectivités viables

La planification du territoire est un exercice complexe externe à Mobilité Infra Québec, mais qui est entièrement dépendant des choix de mobilité. Sans transport collectif, la croissance démographique mènera à un plus grand nombre de véhicules sur nos routes et davantage de congestion. **Un arrimage mobilité-aménagement permet d'atteindre une densité supérieure et des besoins de stationnement et de voirie réduits – soutenant des logements plus abordables et des artères commerciales plus dynamiques.**

C'est pourquoi les projets de transport collectif doivent s'arrimer aux documents de planification territoriale (plan d'urbanisme, schéma d'aménagement et Plan métropolitain d'aménagement et de développement) préparés par les municipalités et communautés métropolitaines pour que les projets puissent répondre aux besoins des communautés et contribuer à la consolidation de milieux de vie complets.

Notons par ailleurs que le gouvernement a adopté, au printemps dernier, ses nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), une composante essentielle du cadre instauré par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* servant à orienter la planification urbaine à l'échelle des municipalités locales, des MRC et des communautés métropolitaines.

Au cœur de la vision des nouvelles OGAT se trouve notamment la volonté d'endiguer l'étalement urbain en privilégiant une gestion optimale de l'urbanisation par l'amélioration de la mobilité. Les nouvelles OGAT obligent les municipalités et les communautés métropolitaines à mettre à jour leurs documents de planification afin qu'ils soient cohérents avec les nouveaux objectifs. Alors que celles-ci sont en plein exercice de renouvellement de ces outils, il serait judicieux, de la part du gouvernement, de faire en sorte que les futurs projets de transport collectif y soient arrimés et cohérents, afin de ne pas défaire d'une main ce qu'il fait de l'autre.

### **Recommandation 2 - Assurer l'arrimage entre les projets portés par Mobilité Infra Québec et la planification territoriale**

Les projets de transport collectif étudiés par MIQ doivent s'arrimer aux documents de planification territoriale (PU, SAD et PMAD) d'urbanisme préparés par les municipalités et communautés métropolitaines.

Amendement proposé à l'article 1 (4)

Remplacer l'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi par le suivant :

« 4. 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, **en s'arrimant aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés métropolitaines ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté et aux plans d'urbanisme des municipalités.** »



## Amendement proposé à l'article 1 (29)

Modifier l'article 29 introduit par l'article 1 du projet de loi par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de « , conformément aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés métropolitaines ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté ».

« 29. Mobilité Infra Québec peut, lorsqu'elle effectue une planification en mobilité en vertu du paragraphe 1° de l'article 5, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, en tenant compte des indications données par le ministre, planifier la coordination des différents services en transport ainsi que le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport. Elle doit notamment, dans la mesure où la planification en mobilité les concerne, consulter le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté, les municipalités locales, les sociétés de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain et l'Autorité régionale de transport métropolitain pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme, **conformément aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés métropolitaines ainsi qu'aux schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté.** »

## Limitations d'une agence nationale versus une agence métropolitaine

Si la centralisation de l'expertise laisse présager des économies et une meilleure rétention de l'expertise, ces avantages sont plus évidents dans la partie réalisation du mandat que dans sa partie planification. En effet, une planification centralisée à l'échelle nationale est beaucoup plus inhabituelle qu'à l'échelle métropolitaine, puisque celle-ci est intimement liée à la planification du territoire et l'exploitation du réseau. **Un réseau de transport collectif correspond naturellement à une échelle métropolitaine**, car les déplacements s'opèrent dans un périmètre urbain plus grand que ses villes, mais plus petit que le territoire national, hormis le réseau de transport interurbain.

Mobilité Infra Québec devrait ainsi travailler en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs impliqués et s'assurer d'un arrimage cohérent avec les documents de planification territoriale.

## Meilleure pratique : planifier à l'intérieur d'un corridor déterminé par les autorités de planification territoriale

Dans les meilleurs exemples de processus de planification séparés, le corridor propice à accueillir un réseau structurant est d'abord identifié par une autorité métropolitaine, avant que le réalisateur du projet prenne le relais. Cette pratique est courante avec les partenariats public-privé, comme l'extension Canada Line du Skytrain à Vancouver, où le consortium a pu concevoir et préciser le tracé à l'intérieur du corridor défini en appel d'offres par TransLink.

Dans la littérature sur les partenariats public-privé, un tracé choisi et déterminé par une autorité de transport public permet d'assurer une complémentarité des réseaux (Qu et Loosemore, 2013; Siemiatycki et Friedman, 2012). À l'inverse, un tracé défini par un promoteur peut conduire à optimiser les coûts du seul projet, sans considération pour les aspects ne bénéficiant pas directement au promoteur, mais est moins vulnérable aux pressions politiques (Siemiatycki et Friedman, 2012; Jonas et al, 2013; Tang et Lo, 2010).

