



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le mardi 24 septembre 2024 — Vol. 47 N° 145

**Présidente de l'Assemblée nationale :
Mme Nathalie Roy**

2024

Débats de l'Assemblée nationale

Le mardi 24 septembre 2024 — Vol. 47 N° 145

Table des matières

Affaires du jour	6607
Projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	6607
M. Monsef Derraji (suite)	6607
Mme Geneviève Guilbault	6614
Mme Virginie Dufour	6616
Mme Michelle Setlakwe	6619
Mme Elisabeth Prass	6622
Affaires courantes	6624
Déclarations de députés	6624
Rendre hommage à Mme Suzanne Leclerc	
Mme Audrey Bogemans	6624
Rendre hommage à Mme Janyce Lauer	
Mme Michelle Setlakwe	6624
Souligner le 40e anniversaire de l'Organisme pour l'intégration sociale Apprenti-Loisirs	
M. Sylvain Lévesque	6624
Rendre hommage à soeur Violaine Paradis	
M. Alexandre Leduc	6625
Souligner le 20e anniversaire du Centre de recherche sur les biotechnologies marines	
Mme Maïté Blanchette Vézina	6625
Souligner le 30e anniversaire de l'organisme GO Emploi	
M. Frantz Benjamin	6625
Rendre hommage à M. Richard Desjardins	
Mme Shirley Dorismond	6626
Rendre hommage à M. David Price	
Mme Geneviève Hébert	6626
Féliciter les Ducs de Longueuil, champions de la Ligue de baseball junior élite du Québec	
M. Lionel Carmant	6626
Féliciter les Voltigeurs de Drummondville pour leur remarquable saison 2023-2024	
M. Sébastien Schneeberger	6626
Rendre hommage à M. Robert Jutras	
M. Donald Martel	6627
Souligner le 10e anniversaire du Centre de justice de proximité de l'Outaouais	
Mme Suzanne Tremblay	6627
Présence de l'ambassadeur de la République de Cuba, M. Rodrigo Malmierca Díaz	6627
Présence de la consule générale de la République de Cuba à Montréal, Mme Susana Malmierca Benitez	6628
Présence du consul général du Portugal, M. Francisco Cabrita Saraiva	6628
Décision de la présidence concernant la demande de débat d'urgence sur les effets de la décision de Northvolt de supprimer 1 600 emplois en Suède pour faire face à ses obligations financières	6628
Dépôt de documents	6629
Dépôt de rapports de commissions	6630
Consultations particulières sur le projet de loi n° 69 — Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives	6630
Consultations particulières sur le projet de loi n° 64 — Loi instituant le Musée national de l'histoire du Québec	6630
Consultations particulières sur le projet de loi n° 67 — Loi modifiant le Code des professions pour la modernisation du système professionnel et visant l'élargissement de certaines pratiques professionnelles dans le domaine de la santé et des services sociaux	6630

Table des matières (suite)

Questions et réponses orales	6630
Impact de la restructuration de Northvolt	
M. Marc Tanguay	6630
M. François Legault	6631
M. Marc Tanguay	6631
M. François Legault	6631
M. Marc Tanguay	6631
M. François Legault	6632
M. Marc Tanguay	6632
M. François Legault	6632
Blocs d'énergie destinés aux entreprises	
Mme Marwah Rizqy	6632
Mme Christine Fréchette	6632
Mme Marwah Rizqy	6633
Mme Christine Fréchette	6633
Mme Marwah Rizqy	6633
Mme Christine Fréchette	6633
Maintien du service de traversier entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon	
M. Monsef Derraji	6633
Mme Geneviève Guilbault	6634
M. Monsef Derraji	6634
Mme Geneviève Guilbault	6634
M. Marc Tanguay	6634
M. François Legault	6635
Intervention du premier ministre dans la campagne électorale fédérale	
M. Gabriel Nadeau-Dubois	6635
M. François Legault	6635
M. Gabriel Nadeau-Dubois	6635
M. François Legault	6635
M. Gabriel Nadeau-Dubois	6636
M. François Legault	6636
Intervention du premier ministre dans la campagne électorale fédérale	
Mme Ruba Ghazal	6636
Mme Martine Biron	6637
Mme Ruba Ghazal	6637
Mme Martine Biron	6637
Mme Ruba Ghazal	6637
Mme Martine Biron	6637
Investissement du gouvernement dans Northvolt	
M. Haroun Bouazzi	6638
Mme Christine Fréchette	6638
M. Haroun Bouazzi	6638
Mme Christine Fréchette	6638
M. Gabriel Nadeau-Dubois	6638
M. François Legault	6639
Projet de tramway à Québec	
M. Etienne Grandmont	6639
Mme Geneviève Guilbault	6639
M. Etienne Grandmont	6639
Mme Geneviève Guilbault	6640
M. Etienne Grandmont	6640
Mme Geneviève Guilbault	6640
Accès à l'information sur le projet d'usine de Northvolt	
M. Pascal Paradis	6640
Mme Christine Fréchette	6641
M. Pascal Paradis	6641
Mme Christine Fréchette	6641
M. Pascal Paradis	6641
Mme Christine Fréchette	6641

Table des matières (suite)

Motions sans préavis	6642
Demander aux partis politiques fédéraux de dévoiler leurs intentions précises et chiffrées relativement à la délégation des pouvoirs en immigration et aux seuils d'accueil d'immigrants permanents et temporaires pour l'ensemble du Canada	6642
Mise aux voix	6642
Procéder à des consultations particulières sur le projet de loi n° 71 — Loi visant à améliorer l'accompagnement des personnes et à simplifier le régime d'assistance sociale	6643
Mise aux voix	6644
Avis touchant les travaux des commissions	6644
Motions sans préavis (suite)	6644
Entériner le mandat de procéder à des consultations particulières sur le projet de loi n° 72 — Loi protégeant les consommateurs contre les pratiques commerciales abusives et offrant une meilleure transparence en matière de prix et de crédit	6644
Mise aux voix	6645
Avis touchant les travaux des commissions (suite)	6645
Renseignements sur les travaux de l'Assemblée	6646
Affaires du jour	6646
Motions du gouvernement	
Motion proposant que l'Assemblée fasse siennes la position et les justifications du gouvernement exposées dans sa réponse au rapport du comité de la rémunération des juges	6646
M. Simon Jolin-Barrette	6647
M. André Albert Morin	6648
Mise aux voix	6655
Projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	6655
Mme Elisabeth Prass (suite)	6655
M. Etienne Grandmont	6657
M. Joël Arseneau	6664
Mme Sona Lakhoyan Olivier	6670
Ajournement	6671

Le mardi 24 septembre 2024 — Vol. 47 N° 145

(Dix heures une minute)

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Bon mardi matin, chers collègues. Avant de débiter nos travaux, je nous invite, s'il vous plaît, à bien vouloir nous accueillir quelques instants. Je vous remercie. Vous pouvez vous asseoir.

Affaires du jour

Alors, pour le début de cette journée de travaux, M. le leader adjoint du gouvernement, qu'avons-nous au menu?

M. Lévesque (Chapleau) : Oui. Bonjour, M. le Président. D'abord, je veux vous saluer, saluer les collègues. C'est un bonheur de vous retrouver en ce mardi matin pour une nouvelle semaine de travaux parlementaires à Québec en cette belle journée ensoleillée.

Donc, je vous demanderais de bien vouloir appeler l'article 1 du feuilleton, s'il vous plaît.

Projet de loi n° 61

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Merci beaucoup, M. le leader adjoint. Donc, à l'article 1 du feuilleton, l'Assemblée reprend le débat ajourné le 19 septembre 2024 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Au moment de l'ajournement de ce débat-là, M. le député de Nelligan avait utilisé les sept premières minutes de son temps de parole. Alors, M. le député de Nelligan, je vous cède la parole pour poursuivre votre intervention.

M. Monsef Derraji (suite)

M. Derraji : Merci, M. le Président. Et, écoutez, je suis privilégié. À un certain moment, en rentrant au salon rouge, je me suis dit : Est-ce que je suis dans un caucus caquiste? Je tiens à remercier mes collègues. Je suis le seul représentant des trois partis d'opposition, aujourd'hui, à prendre parole ou presque. Oui, oui, ce n'est pas grave. Ce n'est pas grave. Je tiens juste à remercier mes collègues, mais... Je tiens à remercier mes collègues...

Des voix : ...

M. Derraji : Je tiens à remercier mes collègues, qui vont, avec plaisir, aimer ce que je vais dire sur le projet de loi, sur certains... Mais, bon, bonjour, chers collègues. Heureux de vous revoir tous en forme. Bon début de semaine à l'ensemble des collègues. Et, M. le Président, merci. Merci de gouverner, hein, les travaux.

Vous l'avez très bien mentionné, effectivement, la semaine dernière, nous avons entamé le débat, un débat qui est, somme toute, très intéressant par rapport au projet de loi n° 61, et, je tiens juste à rappeler, ce projet de loi vise la création de l'agence Mobilité Infra Québec. Donc, ce projet de loi qui va créer une nouvelle agence que le gouvernement nomme Mobilité Infra Québec... Nous avons assisté, avant la création de l'agence de santé... Vous avez vu tout ce qui se passe au niveau de l'agence de santé, mais, aujourd'hui, le débat, je vais le concentrer plus sur cette nouvelle agence qui s'appelle Mobilité Infra Québec.

La semaine dernière, M. le Président, quand j'ai commencé ma présentation, je parlais d'un élément qui est, pour moi, révélateur, révélateur, parce que, vous savez, on peut utiliser beaucoup de choses pour critiquer ce projet de loi. Et je le dis parce que c'est un projet de loi qui manque de vision et, on l'a dit, parce qu'on ne peut pas venir, aujourd'hui, créer une agence sans justifier le pourquoi de la création de l'agence.

Donc, Mme la ministre essaie de dire, au niveau de... sur la place publique : C'est parce qu'on n'a pas l'expertise, c'est parce qu'on n'a pas réalisé de grands projets et que ça fait longtemps qu'on n'a pas lancé des grands projets.

Et je tiens à rappeler à Mme la ministre que la dernière réalisation, d'ailleurs libérale, c'est le REM. Donc, le REM était un bon projet où il y avait une mobilisation d'acteurs, et on l'a réalisé dans le temps. Et il y a quelques lignes qui vont être finalisées au courant des prochains mois.

Donc, je reviens au manque de vision. Et, je l'ai mentionné, c'est Philippe Gougeon... Et Philippe Gougeon, c'est qui, M. le Président? C'est un ex-chef du cabinet de la CAQ, et il était au ministère des Finances. Et regardez qu'est-ce qu'il dit. Il était avec le ministre des Finances dans son cabinet, et, je tiens à le mentionner, ça a été dans le cadre du balado *Question d'intérêt*, avec l'excellent journaliste Gerald Fillion. Il a dit la chose suivante : «En matière de transport collectif, alors que le gouvernement a du mal à articuler une vision claire sur ce sujet et à mettre en branle les projets pourtant nécessaires.» Et il donne en exemple le tramway : «Ça a été tellement difficile à Québec. Trop de monde avait sa voix, trop de monde était écouté, je parle ici des élus et du personnel, trop de gens disaient : Voici ce qu'on devrait faire.»

Et là, M. le Président, vous savez que, depuis plusieurs années... Vous me connaissez, vous m'avez vu prendre parole sur beaucoup de projets de loi. Et ce projet de loi m'interpelle beaucoup parce que... Ma première critique à ce

projet de loi : Qu'est-ce qu'on va changer? Premièrement, c'est quoi, la problématique? Qu'est-ce qu'on va changer? Et c'est quoi, les résultats escomptés de ce projet de loi? D'ailleurs, c'est comme ça qu'on doit travailler.

Le constat, il est très clair : six ans de ce gouvernement, aucun projet structurant en matière de transport collectif. Ce sont des faits. Le PQI, même... Et d'ailleurs les groupes l'ont mentionné, le Plan québécois d'infrastructures, le gouvernement mise beaucoup sur les routes que sur les projets de transport collectif. Mais ce qui est hallucinant un peu, c'est que, venant de quelqu'un qui était dans la machine, qui travaillait au ministère des Finances, qui dénonçait le manque de vision, c'est là, le problème. Et d'ailleurs, tout au long des échanges que nous avons eus en commission parlementaire, la plupart des groupes disaient oui à l'agence, mais... Et le «mais», il est très important, et vous allez comprendre pourquoi.

Et là je continue avec la déclaration de M. Philippe Gougeon, c'est : «Sur le tramway, tout le monde s'est braqué, si bien que nous sommes encore aujourd'hui à la case départ.»

M. le Président, la CAQ est là depuis 2018, et il y avait un projet, et il y avait un tracé. L'ancien maire, M. Labeaume, a bien travaillé, il a fait ses devoirs, mais le projet a tardé parce que le gouvernement n'avait pas de vision. Il y avait trop de politique dans le dossier, hein? Et vous êtes un député de la région, vous savez très bien et vous comprenez ce que je suis en train de dire.

Et donc aujourd'hui la question qu'on doit tous se poser : Est-ce que ce projet de loi va régler quelque chose? Est-ce que, ce projet de loi, dans le quotidien, des Québécoises et des Québécois vont voir que la future agence Mobilité Infra Québec est une agence qui va créer... qui va résoudre un problème de mobilité ou bien, encore une fois, c'est une nouvelle agence, une nouvelle structure qui va nous faire perdre du temps, de l'argent, sans résultat? C'est ça, le fond. Et, jusqu'à maintenant, M. le Président, malheureusement, je n'ai pas vu un signal clair de la part de la ministre.

On va le voir lors de l'étude détaillée, mais on est à une étape très importante. La ministre a un devoir à faire^o : aller relire les mémoires des gens, aller écouter les intervenants par rapport à la définition de la mission.

Maintenant, on revient à l'incurie du gouvernement. Et ce ne sont pas mes propos, parce que c'est Philippe Gougeon, je vous dis qu'il dit ça : «L'incurie du gouvernement sur le transport collectif part du fait que la vision initiale n'était pas claire.» Il n'y avait pas de vision en matière de transport collectif, et on peut l'appliquer sur plusieurs projets. Et, en tant que leader parlementaire, je le vois dans plusieurs dossiers.

Malheureusement, le gouvernement n'a pas de vision et il n'a pas répondu à la question : Qu'est-ce qu'on veut faire en transport en commun? Qu'est-ce qu'on veut faire en transport en commun, sachant qu'en 2018 il y avait un plan?

Il y a un plan qui était très clair. Il y avait un REM à Montréal. Nous avons vu les annonces du gouvernement. Un certain moment, je me disais : Comment ils vont faire pour ramener tous ces REM? Comment ils vont faire pour tout lancer? Un REM à Chambly, un REM à l'est. Le premier ministre, dans sa chambre de commerce locale, s'est engagé pour le PSE, le plan structurant de l'est. Il y avait un troisième lien à Québec. Il y avait un tramway à Québec. Six ans plus tard, M. le Président, combien de projets, ils ont vu le jour? Combien? Un? Deux? Trois? Quatre? Cinq? Non. Zéro. Zéro, M. le Président. Donc, en six ans, malheureusement, en matière de transport collectif, ce... le bilan du gouvernement, il est juste nul.

• (10 h 10) •

Donc, c'est ça, le départ. Avant d'aller dans le projet de loi, le gouvernement fait lui-même le constat d'échec. Et ce constat d'échec, il est très alarmant, parce que la ministre du Transport, elle l'a échappé, que ce soit au niveau des routes, parce qu'on voit l'état des routes, d'ailleurs, le rapport de la VG était très clair que, malheureusement, l'état des routes se dégrade, se dégrade énormément... Et là je rajoute le désengagement de l'État. Souvenez-vous que, pour Mme la ministre, ce n'est pas la mission de l'État de s'occuper du transport. On ne lui a jamais demandé de gérer les sociétés de transport, mais on a demandé à l'État d'avoir une vision, et ça, c'est très important.

Donc, ça, c'est l'élément important, initial, M. le Président, c'est que... où nous sommes aujourd'hui. L'absence de vision a été dénoncée, a été mentionnée par des gens qui étaient, jusqu'à quelques jours, membres du cabinet caquiste, M. le Président. Et donc je le rappelle encore une fois, ce n'est pas les commentateurs politiques, ce ne sont pas les partis de l'opposition, ce ne sont pas les porte-parole de l'opposition, M. le Président, c'est un ancien collaborateur qui a été au cabinet du ministre des Finances qui disait clairement que le gouvernement n'avait pas de vision en matière de transport collectif.

Alors, voilà, M. le Président. Nous sommes à une étape où l'absence de vision, l'absence de projet concret en matière de transport collectif force le gouvernement à aller avec une agence. Donc, le gouvernement veut, selon les propos de la ministre, penser à une façon de dire : Vu l'absence de vision en matière de transport collectif, on va se doter d'une agence, et cette agence va régler l'ensemble des problèmes qu'on a, on va accélérer les projets. D'ailleurs, il y a un autre projet de loi sur la table, qui est les contrats collaboratifs, où on va aller plus vite pour que ça nous coûte moins cher.

Et, sur ce point, M. le Président, je vais ouvrir une parenthèse, parce que j'ai siégé dans les deux projets de loi. Quand on prend la littérature à l'échelle internationale, les pays où on a fait ce genre de contrats, il n'y a aucune confirmation que les coûts vont baisser. Ce qu'on a vu, et ça a été démontré au niveau de la littérature, c'est que, oui, c'est vrai, il y a un impact sur les délais, mais il n'y a pas d'impact sur le prix. Et ce qui nous fait mal au Québec aujourd'hui, et d'ailleurs ce sont les propos de Mme la ministre, c'est qu'on n'a plus d'argent.

Donc, qu'est-ce qu'on fait dans un contexte où on n'a plus d'argent? On fait des choix, parce qu'on ne peut pas tout financer, parce que le gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques. C'est normal. Quand tu as hérité, 7 milliards de dollars, et tu te ramasses avec un déficit, ça ne prend pas un doctorat en mathématiques pour comprendre que, malheureusement, le gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques.

Et donc, suivez-moi, je parlais de manque de vision, et, le manque de vision, ce n'est pas le leader de l'opposition officielle qui le mentionne, c'est un caquiste qui le mentionne : Absence de vision en matière de transport collectif.

Ça, ça sort de la bouche de l'ex-directeur du cabinet du ministre des Finances. Ce n'est pas rien, M. le Président. Ce n'est pas moi qui le dis. Donc, le gouvernement caquiste répond quoi à cet ancien collaborateur caquiste qui disait que ce gouvernement, le gouvernement où lui-même travaillait... disait qu'il n'y avait pas de vision en matière de transport collectif?

Donc, pas de vision en matière de transport collectif, et, un autre fait qui se rajoute, il n'y a pas d'argent. D'ailleurs, jeudi, quand j'ai commencé à parler de ce projet de loi, en prenant la route du retour, j'ai eu trois appels. Sur les trois appels, on m'annonce qu'il n'y a plus d'acceptation par rapport à certains projets en électrification du transport, et des compagnies à qui on refuse maintenant ce que le gouvernement lui-même a promis. Donc, c'est un fait qu'il n'y a plus d'argent.