Dans le grand Montréal, les corridors propices à la mobilité durable sont déjà identifiés et priorisés par l'ARTM dans son [Plan stratégique de développement](#) (PSD), tout comme le Plan métropolitain d'aménagement et de



développement du territoire, certains schémas régionaux ou plan d'urbanisme locaux, ou encore en cours avec le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal.

L'ARTM est une institution encore jeune, qui s'établit progressivement dans l'écosystème de la mobilité du Grand Montréal, bénéficiant d'un ancrage territorial. Le gouvernement devra lui permettre d'assumer efficacement ses responsabilités en matière de planification.

## Maximiser l'investissement avec l'immobilier

Dans le but de maximiser les milliards investis en transport collectif, il est important de maximiser les retombées immobilières à proximité des stations et ainsi favoriser la mobilité durable d'un plus grand nombre de personnes. Cette population additionnelle profitera au réseau de transport collectif à travers un achalandage accru. Le dirigeant de TransLink estimait une hausse de fréquentation pouvant atteindre 30 % aux stations ayant été densifiées. ([TransLink, 2023](#))

Pour y arriver, Mobilité Infra Québec devra éviter les obstacles potentiels (comme la proximité d'une autoroute) à la création de quartiers denses orientés sur le transport collectif dès le tout début de la planification.

### **Recommandation 3 - Favoriser un développement immobilier privilégiant l'abordabilité lors de la planification des projets de transport collectif**

Maximiser le potentiel d'habitation et commercial à proximité des réseaux afin de maximiser l'utilité et l'achalandage, l'offre de logement abordable et les revenus immobiliers.

#### Amendement proposé à l'article 1 (29)

Modifier le premier alinéa de l'article 29 introduit par l'article 1 du projet de loi par l'insertion, après « empreinte carbone », de « ainsi que du développement de l'offre d'habitation et commerciale à proximité du transport collectif ».

«**29.** Mobilité Infra Québec peut, lorsqu'elle effectue une planification en mobilité en vertu du paragraphe 1° de l'article 5, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone **ainsi que du développement de l'offre d'habitation et commerciale à proximité du transport collectif**, en tenant compte des indications données par le ministre, planifier la coordination des différents services en transport ainsi que le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport.

Elle doit notamment, dans la mesure où la planification en mobilité les concerne, consulter le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté, les municipalités locales, les sociétés de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain et l'Autorité régionale de transport métropolitain pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme.



## Un revenu continu à travers la valorisation immobilière

Le projet de loi prévoit des pouvoirs de valorisation foncière similaires à ceux accordés à la CDPQ Infra en 2015, sans spécifier son application ou sa forme. Les agences de transport qui se sont prémunies de leur droit de valorisation foncière, comme [TransLink](#) (Vancouver) ou Londres, préfèrent une participation partenariale afin de bénéficier d'un revenu stable et prévisible à long terme. Cette pratique est par ailleurs encouragée dans le [dernier rapport](#) de l'Association canadienne des transporteurs urbains (ACTU).

Les exemples les plus extrêmes, tel que le cas d'Hong Kong (MTR), ont densifié à un point tel que l'exploitation du réseau est rentable, avant même de considérer ses profits immobiliers presque équivalents à ses revenus d'exploitation. (Cervero et Murakami, 2009)

## Une opportunité de densification pour du logement durable et abordable

La hausse des valeurs foncières pose toutefois des enjeux d'abordabilité, déjà graves à travers le Québec. Une valorisation immobilière, telle que mise en place pour le REM, peut exacerber cet enjeu, et devrait être utilisée avec une grande prudence.

Dans le but de financer le transport collectif tout en s'attaquant à la crise du logement, Mobilité Infra Québec ou l'exploitant aura intérêt à **s'allier à des partenaires de développement immobilier à but non lucratif**. Les développements immobiliers réalisés à proximité des projets de transport collectif devront inclure une offre de logement en quantité suffisante pour améliorer l'abordabilité, avec une proportion suffisante d'offre à but non lucratif.

Les pouvoirs d'expropriation accordés à l'agence favorisent une acquisition de terrain à moindre coût, nerf de la guerre de la construction de logement abordable. Déterminer la part du logement à but non lucratif d'un secteur demeure a priori la prérogative des municipalités, mais le gouvernement pourrait mettre en place un programme (ou ajuster un programme existant) pour favoriser l'émergence de tels logements à proximité des transports collectifs – tel que [suggéré par le groupe de travail](#) Aménagement du territoire et adaptation pour le Plan pour une économie verte.

Le développement immobilier à proximité des stations devrait aussi bénéficier de seuils de densité suffisants pour s'attaquer efficacement à la crise de l'habitation. Lors des consultations sur la Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (projet de loi 16), Vivre en Ville recommandait d'autoriser, sans nécessité d'approbation référendaire, huit étages à proximité du transport collectif structurant. Des politiques similaires ont notamment été adoptées en Nouvelle-Zélande et en Colombie-Britannique.

Un développement immobilier ayant une vocation d'utilité publique (financer le transport collectif) et contenant du logement abordable est d'ailleurs nettement plus susceptible de jouir d'une meilleure acceptabilité sociale. Le gouvernement a ainsi tout intérêt à maximiser ce volet puisqu'il répond simultanément à la crise de l'habitation, réduit la place de l'auto solo à la source – tel que visé dans le Plan pour une économie verte (PEV) – et réduit les émissions de gaz à effet de serre et l'empreinte énergétique en transport.

## Donner les coudées franches aux sociétés de transport

Au-delà des projets visés par Mobilité Infra Québec, les exploitants des réseaux structurants existants ou en construction devraient pouvoir bénéficier de la synergie transport-immobilier, notamment au-dessus des édicules de métro ou des stationnements incitatifs des gares exo. À cet effet, le mémoire de la STM estime que les « 13 meilleurs sites de la STM permettraient de construire 4000 unités de logements et de créer ainsi une valeur immobilière de 400 M\$, tout en générant des revenus récurrents de 15 à 20 M\$ par année ».

Par exemple, la Colombie-Britannique a mis de nouveaux pouvoirs d'expropriation au service du Transit Oriented Development (TOD), afin de permettre le développement de quartiers de moyenne à haute densité structurés autour d'une station de transport en commun à haute capacité. Une telle démarche serait d'ailleurs parfaitement cohérente



avec les ambitions du Québec, notamment le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui vise à terme à « orienter au moins 60 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD », en tenant compte des infrastructures qui seront réalisées au cours des prochaines années. Le gouvernement a également permis à l'Agence du grand Vancouver, TransLink, de faire du développement immobilier et de générer des revenus supplémentaires pour financer les services.

Vivre en Ville avait proposé, en septembre 2023, que le législateur intègre cette approche dans le projet de loi 22 (Loi concernant l'expropriation), pour donner de telles dispositions aux sociétés de transport. Le gouvernement avait alors affirmé son intention d'étudier la proposition. Nous croyons que le projet de loi 61 serait le bon véhicule législatif pour y parvenir. Nous considérons que cette proposition servirait les ambitions et les orientations adoptées par le gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire.

#### **Recommandation 4 - Élargir l'autorisation de réaliser et bénéficier du développement immobilier aux sociétés de transport collectif**

Les réseaux structurants existants ou en cours doivent pouvoir être maximisés à l'aide du développement immobilier.

En plus du développement immobilier, les sociétés de transport collectif pourraient bénéficier de certains assouplissements offerts à Mobilité Infra Québec dans le cadre du PL62. Le contrat de partenariat est en effet utile pour réduire les coûts des projets qui ne sont pas réalisés avec MIQ, notamment dans le maintien des actifs.



## II - Préciser le mandat de Mobilité Inra Québec pour en favoriser l'efficacité

Le rôle et le fonctionnement de Mobilité Inra Québec devront être précisés pour atteindre l'optimisation désirée et garantir le succès de ses projets.

### Concentrer Mobilité Inra Québec sur le transport collectif

Il est grand temps, comme le prônent déjà plusieurs politiques gouvernementales, de prioriser réellement le développement du transport collectif, plutôt que l'ajout de nouvelles routes. Un mandat de Mobilité Inra Québec cohérent avec les priorités du gouvernement devrait ainsi œuvrer exclusivement en transport collectif. Le ministère a d'ailleurs déjà les ressources à l'intérieur du ministère pour planifier les projets routiers.

De plus, l'expertise du transport collectif est distincte du réseau routier et est associée à des projets généralement beaucoup plus complexes. Par leurs expertises spécifiques, les professionnels peuvent difficilement travailler à la fois sur des projets de transport en commun et des projets de réseau routier. La cohabitation de professionnels aux expertises distinctes au sein de la même agence est donc difficilement justifiable.

#### **Recommandation 5 - Dédier Mobilité Inra Québec uniquement au transport collectif**

Consolider, au sein de MIQ, un pôle d'expertise dédié uniquement au transport collectif (et donc éviter d'éparpiller ses activités à la construction de routes).