Donc, pas de vision, contexte économique très difficile parce que le gouvernement doit faire des efforts pour revenir à l'équilibre budgétaire qu'eux-mêmes, ils ont perdu le contrôle, et j'espère qu'on ne va pas me dire encore une fois : C'est à cause de la COVID, et, voilà, le gouvernement veut créer une agence.

L'idée de la création de l'agence remonte à plusieurs années. Et d'ailleurs je vous ai mentionné que le collègue le ministre de la Cybersécurité... Vous savez, ce que j'aime avec mon collègue le ministre de la Cybersécurité, c'est des magnifiques citations. Sérieux, c'est le roi des citations qu'on peut toujours utiliser au salon rouge, maintenant, au lieu du bleu. Je me suis amusé à aller chercher ce qu'il disait sur l'agence, M. le Président. Ça va rafraîchir la mémoire des collègues. Qu'est-ce qu'il disait, le ministre de la Cybersécurité, il y a quelques années? «Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire.» Fin de citation. Donc, je ne sais pas où il se situe aujourd'hui, le député de... La Peltrie? Oui, c'est ça, député de La Peltrie? Je ne connais pas tous les comtés, M. le Président. Le ministre de la Cybersécurité, est-ce qu'il pense que sa collègue ministre du Transport et de la Mobilité durable va créer une agence qui va éloigner le rôle des parlementaires du... le contrôle parlementaire? Est-ce qu'il pense que, toujours, sa collègue va créer une agence qui va favoriser le favoritisme? J'ai bien hâte de l'entendre, qu'est-ce qu'il pense de la future agence de sa collègue. Alors, M. le Président... Et d'ailleurs la CAQ avait dit qu'elle serait contre le projet de loi qui crée l'agence des infrastructures de transport collectif, le projet de loi n° 68, à l'époque. C'était en 2013. Bon. Mais, vous savez, on peut toujours changer d'avis, et c'est fréquent au sein de ce gouvernement.

Donc, manque de vision. Un manque de vision, il doit être traduit par une vision claire à l'intérieur de ce projet de loi, et d'ailleurs c'est ce qu'on va faire. Et, je vous le dis, il y a matière... il y a matière à avoir des amendements pour corriger le manque de vision à l'intérieur du projet de loi et même au niveau de la mission du MIQ.

Sur les finances publiques, M. le Président, je n'ai pas de réponse, sauf que la seule chose que j'ai, c'est que ce gouvernement a perdu le contrôle. Et je me demande... Même si, à l'intérieur, on va mettre des projets et qu'on veut les réaliser, il y a un problème d'argent, manque de liquidités. C'est un fait.

Troisième élément extrêmement important... Ça, ce n'est pas uniquement la responsabilité de Mme la ministre mais de son collègue ministre des Infrastructures. Il nous disait, il nous disait que son projet de loi va révolutionner le monde des contrats, hein, c'est ce qu'il dit. Et d'ailleurs les deux ministres disaient que les deux projets de loi sont interliés.

• (10 h 20) •

Mais je reviens à l'argument important. Le ministre des Infrastructures, qui leade le projet de loi en question, le projet de loi n° 62, ramenait un nouveau mode contractuel dit de contrats collaboratifs, mais, je l'ai mentionné tout à l'heure, M. le Président, il n'y a aucune garantie qu'on va avoir des prix compétitifs, une baisse, une pression sur les prix. Au contraire, ça a été démontré que, oui, au niveau du délai, il y a un gain, mais ça coûte plus cher, parce qu'il y a une notion de risque, et le risque, il est partagé. Mais, en tant que parlementaire, est-ce que je dois défendre le risque de l'entrepreneur ou le risque des contribuables québécois? Si je suis là, c'est pour défendre les Québécoises et les Québécois. Ce n'est pas aux Québécoises et aux Québécois de payer les frais d'un entrepreneur qui a mal calculé son risque et qui a mal géré son chantier. Et qu'est-ce qu'on va assister? Qu'est-ce qu'on va voir dorénavant? C'est qu'à l'intérieur de ces contrats... Et d'ailleurs c'est démontré dans la littérature, la notion du risque est incluse, ce qui exerce une pression sur les prix. Et on va se ramasser avec des infrastructures coûteuses, c'est vrai, dans un délai respecté, mais qui vont nous coûter cher. Mais, quand, une fois, je vous dis ça, bien, ça va à l'encontre de ce que le ministre... la ministre disait. Elle disait qu'on a un problème de compétence. On crée une agence parce qu'on va avoir l'ensemble des compétences à l'intérieur de cette agence. Et, avec le mode de contrats collaboratifs, on va avoir une pression sur le prix et sur le délai. Ce n'est pas réaliste, M. le Président. Ce n'est pas ce qu'on a vu à l'extérieur, dans d'autres juridictions. Donc...

Et, tout ça, je n'ai pas encore commencé des consultations, hein? Pourquoi je n'ai pas encore commencé, je dirais, ma présentation avec les consultations? C'est parce que l'idée même de la création du MIQ, j'essaie de trouver un mot qui est parlementaire et un qualificatif juste, ce n'est pas la bonne chose à faire. C'est parce que... Règle déjà la vision. Est-ce que tu as une vision de mobilité? Tu as un problème de finances publiques, et ton projet qui vise des contrats de collaboration ou collaboratifs ne va pas t'aider à avoir une pression sur les prix. Donc, déjà, les éléments de base ne sont pas réunis pour que l'agence puisse bien jouer son rôle.

Mais souvenez-vous, M. le Président, l'ex-chef de cabinet caquiste, Philippe Gougeon, qu'est-ce qu'il disait sur l'absence de vision. Vous allez m'entendre beaucoup parler de vision et mission parce que c'est le nerf de la guerre de ce projet de loi.

Maintenant, M. le Président, nous sommes rendus aux consultations, et, avec quatre jours de consultations, presque 27 groupes entendus... Et, je dois l'avouer, parce que Mme la ministre a posé la question à beaucoup de groupes, beaucoup de groupes sont favorables, mais avec un mais — je dis bien un mais, c'est le fameux mais qui est très important — avec des modifications. Mais la plupart des intervenants étaient un peu sceptiques, mais la majorité dit que le statu quo n'est pas tenable. Donc, on ne peut pas dire que le statu quo, il est tenable, mais il y a un grand mais. Et, le grand mais, je vais l'illustrer tout au long des prochaines... prochaines minutes.

Premièrement, la mission. Est-ce que vous êtes surpris? Non. Ça rejoint un peu ce que Philippe Gougeon disait, l'ex-chef de cab du ministre des Finances. Le gouvernement avait un beau projet sur la table. Ils l'ont échappé parce

qu'il y avait beaucoup d'intervenants. Et d'ailleurs il est où, le troisième lien? Il est où, le tramway de Québec, M. le Président? Ça fait six ans. Donc, c'est là le problème. Et donc, si on ne règle pas l'histoire de la mission de l'agence, on risque de tourner dans le vide et on risque de perdre un temps précieux pour l'avenir du transport au Québec. Je dis bien «transport collectif».

La notion de complexe, hein, complexe, c'est que... Projet complexe, pas le complexe, là, mais projet complexe de transport. La plupart des intervenants disaient la chose suivante : L'agence a comme mission la réalisation de projets complexes de transport. Un, il faut définir c'est quoi, un projet complexe. Est-ce que le troisième lien est un projet complexe? Est-ce que le tramway de Québec est un projet complexe? Est-ce que le plan structurant de l'est est un projet complexe? Donc, il faut absolument définir la notion du projet complexe.

Et l'élément le plus important, M. le Président : Est-ce que l'agence Mobilité Infra Québec va faire uniquement des projets de transport collectif ou bien d'autres projets? Et c'est là, encore une fois, si on ne définit pas la mission... C'est comme si, aujourd'hui, on va créer un organisme, une agence, et cette agence va être responsable de la mobilité, mais, la mission, on ne la circonscrit pas en transport collectif. Et ça, c'est un élément important. Pourquoi? Je vais avoir un conseil d'administration, qui, lui, doit s'inspirer de la mission qu'on va lui donner. Avec cette mission qu'on va lui donner, il doit livrer les projets. Donc, il va y avoir un P.D.G., un conseil d'administration, mais le conseil d'administration, M. le Président, ne va pas réécrire la mission ni la vision. Il doit s'inspirer du projet de loi qui va devenir une loi.

La notion de mobilité durable, notion très importante, c'est à définir, et la plupart des groupes l'ont mentionné. D'ailleurs, c'est un... c'est un débat qu'on a toujours à l'intérieur de notre caucus. Et je remercie ma collègue la députée de Mille-Îles, qui nous rappelle à chaque fois l'importance de parler de la mobilité durable. Elle-même, elle s'est levée, au nom des Lavalloises et des Lavallois, pour dénoncer la coupure de lignes.

Souvenez-vous qu'est-ce que je disais il y a quelques minutes, manque d'argent, M. le Président. Quand on a commencé à fermer des lignes d'autobus extrêmement... des lignes extrêmement importantes... J'en suis sûr et certain, que ma collègue la députée de Mille-Îles, l'excellente députée lavalloise, va le mentionner tout à l'heure. Quand c'est rendu qu'on coupe des lignes un peu partout et on vient, aujourd'hui, dire à l'ensemble des Québécoises et des Québécois : Écoutez, le problème qu'on a, c'est un problème de compétence, problème qu'on a besoin d'une agence pour créer des projets... Le problème, il est un problème de financement. D'ailleurs, un peu plus tard, je vais revenir à la question du financement, M. le Président. La plupart des sociétés de transport, des intervenants, dans le cadre de la mobilité, nous ont dit : Écoutez, il y a un enjeu de financement, c'est l'éléphant dans la pièce.

Donc, un des enjeux majeurs, M. le Président, un des enjeux majeurs, c'est que, dans ce projet de loi, si on ne définit pas la mission de l'agence, si on ne définit pas la notion d'un projet complexe de transport, vous allez être d'accord avec moi qu'on démarre très bien la mission du MIQ. Parce qu'on ne peut pas dire au MIQ : Écoutez, projet complexe, sans le définir. Mais est-ce qu'on va les aider, M. le Président? Comment le MIQ va définir la notion du projet complexe? Si on ne leur dit pas que vous devez travailler sur des projets de mobilité durable, est-ce qu'on va les aider? Quand on ne va pas leur dire : Écoutez, votre mission, c'est du transport collectif... l'air très clair, à moins qu'on veuille dédoubler l'appareil gouvernemental.

Et ça, M. le Président, vous allez me ramener sur un champ que j'aime beaucoup, la taille de l'État. Et, vous savez, dans ce gouvernement... Et d'ailleurs je salue le député de Saint-Jérôme, ex-député caquiste, qui disait que, face à n'importe quel problème, le gouvernement, qu'est-ce qu'il faisait, garrochait l'argent, et il n'y a pas de résultat. Et c'est ça qu'on doit tous questionner aujourd'hui. Est-ce que l'argent des Québécoises et Québécois a été bien géré? Et est-ce que ce qu'on va faire avec la future agence, si on ne définit pas la mission, si on ne définit pas la nature des projets complexes... Est-ce que, vraiment, on est en train de créer une agence qui va juste être là, une nouvelle structure qui va complètement être une agence qui va refaire les travaux de l'ensemble des sociétés de transport et les bureaux de projets?

Donc, mission de l'agence, c'est le fameux article 4, M. le Président, et j'en suis sûr et certain, qu'on va avoir des heures et des heures de plaisir, d'échanges avec le gouvernement sur la définition de ces éléments qui, à mon avis, sont des éléments importants.

Maintenant, l'autre élément, l'autre enjeu, l'indépendance de l'agence. Vous savez, vous savez que je vous ai dit que j'ai quelqu'un que j'aime beaucoup et que je cite à l'intérieur de ce parlement parce qu'il a pas mal fait d'interventions dans pas mal de choses depuis les 10, 15 dernières années, c'est le député de La Peltre et ministre de la Cybersécurité. Il y a beaucoup d'intervenants. Ils nous ont dit : «Écoutez, possibilité d'ingérence politique», hein, écoutez, M. le Président, ce sont des propos tenus lors des consultations. Manque d'autonomie, possibilité d'ingérence politique. Mais qu'est-ce qu'il disait, le député de La Peltre, il y a quelques années? Je vais relire sa citation : «Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire.»

C'est exactement ce qu'on ne veut pas. On ne veut pas, aujourd'hui, se donner une instance qu'on veut qui soit indépendante et qui gère des projets de mobilité durable et de transport collectif, et qu'on ne lui donne pas l'autonomie nécessaire. Et ça aussi, c'est un point extrêmement important. Je ne veux pas un conseil d'administration à la merci d'orientations politiques. Si on veut vraiment des orientations en matière de transport collectif, ça nous prend une vision.

• (10 h 30) •

Et d'ailleurs un des groupes qui est venu, le dernier groupe, d'ailleurs, j'ai eu l'occasion de leur mentionner, sur l'aménagement des territoires : Est-ce qu'aujourd'hui on va travailler une mission de mobilité durable pour les 10, 15, 20 ou 30 prochaines années? C'est ce qu'il nous manque, M. le Président, c'est avoir une vision sur le long terme et dire : En telle année, peu importe le gouvernement qui va être en place, nous sommes dus à faire tel tronçon, nous sommes dus à faire tel projet de mobilité durable. Pourquoi c'est très important? C'est parce qu'on doit prendre en charge l'ensemble des éléments, l'aménagement du territoire, la densification, la présence des quartiers industriels.

Et permettez-moi d'ouvrir une parenthèse que, disons... que c'est des entreprises privées qui paient pour ramener leurs employés. Je ne pense pas que c'est leur mission, faire ça. Ils le font parce qu'il y a un désengagement gouvernemental

en matière de transport collectif. Combien d'entreprises, elles ont les reins solides, M. le Président, de se payer un service de navette pour ramener les employés d'un point a à un point b? Il n'y a pas beaucoup, M. le Président. Permettez-moi de prendre une gorgée d'eau.

Donc, au niveau de l'indépendance de l'agence, c'est un élément qu'on va suivre de près à l'intérieur de ce projet de loi, et je vous ai dit pourquoi. L'agence ne peut agir que si le gouvernement lui en confie le mandat. Ça veut dire : Demain, on sait ce qui se passe avec le troisième lien. Si ce n'est pas précisé pour le transport collectif, est-ce que l'agence, la nouvelle agence, création du gouvernement, va avoir comme premier mandat le troisième lien? Elle est où, l'autonomie de l'agence? Elle est où, la vision de l'agence?

Et, quand je vous dis qu'il y a un enjeu, c'est que même le plan structurant de l'est, et, j'en suis sûr et certain, ça rappelle des souvenirs à beaucoup de collègues autour de la table, c'est un engagement ferme du premier ministre. Ça inclut son comté, ça inclut plusieurs comtés de pas mal de collègues caquistes autour de la table. Il est où, ce projet? Est-ce qu'il verra le jour?

Les municipalités, M. le Président. Donc, je vous ai parlé de la mission, l'indépendance de l'agence. Les municipalités, maintenant. Les municipalités, elles sont venues nous rappeler l'importance de respecter les compétences et l'autonomie des municipalités. Et je me permets de parler d'un élément important, Société de transport de l'Outaouais. J'ai posé une question très simple : Avez-vous besoin de l'aide de cette agence? Figurez-vous, M. le Président, la réponse a été très claire, sec : Non. J'ai répété ma question : En quoi l'agence va vous aider, les gens de l'Outaouais? Non, parce qu'ils ont déjà un bureau de projet. Et j'ai posé la question : Est-ce qu'il y a un problème de compétence? Parce que ce qu'on nous dit, c'est qu'on était incapables de livrer des projets, au Québec, parce que ça fait longtemps qu'on ne les a pas livrés. Mais, à Gatineau, la Société de transport de l'Outaouais, ils nous ont démontré que leur bureau de projet fonctionne. D'ailleurs, ils ont fait un communiqué de presse pour dire : Nous, l'agence, là, on n'en a pas besoin, nous, on a déjà un bureau de projet qui fonctionne très bien. Les études avancent très bien par rapport au tramway. Ils ont des échanges avec le gouvernement provincial mais aussi avec le gouvernement fédéral. Donc, en quoi, en quoi l'agence Mobilité Infra va changer, aujourd'hui, la vie des citoyens de Gatineau, de l'Outaouais en général?

Vous comprenez, M. le Président, pourquoi c'est très important de prendre le temps de bien faire les choses. Ce n'est pas parce qu'ils l'ont échappé pendant six ans en matière de transport et mobilité durable que ça nécessite une agence pour dire : Écoutez, le gouvernement agit parce que, soudain, on vient de découvrir que le gouvernement n'a rien livré en matière de transport collectif. Il n'y a pas de troisième lien. Il n'y a pas de tramway. En termes de mobilité, les sociétés de transport souffrent, et vous avez vu, l'année dernière, les échanges entre les municipalités, maires, mairesses, et le gouvernement.

L'article 74, ça, c'est un article qu'on va surveiller. À défaut d'une entente avec les municipalités, le gouvernement fixe unilatéralement les montants de la contribution financière exigible aux municipalités. La plupart des villes qui sont venues, Montréal, Laval, l'ensemble des sociétés de transport que nous avons entendues, ils ont insisté sur une chose très importante, sur l'importance de la collaboration et non pas d'imposer. Ça aussi, c'est... On doit le clarifier à l'intérieur du projet de loi. J'espère que ma collègue la députée de Mille-Îles, ancienne conseillère municipale, qui, elle, siégeait sur ces dossiers... Collaborer avec les villes, ce n'est pas un luxe, c'est une nécessité. Les villes s'occupent de la mobilité à l'intérieur de leur territoire. Ils gèrent aussi avec leurs sociétés de transport, ils contribuent à la gestion de la mobilité durable à l'intérieur des villes.

Donc, comment, aujourd'hui, on va dire aux villes : On veut collaborer avec vous, là, mais, vous savez, l'article 74, s'il n'y a pas d'entente avec vous, là, on va fixer unilatéralement les montants de la contribution financière exigible aux municipalités? Si je vous dis ça, vous êtes maire ou conseiller municipal, porte-parole du dossier de la mobilité, comment vous allez interpréter cet article? Et le gouvernement, et même MIQ, a besoin des municipalités. On ne peut pas lancer un projet de loi sans parler avec les villes. Il y a beaucoup de choses qui rentrent en jeu, y compris la contribution financière. D'ailleurs, la FQM, que vous connaissez très bien, rappelle que l'expertise de MIQ... ne doit réserver son expertise qu'aux grandes municipalités, avec raison, parce que l'enjeu du transport touche l'ensemble du territoire.

Donc, M. le Président, nous avons parlé de la mission de l'agence à clarifier, la notion du projet complexe, l'indépendance de l'agence, élément important, le rôle des municipalités. Le rôle des municipalités est extrêmement important. Et je vais vous parler de l'éléphant dans la pièce, le financement, et c'est le coeur du problème, M. le Président. Je ne vais pas analyser tout le portefeuille de la ministre responsable de la Mobilité durable, mais, quand je vois le gouvernement parler d'électrification du transport, la décarbonation, faire un effort sur les GES... Écoutez, rien que le chantier de l'électrification du transport, on parle de 15 milliards. Combien le gouvernement a budgété? 5 milliards, mais il n'y a même pas d'argent.