Amendement proposé à l'article 1 (4)

Modifier le premier alinéa de l'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi par l'ajout, après « transport », de « collectif ».

«4. Mobilité Inra 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 **collectif**.

[...]

### L'approche en partenariat, gage de succès

Une entente regroupant l'ensemble des organismes impliqués dans un projet devrait toujours être établie en amont pour assurer un intérêt partagé au succès de chaque étape du projet. Bien que le projet de loi prévoie actuellement la conclusion d'une telle entente, les dispositions actuelles ouvrent la porte à ce que le gouvernement puisse imposer des projets, en l'absence d'une telle entente.

### La planification en réseau, un enjeu local et régional

La planification d'une ligne de transport structurant ne peut pas se faire seule, mais doit être planifiée en considérant la fonctionnalité du réseau de l'ensemble de l'agglomération. C'est la société ou l'opérateur responsable du territoire qui dispose de la maîtrise et de **l'expertise sur ce réseau**. Si Mobilité Inra Québec planifie un projet, elle ne peut pas se contenter de consulter les acteurs locaux, mais devra collaborer étroitement avec les sociétés afin de bénéficier de leur fine connaissance du territoire.



Une planification limitée à un seul projet, isolé du réseau dans lequel il prend place, risquerait de négliger l'impact sur l'achalandage du réseau ou de bloquer d'autres services. Une approche partenariale, et non seulement consultative, est nécessaire pour jumeler l'expertise locale de terrain à celle de Mobilité Infra Québec.

**Recommandation 6 - Planifier chaque projet en tenant compte de l'ensemble du réseau existant et planifié.**

## Contributions financières déterminées en amont

Les contributions financières de chaque partie devront similairement être déterminées en amont de la réalisation du projet. Le montage financier doit ainsi spécifier les contributions locales attendues pour la réalisation et l'exploitation du projet, tout comme les revenus immobiliers.

Ce partage devra refléter les capacités financières réelles des partenaires, être cohérent avec les revenus et être associé à une capacité décisionnelle.

**Recommandation 7 - Établir le partage des responsabilités, des risques et des coûts entre l'opérateur, MIQ, la municipalité et les développeurs immobiliers en amont de la réalisation du projet, en tenant compte des revenus et des responsabilités pour déterminer les contributions financières de chaque acteur.**

## Meilleure pratique : un partage des responsabilités qui favorise le succès de chaque étape

Les meilleures pratiques dictent que le promoteur d'un projet doit avoir un intérêt intrinsèque dans l'exploitation du réseau. Cet intérêt peut notamment prendre la forme d'une participation financière au coût d'exploitation. Plus les différentes parties sont impliquées à travers les différentes phases du projet, plus la volonté de succès transcendera les paliers.

Le projet de loi inclut en ce sens la capacité de l'agence à « s'entendre avec les personnes responsables ou avec l'exploitant pour pourvoir autrement à l'entretien d'un bien ou à l'exploitation d'un système de transport collectif » (article 25).

## L'exploitation doit être considérée tout le long du processus

L'implication de l'opérateur dès la phase d'élaboration est nécessaire pour s'assurer que les économies et les gains d'efficacité ne soient pas réalisés aux dépens des coûts d'exploitation. En effet, l'étape de la construction présente des risques d'externalisation des coûts (Qu et Loosemore, 2013; Tang et Lo, 2010).

**Afin d'éviter que les choix de réduction de coûts dans la phase de conception se traduisent par des coûts d'exploitation plus élevés, l'exploitant devrait ainsi être impliqué davantage qu'à titre consultatif.**

Les articles 12.21.11 et 12.21.12 suscitent d'importantes préoccupations. Il est crucial d'éviter de consacrer le désengagement gouvernemental, tant dans la réalisation des projets que dans l'exploitation qui suivra. Au-delà de la loi, les règles de financement des réseaux de transports établis par le gouvernement devraient créer un incitatif à un développement urbain durable, alors qu'elles incitent davantage actuellement à un développement étalé, axé sur le transport automobile.





Dans ses ententes avec les exploitants, MIQ a tout intérêt à inclure l'expertise et les préoccupations des exploitants afin de réduire les coûts sur le cycle de vie complet de l'infrastructure.

**Recommandation 8 - Impliquer le futur exploitant dès l'étape de conception pour éviter d'augmenter les coûts sur l'ensemble du cycle de vie d'un projet.**

## Mettre fin au deux poids deux mesures

Une municipalité pourrait hésiter à demander ou à accepter le développement du transport collectif si celle-ci se voyait imposer une contribution à la réalisation du projet en plus d'une obligation de financer la majorité du financement d'exploitation, sans revenu autonome et récurrent associé.

Ce contre-incitatif existe déjà pour les municipalités, mais également pour les usagers, lorsqu'on considère que le réseau routier supérieur est entièrement assumé par le gouvernement et qu'aucun frais n'est exigé pour y accéder (voir notre publication [Deux poids, deux mesures](#): comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain à ce sujet).

Le partage est devenu déséquilibré ainsi depuis la « réforme Ryan » des années 90, où le gouvernement a drastiquement réduit sa participation à l'exploitation des projets de transport collectif. S'est suivie une période d'austérité pour le transport collectif, résultant en une détérioration des services et favorisant l'étalement urbain.

**Recommandation 9 - Mettre en place des règles de financement des réseaux de transport favorisant le développement des transports collectifs.**

## Une analyse d'opportunité complète

Optimiser les coûts et échéanciers ne se limite pas à la livraison d'un projet, mais doit considérer les coûts d'exploitation et de maintien. Il faut aussi s'assurer d'une capacité suffisante à long terme, d'un arrimage optimal avec le réseau existant et projeté, de minimiser les coûts d'aménagement de l'ensemble des parties prenantes et de maximiser le potentiel immobilier. **Plus l'analyse est interdisciplinaire et à long terme, plus l'optimisation des coûts est large.**

La qualité de cette analyse sera cruciale pour expliquer la pertinence des projets prioritaires et s'assurer de maximiser le retour sur investissement de l'ensemble des parties prenantes. Cette pratique est assez standard dans le milieu privé et à travers les agences du monde, comme les [Metrolinx Business Cases](#). Ces derniers identifient les risques et les avantages d'un projet pour l'ensemble du réseau, sur l'entièreté du cycle de vie.

**Recommandation 10 - Une analyse d'opportunité complète**

Peu importe le partage des coûts, risques et compétences, l'analyse d'opportunité doit inclure le calcul de coût sur le cycle de vie pour l'ensemble des parties impliquées, incluant, sans s'y limiter, l'exploitation, le maintien des actifs, l'aménagement, le développement immobilier, les taxes foncières et l'achalandage à long terme du réseau concerné.

## Éviter la superposition des responsabilités

L'optimisation des ressources passe par des compétences exclusives pour éviter la superposition des responsabilités. Celles-ci doivent être clairement définies, ce qui n'est pas le cas dans le projet de loi actuel.



Au-delà des besoins particuliers de la planification discutés dans la première section, le gouvernement doit définir si Mobilité Infra Québec sera dotée d'une compétence exclusive strictement dans les projets mandatés ou d'une compétence dans l'ensemble de la réalisation du transport collectif. La première option implique une organisation s'ajoutant à l'écosystème existant, déjà complexe, où se côtoient plusieurs acteurs, avec un risque de redondance élevé. La seconde implique un transfert d'une part du mandat des institutions existantes, notamment l'ARTM. Celle-ci avait justement été créée avec l'objectif de simplifier, dépolitiser et améliorer la planification dans la région métropolitaine, il y a moins de dix ans. Vivre en Ville croit que l'ARTM devrait garder un rôle de planification, mais qu'il faut à tout prix éviter de complexifier davantage les choses.

Le terme « projet complexe » est le critère suggéré par le gouvernement pour déterminer les projets portés par MIQ. Si on peut présumer qu'un nouveau lien de transport collectif structurant (train léger, métro, etc.) est nécessairement complexe, l'inclusion ou non de services de bus rapide, de garages, l'extension des réseaux existants semble volontairement laissée à la discrétion du gouvernement. Peu importe la forme finale de MIQ, ce flou doit être éliminé pour permettre à toutes les parties prenantes de consolider leur expertise sans redondance.

Pour éviter la redondance, une autre option qui pourrait être envisagée est de **limiter la responsabilité de MIQ strictement à la réalisation des projets** (nous aurions alors un tout autre débat !).

### **Recommandation 11 - Préciser la définition des projets complexes assujettis à Mobilité Infra Québec**

Concentrer l'expertise Mobilité Infra Québec sur le développement de nouveaux liens structurants dans les corridors établis ou autre projet complexe sollicité par une autorité locale.



## III - Axer la prise de décision sur l'expertise plutôt que sur les choix politiques

L'ingérence politique est un facteur majeur de dépassement de coûts et de dérapage d'échéancier. La durée des mandats gouvernementaux est fondamentalement trop courte face aux calendriers des projets complexes de transport collectif. **L'incompatibilité de la politique et des projets complexes mène à une succession de priorités et d'intérêts contradictoires occasionnant des délais et des coûts élevés.** Il est ainsi dans l'intérêt commun que le processus soit aussi prévisible et indépendant que possible, en se basant sur une planification à long terme et l'expertise des spécialistes.