Je vous le dis, je reçois des appels. Il y a des projets complètement arrêtés, je ne sais pas pourquoi. Probablement, il y a une mise à jour budgétaire au mois de novembre, et le ministre des Finances est tellement dans le pétrin parce qu'il l'a échappé et il veut redorer l'image de son gouvernement qu'il y a une pression sur les dépenses, M. le Président. Ce sont les faits, il y a beaucoup d'appels, la dernière semaine, que les gens reçoivent pour : Écoutez, soyez patients, soyez patients, des gens qui ont reçu des lettres, des gens qui ont reçu des lettres pour un financement de leurs... des projets, l'enveloppe était réservée, mais il n'y a plus d'argent.

Comme je vous ai dit que le nerf de la guerre, c'est le financement, il n'y a rien dans le projet de loi pour régler le problème. Donc, on va créer une agence. D'ailleurs, on ne sait pas combien ça va coûter. Les premiers six mois, on parle de 3 millions, mais on ne sait pas comment cette agence va financer les futurs projets, parce que, si on va, encore une fois, perdre du temps pour dire qu'on est en train d'établir une vision sur le long terme et ne pas attacher ça avec de l'argent et du financement, on tombe toujours dans la rhétorique des projets mal ficelés. Les gens ne veulent plus des annonces, veulent des projets attachés, ça veut dire des projets de mobilité durable bien financés dans un cadre qui respecte les

finances publiques. Mais, quand il n'y a juste... annoncé, on revient à ce que le député de Saint-Jérôme disait : le gouvernement, face à un problème, il garroche l'argent, mais il n'y a pas de résultat. Ce n'est pas moi qui le dis, encore une fois, c'est un collègue, un ex-collègue de ce gouvernement.

Donc, il n'y a rien dans le projet de loi pour régler le problème. Tout le monde veut plus de transport collectif, M. le Président, mais il faut que l'argent soit au rendez-vous, qu'on pense aussi à l'entretien et au maintien d'actif.

Un élément important, et on le voit dans la plupart des sociétés de transport, ils nous disent : Au-delà des projets... Et on l'a vu avec l'électrification des bus, vous m'avez vu parler pas une fois, pas deux sur ce projet qui coûte cher au trésor public, qui coûte cher aux Québécoises et aux Québécois, et, quand on voit des autobus soi-disant électriques, on utilise le gaz pour le chauffage, quand on voit des autobus électriques qui... leur coût d'intégration dans la machine coûte 2, 3 millions de dollars, il y a des questions à se poser, M. le Président. Est-ce qu'on a les moyens de continuer dans ce sens? Et c'est là, le nerf de la guerre, parce que, mobilité durable, oui, c'est très important, mais est-ce qu'on a les moyens d'avoir une mobilité durable avec les orientations du ministère? Et je l'ai mentionné, ce n'est pas une fois, pas deux, quand le même gouvernement lance un décret pour l'achat d'autobus hybrides un an plus tard, il voit que... il revient à l'électrique, mais il voit qu'il n'y a pas assez de bus électriques. Mais une fois qu'on commence à acheter des bus électriques, on se rend compte... on se rend compte que c'est tellement cher et que c'est très difficile de suivre le rythme parce que ça prend des garages, ça prend une adaptation locale de l'ensemble des sociétés de transport, et ça, ça a été mentionné, M. le Président, par plusieurs, plusieurs intervenants autour de la table.

• (10 h 40) •

Le nerf de la guerre... Souvenez-vous de ce que je disais depuis le début, l'ancien chef de cab caquiste parlait d'un manque de vision, l'absence de vision en matière de transport collectif. Au niveau de l'agence, si on ne détermine pas la mission, c'est comme si on dit au futur conseil d'administration : Analysez avec votre propre gré ou bien ils vont recevoir les commandes, les commandes du gouvernement par rapport à des projets bien précis. Mais le nerf de la guerre, comment on va financer ces projets? Est-ce qu'on va, encore une fois, suivre les sondages? La population n'aime pas le troisième lien, on le retarde. La population aime le troisième lien, on fait une sortie. Souvenez-vous, saga du troisième lien, parfait exemple à l'intérieur de cette Assemblée, combien de versions ce gouvernement a présentées. Le dernier argument, c'est quoi? Un argument économique. Il était où, cet argument, il y a plusieurs années? La même ministre a ramené, pas une version, plusieurs versions, M. le Président.

Donc, quand on vous dit qu'il y a un problème de vision à l'intérieur de ce gouvernement en matière de transport collectif, c'est un fait. Donc, est-ce qu'aujourd'hui le MIQ va le régler? Est-ce que le MIQ, la future agence, va se donner une réelle vision? Ce sont des questions existentielles par rapport à l'avenir du transport, M. le Président. Et, encore une fois, si on ne détermine pas la mission, si on ne définit pas la notion de projet complexe, si on ne donne pas les moyens à l'agence, je suis d'accord avec les propos de... le ministre de la Cybersécurité, député de La Peltre, que cette agence risque juste de nous éloigner du contrôle parlementaire.

Un autre élément, M. le Président, j'aurais aimé... j'aurais aimé, parce que j'ai fait la demande, avoir une analyse d'impact réglementaire. D'ailleurs, nous avons eu la réponse suite à notre demande d'accès. La réponse que j'ai eue, je vais vous la partager : «Par ailleurs, nous vous informons qu'aucune analyse d'impact réglementaire n'a été produite dans le cadre de ce dossier.» Et un peu plus tard, on nous dit : Écoute, il n'y a pas d'impact pour les entreprises. Mais, écoutez, M. le Président, que ce soit la Fédération des chambres de commerce, Conseil du patronat... Pomerleau était là, Pomerleau était là, ils sont venus nous parler du mode de contrat collaboratif, même si c'est dans le cadre d'un autre projet de loi. Les contrats, c'est réglé dans un autre projet de loi, et ça, on va en revenir, en commission parlementaire, parce que j'ai siégé dans ce... dans les consultations, j'ai commencé l'étude détaillée avec le ministre des Infrastructures. Mais, quand je lui ai dit : Est-ce que le transport est concerné? Non, ça, ce n'est pas moi, parlez avec la ministre responsable.

Donc, dans le cadre du projet de loi, nous aimerions voir ça, ce mode de contrats collaboratifs, parce que j'en ai beaucoup, de choses à dire. Sur les contrats collaboratifs, il faut que le gouvernement soit clair, M. le Président. Le ministre des Infrastructures, en préparant sa sortie avec Mme la ministre, ils ont dit à tout le monde : Écoutez, là, on prépare une révolution, ça va coûter moins cher aux contribuables québécois, et on va réaliser les projets plus rapidement. M. le Président, aucune étude à l'international, aucune étude à l'international n'a démontré pas ça... n'a démontré ça, aucune étude. Aucune étude n'a démontré ça, M. le Président, aucune. D'ailleurs, que ce soit en Australie ou bien en Angleterre, ce qu'on a constaté avec les contrats collaboratifs, c'est une explosion de coûts, une explosion de coûts. Donc, le projet de loi n° 62, le projet de loi n° 62, qui est le projet de loi du ministre des Infrastructures, implante la possibilité d'aller en contrat collaboratif. Les municipalités et les sociétés de transport en veulent, mais, dans le cadre de ce projet de loi n° 62, le gouvernement refuse de le faire, donc on veut savoir pourquoi.

M. le Président, tout à l'heure, je vous ai parlé d'un élément important, un élément important qui touche le financement. Ça, c'est un élément qu'on... c'est l'élément qui est sur la table. Et souvenez-vous de ce projet de loi que j'ai déposé il y a quelques mois, projet de loi n° 791, Loi permettant à des organismes publics de transport en commun de développer des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de leurs infrastructures de transport en commun. Ça, M. le Président, on parle d'un projet de loi qui «modifie la Loi sur les sociétés de transport en commun et la Loi sur le Réseau de transport métropolitain afin de préciser qu'une société de transport en commun ainsi que le Réseau de transport métropolitain disposent de tous les pouvoirs nécessaires pour réaliser des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de leurs infrastructures ainsi que les activités de gestion et d'exploitation de leur parc immobilier», O.K.? Je vais prendre quelques minutes pour expliquer ce projet de loi.

Les sociétés de transport, quand ils sont venus en commission parlementaire, en analysant le projet de loi que nous avons devant nous, ils nous ont dit : Nous, on n'est pas intéressés uniquement à vendre nos immeubles, ce qu'on veut, c'est vraiment un développement immobilier, comme à l'image de ce qu'ont fait... ce que les sociétés de transport à

Vancouver, par exemple, Washington, en Europe... C'est de la densification, régler l'enjeu de l'habitation. Et d'ailleurs vous avez vu ma collègue de Mille-Îles qui se lève depuis plusieurs mois pour dénoncer l'inaction du gouvernement en matière de logement. Mais quelle bonne idée, M. le Président, de travailler ensemble et permettre à ces sociétés de transport qui ont des projets sur la table... mais ils ne peuvent pas parce que la loi ne leur donne pas ce pouvoir. Mais je vous pose la question : Est-ce que cette solution existe dans le projet de loi de Mme la ministre? La réponse est non.

Donc, on crée une agence. On n'a pas encore défini la mission, on n'a pas défini la nature des projets complexes, mais est-ce qu'on donne les moyens nécessaires aux sociétés de transport pour avoir des revenus autonomes, des revenus qui vont les aider à faire face aux coûts d'exploitation très élevés, au maintien d'actif? Ce sont de très bonnes questions, M. le Président, que les sociétés de transport se posent. Et d'ailleurs, d'ailleurs, d'ailleurs, ils sont venus, ils sont venus en commission parlementaire le mentionner, ils sont venus nous dire : Écoutez, ce qu'on veut, nous, là — et d'ailleurs même l'ATUQ l'a mentionné — ce qu'on veut, c'est des revenus supplémentaires, parce que, pour faire face aux enjeux de la mobilité durable, aux coûts très élevés du maintien d'actif, nous avons besoin de sources de financement.

Donc, prenez un pas de recul. On a une crise de mobilité durable, on a une crise de transport collectif au Québec. Ça, c'est un fait, on le voit. La plupart des sociétés de transport lèvent la main : On a un problème de finances. Le gouvernement aussi vit dans une crise des finances publiques, parce qu'ils l'ont complètement échappé, il n'y a plus de surplus, on est en déficit. Ce contexte, il faut le prendre aussi dans le cadre de ce projet de loi. Si le gouvernement vit dans un contexte où ils ont perdu le contrôle des finances publiques, est-ce que c'est le moment de créer une agence qui va, encore une fois, utiliser les ressources de l'État? Ce n'est pas une agence qui va créer des revenus. Ce n'est pas une Hydro-Québec ou une société d'alcool ou de loterie. On est dans une agence qui doit être efficace pour gérer les futurs projets de transport collectif, mais comment on va la financer dans le contexte actuel?

Et c'est là, le nerf de la guerre, quand je vous ai dit, M. le Président, que les sociétés de transport voulaient avoir des leviers à l'intérieur de ce projet de loi pour que les sources de revenus qu'ils vont avoir vont être des sources de revenus autonomes, d'où l'importance de ne pas uniquement leur donner le droit de vendre des immeubles, parce que ce n'est pas ça qui les intéresse. Ce qui les intéresse, et je l'ai très bien mentionné dans le cadre de mon projet de loi, c'est de pouvoir développer avec des partenaires privés des projets, un plan de développement immobilier de manière concomitante, un plan stratégique. Ça, c'est un élément important.

• (10 h 50) •

Donc, si Mme la ministre veut régler le problème de financement, je lui offre mon projet de loi. Qu'elle le dépose ou bien qu'elle amende son projet de loi, c'est comme ça qu'on va régler amicalement. Je vous l'offre, Mme la ministre, acceptez-le. Je sais que vous êtes une personne gentille, vous acceptez les offres de projets de loi, mais réglons le problème de financement des sociétés de transport. Ce qu'ils veulent, c'est développer des projets immobiliers, ils ne veulent pas vendre des immeubles, et ils ont beaucoup de projets.

Et, vous savez quoi, là, là, on va être beaucoup plus sévères au niveau des audits, on va suivre cela, parce que, si on va leur donner des revenus supplémentaires... Là, le gouvernement a le droit de dire : Je vous donne des leviers. Le gouvernement n'a pas une source inépuisable d'argent. Au bout de la ligne, on est mandatés à gérer l'argent des Québécoises et des Québécois, on doit le faire d'une manière responsable. Mais les sociétés de transport aussi doivent gérer d'une manière responsable les fonds publics. Ils sont mandatés à gérer le transport, mais ils sont financés avec l'argent du public, que ce soit le municipal, ou que ce soit le provincial, ou même le fédéral.

Et d'ailleurs, sur ce point, je suis d'accord avec Mme la ministre, le fédéral doit agir très rapidement et il doit débloquer les sommes nécessaires pour le transport collectif au Québec. C'est assez. Si on va avoir deux discours, un discours, au fédéral, qu'on va s'occuper des enjeux de GES et que, de l'autre côté, on ne libère pas l'argent pour les projets de transport collectif... Avec la ministre, je dénonce aussi l'inaction du gouvernement fédéral en matière de transport collectif parce que je trouve ça inacceptable qu'on lance des projets et qu'on va dire : Déposez-les dans deux ans. L'urgence, elle est là. Si on a besoin d'argent, c'est maintenant, pour le transport collectif, parce que la plupart des sociétés de transport vivent des moments difficiles, je dirais, même, des sociétés de transport qui font une crise d'angoisse.

Les villes aussi innoveront avec de la taxation. Pourquoi? Parce qu'il y a un problème d'argent, M. le Président. Tout le monde essaie d'innover pour pallier au manque d'argent. Mais le gouvernement fédéral, il est où dans tout cela? Donc, sur ce point, nous sommes d'accord, je suis d'accord avec Mme la ministre, il faut que le gouvernement fédéral accélère son investissement en matière de mobilité durable.

Alors, M. le Président, je vois le temps filer, mais je tiens à prendre quelques secondes pour dire : Si on veut vraiment faire les choses bien, encore une fois, on doit écouter les groupes. Premièrement, si on ne définit pas la mission de l'agence, on ne donne pas les outils nécessaires au futur conseil d'administration ni à la haute direction de bien faire les choses. Extrêmement important, la mission, l'article 4.

Deux, élément important, définir la nature des projets complexes. C'est quoi, un projet complexe, hein? Demain, là, un citoyen va vous interpeller, M. le Président, il va vous demander : Vous avez voté une loi — pas vous, l'ensemble des élus — sur un projet complexe en matière de transport collectif, pouvez-vous me le définir? Vous devez être en mesure de dire : Monsieur, voilà c'est quoi, un projet complexe, et ça, c'est le rôle de Mme la ministre. Ça dépend de son ouverture, mais je reste quand même très confiant sur l'ouverture de Mme la ministre de définir le projet complexe.

Bien entendu, l'article 74, moi, je veux une alliance avec les villes. Mme la ministre a parlé qu'on ne va pas imposer, s'ils ont un projet, s'ils ne veulent pas. Mais je veux envoyer un message clair : Les municipalités sont des alliées en matière de transport collectif, et ça, c'est très important si on veut bien faire les choses en matière de transport collectif.

Et, bien entendu, je serai heureux et extrêmement heureux si le projet de loi que j'ai déposé, 791, soit inclut dans son intégralité dans le projet de loi de Mme la ministre, le projet de loi n° 61. Pourquoi? Parce que j'y crois, M. le Président. Je crois, M. le Président, qu'en donnant des outils et des leviers financiers à l'ensemble des sociétés de transport, on va

régler une partie, on va régler une partie et on va plus parler d'une vision à long terme. Regardez ce qui se passe à Vancouver, regardez ce qui se passe en Ontario, regardez ce qui se passe en Europe — Mme la vice-première ministre est allée en Europe, elle a vu des exemples — c'est comme ça qu'on développe les projets futurs, avec la densification, répondre à la crise du logement et améliorer la notion de mobilité durable.

Alors, M. le Président, j'ai terminé ma présentation. J'ai bien hâte, j'ai bien hâte à commencer l'étude détaillée, et j'espère qu'on va avoir de très bonnes discussions pour l'avenir de la mobilité durable. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Merci beaucoup, M. le député de Nelligan. Alors, maintenant, je suis prêt à reconnaître la prochaine intervenante, et ce sera Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Bon mardi à vous. Bon mardi, tout le monde. Bon début de semaine parlementaire à tous mes chers collègues ici présents pour ce grand jour où on franchit une autre étape du processus parlementaire du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

J'ai écouté une bonne partie de l'exposé de mon collègue d'en face. Rien de nouveau, ceci étant dit, dans l'exposé en question, mais toujours les mêmes choses qui reviennent, sur lesquelles je pense que c'est important de demeurer très factuels. Je l'ai dit souvent en auditions particulières la semaine dernière, notamment à des groupes qui venaient parler de l'argent, du financement du transport collectif, et je me dois, madame... M. le Président, excusez... En général, on fait l'erreur inverse, on appelle les dames «monsieur». Alors, c'est dans la modernité et dans l'air du temps, je pense, de faire l'erreur dans l'autre sens.

Donc, M. le Président, en tout respect, donc, je pense que c'est important de rester très, très factuels, parce que la réalité... Et je le dis souvent, là, moi, à chaque fois que je me lève ou presque à chaque fois que je me lève ici, les quelques fois où j'ai des questions, c'est sur le transport collectif. Et j'ai, évidemment, mon tableau, vous vous en doutez, je pense, tout le monde se doute, cette semaine et ce matin, que je ne pourrai pas faire l'économie de ce tableau-là, mais je vais y revenir. Donc, c'est important de rester très, très factuels sur le financement du transport collectif.

Et je vais d'emblée dire, parce que je... et je prends des extraits du propos du collègue, qui dit : Tout le monde veut plus de transport collectif, mais il faut que l'argent soit au rendez-vous. Il vient de dire ça. Et ça, moi, c'est souvent quelque chose que j'ai dit en consultations. Il emprunte peut-être ma phrase, d'ailleurs, et c'est bien correct, parce que c'est vrai. Tout le monde nous parle de transport collectif sans arrêt, entre autres Québec solidaire, qui n'a que ces mots à la bouche : Plus de logements, plus de transport collectif, plus de tout, plus de salaire, plus d'appui aux syndicats, plus de tout, mais pas de déficit, pas de dépenses, pas rien qui les intéresse sur les revenus pour payer tout ça. Tu sais, ce n'est que des dépenses, des dépenses, des dépenses, sans s'attacher à des considérations, des réalités de faisabilité des choses. Ça, c'est Québec solidaire. Mais, pour le Parti libéral, ils ont été au pouvoir 15 ans, M. le Président, donc, pour moi, c'est surprenant d'entendre des choses qui ne sont pas nécessairement toujours factuelles. Alors, je vais prendre le temps ce matin, sans prendre trop de temps non plus, mais peut-être un cinq, 10 minutes, pour revenir sur certains éléments.

Alors, moi, je suis d'accord avec le propos qui reprend mes propres collègues, donc... mes propres... je suis d'accord avec le collègue, plutôt, qui reprend mes propres propos, donc ce serait étrange que je ne sois pas d'accord. Oui, tout le monde veut plus de transport collectif, et, oui, il faut que l'argent soit au rendez-vous. Mais il faut aussi que les moyens d'en faire plus soient au rendez-vous, et c'est là l'énorme lacune des deux précédents gouvernements, les libéraux, 15 ans, avec un an et demi de PQ à travers ça. L'un comme l'autre n'ont pas réussi à doter la nation du Québec de moyens concrets pour pouvoir être souverain, non pas dans le sens de souveraineté, mais dans le sens de capacité de gérer la vision, le destin et le développement du transport collectif sur notre territoire. Ils n'ont pas donné les moyens. Le PQ a essayé, a déposé... Je ne sais pas s'ils ont déposé le projet de loi, enfin, le précédent... le ministre des Transports de l'époque, M. Gaudreault, a déposé quelque chose, ça n'a pas fonctionné. Je ne sais pas si son gouvernement n'y croyait pas, peu importe, ça n'a pas fonctionné. Et les libéraux ont contourné le problème en créant la CDPQ Infra. C'est un diagnostic que j'ai souvent fait ouvertement et publiquement, et je le maintiens. Ça a été ça, la réalité. Et aujourd'hui l'un comme l'autre sont ici à nous dire : Pourquoi on n'est pas capables de faire du transport collectif? Bien, M. le Président, je suis obligée de répondre : Parce que personne ne s'en est occupé à l'époque où on aurait pu voir venir et s'en occuper. Mais nous, aujourd'hui, on s'en occupe, M. le Président, notamment avec le projet de loi n° 61, et je vais y revenir.

Mais il me parle de l'argent. Alors, je vais commencer, tiens, avec l'argent. L'argent, c'est quoi, M. le Président? Je dis souvent : Un gouvernement parle par ses investissements, parce qu'on peut dire beaucoup d'affaires, tout le monde peut dire beaucoup d'affaires, faire des points de presse, peu importe, mais, dans la réalité de la vraie vie, on parle par nos choix d'investissement.

Or, M. le Président, en transport collectif, il y a deux choses : le soutien aux opérations et le fameux PQI, le soutien aux immobilisations et aux infrastructures de transport collectif.

Prenons le soutien aux opérations. J'arrive avec mon tableau. Ce tableau-là, il est on ne peut plus clair. Personne ne peut réfuter ce tableau-là, M. le Président. La partie bleue, qui est la contribution gouvernementale, n'a jamais été aussi élevée. On se rappelle que la CAQ est arrivée ici, là. La CAQ est arrivée ici : 39 %, 35 %, 51 %, 51 %, 43 %, 48 %. Donc... Et les libéraux, ici, là, le parti de mon ami en face : 37 %, 30 %, 36 %. Donc, c'est factuel, que les libéraux mettaient moins d'argent dans le soutien aux opérations du transport collectif, là. Il nous dit : Les sociétés de transport s'arrachent les cheveux. Oui, mais on leur donne quand même plus d'argent que le Parti libéral à l'époque. Alors, imaginez si on était

encore dans le régime libéral à 30 % au lieu de 48 %, ils s'arracheraient plus que les cheveux de sur la tête, je pense, M. le Président. Donc, ça, c'est le soutien aux opérations.

• (11 heures) •

Pour le PQI, et je réfère mes collègues au volume 6 de notre dernier budget, page A.30, de mémoire, alors, oui, page A.30, PQI, transport collectif, 13,8 milliards de dollars; PQI libéral en 2015, PQI de 2015-2025, 7,2. 7,2, les libéraux, 13,8 milliards, la CAQ. Comme dirait mon collègue, pas besoin d'un doctorat en mathématiques pour comprendre que c'est presque le double. Donc, sur le soutien à l'exploitation, sur les immobilisations, on met énormément plus d'argent que le Parti libéral, donc, qui ne finançait pas autant le transport collectif et qui n'a pas souhaité donner au gouvernement du Québec, non pas une filiale de la Caisse de dépôt, mais au gouvernement du Québec... En tout respect, parce qu'il faut dire que, le REM, ils sont capables de le réaliser.

Donc, moi, j'ai énormément de respect pour la capacité de réalisation de la CDPQ Infra, mais je ne pense pas que les Québécois ont envie que notre destin en transport collectif dépende systématiquement de la CDPQ Infra, qu'il y ait des considérations de rentabilité nécessaires pour pouvoir rentabiliser et gérer ses déposants. À un moment donné, c'est nos fonds de retraite qui sont là-dedans aussi. Alors, eux autres, c'est normal qu'il y ait d'autres considérations, ce n'est pas une mission de services publics comme ça peut l'être pour le gouvernement. Donc, ils ont contourné le problème et ils n'ont pas donné au gouvernement du Québec leurs propres moyens.

Alors, aujourd'hui, on en est avec le projet de loi n° 61, où là, enfin, on va se donner ces moyens-là. Et mon collègue disait, en parlant toujours de l'argent, le gouvernement fédéral, il dit : Je vais aider la ministre, je vais joindre ma voix à celle de la ministre. Bien, belle occasion, M. le Président, parce que, vous voyez, ici, j'ai une photo de notre cher ami M. Rodriguez, ici, là, dans un article de *La Presse*, qui dit : *Ottawa n'exclut pas d'accélérer le financement*. Et...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Je n'ai pas le droit de mettre ça? Ah bon. Bien, ce n'est pas grave. Je peux le lire ou...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui? Parfait. Alors, M. Rodriguez disait... Parce qu'il est habitué de m'entendre répéter les mêmes affaires sur le fait que non seulement son collègue fédéral, M. Guilbeault, a dit : Nous, on ne paie plus de routes, ce n'est plus à la mode, les routes, en 2024, mais en plus on ne paie pas non plus le transport collectif, bien qu'on ait un discours constant sur le transport collectif. Comme je disais, en auditions particulières, certains ont la parole verte et le geste très gris, dans la réalité. Donc : «Le ministre Pablo Rodriguez — à l'époque ministre — n'exclut pas de devancer le financement associé au nouveau Fonds permanent afin de soutenir les transporteurs.»

Alors, vous voyez, M. Rodriguez, justement, sera peut-être chef du Parti libéral du Québec ou, du moins, va faire la chefferie. Donc, j'espère que, dans ses nombreux discours sur sa vision pour le Québec, il y aura des intentions très claires de demander au gouvernement fédéral de non seulement parler de transport collectif, mais de parler aussi par ses choix d'investissement, comme je disais. C'est ce que nous, on fait, à la CAQ, on parle par nos choix d'investissement. Alors, ce serait intéressant que le futur, peut-être, possiblement, chef du Parti libéral du Québec soit cohérent avec ses propres propos quand il était à Ottawa et nous aide à obtenir plus d'argent, parce que ce n'est pas réaliste de penser qu'on va mettre des milliards, et des milliards, et des milliards à l'infini si on n'a pas d'aide du fédéral. Ce n'est pas les municipalités qui vont être capables de fournir des milliards, là. On comprend très bien qu'à un moment donné les citoyens ne peuvent pas payer des taxes à l'infini non plus. Donc, dernier point là-dessus.

Et ensuite il a parlé de l'argent et il a parlé de la vision en disant : Il n'y a pas de vision en transport collectif. Mais qu'est-ce que ça veut dire, M. le Président, avoir une vision en transport collectif? Parce que je reviens au Parti québécois, qui a déposé un projet sans lui donner suite. Alors, en termes de vision, c'est difficile de rédiger un projet de loi, le déposer, c'est quand même du travail qui a été fait, mais après ça on ne fait rien avec. Alors, en termes de vision, c'est assez abrupt comme fin de vision. Donc, ça, c'est le Parti québécois.

Et le Parti libéral, je l'ai dit, a choisi de contourner le problème, ils ont créé la CDPQ Infra, c'est une bonne chose. Et qu'a fait la CDPQ Infra? Comme par hasard, un REM dans l'ouest de Montréal. Donc, en dehors de s'occuper du West Island, la vision du transport collectif pour le Parti libéral, c'était assez limité, je dois dire, M. le Président, et ça l'était aussi pour l'est de Montréal. Et ça, c'est surprenant parce que la députée de Jeanne-Mance—Viger, ici, qui aime, comment dire, se plaindre du fait qu'il n'y a pas de projet dans l'est de Montréal, mais qui a été 15 ans... Elle a été élue en quelle année, elle? 2008, peut-être? Enfin, plusieurs années. C'est comme la députée de Vaudreuil qui était là dans le temps que le pont de l'Île-aux-Tourtes aurait dû être remplacé puis qui n'a rien fait, et aujourd'hui elle se demande pourquoi le pont de l'Île-aux-Tourtes est congestionné en attendant que le nouveau soit construit, c'est le même principe. La députée de Jeanne-Mance—Viger, le député de LaFontaine aussi qui pourrait... tu sais, alors, ces gens-là étaient dans le gouvernement. Ils ne se sont pas occupés de développer un projet de transport collectif dans l'est de Montréal, et aujourd'hui ils sont ici à se demander pourquoi il n'y a pas de projet dans l'est de Montréal, mais, M. le Président, ils ont été là 15 ans.

Alors, nous... oui, c'est compliqué. C'est compliqué pour quoi? Parce qu'on n'a pas le projet de loi n° 61, qu'on est en train de vouloir faire avancer, pour enfin être capables de faire un projet dans l'est de Montréal, parce que, pour nous, l'est de Montréal, c'est important. Eux se sont occupés de l'ouest, continuent de s'occuper de l'ouest seulement, et nous, on va s'occuper de l'est, mais on a besoin de ces moyens-là. Donc, j'espère que la députée de Jeanne-Mance—Viger va suggérer à son collègue de Nelligan d'être, comment dire, diligent dans la conduite de nos travaux parlementaires, tout en étant évidemment consciencieux, mais d'être diligent dans l'avancement de l'étude détaillée, dans l'éventuelle adoption,

on le souhaite, du projet de loi n° 61, pour qu'on soit capables d'aller de l'avant, de mettre en place cette agence-là et de lui confier un projet... un mandat pour faire un projet dans l'est de l'île puis qu'enfin on avance.

Mais, malgré tout, malgré tout, à défaut d'avoir le projet de loi n° 61, la CAQ a passé le dossier d'affaires préliminaire du prolongement de la ligne bleue en juin 2022, en juin 2022. Ligne bleue, c'est quoi, c'est l'est de Montréal, ça. La députée de Jeanne-Mance—Viger, le député de LaFontaine et d'autres à l'époque auraient pu réaliser le prolongement de la ligne bleue. Aujourd'hui, ils nous en parlent, puis ils nous en parlent, puis c'est long. Bien, pourquoi c'est long, M. le Président? La CAQ est arrivée en 2018. Ça faisait déjà 25 ans qu'on en parlait, et ils ont été là 15 ans sur les 25, 30 ans qu'on en a parlé. Je pense que, si quelqu'un aurait pu faire la ligne bleue, c'est bien eux, mais ils ne l'ont pas faite, et nous, on l'a faite.

Vous voyez, M. le Président, malgré un manque de moyens, malgré de l'argent de plus en plus rare et malgré une complexité, parce que c'est vrai que c'est complexe, le transport collectif, parce que c'est relativement nouveau par rapport au routier, aux viaducs, aux échangeurs, aux routes, et tout ça, mais, malgré tout, on fait la ligne bleue. J'ai passé le dossier d'affaires cet été, là, quand j'ai réussi à attacher le surplus de financement fédéral dont on avait besoin. Merci, ça a fini par fonctionner. Alors, merci. Donc... Alors donc, c'est ça, et là on est en train de faire la ligne bleue, qui va se rendre... les cinq nouvelles stations, les six kilomètres de la ligne bleue.

Donc, c'est la CAQ, M. le Président, qui a fait le seul dernier projet qui est en réalisation, à part le REM du West Island des libéraux, c'est la CAQ le prolongement de la ligne bleue. Et c'est comme ça, je pourrais vous en nommer... Le tramway, là, sur lequel on a pris une décision, on a eu le rapport de la caisse en juin, c'est la CAQ qui va le réaliser. Donc, imaginez ce qu'on serait capables de faire de manière cohérente, de manière... avec une vraie vision nationale, si on avait nos propres moyens, parce qu'encore une fois la ligne bleue, c'est la STM, le tramway, ça va être encore la caisse, le REM, c'est la caisse. Il nous faut notre propre... nos propres moyens, comme gouvernement, comme nation du Québec, de prendre le contrôle du destin du transport collectif. C'est une évidence pour tout le monde.

Et je reviens à nos consultations particulières. 27 groupes sont venus nous rencontrer, ont pris le temps de venir nous rencontrer en personne ici, au parlement, pour plusieurs, ça implique un déplacement à Québec, mais ils sont venus nous présenter leurs opinions, et, vous savez quoi, sur les 27, 23 ont appuyé très clairement le projet de loi, et, sur les quatre autres, il y en a qui étaient contre, mais il y en a que c'était plus nuancé. Mais, tu sais, je ne veux pas leur mettre des mots dans la bouche, donc je ne les classe pas dans ceux qui étaient pour, mais il y en a que c'était très nuancé puis, d'une certaine façon, étaient pour. Mais j'en avais 23 sur 27 qui étaient... qui étaient pour le projet de loi, qui l'appuyaient fermement, avec, oui, des commentaires, puis c'est normal, c'est la même chose à chaque projet de loi, mais qui appuyaient le projet de loi fermement parce qu'ils font le même constat que moi.

Moi, je suis arrivée il y a deux ans et j'ai fait plusieurs constats au ministère des Transports : problèmes d'agilité, d'efficacité. C'est pour ça aussi qu'on a le projet de loi n° 62 chez mon collègue au Trésor, parce qu'on fonctionne avec des règles qui sont au Trésor. Donc, il faut, en parallèle, modifier aussi les façons de faire puis les modes contractuels avec le marché. C'est ce dont s'occupe mon collègue, qui va être utile pour la future agence.

Mais on ne peut pas juste dénoncer des problèmes à l'infini sans, après ça, vouloir participer activement à l'adoption diligente des solutions. Ça me fait penser dans le temps qu'on a fait le projet de loi sur Santé Québec, où on a gardé le ministre de la Santé en commission pendant des dizaines, des centaines d'heures, tout en dénonçant que ça ne s'améliore pas en santé. Tu ne peux pas dénoncer que ça ne s'améliore pas en santé puis, après ça, t'opposer à ce qu'on adopte le projet de loi de mon collègue pour pouvoir aller de l'avant puis trouver des solutions.

C'est le même principe ici, M. le Président. On entend des discours sur le transport collectif à tous les jours, à chaque semaine, et aujourd'hui la CAQ a l'audace et la volonté de présenter la solution à ce problème-là, de doter notre nation du Québec de ses propres moyens, de prendre le leadership qu'un gouvernement devrait prendre en matière de transport collectif en 2024. C'est ce qu'on fait aujourd'hui. Aujourd'hui, c'est l'adoption de principe. On aura l'étude détaillée qui va suivre. Donc, pour moi, M. le Président, c'est une très grande fierté, et pas seulement pour moi, manifestement, puisque, comme je vous dis, une grande partie des groupes qui sont venus en consultations appuient fermement le projet de loi et souhaitent qu'il aille de l'avant. Donc, j'espère que mon collègue a été aussi attentif que moi aux propos de ces gens qui sont venus et souhaitera, tout comme eux et tout comme moi, être diligent dans la conduite desdits travaux, parce qu'on en a besoin pour développer notre transport collectif, et pas seulement à Montréal, encore moins seulement dans l'ouest de Montréal, mais bien aussi dans l'est de Montréal et un peu partout au Québec, à la faveur des projets et de l'appétit pour les villes d'avoir plus de transport collectif mieux structuré et une vision nationale du transport collectif.

Donc, je m'arrête là-dessus, M. le Président, en remerciant encore une fois tous les groupes qui sont venus, en remerciant mes équipes du ministère, ça a été beaucoup de travail de confectionner le projet de loi, et, bien sûr, en remerciant mes collègues députés, de tous les partis, mais notamment de la banquette gouvernementale, qui m'ont accompagnée pendant ces 30 heures de consultations particulières. Nul doute qu'on s'embarque pour plusieurs dizaines d'heures encore, connaissant mes collègues, mais c'est toujours un plaisir, M. le Président, de faire avancer notre Québec. Alors, merci à vous.

• (11 h 10) •

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Et maintenant je suis prêt à reconnaître la prochaine intervenante, et ce sera Mme la députée des Mille-Îles.

Mme Virginie Dufour

Mme Dufour : Merci, M. le Président. Écoutez, je vais commencer par revenir sur les propos que la ministre des Transports vient juste d'émettre par rapport au projet de loi sur la santé, sous-entendant que le travail avait été fait pour

étirer le temps, alors que c'est tout à fait l'opposé de ce qui s'est passé. Et je rappellerai que c'était un projet de loi de plus de 1 200 articles avec, écoutez bien ça, 700 amendements provenant de la partie gouvernementale. Alors, que ce soit fait à l'intérieur d'un trois mois et qu'on se soit rendus sous bâillon, c'est entièrement le résultat du travail du gouvernement et non pas les oppositions. Et même le ministre de la Santé lui-même l'a admis, les oppositions ont très bien travaillé dans ce projet de loi là, et tout s'est fait diligemment. Et c'est la même chose qui se passera avec le projet de loi sur l'agence Infra Québec... Mobilité Infra Québec.

Alors, maintenant, je vais en parler. Alors, M. le Président, une autre session, une nouvelle agence. Ça semble être rendu une habitude de créer des agences, agences pour tout. Et d'ailleurs mon collègue le député de Nelligan a dit : J'espère qu'un jour on ne va pas changer le nom de la Coalition avenir Québec pour Agence avenir Québec, parce que ça semble être une tendance, où est-ce qu'il y a un problème, on crée une agence. Est-ce que c'est toujours la solution? Il faut se poser la question.

D'ailleurs, c'est un peu étonnant qu'on n'ait pas produit d'étude d'impact pour cette agence-là, pour ce projet de loi là. Et ça fait quand même quelques projets de loi auxquels je participe, et, dans tous les projets de loi, il y a eu des études d'impact qui ont été réalisées. D'ailleurs, j'étais précédemment... j'étais dans les consultations particulières pour le projet de loi sur les mines, j'étais, la semaine dernière, dans les consultations particulières pour le projet de loi sur la gouvernance énergétique, plus tôt, l'année passée, j'étais dans un... bien, plus tôt dans l'année, j'étais sur le projet de loi sur l'efficacité énergétique des bâtiments, dans tous les cas, il y a eu des études d'impact réglementaire. Aussi, la fiscalité municipale que j'ai participé, comme projet de loi, et, dans tous les cas, on a produit cette étude d'impact réglementaire. Mais semble-t-il que la ministre n'a pas jugé nécessaire d'en commander une cette fois-ci. Et ça, ça démontre encore une fois qu'on est devant un projet de loi brouillon, qui semble, en fait... En fait, les consultations particulières semblent être l'étude d'impact réglementaire. Et on s'attend à ce que les groupes viennent commenter, et, comme ça, on pourra ajuster le projet de loi. C'est quand même un peu décousu comme approche, et je pense qu'on peut avoir manqué certains fils, là, qui n'auront pas été attachés correctement.