Mobilité Infra Québec constitue ainsi une opportunité de dépolitiser le transport collectif, ou du moins d'en limiter les coûts, à condition d'être suffisamment indépendante, autonome et de bénéficier d'une prévisibilité suffisante.

### Les projets opportunistes ont des résultats incertains

Le choix et la priorisation du tracé sont les aspects les plus sensibles et politiques du transport collectif. Un choix politique peut mener à favoriser des projets attrayants pour le gouvernement en place plutôt que des projets répondant le mieux aux besoins de la population, voire de favoriser un projet dans les circonscriptions du parti au pouvoir du gouvernement. De plus, un projet ambitieux et complexe, mais moins utile, est parfois privilégié à un projet plus modeste, misant sur différents modes, décliné progressivement en plusieurs phases, ou encore à la simple bonification d'un service existant. (Vorhoest et al., 2016)

Les changements de priorités gouvernementales peuvent également nuire à un projet déjà entamé si le gouvernement y voit un gain politique potentiel. La modification ou l'interruption des projets est très coûteuse et contribue à un climat d'incertitude, elle-même nuisible aux coûts de l'ensemble des projets de transport collectif. (Siemiatycki et Friedman, 2012)

La meilleure façon de s'assurer que les projets soient rationalisés et réalisés dans un ordre logique est à l'intérieur d'un **environnement prévisible et stable**, réduisant l'influence politique par l'entremise d'une **entité autonome, experte et indépendante**.

## Une agence indépendante ?

La capacité **de Mobilité Infra Québec d'initier un projet ou mandat**, plutôt que d'attendre d'être mandatée par le gouvernement projet par projet, est incontournable pour s'assurer que les projets soient priorisés et initiés en fonction de leur dossier d'affaires plutôt qu'une priorité politique.

**Recommandation 12 - Ne pas exiger l'autorisation gouvernementale pour étudier des projets.**

Mobilité Infra Québec devrait pouvoir initier des analyses de sa propre initiative.



## Pas d'efficacité sans vision

Réduire le coût de réalisation de transport collectif requiert d'enchaîner les projets en continu. Aucune agence ne peut surmonter un déficit de planification et de financement à long terme.

## Réconcilier les outils de planification à long terme

Plusieurs documents de planification locaux et régionaux font déjà des exercices de planification à long terme, mais ces documents ne sont pas jumelés avec des outils de réalisation de projets. À l'inverse, les projets de transport collectif qui sont réalisés suite à des décisions politiques ne sont pas nécessairement rattachés à une forme de planification ou d'échéancier.

Cette rupture entre la planification et la réalisation alimente un climat d'incertitude pour les experts et contractants spécialisés en transport collectif. Sans un carnet de projets à long terme, aucune entreprise n'est incitée à développer ses services ou à s'implanter au Québec. Sans ces entreprises, les appels d'offres resteront peu compétitifs (et coûteux). Chaque appel d'offres résultant en une seule, voire aucune offre, témoigne de la faible attractivité du secteur.

L'expansion en continu doit être prévisible sur des décennies pour instaurer un écosystème professionnel avec une réelle expertise, tant à l'intérieur de l'agence que chez les partenaires privés. Un échéancier de projet à long terme vient également grandement améliorer la planification territoriale, qui détermine et raffine à son tour les projets futurs.

La prévisibilité légitime et dépolitise l'expansion du réseau de transport collectif. Un échéancier clair permet également de réduire le coût des projets futurs en accommodant les besoins de celui-ci. Par exemple, une station de métro sera configurée et construite différemment pour faciliter un transfert si une ligne est prévue pour la traverser ultérieurement.

Les meilleures pratiques observées à travers le monde (Paris, Lyon, Londres, Toronto) peuvent compter sur une planification à long terme (Suzuki et al., 2013). TransLink (Vancouver) est même légalement requise de tenir une planification 30 ans en tout temps. Encore faut-il être en mesure de financer les projets contenus dans un échéancier long terme.

### **Recommandation 13 - Un échéancier à long terme**

Mobilité Infra Québec doit pouvoir prioriser les mandats et s'appuyer sur un échéancier à long terme regroupant l'ensemble des plans de transport.

## Un financement prévisible et suffisant

Sans financement, la planification restera théorique, tout comme ses avantages. Mobilité Infra Québec ne peut pas faire de miracle d'optimisation si elle ignore quand ses mandats seront financés – peu importe la qualité de son expertise.