Le projet de loi, donc, je vais revenir sur ce qu'il prévoit, donc : «...d'effectuer, lorsque le gouvernement lui confie la responsabilité, [une] analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport.» Qu'est-ce que c'est, un projet complexe? Ça, le projet de loi ne le dit pas. On dit que «Mobilité Infra Québec peut également réaliser des analyses en transport à la demande du ministre responsable des Transports[...] — on espère — et exécuter tout autre mandat que le gouvernement lui confie». Encore une fois, qu'est-ce que c'est, ces tout autres mandats? Ce n'est pas clair.

Le projet de loi permet, en fait, à Mobilité Infra Québec «d'acquérir, par expropriation, les immeubles qu'elle juge nécessaires dans le cadre de sa mission pour son propre compte ou pour le compte du gouvernement, d'une municipalité locale [ou] d'une société de transport en commun». Et ça, je vais y revenir, mais les municipalités ont une inquiétude par rapport à ça. Elles ont déjà le pouvoir d'expropriation, les municipalités.

Et une autre inquiétude pour les municipalités : «Le projet de loi modifie la Loi sur le ministère des Transports pour prévoir qu'à défaut d'entente avec le ministre, le montant de la contribution financière d'une municipalité ou d'un autre organisme à un projet complexe de transport est fixé par le gouvernement.» Alors, quand on vient à peine de signer, il y a, quoi, c'est... même pas un an, M. le Président, le gouvernement... la ministre des Affaires municipales a signé une entente avec les municipalités, qui, en fait, remplace le pacte fiscal, où on s'est entendu que, dorénavant, on serait des partenaires, bien, ce projet de loi là, il ne vient pas dire qu'on est des partenaires, il vient dire qu'on pourrait vous imposer une façon de faire, une contribution financière si on n'est pas capable de s'entendre. Alors, ça, ce n'est pas tout à fait la façon qu'on travaille quand on est des partenaires.

Donc, je vais revenir à... le projet complexe de transport. Plusieurs groupes ont signalé qu'il faudrait, lors des consultations particulières... qu'il faudrait préciser à quoi on fait référence. On parle de mobilité durable. Est-ce qu'on parle juste de transport collectif? Mais est-ce que ça peut être des projets autoroutiers aussi? Est-ce que ça, c'est un projet complexe de transport? Est-ce que c'est une agence qu'on crée pour faire spécifiquement le troisième lien? Est-ce que... Est-ce que le tramway, par exemple, pourrait en faire partie? Mais... Le tramway de Québec, pardon. Mais il pourrait aussi rester dans le bureau de projet de la ville de Québec, qui était d'ailleurs bien en selle, qui faisait très, très bien son travail à ce niveau-là. Donc, ici, il y a beaucoup d'ambiguïté, ce n'est pas clair.

Mon collègue le député de Nelligan en a parlé tout à l'heure, le noeud du problème, c'est le financement, en transport collectif, c'est clairement le financement. Et le projet de loi, bien, en parle très, très peu, très, très peu, c'est très timide. Et le financement des sociétés de transport, elles sont toutes venues en parler, c'est un enjeu actuellement majeur.

Et, aussi, un autre élément qui est dans le projet de loi, ça concerne l'expropriation, ce que je vous mentionnais tout à l'heure. À cet égard-là, je vais juste trouver ce que l'Union des municipalités du Québec est venue parler à ce niveau-là... ici, voilà. Donc, ils en ont parlé, et ça, c'est, pour eux, une inquiétude, définitivement. Dans le fond, ce qu'ils ont demandé, en fait, c'est deux choses, mais ce qu'ils voudraient, c'est que les municipalités restent... donc, qu'on garde, qu'on préserve l'autonomie municipale. Et ce qu'on dit, c'est que la façon que le projet de loi est écrit, ça pourrait compromettre, donc, sérieusement, cette autonomie municipale là. Et, par rapport à la contribution financière, on dit : «Le projet de loi prévoit que le gouvernement fixe unilatéralement la contribution financière des municipalités pour les projets complexes de transport avant de leur confier l'exploitation.»

Ça, c'est sûr qu'on le sait, les municipalités ne peuvent pas faire de déficit, M. le Président, c'est une réalité, elles doivent produire un budget équilibré. Mais là ça va amener une incertitude par rapport au budget, parce qu'on ne saura pas quel sera le montant, éventuellement, que les municipalités auront à assumer, et la part de celles-ci pourrait s'avérer être beaucoup plus importante que ce qu'elles s'attendraient normalement de payer. Et là ce qu'on dit, bon, que Québec s'entend qu'ils veulent le faire de façon... de négocier avec les municipalités, mais, à défaut d'entente, là, c'est le gouvernement qui va fixer le montant de la contribution financière.

Là, on l'a vu dans les dernières années, les montants ont augmenté, les coûts d'opération ont augmenté de façon importante, les coûts des projets aussi, hein? On impose l'électrification, par exemple, des autobus. C'est rendu que ça coûte une fortune, M. le Président. Les coûts, on sait, tous les coûts de construction ont augmenté, mais tout ce qui est projet d'énergie, ça a augmenté beaucoup, beaucoup plus rapidement que l'inflation. Et j'ai l'exemple de la Société de transport de Laval, qui est la ville où je suis députée, où j'ai oeuvré à titre de conseillère municipale de nombreuses années, bien, les coûts ont vraiment augmenté pour leur projet qu'ils avaient de créer un garage pour accueillir les véhicules, les autobus électriques.

Et donc, sachant que tous ces coûts-là augmentent, bien, c'est un peu naturel qu'on peut s'attendre que les projets de transport, les projets... comment ils appellent ça, là, les projets majeurs de transport qui ne sont pas... complexes, pardon, projets complexes de transport, qu'on ne sait pas encore la définition, bien, ils vont aussi augmenter. Et là la part des municipalités, bien, nécessairement, va vraiment augmenter. Par contre, les municipalités, elles sont toujours prises avec le même bassin de taxation, contrairement au gouvernement. Lorsque l'inflation augmente, le gouvernement, lui, il génère plus de taxes, parce que les coûts des biens augmentent, donc les revenus de TVQ, de la taxe de vente du Québec, augmentent. Ce n'est pas le cas pour les municipalités, la taxe foncière n'augmente pas au même rythme que l'inflation. Pourquoi? Parce que, si c'était le cas... En fait, c'est qu'il y a comme un effet, aussi, multiplicateur au niveau du gouvernement, contrairement aux municipalités, qui, elles... Oui, peut-être qu'il y a une inflation au niveau de l'immobilier, mais elles doivent ajuster, généralement, le taux de taxation à la baisse pour que l'impact ne soit pas trop important. Mais surtout les dépenses des municipalités, elles augmentent souvent à un rythme plus élevé que l'inflation, parce que, le panier de services que les municipalités achètent, notamment les projets de construction, bien, eux augmentent beaucoup plus rapidement.

• (11 h 20) •

Je me rappelle à une époque où l'inflation était autour de... entre 2 % et 3 %. Cette année-là, nous, on avait, la ville de Laval à l'époque, des projets de construction qui avaient augmenté de 15 % à 20 %. Alors, vous comprendrez qu'à ce moment-là ça vient... ça fait un écart. Puis on le sait, qu'il y a une pénurie de main-d'oeuvre dans le domaine de la construction, et donc cette pénurie de main-d'oeuvre là fait une pression à la hausse sur les salaires, mais sur les coûts, les... il y a de moins en moins d'entreprises aussi qui soumissionnent. Alors, les projets, l'inflation augmente encore plus. C'est pour ça que je dis : Les villes ont une pression supplémentaire du fait qu'elles doivent assumer une part plus grande.

Et là, bien, avec les contributions dont... qui seraient prévues au projet de loi, bien, on ne sait pas, les villes ne savent pas à quel point on va pouvoir... En fait, on ne sait pas à quel point on va pouvoir l'absorber sans que ce soit un choc tarifaire pour les citoyens. Donc, c'est... il y a vraiment un équilibre, ici, qu'on est peut-être en train de perdre.

Il y a un autre élément, dans le projet de loi, qui... que plusieurs groupes ont soulevé, c'est le fait que le gouvernement se donne tous les pouvoirs, notamment en ce qui a trait à l'expropriation qui se ferait au nom des villes. Les villes ont été habituées, là, c'est quelque chose qu'elles sont... qu'elles utilisent allègrement. Et ce qui est étonnant là-dedans, c'est qu'on veut s'arroger ce pouvoir-là que les villes ont pour... probablement parce qu'il y a un intérêt financier à faire ces expropriations-là, mais, du même coup, il y a deux ans à peine, trois ans, le... bien, en fait, en 2020, le gouvernement de la Coalition avenir Québec a exigé des villes qu'elles exproprient, pour le gouvernement, les terrains des écoles. Donc, ça, c'est... dans ce cas-là, c'est une dépense directe, puis on dit : Vous allez les exproprier, les terrains, puis vous allez assumer la facture. Mais là, ici, quand il y aurait peut-être une possibilité de faire des sous avec ça, ah! là, on dit : Bien non, non, on va le faire, nous, on va les... on va exproprier au nom des villes. Les villes sont tout à fait en mesure d'exproprier, et même, comme je disais, le gouvernement les oblige à le faire dans le cas des écoles.

Je vais revenir au financement. Là, on dit : C'est l'élément... l'éléphant... mon collègue de Nelligan a parlé de l'éléphant dans la pièce, le financement. Moi, je voudrais vous parler du transport en commun à Laval, mais, avant de faire ça, je vais revenir sur les propos de la ministre des Transports, qui a dit que... qu'elle a dit : Le Parti libéral du Québec, tout ce qu'il a fait, c'est le REM du West Island. Ce sont ses termes à elle, elle a utilisé ça. D'abord, je voudrais rappeler à la ministre que non seulement le REM va dans l'Ouest-de-l'Île, mais il va aussi à Brossard, qui est sur la Rive-Sud de Montréal, il va aussi dans l'ouest de Laval et il va jusqu'à Deux-Montagnes, M. le Président. Alors, de... c'est assez réducteur de dire que c'était... que ce projet-là n'avait que pour but de desservir une clientèle anglophone. Ce n'est pas tout à fait le cas, c'est même toute la région métropolitaine qui est desservie par ce projet-là.

Et j'ajouterais, j'ajouterais, M. le Président, que c'est sous le gouvernement de Jean Charest que le train de Mascouche a été développé. Le train de Mascouche, là, il passe par l'est de Montréal, il passe par Terrebonne, par Mascouche, ça, je ne pense pas qu'on est dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Ce n'est pas le West Island, là, on est vraiment, vraiment, vraiment dans une autre section du Québec. Alors, j'inviterais la ministre à revoir sa géographie à ce niveau-là et les réalisations du Parti libéral du Québec.

Mais je vais venir à Laval. À Laval, une promesse-phare que la CAQ avait faite à l'administration municipale à l'époque où j'y étais, c'était d'ouvrir et de créer un bureau de projet pour le prolongement de la ligne orange, la branche ouest. Donc, celle qui se termine à Côte-Vertu devait se prolonger. Il devait y avoir un bureau de projet pour étudier le prolongement jusqu'à Laval. Vous allez me dire : Il y a déjà le métro à Laval. Oui, c'est vrai. C'est vrai qu'il y a déjà le métro à Laval, mais c'est du côté est, la branche est. Et là, juste pour vous situer, ça, c'est du côté Montmorency qui... en fait, qui a été prolongé depuis Henri-Bourassa. Ça aussi, c'était à l'époque du gouvernement de Jean Charest, M. le Président.

Mais donc, ce prolongement-là, ce métro-là, ce qui arrive, c'est que, dès les premiers trains qui arrivent à Montmorency, avant même d'être rendus à Henri-Bourassa, ils sont pleins à pleine capacité. Les gens qui prennent le métro sur la ligne orange, quand ils arrivent à Sauvé, quand ils veulent rentrer puis se rendre à Berri-UQAM puis qu'ils rentrent à Crémazie, bien, ils n'ont pas de place, c'est tellement... On appelait ça, nous... Dans le temps, on le disait, c'était la classe sardine parce qu'on était coincés, je l'ai fait pendant des années, coincés, coincés, coincés. Et donc ce qui a été étudié par tous les groupes de transport de la région métropolitaine, c'est que la meilleure façon de désengorger cette ligne qui...

Par ailleurs, la ligne bleue rentre aussi sur cette ligne-là. Quand le prolongement de la ligne bleue va être terminé, où est-ce qu'ils vont aboutir, les gens qui vont rentrer? Ils vont arriver à Jean-Talon. Qu'est-ce qui va arriver à Jean-Talon? Ils ne pourront pas rentrer dans le train. Pourquoi? Parce qu'il est déjà plein depuis Laval. Donc, ça, c'est la réalité de la ligne orange. Alors, ceux qui vont passer de la ligne bleue, là, vont trouver ça bien difficile. Et tout le monde l'a dit, il faut absolument prolonger la ligne orange du côté ouest pour qu'il n'y ait pas une... pour ne pas que ça explose quand la ligne bleue va être... va s'ouvrir. Puis là actuellement il ne se passe rien. Le bureau de projet n'a pas été ouvert du tout, M. le Président.

Et pourtant la ville de Laval... Et ça, c'était une promesse... En 2022, M. le ministre, à l'époque, des Transports, qui est aujourd'hui ministre de la Sécurité publique, avait promis le projet... le bureau de projet. Là, il va être créé, mais ce n'est toujours pas au PQI, M. le Président. Il n'y en a pas. Et pourtant la ville de Laval est même prête à financer à parts égales ce bureau de projet là. Et on considère que, si le prolongement de la ligne orange se faisait à Laval, on pourrait construire, écoutez ça, M. le Président, 50 000 logements. Ça, c'est le potentiel qui est estimé sur le long de cette ligne, où se trouverait cette ligne-là. Les terrains, une grande partie, appartiennent déjà à la ville. Il n'y aurait pratiquement pas d'expropriations pour faire ce projet-là. Alors, j'invite... et j'espère qu'enfin, si cette agence se crée, que le projet de... le projet de... voyons! J'espère que, si cette agence est créée, le premier projet qu'ils feront, c'est le prolongement de la ligne orange du côté ouest. On en a tous besoin dans la région métropolitaine.

Maintenant, le financement, la réalité, c'est que, malheureusement, tout le monde l'avait dit, il y aurait des coupes dans les services éventuellement. Alors, à Laval, je vais vous parler de Laval, ça a commencé... en fait, ça a commencé en décembre, où la Société de transport de Laval a dû abolir une quarantaine de postes, essentiellement administratifs. On n'a pas trop touché aux services. On a réussi à s'en sortir. Ensuite, en juin, on a aboli une autre vingtaine de postes, et là on a dit : Malheureusement, il y aura des choix difficiles qui viendront. Cet été, M. le Président, et ça, c'est vraiment directement relié aux coupes de budget, au manque de budget que la STL fait face, et ce n'est pas parce que la ville de Laval n'a pas augmenté sa contribution, parce qu'elle l'a augmentée énormément, mais, malheureusement, la STL a dû suspendre des lignes qui desservaient 37 résidences pour personnes âgées, des lignes qui leur permettaient de sortir de chez eux et d'aller, par exemple, vers un centre commercial et les bibliothèques, et ça, maintenant, elles sont complètement abolies. Ensuite, on a dit qu'il faudrait réduire de 6 % l'offre par rapport au printemps, et, malheureusement, il y a une douzaine de lignes dont on a mis fin aux voyages après 22 h 30. On a coupé plusieurs lignes, dont, et là je vais parler de ma circonscription, la ligne express 942, qui reliait le quartier de Saint-François, qui est absolument... qui est tellement loin du reste de Laval, M. le Président. Et cette ligne-là amenait les gens à la station de métro Montmorency de façon expresse, en prenant l'autoroute. En coupant cette ligne, M. le Président, on ajoute, sur une direction, 35 minutes de déplacement, ça, c'est matin, 35 minutes de soir. Que pensez-vous qu'il va se passer? Malheureusement, les gens vont prendre leurs voitures, parce qu'il n'y a pas d'autre option qui soit raisonnable. Prendre l'autobus des lignes régulières, c'est tellement long, M. le Président, que c'est beaucoup, beaucoup plus rapide, malheureusement... en autobus. Et on pénalise, de ce fait, les étudiants qui se rendaient au collège Montmorency, au collège Letendre.

Alors, M. le Président, tout ce que je peux dire, c'est que, malgré les... en fait, je peux dire que l'agence Mobilité Infra Québec ne règlera pas cette situation.

• (11 h 30) •

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Merci beaucoup, Mme la députée des Mille-Îles. Je suis maintenant prêt à reconnaître la prochaine intervention, et ce sera Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

Mme Michelle Setlakwe

Mme Setlakwe : Merci, M. le Président. Donc, bonjour à tous. À mon tour d'intervenir ce matin dans le cadre de l'adoption du principe du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. C'est un projet de loi extrêmement important, M. le Président, pour lequel nous allons, comme d'habitude, accorder tout le sérieux, toute la rigueur que vous nous connaissez dans l'analyse du fin détail.

Rappelons que «le projet de loi institue Mobilité Infra Québec, qui a pour mission — d'une part — d'effectuer, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport». Également, le projet de loi précise que Mobilité Infra Québec, la nouvelle entité, pourra «également réaliser des analyses en transport à la demande du ministre [...] et exécuter tout autre mandat que le gouvernement lui confie».

Évidemment, «le projet de loi détermine les règles d'organisation et de fonctionnement de la nouvelle agence et l'assujettit à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État».

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

Je vais y revenir plus tard, M. le Président, mais moi, ma... je vais porter la voix des municipalités ce matin. Elles ont exprimé, par le biais de l'UMQ, de la FQM... En fait, ce qu'elles disent, et c'est très clair, c'est qu'il faut s'assurer de maintenir l'autonomie des villes dans le dossier du transport. Moi, dans le cadre de mes rencontres avec des maires, mairesses, c'est un sujet qui revient tout le temps. La question du transport est un des enjeux les plus importants, un des dossiers chauds qui préoccupent, donc, les maires, mairesses à la grandeur du Québec. Et donc il faut traiter les municipalités comme de véritables partenaires dans ce dossier.

«Le projet de loi prévoit que la nomination des employés par Mobilité Infra Québec — bon — [va se faire] selon le plan d'effectifs», etc.

«Le projet de loi modifie la Loi sur le ministère des Transports pour prévoir qu'à défaut d'entente avec le ministre, le montant de la contribution financière d'une municipalité ou d'un autre organisme à un projet complexe de transport est fixé par le gouvernement.» Ici, on touche, donc, à une décision qui est prise au niveau du gouvernement, qui a un impact important sur le terrain, au niveau des villes. J'y reviendrai.

Le projet de loi modifie également, donc, une série de lois : la Loi sur les infrastructures publiques, etc. On prévoit donc, c'est ça, toute la gestion, là, autour de cette nouvelle société.

Mais ce que je retiens, c'est que c'est extrêmement important comme projet de loi, c'est une... Encore une fois, comme on a vu en santé, on vient mettre sur pied une agence, on fait un brassage de structures et on se demande, donc, est-ce que cette... l'arrivée de cette nouvelle agence, cet effort énorme qui est mis, en termes de revoir les structures, est-ce que ça va donner des résultats concrets. On sait que l'offre de transport collectif est inadéquate, à la grandeur du Québec, il y a beaucoup de défis. Et donc, un peu comme en santé, où les défis sont importants, sur le terrain, on se dit : Est-ce que l'agence va vraiment permettre d'atteindre de meilleurs résultats? Bien, la question se pose aussi au niveau du transport. Il y a de nombreux enjeux qui sont soulevés, qui ont été rapportés et qu'on continuera donc à suivre. M. le Président, notamment, Mobilité Infra Québec, on comprend, se fera confier les projets complexes de transport. C'est un terme qui n'est pas défini, qu'est-ce qu'on entend par un projet complexe de transport.

D'ailleurs, la FQM le mentionne aussi, là, dans son mémoire. La Fédération québécoise des municipalités dit que «la création de Mobilité Infra Québec modifiera fondamentalement les pratiques dans la réalisation des projets complexes de transport, une notion non définie, en les confiant à une autorité dépolitisée», donc cette fameuse agence. «Ce changement de paradigme aura des impacts à moyen et long terme.» Et on se rappelle que l'objectif initial semble d'accélérer les projets déjà envisagés dans les grands centres urbains.

Donc, ici, on voit que la FQM met de l'avant, donc, ses préoccupations, ses priorités et se dit que, oui, il y aura... il semblerait qu'il y aura donc des bénéfices ou on souhaite qu'il y ait des bénéfices dans la réalisation des grands projets dans les grands centres urbains, mais ce que la FQM nous dit, c'est : N'oublions pas... Et c'est ce qu'ils disent : «Il est difficile d'identifier les bénéfices qu'en retireront les MRC et les municipalités situées à l'extérieur des zones desservies par l'une des 10 sociétés de transport.»

Donc, la portée du projet de loi donne un très grand pouvoir à la nouvelle agence, et on s'attend donc à ce qu'on puisse répondre aux besoins en transport des personnes hors des centres urbains également, qui n'exigent pas toujours des gros projets d'infrastructure ou des investissements financiers majeurs.

Et, pour les citer encore une fois, la Fédération québécoise des municipalités, ils nous disent «qu'il sera intéressant de voir les retombées dans nos communautés». Et ils rappellent que «le monde municipal est un acteur légitime, incontournable, et pourtant sa place n'est définie nulle part dans ce projet de loi». Donc, ça, c'est probablement un élément qui devra être bonifié, M. le Président.

Ensuite, les enjeux entourant le financement et les sources de financement des sociétés de transport sont timidement adressés dans le projet de loi. Pourtant, il s'agit d'une préoccupation centrale. En fait, c'est le noeud du problème au niveau du transport, c'est le financement, le manque d'argent, le manque de liquidités. Il est là, le problème.

Et permettez-moi donc, encore une fois, de citer ce qui nous est rapporté par le monde municipal dont... cette fois-ci, je me réfère au mémoire de l'UMQ, l'Union des municipalités du Québec, qui nous parle, donc, des enjeux de financement dans son mémoire. Ils nous disent que... Bien, premièrement, ils nous disent que les municipalités veulent être traitées comme des partenaires, elles souhaitent «travailler de concert avec le gouvernement du Québec afin de trouver des solutions pérennes aux enjeux de financement du transport collectif». Ils nous rappellent que régler d'abord l'enjeu du financement des opérations est essentiel pour permettre la croissance de l'offre de transport collectif. À l'heure actuelle, ils nous disent que chaque nouveau projet creuse le déficit d'opération.

Donc, ce qui est important pour eux, c'est de «se doter d'un cadre financier prévisible, sur cinq ans, qui assurera une croissance de l'offre de transport collectif partout au Québec», et que, donc, c'est «d'une importance capitale pour le développement des régions et pour atteindre nos cibles collectives de réduction des gaz à effet de serre».

Le gouvernement caquiste, M. le Président, affirme que l'objectif du projet de loi n° 61 est fait dans le but de retirer la politique des décisions, mais permettez-nous de questionner cette affirmation, là. Le projet de loi semble, en fait, indiquer le contraire. Donc, c'est quelque chose qu'on aura à l'esprit dans le cadre de l'étude détaillée. Par ce projet de loi, le gouvernement se donne tous les pouvoirs, notamment en ce qui a trait à l'expropriation qui se fera également au nom des villes. Qu'en est-il, M. le Président, de l'autonomie des municipalités dans le cadre de ce dossier? Je l'ai mentionné, et, s'il y a un message que je souhaite qui soit retenu ce matin, c'est vraiment de ne pas oublier ici que les municipalités sont les mieux placées pour connaître les besoins sur le terrain, les spécificités de leur territoire, et qu'il ne faut pas ici, donc, les mettre de côté et adopter une attitude paternaliste.

La question de l'autonomie des municipalités, on y reviendra plus d'une fois durant l'étude détaillée du projet de loi. Permettez-moi, encore une fois, de me référer au mémoire de l'Union des municipalités du Québec, qui parle du respect des compétences et de l'autonomie municipale qui sera une condition de succès incontournable pour la nouvelle agence Mobilité Infra Québec. Je les cite, donc, nos partenaires — ce sont nos partenaires, là, l'UMQ, le gouvernement l'a dit souvent, il faut les écouter : «Étant les actrices les plus à même de connaître les besoins de leurs milieux, il est primordial que les municipalités soient parties prenantes de la prise de décision sur les projets complexes de transport déployés sur leurs territoires. Ceux-ci auront des effets significatifs tant sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme que sur les finances des municipalités impliquées.»

Finalement, bon, la composition des membres gouvernant l'agence ne semble pas claire. Qui pourra en faire partie? Qui déterminera qui peut y accéder? Quelle latitude pourra-t-elle avoir? Ce sont des questions qu'il reste à poser, M. le Président.

On l'a dit, là, la création de cette agence, avec un mandat clair, transparent et surtout bien financé, est d'une importance capitale, car c'est l'avenir de tous les futurs prochains projets structurants en transport du Québec qui en dépend.

• (11 h 40) •

Il faut le rappeler, M. le Président, donc, depuis l'arrivée en poste du gouvernement de la CAQ, les crises en transport collectif se sont multipliées. Et, on peut se demander, est-ce que le projet de loi n° 61 est la solution à ces crises? Est-ce que le projet de loi n° 61 va contribuer, donc, à régler cette problématique? Tout ça reste à voir.

Le financement, j'en ai parlé, il est au coeur du problème. C'est dans... En fait, c'est l'éléphant dans la pièce. Pourtant, le gouvernement demeure totalement silencieux sur la question du financement, alors que c'est ici qu'il faut pourtant rassurer les municipalités, de même que répondre aux ambitions des municipalités qui souhaitent, on le sait, bonifier l'offre de services en transport en commun.

En créant la nouvelle agence, est-ce que la ministre tente de se déresponsabiliser? On comprend que ce n'est pas son intention, mais la question se pose, là. Plus que jamais, en transport en commun, il faut que le gouvernement montre qu'il est engagé. La dernière chose qu'il doit faire, c'est se désengager de cette responsabilité qui lui incombe. Il lui faut plutôt montrer que, plus que jamais, le gouvernement est un leader dans ce dossier-là et qu'il a une vision dans ce dossier. J'entendais la ministre, un peu plus tôt, parler de cette vision. On l'espère qu'elle... donc, que la poursuite de l'étude du projet de loi va permettre de bien saisir quelle est la vision du gouvernement dans ce dossier-là.

Je me remets encore... je m'en remets encore au mémoire de l'Union des municipalités du Québec. Moi, comme vous le savez, là, je suis porte-parole de l'opposition officielle au niveau des affaires municipales. Donc, je porte la voix des municipalités qui sont les premières, donc, qui sont concernées par ce dossier extrêmement important qui est le transport collectif. Ce qu'ils nous disent, d'entrée de jeu, dans leur mémoire, et c'est ce que j'entends à chaque fois que je parle à un maire ou une mairesse, c'est l'importance du transport collectif. C'est important pour les municipalités dans leur développement. Une municipalité ne peut pas se développer, ne peut pas attirer des entreprises, retenir ses jeunes, retenir sa population, assurer un service adéquat à ses citoyens, s'il n'y a pas une offre adéquate de transport collectif.

On nous dit que «le transport collectif constitue un service de première importance pour soutenir le développement économique et territorial des municipalités, ainsi que pour atteindre plusieurs objectifs collectifs et cibles établies par le gouvernement du Québec. De plus, il améliore significativement l'accès de la population aux lieux de travail et de loisirs — bien entendu — ainsi qu'aux biens et services, tels que les services de santé et d'éducation. C'est pourquoi il est essentiel d'en faire une véritable priorité nationale.»

C'est ce que les villes demandent. Et donc on espère... Et on croit la ministre sincère quand elle dit qu'elle ne se désengage pas, qu'au contraire cette agence va permettre de réaliser les projets plus rapidement. On lui demande donc de ne pas oublier d'impliquer les municipalités dans le cadre de ce dossier, dans le cadre de son mandat.

L'offre de services... l'offre de nouveaux services en transport au Québec est plutôt au neutre, à notre sens, là, depuis l'arrivée de la CAQ, j'entendais ma collègue la députée de Mille-Îles aussi donner des exemples, et ce, sans omettre les multiples interruptions dans les projets en cours. Donc, si le projet de loi n° 61 peut finalement ramener le transport collectif sur les rails, sans faire de jeu de mots, nous serons de la partie, M. le Président.

Permettez-moi donc de poursuivre avec... un peu plus en détail, là, au niveau des recommandations qui nous sont émises, qui nous sont faites par l'Union des municipalités du Québec. Ils nous demandent, ils nous implorent... donc, il y a trois volets importants à leurs revendications. C'est d'assurer un financement des opérations du transport collectif stable, prévisible et pérenne. Ils nous demandent aussi de développer l'offre de transport collectif dans toutes les régions du Québec, et c'est dans ce sens-là aussi que va le mémoire de la FQM. Et troisièmement, on réclame, au niveau de l'UMQ, une planification des projets complexes de transport collectif qui respectent l'autonomie municipale.

On ne peut pas le dire assez souvent, il faut respecter l'autonomie municipale. L'idée, ce n'est pas de centraliser et d'adopter une attitude paternaliste qui, essentiellement, dira aux municipalités : On sait mieux que vous, on s'en occupe, vous, on va vous tenir informés une fois que les décisions seront prises. Ça ne peut pas du tout être la voie à suivre, M. le Président.

Donc, revenons au premier objectif, au... la première revendication au niveau du financement, ce que les municipalités demandent, c'est un cadre financier sur cinq ans pour assurer une gestion la plus efficace possible qui prend en compte le moyen et le long terme. Il est important de pouvoir compter sur un financement conséquent du transport collectif qui soit stable, prévisible et pérenne. Et on nous dit que la révision du cadre financier a été repoussée à plusieurs reprises puis que le Québec se trouve dans une impasse à chaque fin d'année financière, alors que les sociétés de transport peinent à boucler leur budget.

Donc, il y a des recommandations qui sont mises de l'avant dans ce sens-là, dans le mémoire de l'UMQ. J'implore le gouvernement d'en prendre compte et... de les prendre en compte et d'y donner suite. Également, de revoir les programmes d'aide financière du transport collectif afin qu'ils soient plus prévisibles, arrimés avec les budgets municipaux et qu'ils requièrent moins de redditions de comptes. C'est quelque chose qu'on entend beaucoup dans nos discussions avec les maires, mairesses, la reddition de comptes. Elle est simplement trop lourde. Il y a vraiment trop de bureaucratie qui est imposée au niveau des villes. Ils souhaitent qu'on ajuste les sources de revenus traditionnelles en fonction de la hausse des coûts. Ils souhaitent également, on en a souvent entendu parler, M. le Président, ils souhaitent qu'on puisse diversifier les sources de revenus pour aider, justement, à combler le déficit d'exploitation.

On nous parle, et là je pense que ça vaut la peine de les citer, là, on nous parle du rôle du gouvernement du Québec dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes de transport collectif. Ils nous rappellent, à l'UMQ, que «le transport collectif, c'est une mission de l'État et qu'à ce titre l'engagement financier du gouvernement du Québec en ce qui concerne les nouveaux projets complexes de transport collectif — c'est ce dont le projet de loi n° 61 parle — doit aller au-delà de la planification et la réalisation de ces projets. L'exploitation des nouvelles

infrastructures occasionnera des coûts importants pour les décennies suivant leur réalisation. Donc, il est important pour l'UMQ que le gouvernement du Québec prenne un engagement clair et sans équivoque du fait de son rôle prépondérant dans le financement des opérations des nouveaux projets complexes, planifiés et réalisés par la nouvelle agence, dont la facture d'exploitation ne reposera pas uniquement sur le milieu municipal et les usagers. Et nous demandons clairement de clarifier, dans le projet de loi, que le gouvernement du Québec jouera un rôle prépondérant dans le financement des opérations de ces nouveaux projets complexes.»

Je reviens aussi sur leur deuxième... le deuxième volet de leur mémoire. Il y a des projets qui sont attendus dans toutes les régions, pas seulement dans les grands centres. On nous rappelle que «les citoyennes et citoyens comptent sur leurs élus pour leur offrir des alternatives à la voiture. Cette volonté citoyenne existe dans les grandes villes, mais également partout au Québec. Et, pour financer ces nouveaux projets aux investissements importants, il est primordial d'avoir un financement des immobilisations conséquentes.» On nous demande de retirer les barrières légales et réglementaires à l'augmentation de l'offre en région, etc. Leur mémoire est très détaillé, étoffé, comme à l'habitude. On remercie donc l'Union des municipalités du Québec pour leur contribution aux travaux de la commission.

Et finalement, il me reste quelques instants, je reviens sur l'élément central. Je l'ai mentionné, c'est le message clé de mon intervention, c'est de respecter l'autonomie des municipalités. On demande une planification des projets complexes de transport collectif qui respectent cette autonomie municipale, justement. De façon plus spécifique, on nous dit que le projet de loi n° 61 prévoit que le gouvernement du Québec se réserve le droit de fixer la contribution financière des municipalités pour chaque projet complexe de transport et lui en confie ensuite l'exploitation sans entente préalable entre les deux parties. Cette perspective représenterait, selon l'UMQ, une atteinte sérieuse à l'autonomie municipale et pourrait avoir un impact majeur sur les finances de cette municipalité. Ça va de soi.

Donc, quand on impose un fardeau financier à une tierce partie, puis on ne devrait pas considérer les municipalités comme une tierce partie ici, il est tout à fait normal qu'on les implique en amont au préalable, et qu'ils soient donc partie prenante à la prise de décision, et qu'ils soient bien conscients, donc, de l'impact que tout ça aura dans leur quotidien. Ils demandent que le projet de loi n° 61 soit modifié afin de garantir qu'il y ait une entente entre la municipalité et le gouvernement pour qu'un projet puisse être réalisé sans nécessairement exiger de contribution municipale au montage financier. Et finalement il y a la question de l'aménagement du territoire qui est de responsabilité, on le rappelle, des municipalités. Merci, M. le Président.

• (11 h 50) •

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Merci beaucoup, Mme la députée de Mont-Royal—Outremont. Et maintenant je reconnais Mme la députée de D'Arcy-McGee.

Mme Elisabeth Prass

Mme Prass : Merci, M. le Président. Donc, je suis aussi ici aujourd'hui pour intervenir sur le projet de loi n° 61, loi sur la Mobilité Infra Québec et à modifier certaines dispositions relatives au transport collectif, qui nous semble accorder une importance excessive à la rapidité de la mise en oeuvre des projets d'infrastructure au détriment de la qualité, de la durabilité et, notamment, un manque de vision globale et d'une vraie stratégie à l'échelle de la province dans les régions et dans les villes en matière de transport en commun.

En favorisant une approche axée sur la vitesse au détriment de l'évaluation minutieuse des besoins réels en matière de transport, le projet de loi n° 61 risque de conduire à des décisions précipitées et potentiellement préjudiciables pour l'environnement et les communautés locales.

De plus, ce projet de loi manque de transparence et de mécanismes adéquats de reddition de comptes. En accordant des pouvoirs étendus à l'organisme Mobilité Infra Québec sans les garde-fous nécessaires, le projet de loi n° 61 risque de créer un climat d'opacité et d'opportunisme qui pourrait nuire à la confiance du public dans le processus de planification et de la mise en oeuvre des projets d'infrastructures de transport. Je vais... En tant que porte-parole pour l'opposition officielle en matière de personnes vivant avec un handicap ou sur le spectre de l'autisme, je vais mettre l'attention aujourd'hui sur la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou avec un handicap, mais, avant d'arriver, quelques remarques générales.

Donc, dans le projet de loi... L'offre de nouveaux services en transport au Québec est au neutre, depuis l'arrivée de la CAQ, et ce, sans omettre les multiples interruptions dans les projets en cours. Parmi les éléments qui manquent dans le projet de loi dans sa forme actuelle, il est essentiel d'impliquer activement les citoyens, les communautés locales et les parties prenantes dans le processus de planification et de décision des projets d'infrastructures de transport. Si ce projet de loi renforçait les mécanismes de consultation publique et garantissait la transparence des processus décisionnels, on aurait pu s'assurer que les besoins et les préoccupations des citoyens seraient pris en compte de manière adéquate, mais ce n'est pas le cas dans la version actuelle de ce projet de loi.

Il serait aussi important d'intégrer des critères de durabilité environnementale, sociale et économique dans la planification et la mise en oeuvre des projets d'infrastructures de transport. En favorisant des solutions innovantes et respectueuses de l'environnement, on pourrait contribuer à réduire l'empreinte carbone des transports et à promouvoir un développement urbain plus durable.

Quant au risque de précipitation et de manque de transparence, des préoccupations ont été soulevées lors des consultations quant au risque de la précipitation dans la mise en oeuvre des projets d'infrastructure visés par le projet de loi n° 61 ainsi que sur le manque de transparence et de reddition de comptes. Il est primordial de veiller à ce que tous les projets d'infrastructures de transport soient conçus de manière à garantir l'accessibilité pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite et pour les personnes vivant avec un handicap physique ou neurologique. En intégrant des

critères d'inclusion et d'accessibilité universelle dès le début de la planification des projets, on peut favoriser une plus grande équité dans l'accès aux services de transport car tous les Québécois, avec ou sans handicap, ont le droit de pouvoir accéder aux transports en commun pour se rendre au travail, à un rendez-vous médical ou juste pour se rendre quelque part, plutôt que de devoir rester isolés chez eux.

Il est complètement désolant qu'aucun groupe représentant spécifiquement les intérêts des personnes vivant avec un handicap ou à mobilité réduite n'ont été invités lors des consultations, ce qui démontre du manque d'intérêt de ce gouvernement de prendre en considération les réalités d'accessibilité des personnes avec un handicap dans le cadre de ce projet de loi qui aura un impact majeur sur les futures infrastructures en matière de transport.

Les lacunes du projet de loi n° 61 en matière d'accessibilité pour les personnes vivant avec un handicap et les besoins de transport adapté mettent en lumière l'importance de garantir une approche inclusive, équitable et respectueuse des droits des personnes en situation de handicap, dans le cadre de la planification et de la mise en oeuvre des projets d'infrastructures de transport au Québec.