Les 13,8 milliards actuellement prévus sur 10 ans au Plan québécois des infrastructures (PQI) sont-ils suffisants pour justifier la création de MIQ ? Alors que le PQI prévoit actuellement 34,5 milliards pour le réseau routier sur 10 ans, et que le gouvernement s'est pourtant engagé (dans sa plateforme électorale de 2018 et dans le Plan pour une économie verte) à rééquilibrer les investissements entre les routes et les transports, force est de constater que l'enveloppe actuellement prévu pour les projets de mobilité durable demeure nettement insuffisante.



Pour financer les objectifs de mobilité durable et le fonctionnement de Mobilité Infra Québec, il faudra bonifier l'enveloppe dédiée et multiplier les sources de financement. Ni les revenus fonciers, ni la contribution locale, ni le Fonds des réseaux de transports (FORT) ne sont suffisants pour y parvenir.

#### **Recommandation 14 - Un financement prévisible et suffisant**

Mobilité Infra Québec et les exploitants doivent pouvoir s'appuyer sur des fonds et des revenus permettant un fonctionnement continu.

## Diversifier les sources de financement

Tout comme pour le financement de l'exploitation du transport collectif, des sources de financement locales, régionales et nationales devront émerger du Chantier sur le financement du transport collectif afin d'assurer le fonctionnement de Mobilité Infra Québec et le développement du réseau de transport collectif.

Ces nouveaux revenus seront idéalement autonomes, mais surtout récurrents afin d'offrir une prévisibilité suffisante.

## Un conseil d'administration qualifié et indépendant

Dans le but d'assurer une prise de décision neutre, d'éviter l'ingérence politique et de légitimer le processus de planification et de réalisation du transport collectif, Mobilité Infra Québec devra être indépendante, notamment du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ainsi, le conseil d'administration de MIQ ne pourra pas être majoritairement composé par le gouvernement.

En plus d'être indépendants, les membres du conseil devraient avoir une expérience et une expertise pertinentes en matière de transport collectif, en plus de provenir d'horizons professionnels variés – politique, académique, urbanisme, ingénierie, etc.

Ces éléments s'ajoutent à ceux stipulés dans l'article 1 (80) du projet de loi.

#### **Recommandation 15 - Un conseil d'administration indépendant, expert et représentatif des parties prenantes**

Mobilité Infra Québec doit pouvoir compter sur un conseil d'administration indépendant, qualifié en transport collectif et en planification territoriale et représentant une pluralité de parties prenantes.

## La transparence alimente l'expertise

L'opacité actuelle du processus de planification et de réalisation des projets de transport collectif est un réel problème considérant l'ampleur des investissements publics impliqués, en plus de nuire au déploiement des services de transport collectif, à l'acceptabilité sociale des futurs projets et à l'aménagement local à proximité des stations. Elle entrave également l'apprentissage des erreurs – fondamentale au développement d'une expertise professionnelle de pointe. (Flyvbjerg 2007, Flyvbjerg et al., 2009)

L'ensemble des documents (rapports, décisions, rencontres, études) produits par Mobilité Infra Québec doivent non seulement être rendus publics, mais être diffusés largement. Il est plus facile d'accepter un projet transformant son quartier lorsque des documents expliquent les raisons, les options et pourquoi le tracé final, son mode, son intégration ont été retenus.



En plus de cette transparence, une vérification systématique, indépendante et externe est nécessaire pour assurer la rigueur de Mobilité Infra Québec, de son fonctionnement interne, de ses décisions et ses analyses.

La [documentation](#) entourant l'extension Canada Line du Skytrain à Vancouver, bien que celle-ci ait été réalisée en PPP, fait figure d'exemple et s'appuie même sur la littérature académique dans son analyse.

#### **Recommandation 16 - Garantir la transparence de Mobilité Infra Québec**

Mobilité Infra Québec doit s'assurer de communiquer et de diffuser publiquement, le cas échéant, l'ensemble de ses documents et décisions, en plus de systématiquement avoir recours à un audit externe pour chacun de ses projets.



# Vers une réflexion en profondeur sur la réalisation des projets

Le projet de loi actuel constitue la première étape vers une réalisation plus efficace des projets de transports collectifs, mais **c'est d'abord et avant tout en forgeant qu'on devient forgeron**. Il faut réaliser des projets pour devenir bon à réaliser des projets. Les apprentissages des bons et moins bons coups bonifient l'expertise des professionnels impliqués et raffinent le processus à chaque itération.