Ce projet de loi n'a pas prévu de consultation adéquate des personnes avec un handicap et des organisations représentant leurs intérêts dans le processus de planification et de prise de décision. Donc, je me permets, au nom de cette population, de représenter à vive voix les commentaires de la table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de Montréal, dans le mémoire qu'ils ont soumis dans le cadre du projet de loi n° 61.

Ce projet de loi démontre, d'après eux et d'après la communauté de personnes qui représentent les intérêts des personnes vivant avec un handicap... ce projet de loi démontre un manque flagrant d'attention aux besoins de ces usagers car il n'accorde aucune attention aux besoins des usagers de transports en commun, notamment en ce qui concerne l'accessibilité, la qualité des services et la prise en compte des besoins spécifiques des différentes populations. Nulle part dans ce projet de loi est-ce qu'on fait mention du mot «accessibilité», encore moins le mot «handicap». Ça démontre du désintérêt de ce gouvernement pour les personnes vulnérables vivant avec un handicap, comme ils l'ont démontré en refusant l'amendement de mon parti politique pour ajouter «services sociaux» au nom de Santé Québec.

De plus, le projet de loi n° 61 pourrait accorder... excusez-moi, le projet de loi n° 61 n'accorde pas une attention suffisante à l'accessibilité physique des infrastructures de transport pour les personnes vivant avec un handicap. Cela comprend l'accès aux stations de transport en commun, aux véhicules adaptés, aux arrêts d'autobus et aux aménagements urbains facilitant la mobilité des personnes en situation de handicap. Le pire est que le projet de loi n° 61 ne prévoit pas suffisamment de mesures pour garantir la disponibilité et l'accessibilité des services de transport adapté pour cette population. Il est essentiel que les personnes ayant des besoins particuliers en matière de transport aient accès à des services adaptés et fiables pour assurer leur mobilité et leur autonomie.

Quant à la formation du personnel et la sensibilisation aux réalités et les besoins des populations des personnes vivant avec un handicap ou à mobilité réduite, le projet de loi n° 61 n'inclut pas des dispositions suffisantes pour assurer la formation du personnel des services de transport en matière d'accueil, d'assistance et de sensibilisation aux besoins de personnes avec un handicap. Il est très important que le personnel soit sensibilisé à ces enjeux d'accessibilité et soit formé pour offrir un service inclusif et respectueux.

Malgré leur popularité, les services de transport adapté se sont considérablement dégradés, dans les dernières années, affectant la qualité de vie de sa clientèle qui en dépend pour se déplacer et sortir de l'isolement. C'est ce que dénonce un regroupement d'usagers qui réclame la création d'un programme de recrutement de chauffeurs. Selon l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, les usagers sont au bout du rouleau. À la source de leur mécontentement : le nombre insuffisant de chauffeurs et de véhicules pour répondre à la demande de déplacement des usagers, qui augmente d'année en année. Donc, un programme de recrutement de chauffeurs est réclamé.

Suite à des critiques dans presque toutes les régions du Québec par rapport au manque d'offre de transport adapté, en mars dernier, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un comité dédié au transport adapté au Québec, mais on n'a rien entendu depuis. Quand est-ce que ce comité va se rencontrer? Quand est-ce que ce comité va arriver avec des recommandations pour remédier à la situation? On ne le sait simplement pas. En attendant, des personnes vivant avec un handicap sont privées de pouvoir travailler ou se divertir en raison d'un manque de transport adapté.

Des mobilisations ont eu lieu un peu partout à travers la province, dans la dernière année, pour dénoncer ce manque d'intérêt et l'inaction du gouvernement en matière de transport adapté. L'urgence est d'autant plus grande que le nombre d'usagers est en constante augmentation avec le vieillissement de la population. Dans plusieurs régions, le manque de chauffeurs cause régulièrement des interruptions de service. Les horaires de service ont été réduits le soir et la fin de semaine.

Le Vice-Président (M. Lévesque) : Mme la députée de D'Arcy-McGee, je dois vous demander, à cette étape-ci, est-ce que vous avez complété votre intervention? Vous n'avez pas complété. Alors, à la reprise du débat sur ce projet de loi, vous allez pouvoir poursuivre votre intervention.

Et, compte tenu de l'heure, et afin de permettre la tenue des affaires courantes, cet après-midi, le présent débat sur l'adoption de principe du projet de loi n° 61 est ajourné.

Les travaux sont également suspendus jusqu'à 13 h 40. Alors, bon appétit à tous et à toutes.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 13 h 40)

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Bonjour à toutes et à tous. Vous pouvez vous asseoir.

Affaires courantes

Déclarations de députés

Alors, nous allons débiter nos travaux aux affaires courantes, à la rubrique des déclarations de députés, et, sans plus tarder, je vais céder la parole à Mme la députée d'Iberville.

Rendre hommage à Mme Suzanne Leclerc

Mme Audrey Bogemans

Mme Bogemans : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je reçois à l'Assemblée nationale, notre maison citoyenne, Mme Suzanne Leclerc, qui a oeuvré pour le bien de sa communauté pendant plus de quatre décennies.

Mme Leclerc a veillé sur chaque jeune et même chaque intervenant qui a franchi la porte de sa maison des jeunes avec bienveillance, et ce, durant 17 ans.

La Maison des jeunes des quatre lieux est située à Saint-Césaire. C'est un lieu d'accompagnement et d'intervention où Mme Leclerc a veillé sur ses usagers et l'équipe avec la bonté d'une vraie mère.

Toujours présente, Mme Leclerc était littéralement le pilier de la maison des jeunes. Pour elle, les jeunes ont toujours été la priorité, et la continuité du service était essentielle pour que les ados se trouvent en sécurité et créent des liens significatifs en ces lieux.

Mme Leclerc vient de prendre sa retraite. Je peux vous assurer qu'elle est bien méritée. Donc, pour la remercier, je prends parole au nom des citoyens.

Vraiment, merci de votre ouverture d'esprit, pour tout l'accompagnement et le temps consacré à votre équipe et aux jeunes. Bravo, Mme Leclerc!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, je cède la parole à Mme la députée de Mont-Royal—Outremont.

Rendre hommage à Mme Janyce Lauer

Mme Michelle Setlakwe

Mme Setlakwe : C'est avec émotion que je prends la parole dans cette enceinte pour souligner la mémoire de Mme Janyce Lauer, régisseuse des loisirs pour les aînés à la ville de Mont-Royal, nous ayant quittés le 29 mai dernier.

J'ai personnellement eu l'occasion de côtoyer Jan de façon plus rapprochée lors de mon implication en politique municipale à partir de 2016. Jan était une femme engagée, empathique et passionnée qui a passé près de 40 ans de sa vie au service de la communauté et plus particulièrement au dévouement de nos aînés.

Pour Jan, il n'existait pas de petit projet. Que ce soient son carnet d'identification pour les personnes âgées, les nombreuses activités ludiques organisées ou, plus récemment, l'événement Regardez-moi! Respectez-moi! pour la prévention de la maltraitance envers les aînés, Jan y mettait toute son énergie et son coeur.

Je transmets mes plus sincères condoléances à tous ses proches.

Jan, votre héritage continuera de marquer la ville de Mont-Royal et ses résidents.

Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée.

Je vous rappelle que vous disposez d'une minute, le temps d'une minute, pour faire votre déclaration de député. S'il vous plaît, respectez votre temps.

Sans plus tarder, M. le député de Chauveau, la parole est à vous.

Souligner le 40e anniversaire de l'Organisme pour l'intégration sociale Apprenti-Loisirs

M. Sylvain Lévesque

M. Lévesque (Chauveau) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Dans la circonscription de Chauveau, nous pouvons compter sur un organisme qui promeut l'intégration sociale. Il s'agit d'Apprenti-Loisirs, qui souffle 40 bougies d'incorporation cette année.

Je salue, dans les tribunes, le président, Gilles Rochette, le vice-président-trésorier, Marius Gaudreault, le directeur général, David Lemelin, et Denis Paul.

Fondé en 1980 par Carmelle Garneau-Paul et Georges Paul, Apprenti-Loisirs a pour mission de favoriser l'intégration et la participation sociale des adultes vivant avec une déficience intellectuelle légère ou moyenne.

Cet organisme joue un rôle essentiel dans notre communauté: celui d'offrir à cette clientèle des activités, et ce, au plus bas coût possible.

Je suis toujours très heureux d'y participer. À chaque fois, je constate à quel point ces personnes qu'on qualifie de différentes nous ressemblent. Ce sont des gens attachants qui me font grandir à chaque fois. Ils méritent tout notre respect. Apprenti-Loisirs, je vous aime. Bon 40e anniversaire!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Alors, nous poursuivons avec M. le député d'Hochelaga-Maisonneuve.

Rendre hommage à soeur Violaine Paradis

M. Alexandre Leduc

M. Leduc : Merci, Mme la Présidente. Aujourd'hui, je tiens à souligner l'immense travail de soeur Violaine Paradis, agente de pastorale sociale dans Hochelaga-Maisonneuve.

Depuis 12 ans, elle travaille à Montréal auprès de différents organismes avec un engagement sans faille. Toujours souriante et positive, elle a su porter des valeurs qui me sont chères et qui sont essentielles à notre travail d'entraide : la dignité, le respect de chacun, le bien commun et la solidarité.

Sa présence et son aide auprès des plus vulnérables a fait une grande différence. Elle a travaillé auprès des aînés et des oubliés par de nombreuses initiatives qu'elle a soutenues dans Hochelaga-Maisonneuve. Je pense à la semaine de la bienveillance envers les aînés ou à des ateliers de théâtre, entre autres.

Durant la pandémie, beau temps, mauvais temps, elle a fait du porte-à-porte auprès des aînés isolés afin de s'assurer de leur état de santé en compagnie de l'agente communautaire de notre poste de quartier.

Les personnes qui ont eu la chance de la côtoyer sont unanimes, à l'égard de sa façon d'être et de son travail, elle a une tendresse dans son écoute, travaille en collaboration de façon humaniste et a un humour qui réchauffe le cœur.

Un grand merci à toi, Violaine, soeur Violaine, pour tout ce que tu as donné aux habitants d'Hochelaga-Maisonneuve. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à Mme la députée de Rimouski.

Souligner le 20e anniversaire du Centre de recherche sur les biotechnologies marines

Mme Maïté Blanchette Vézina

Mme Blanchette Vézina : Merci, Mme la Présidente. Je tiens à souligner le 20e anniversaire du Centre de recherche sur les biotechnologies marines. 20 ans de recherche et d'innovation avec les entreprises de ce secteur unique.

Depuis le début de ses activités, en 2004, le CRBM a réalisé des projets et des services pour plus de 300 entreprises au Québec, au Canada et à l'international. Son équipe, composée d'une quarantaine d'experts, est en mesure d'accompagner et de réaliser toutes les étapes d'un processus d'innovation, de l'idée à la mise en marché.

Le CRBM accompagne des entreprises issues d'une grande diversité de marchés qui englobent notamment les biocarburants, le biomédical, le pharmaceutique, les produits de santé naturels, les cosmétiques, la santé animale et l'aquaculture.

Le potentiel des biotechnologies marines est immense et encore jeune dans le paysage économique au Québec. Le CRBM est un véritable acteur stratégique pour y consolider notre place et développer des collaborations bénéfiques dans ce secteur en pleine effervescence.

Bonne continuation à toute l'équipe du CRBM!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, nous poursuivons avec M. le député de Viau.

Souligner le 30e anniversaire de l'organisme GO Emploi

M. Frantz Benjamin

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. C'est le grand Félix Leclerc qui disait : «La meilleure façon de tuer un homme — et j'ajouterai une femme — c'est de le payer pour être chômeur.»

Depuis maintenant 30 ans, GO Emploi, un organisme de la circonscription de Viau, travaille à l'intégration à la société québécoise par l'emploi de plusieurs générations de nouveaux arrivants. Fondé en 1994, GO Emploi offre une multitude d'activités et de services à des immigrants venant des quatre coins du monde. GO Emploi s'est révélé un partenaire engagé et enraciné dans la collectivité. L'organisme participe activement à l'évolution de son milieu. J'en veux pour preuve leur participation sans relâche au Salon de l'emploi et de la formation de Saint-Michel.

Je tiens aujourd'hui à souligner le dynamisme et l'engagement de GO Emploi pour un Québec plus prospère au niveau économique par l'ajout des compétences, du savoir-faire d'hommes et de femmes de toutes origines.

Bravo à toute l'équipe, Ferid Racim Chikhi, Mohamed Rhoula, Marie Marjorin Charlotin, Hayet Mallem, Mounia Azek, Mohamed Mimoun! Bon anniversaire à GO Emploi!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je suis prête à céder la parole à Mme la députée de Marie-Victorin.

Rendre hommage à M. Richard Desjardins

Mme Shirley Dorismond

Mme Dorismond : Merci, Mme la Présidente. C’est avec grande fierté que j’applaudis aujourd’hui le travail exceptionnel de Richard Desjardins, qui fête ses 34 ans à la Maison Kekpart, ici présent dans les tribunes.

Richard consacre sa vie aux luttes de décrochage scolaire, du proxénétisme et encore plus auprès des jeunes.

Il pousse l’audace encore plus loin, il crée un Mini-Kekpart pour travailler en amont auprès des jeunes de six à 12 ans. J’ai le privilège d’avoir un Mini-Kekpart dans Marie-Victorin, et 85 % des jeunes inscrits au programme de la persévérance scolaire et l’aide aux devoirs ont réussi.

Le Québec peut compter sur sa grande collaboration pour le partage de son modèle, car, oui, il est le seul à le faire, un modèle qui a un impact significatif sur la vie de nos jeunes.

En mon nom personnel et au nom des familles de Marie-Victorin, je vous dis un gros merci. Et bravo!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, je cède la parole à Mme la députée de Saint-François.

Rendre hommage à M. David Price

Mme Geneviève Hébert

Mme Hébert : Mme la Présidente, ayant débuté en politique comme conseiller à Lennoxville en 1989, M. David Price a été maire de 1993 à 1997.

Élu député fédéral de Compton-Stanstead en 1997 et réélu en 2000, il a été porte-parole en matière de défense nationale, puis de citoyenneté et d’immigration, avant d’être promu secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale en 2003.

De retour au municipal, M. Price a présidé l’arrondissement de Lennoxville de 2009 à 2017.

Depuis 2004, il dirige les relations communautaires de Gestion Global Excel, spécialisée dans l’assurance de voyage.

Très engagé dans la communauté au cours des 40 dernières années, M. Price a été administrateur, président ou vice-président de nombreux organismes reliés à la santé, dont plusieurs fondations, comme celle de Village Grace.

Il a aussi été vice-président de la Corporation de l’Université Bishop’s.

Mme la Présidente, M. Price, à qui j’ai eu l’honneur de remettre la médaille des députés lors d’une soirée spéciale le 13 septembre, a vraiment Lennoxville tatoué sur le cœur.

Merci, Mme la Présidente.

• (13 h 50) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, nous poursuivons avec M. le député de Taillon.

Féliciter les Ducs de Longueuil, champions de la Ligue

de baseball junior élite du Québec

M. Lionel Carmant

M. Carmant : Merci, Mme la Présidente. Je souhaite féliciter chaleureusement les Ducs de Longueuil, qui viennent de remporter, grâce à une spectaculaire poussée de trois points en fin de match, un deuxième championnat consécutif en Ligue de baseball junior élite du Québec, une victoire spectaculaire.

Malgré des blessures, l’équipe a démontré une résilience exemplaire durant la saison régulière.

Sous la direction du gérant, Éric Infante, et du président, Dominic Simard, les joueurs ont su se serrer les coudes, en séries, et décrocher une victoire bien méritée, en cinq matchs, contre les Bisons de Saint-Eustache, en finale.

Bravo à tous les joueurs, particulièrement Samuel Tremblay, joueur par excellence des séries, et Félix Côté, dont le calme et la maîtrise sur le monticule ont, encore une fois, été décisifs.

Félicitations aux Ducs et à nos partisans pour cet exploit incroyable! Vous faites rayonner Longueuil.

À l’année prochaine, les Ducs. Et, comme le dit le dicton, jamais deux sans trois.

Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à M. le député de Drummond—Bois-Francs.

Féliciter les Voltigeurs de Drummondville pour leur remarquable saison 2023-2024

M. Sébastien Schneeberger

M. Schneeberger : Merci, Mme la Présidente. Alors, aujourd’hui, je rends hommage aux Voltigeurs de Drummondville pour leur remarquable saison 2023-2024.

Ils nous ont fait vibrer avec des matchs enlevants durant toute la saison et, en couronnement de leurs efforts, ont remporté le prestigieux trophée Courteau, une véritable fierté pour notre région et tous les partisans.

Le week-end dernier marquait le début d'une nouvelle saison, et nous sommes tous impatients de voir ce que l'équipe nous réserve pour 2024-2025.

Je leur souhaite sincèrement la meilleure des chances pour cette nouvelle année. Qu'ils continuent à nous offrir du hockey spectaculaire et, qui sait, d'égaler ou même de surpasser leur exploit de l'an dernier. Nous rêvons tous, bien sûr, de les voir soulever la coupe Memorial, avec leur talent, leur détermination. Nous croyons en eux.

Toute la communauté de Drummondville leur souhaite la meilleure des chances pour la saison 2024-2025. Encore une fois, bravo à nos Voltigeurs! Vive nos Voltigeurs, mesdames messieurs!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je suis prête à céder la parole à M. le député de Nicolet-Bécancour.

Rendre hommage à M. Robert Jutras

M. Donald Martel

M. Martel : Mme la Présidente, je veux aujourd'hui rendre hommage à un dynamique entrepreneur de chez nous, M. Robert Jutras, de Baie-du-Febvre.

M. Jutras a appris son métier de soudeur auprès de ses parents, qui exploitaient un commerce de métal. Il décide très tôt de lancer sa propre entreprise spécialisée dans l'outillage agricole et il se fait rapidement connaître pour sa capacité étonnante à innover. «Plus c'est compliqué, plus j'aime ça», qu'il disait.

Il se lance ensuite dans la fabrication d'équipement de terrain de jeu, puis de chaises d'esthétique, et, plus tard, dans la conception de lits d'hôpitaux. Aujourd'hui, l'entreprise qu'il a créée, Rotec International, est devenue un chef de file et une référence dans son domaine.

Collaborateur de premier plan au Challenge 255 de Baie-du-Febvre, Robert Jutras n'a, en outre, jamais cessé de s'impliquer au sein de sa collectivité dans diverses causes.

Au nom de tous mes concitoyens, je lui transmets un sincère merci. Les enfants, vous pouvez être fiers de votre papa. Bravo, Robert!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. En conclusion, Mme la députée de Hull.

Souligner le 10e anniversaire du Centre de justice de proximité de l'Outaouais

Mme Suzanne Tremblay

Mme Tremblay : Mme la Présidente, je prends la parole aujourd'hui pour célébrer le 10e anniversaire du Centre de justice de proximité de l'Outaouais, dont la mission vise à démystifier les institutions et les procédures juridiques et également à favoriser un accès plus équitable à la justice pour tous, quels que soient leurs revenus.

Au cours de la dernière décennie, le CJPO est venu en aide à plus de 45 000 personnes en offrant gratuitement des services d'information et d'orientation juridiques ainsi que du soutien. Très impliqué dans la communauté, le CJPO a développé des projets innovants tels que la clinique mobile en violence conjugale et un service d'accompagnement en droit notarial.