Il est peu probable que le gouvernement puisse réduire les coûts des projets de transport collectif autrement que par un processus rigoureux et un développement en continu, qui exigera un niveau d'investissement nettement supérieur à celui des dernières décennies. **Investir dans les transports collectifs de façon suffisante et pérenne est donc la prochaine étape d'un gouvernement qui souhaite développer une expertise efficace.**

La création de Mobilité Infra Québec constitue une excellente opportunité d'amorcer un véritable exercice de réflexion en profondeur sur le processus et les coûts de la réalisation de projets de transport collectif. Le coût élevé des projets freine actuellement le développement de la mobilité durable à travers le Québec, de même qu'ailleurs en Amérique du Nord. Le problème ne sera pas réglé avec l'adoption des PL61 et 62, il faut élargir la réflexion. Voilà une mesure intéressante à intégrer au nouveau plan d'action de la Politique de mobilité durable !

## **Recommandation 17 - Poursuivre le chantier sur les coûts des projets de transport collectif**

Lancer un chantier sur les coûts de réalisation des projets de transport collectif dont les recommandations seront rendues publiques d'ici à la fin 2026. Inscrire cette mesure dans le prochain plan d'action de la Politique de mobilité durable.

Vivre en Ville participera avec enthousiasme à la documentation des meilleures pratiques et collaborera avec le gouvernement pour que les investissements en transport collectif arrivent à la hauteur des objectifs collectifs que s'est donnés et se donnera le Québec.



# Bibliographie

[Cervero, R., et Murakami, J. \(2009\). Rail and property development in Hong Kong: Experiences and extensions. \*Urban studies\*, 46\(10\), 2019-2043.](#)

[Dubé, J., Thériault, M., et Des Rosiers, F. \(2013\). Commuter rail accessibility and house values: The case of the Montreal South Shore, Canada, 1992–2009. \*Transportation Research Part A: Policy and Practice\*, 54, 49-66.](#)

[Enoch, M., Potter, S., et Ison, S. \(2005\). A strategic approach to financing public transport through property values. \*Public Money and Management\*, 25\(3\), 147-154.](#)

[Flyvbjerg, B. \(2007\). Cost overruns and demand shortfalls in urban rail and other infrastructure. \*Transportation Planning and Technology\*, 30\(1\), 9-30.](#)

[Flyvbjerg, B., Garbuio, M., et Lovallo, D. \(2009\). Delusion and deception in large infrastructure projects: two models for explaining and preventing executive disaster. \*California management review\*, 51\(2\), 170-194.](#)

[Jonas, A., Goetz, A. et Brady, S. \(2013\). The global infrastructure public-private partnership and the extra-territorial politics of collective provision: The case of regional rail transit in Denver, USA. \*Urban Studies\*.](#)

[Siemiatycki, M. et Friedman, J. \(2012\). The Trade-Offs of Transferring Demand Risk on Urban Transit Public-Private Partnerships. \*Public Works Management et Policy\*, 17\(3\), p.283-302.](#)

[Suzuki, H., Cervero, R., et Iuchi, K. \(2013\). Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development. World Bank Publications.](#)

[Mercier, J., Tremblay-Racicot, F., Carrier, M., et Duarte, F. \(2019\). Three Cities of the Americas: Policies and Instruments in Seattle, Montreal, and Curitiba. In \*Governance and Sustainable Urban Transport in the Americas\* \(p. 55-89\). Palgrave Pivot, Cham.](#)

[Page, S., Bishop, W., et Wong, W. \(2016\). Guide to Value Capture Financing for Public Transportation Projects. Transit Cooperative Research Program Research Report, 190.](#)

[Qu, Y., et Loosemore, M. \(2013\). A meta-analysis of opportunistic behaviour in public-private partnerships: manifestations and antecedents. In \*Proc., 29th Annual ARCOM Conf\* \(p. 415-424\).](#)

[Rybeck, R. \(2004\). Using value capture to finance infrastructure and encourage compact development. \*Public Works Management et Policy\*, 8\(4\), 249-260.](#)

[Salon, D., Sclar, E., et Barone, R. \(2019\). Can location value capture pay for transit? Organizational challenges of transforming theory into practice. \*Urban Affairs Review\*, 55\(3\), 743-771.](#)

[Tang, S. et Lo, H.K. \(2010\). Assessment of public private partnerships models for mass rail transit: an influence diagram approach. \*Public Transport\*, 2, p.111-134.](#)

[VIVRE EN VILLE \(2013\). Deux poids, deux mesures, 31 p. \(coll. L'Index\).](#)

[Vorhoest, K., Van Der Hurk, M., Carbonara, N., Lember, V., Helbey Petersen, O., Scherrer, W. et Soeipto, M. \(2016\). Introducing the national context for PPPs – elements and dimensions. \*Public Private Partnerships in Transport: Trends and theory\*, édité par Athena Rouboutsos, p.9-18.](#)









**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9  
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

200-A, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec) J8Y 3W9  
T. 819.205.2053