Je tiens à remercier chaleureusement tout le personnel pour leur travail. Votre engagement et votre dévouement font une réelle différence dans la vie des nombreuses personnes qui font appel à vos services dans notre région.

Le Centre de justice de proximité est un pilier en Outaouais, un précieux allié dans la lutte pour l'équité et l'accès à la justice. Félicitations pour ces 10 années de réussite et d'impact positif! Merci.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Cela met fin à la rubrique de déclarations de députés. Et je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 13 h 55)

(Reprise à 14 h 03)

La Présidente : Bonjour, tout le monde. Mesdames messieurs, le parlement du Québec, c'est chez vous. Messieurs dames les députés, nous allons nous recueillir quelques instants. Je vous remercie beaucoup. Veuillez vous asseoir.

Présence de l'ambassadeur de la République de Cuba, M. Rodrigo Malmierca Díaz

J'ai le plaisir de souligner la présence, dans les tribunes, de l'ambassadeur de la République de Cuba, Son Excellence M. Rodrigo Malmierca Díaz, à l'occasion de sa visite officielle.

**Présence de la consule générale de la République de Cuba
à Montréal, Mme Susana Malmierca Benitez**

J'ai également le plaisir de souligner la présence de la consule générale de la République de Cuba à Montréal, Mme Susana Malmierca Benitez, à l'occasion de sa visite de prise de poste.

Présence du consul général du Portugal, M. Francisco Cabrita Saraiva

Et enfin j'ai le plaisir de souligner la présence du consul général du Portugal, M. Francisco Cabrita Saraiva.

**Décision de la présidence concernant la demande de débat d'urgence
sur les effets de la décision de Northvolt de supprimer 1 600 emplois
en Suède pour faire face à ses obligations financières**

Maintenant... Merci pour votre attention. J'ai reçu, conformément aux dispositions des articles 88 et suivants du règlement, une demande de débat d'urgence de la part du député de Matane-Matapédia portant sur la décision de Northvolt de supprimer 1 600 emplois en Suède pour faire face à ses obligations financières.

Le député de Matane-Matapédia allègue que la décision de Northvolt marque une aggravation subite de la situation. Il justifie sa demande par le fait que ce débat d'urgence viserait à rassurer la population québécoise, qui manifeste de grandes inquiétudes sur les effets que pourrait avoir cette décision sur l'économie, les finances du Québec et l'avenir de la filière batterie et des importants engagements financiers pris par le gouvernement du Québec pour son développement.

Le député de Matane-Matapédia fait également valoir que sa formation politique ne dispose pas d'affaire pouvant être inscrite par les députés de l'opposition ou d'interpellation avant le 4 octobre prochain, ce qui motive la tenue d'un débat d'urgence sur cette question, selon lui.

J'analyserai maintenant la demande du député de Matane-Matapédia à la lumière des critères qui ressortent de notre jurisprudence parlementaire.

En effet, la jurisprudence établie par les présidents qui se sont succédé a reconnu que, pour qu'une demande de débat d'urgence soit recevable, elle doit porter sur un sujet précis d'une importance particulière et qui relève de la compétence de l'Assemblée. La demande doit concerner une crise aiguë et soudaine ou l'aggravation d'une telle situation existante. La présidence doit également se demander si les parlementaires ont déjà eu l'opportunité de discuter du sujet faisant l'objet de la demande ou s'ils auront l'occasion prochaine de le faire.

À la lumière de ces critères et de l'analyse des précédents en la matière, la demande du député de Matane-Matapédia concerne effectivement un sujet précis, d'une importance particulière et qui relève de la compétence de l'Assemblée.

Par contre, l'annonce de Northvolt de supprimer 1 600 emplois en Suède ne saurait être assimilée à une «crise aiguë et soudaine» tel que l'exige notre jurisprudence parlementaire, ou à une «aggravation subite de la situation», pour reprendre les termes consacrés.

Comme l'a déjà reconnu la présidence par le passé, le principal critère de recevabilité en pareilles circonstances consiste à juger de l'urgence de tenir un tel débat. À cet égard, les circonstances doivent d'abord être exceptionnelles, et le sujet d'une importance telle qu'il justifie l'interruption des travaux législatifs de l'Assemblée.

Bien que cette décision de Northvolt puisse être source de questionnements quant à l'avancement de son projet au Québec, la suppression d'emplois en Suède ne concerne pas directement les activités de l'entreprise ici. Si le fait d'entraîner des conséquences directes et tangibles sur l'économie québécoise a pu servir, par le passé, de critère pour juger recevable une demande de débat d'urgence, force m'est de constater en l'espèce que les conséquences sur l'économie du Québec de la décision de Northvolt sont, pour le moment, encore incertaines et hypothétiques.

Northvolt a d'ailleurs réitéré que son annonce en Suède, et je cite, «n'a aucun impact» sur les travaux à son usine en Montérégie, qui se poursuivent. Au surplus, dans de nombreux cas similaires, qui touchaient les situations avec des impacts économiques, la présidence a jugé irrecevables ces demandes, qu'il s'agisse de fermetures d'usines, d'installations minières ou de participation du gouvernement dans des entreprises privées.

Par ailleurs, une revue rapide des périodes de questions et réponses orales des deux dernières semaines démontre que le gouvernement a été questionné à de nombreuses reprises à l'égard du projet de Northvolt, que ce soit à propos des investissements qui lui ont été accordés, de ses retombées économiques escomptées ou des conséquences envisagées de sa récente restructuration. Ainsi, bien que les périodes de questions ne soient pas considérées comme «des moments où le sujet a pu être débattu» pour juger de la recevabilité d'un débat d'urgence, puisqu'elles ne donnent pas lieu à des débats au sens strict du règlement, elles peuvent néanmoins servir à démontrer qu'un sujet se retrouve dans l'actualité depuis un certain temps. Un tel constat, comme c'est le cas ici, contribue à démontrer l'absence d'une crise pouvant se qualifier de «soudaine», au sens de la jurisprudence.

Quant à savoir si les parlementaires ont eu d'autres opportunités de discuter du sujet en l'espèce, il importe de souligner qu'un débat de fin de séance portant sur «l'instabilité entourant le projet de Northvolt» a été tenu le 17 septembre dernier.

À ce... à ce sujet, dis-je, le président Charbonneau a mentionné que la tenue d'un débat de fin de séance «constitue une circonstance qui doit être prise en considération lorsque la présidence étudie la recevabilité d'une demande de débat d'urgence».

Les députés pourront d'ailleurs continuer de questionner le gouvernement en abordant sous différents angles le projet de Northvolt, incluant sa récente décision de suppression de postes en Suède, lors des différents moments où il leur est possible de le faire, que ce soit à la période des questions, aux débats de fin de séance, aux motions sans préavis, aux affaires inscrites par les députés de l'opposition ou lors d'interpellations.

Quant à l'argument voulant qu'une demande de débat d'urgence doive être déclarée recevable en raison du fait qu'un groupe parlementaire ne dispose pas de motion du mercredi ou d'interpellation prochaine, la présidence ne peut y souscrire. En effet, l'analyse des occasions prochaines de discuter d'un sujet faisant l'objet d'une demande de débat d'urgence doit être faite non pas en regard des possibilités offertes au groupe à l'origine de la demande, mais bien à la lumière des opportunités qui appartiennent à l'Assemblée dans son ensemble. Un raisonnement contraire obligerait d'ailleurs la présidence à déclarer recevable pratiquement toute demande de débat d'urgence formulée par un député indépendant, ces derniers ne possédant que très peu d'opportunités de se prévaloir de telles mesures.

En terminant, puisque nous n'en sommes qu'à la troisième semaine d'une nouvelle période de travaux, les occasions prochaines de débattre de ce sujet sont encore nombreuses. Nous pourrions d'ailleurs le faire lors du débat sur les affaires inscrites par les députés de l'opposition de cette semaine, débat qui, comme je l'annoncerai dans quelques minutes, portera justement sur la situation de Northvolt.

Par conséquent, et considérant tout ce qui précède, la demande de débat d'urgence ne peut être déclarée recevable.

Nous poursuivons les affaires courantes.

Aujourd'hui, il n'y a pas de déclarations ministérielles ni de présentation de projets de loi.

Dépôt de documents

À la rubrique Dépôt de documents, M. le premier ministre.

• (14 h 10) •

M. Legault : Oui, Mme la Présidente. Permettez-moi de déposer le rapport annuel de gestion 2023-2024 du ministère du Conseil exécutif.

La Présidente : Ce document est déposé. Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Mme Guilbault : Oui, merci, Mme la Présidente. Permettez-moi de déposer les rapports annuels de gestion 2023-2024 du ministère des Transports et de la Mobilité durable, de la Commission des transports du Québec et de la Société des traversiers du Québec.

Je dépose également le plan stratégique 2024-2027 de la Société de l'assurance automobile du Québec. Merci.

La Présidente : Ces documents sont déposés. Mme la ministre responsable de l'Administration gouvernementale et présidente du Conseil du trésor.

Mme LeBel : Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi de déposer le rapport annuel de gestion 2023-2024 du Secrétariat du Conseil du trésor. Merci.

La Présidente : Ce document est déposé. M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : Oui, Mme la Présidente. Permettez-moi de déposer, au nom de mon collègue le ministre de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration et ministre de la Langue française, le rapport annuel 2023-2024 sur l'application de la Charte de la langue française dans les organismes de l'administration autres que les institutions parlementaires et celui de l'Office québécois de la langue française et de la Commission de toponymie.

Je dépose également les rapports annuels de gestion 2023-2024 du ministère de la Langue française, du ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration, ainsi que le rapport d'activité 2023-2024 du Centre de la francophonie des Amériques. Merci.

La Présidente : Ces documents sont déposés. M. le ministre de la Culture et des Communications.

M. Lacombe : Merci, Mme la Présidente. Je dépose les rapports annuels de gestion 2023-2024 du ministère de la Culture et des Communications, de la Société de développement des entreprises culturelles, du Musée national des beaux-arts du Québec, du Conseil du patrimoine culturel du Québec, de la Société de télédiffusion du Québec — Télé-Québec — du Conseil des arts et des lettres du Québec et du Musée de la civilisation. Merci.

La Présidente : Ces documents sont déposés. M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : Oui, Mme la Présidente, permettez-moi de déposer, au nom de ma collègue la ministre de l'Emploi, les rapports annuels de gestion 2023-2024 du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale et de la Commission des partenaires du marché du travail. Merci.

La Présidente : Ces documents sont déposés. Mme la ministre du Tourisme.

Mme Proulx (Berthier) : Mme la Présidente, permettez-moi de déposer le rapport annuel de gestion 2023-2024 du ministère du Tourisme. Merci.

La Présidente : Ce document est déposé. Mme la ministre de la Famille.

Mme Roy (Verchères) : Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi de déposer le rapport annuel de gestion 2023-2024 du ministère de la Famille. Merci.

La Présidente : Ce document est déposé. M. le ministre du Travail.

M. Boulet : Mme la Présidente, permettez-moi de déposer le rapport annuel de gestion 2023-2024 de la Régie du bâtiment du Québec. Merci.

La Présidente : À nouveau, M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : Oui, Mme la Présidente. Je dépose les réponses aux questions inscrites au feuillet le 21 mai 2024 par le député des Îles-de-la-Madeleine, le 28 mai 2024 par la députée de Verdun et le 29 mai 2024 par la députée de La Pinière.

Je dépose également les réponses du gouvernement aux pétitions déposées en Chambre le 21 mai 2024 par le député de Maurice-Richard et le 22 mai 2024 par le député de Camille-Laurin. Merci.

La Présidente : Ces documents sont déposés.

Pour ma part, je dépose le rapport annuel 2023-2024 de l'Assemblée nationale du Québec.

J'ai reçu préavis d'une motion qui sera inscrite dans le feuillet de demain aux affaires inscrites par les députés de l'opposition. Conformément à l'article 97.1 du règlement, je dépose copie du texte de ce préavis.

Dépôt de rapports de commissions

À la rubrique Dépôt de rapports de commissions, maintenant, je reconnais M. le président de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles et député de Marquette.

Consultations particulières sur le projet de loi n° 69

M. Ciccone : Merci, Mme la Présidente. Je dépose le rapport de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles qui, les 10, 11, 12, 17, 18 et 19 septembre 2024, a tenu des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 69, Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives. Voilà, Mme la Présidente.

La Présidente : Ce rapport est déposé. M. le président de la Commission de la culture et de l'éducation et député de Pontiac.

Consultations particulières sur le projet de loi n° 64

M. Fortin : Merci, Mme la Présidente. Je dépose le rapport de la Commission de la culture et de l'éducation qui, les 17, 18, 19 et 24 septembre 2024, a tenu des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 64, Loi instituant le Musée national de l'histoire du Québec.

La Présidente : Ce rapport est déposé. M. le président de la Commission des institutions et député de Richmond.

Consultations particulières sur le projet de loi n° 67

M. Bachand : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je dépose le rapport de la Commission des institutions qui, le 18, 19 et 24 septembre 2024, a tenu des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 67, Loi modifiant le Code des professions pour la modernisation du système professionnel et visant l'élargissement de certaines pratiques professionnelles dans le domaine de la santé et des services sociaux.

La Présidente : Ce rapport est déposé.

Il n'y a pas de dépôt de pétitions.

Il n'y a pas de réponses orales aux pétitions ni d'interventions portant sur une violation de droit ou de privilège.

Questions et réponses orales

Nous en sommes maintenant rendus à la période de questions et de réponses orales, et, pour ce faire, je cède la parole, en question principale, au chef de l'opposition officielle.

Impact de la restructuration de Northvolt

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : Mme la Présidente, avec Northvolt, le gouvernement de la Coalition avenir Québec gèle nos mégawatts et met l'argent public à risque. Il y a un an presque jour pour jour, Northvolt, c'était l'eldorado, on allait investir

plusieurs milliards d'argent public dans ça. Le premier ministre disait, il y a un an, je le cite : «C'est historique. C'est pour des journées comme ça que je fais de la politique. C'est une grande journée pour l'économie du Québec.» Fin de la citation.

Depuis ce temps-là, qu'est-ce qu'on apprend de Northvolt? Perte de contrat majeure, BMW, 3 milliards de dollars, difficulté de payer ses fournisseurs, ont licencié, lundi, 1 600 employés suédois. Les actionnaires refusent d'injecter de l'argent supplémentaire et le gouvernement suédois aussi.

On a appris, ce matin, sous la plume de Francis Halin, *Journal de Montréal*, qui reprenait une nouvelle de Bloomberg, à 10 h 38, *Cellule de crise* : le gouvernement, la ministre suédoise de l'Énergie, elle, elle met Northvolt dans une cellule de crise. Ce qui faisait dire à la ministre, la nôtre, ici, au Québec : «C'est un risque contrôlé. Northvolt nous assure que le projet au Québec n'est pas affecté par ses annonces.» Deux poids, deux mesures, entre une ministre suédoise qui voit ce qui se passe et une ministre québécoise qui nie la réalité.

Elle a dit, notre ministre québécoise : «J'ai parlé aux dirigeants, ils m'ont rassurée.» Parfait.

Question au premier ministre : Ce midi, le premier ministre, oui ou non, est-il assuré?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Oui. Mme la Présidente, depuis six ans qu'on est au gouvernement, depuis six ans on a pris des risques calculés, des risques calculés qui ont été payants. On a réussi à faire exploser les investissements des entreprises, autant les entreprises québécoises que les entreprises étrangères. Et, tous les indicateurs le confirment, Mme la Présidente, le Québec a battu le reste du Canada pour le PIB par habitant, pour la croissance, a battu le reste du Canada pour le salaire moyen, a battu le reste du Canada pour le revenu disponible après impôt. Donc, Mme la Présidente, quand on regarde les résultats de notre approche, les résultats sont positifs, beaucoup plus positifs qu'ils l'étaient avec les gouvernements du Parti libéral ou du Parti québécois.

Maintenant, Mme la Présidente, quand on veut faire du développement, il faut effectivement prendre des risques calculés, sinon on n'avance pas. Or, dans le dossier de la filière batterie, on pense, de ce côté-ci de la Chambre, qu'au cours des prochaines années, là, à moyen terme et à long terme, il va y avoir, pas juste au Québec, partout dans le monde, beaucoup plus de véhicules électriques, beaucoup moins de véhicules à essence, ça veut dire moins de pétrole, plus d'électricité. Et, Mme la Présidente, on pense que c'est une opportunité spéciale pour le Québec, parce que le Québec a la chance d'avoir des minéraux stratégiques, comme le lithium, qui peuvent servir à fabriquer des batteries. Donc, on veut les transformer ici.

La Présidente : Première complémentaire.

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : Mme la Présidente, ma question est toute simple, au premier ministre : Est-il rassuré, oui ou non, quand on sait que Northvolt a perdu, l'an passé, 1,6 milliard de dollars, qu'on apprend par les médias suédois qu'ils ont besoin, pour payer leurs fournisseurs dans les prochaines semaines, de 730 millions de dollars américains?

Ma question au premier ministre : Northvolt, est-il, oui ou non, rassuré?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Oui. Mme la Présidente, comme j'étais en train de l'expliquer, quand on veut faire du développement économique, il faut prendre des risques calculés. Donc, qu'est-ce qu'on a fait dans la filière batterie, Mme la Présidente? On a fait des ententes avec GM, avec Ford, avec Northvolt, avec Volta, avec Nemaska, avec une série d'entreprises pour diversifier notre risque, Mme la Présidente.

Maintenant, à court terme, il y a un ralentissement économique. Ça avait fait fermer l'usine de Ford, qui a réouvert l'usine. Northvolt, actuellement, qui a déjà des usines en production, a annoncé qu'ils vont passer de 7 000 employés dans le monde à 5 400...

• (14 h 20) •

La Présidente : Deuxième complémentaire.

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : Le premier ministre, il dit : Quand on a embarqué dans Northvolt, ça faisait partie d'un risque calculé. Il ne nous fera pas accroire, Mme la Présidente, qu'il avait calculé ce risque-là. Ce que l'on voit de semaine en semaine, il ne peut pas nous dire qu'il avait calculé ce risque-là. Il n'est pas capable de me dire qu'il est rassuré. Moi, je vais considérer qu'il n'est pas rassuré, à défaut d'avoir une réponse claire.

Là, on apprend qu'il devra verser un 300 millions supplémentaire, qui mettrait notre mise de fonds québécoise à 1 milliard. Quand devra-t-il transférer un autre 300 millions à Northvolt?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Mme la Présidente, on a été très transparents lors de l'annonce... non, lors de l'annonce de Northvolt, on a indiqué exactement les montants qui seront versés. Premier montant^o : 240 millions pour l'achat du terrain, avec le terrain en garantie. Deuxième montant^o : une débenture de 200 millions US en Suède. Je rappelle que Northvolt a déjà des usines, là, il reste encore 5 400 employés. Pour perdre de l'argent sur cette débenture, il faudrait tout vider l'avoir des actionnaires. Qui est dans l'avoir des actionnaires? Goldman Sachs, Volkswagen, BMW...

La Présidente : Troisième complémentaire.

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : Mme la Présidente, Nicolas Lachance nous le disait un peu plus tôt, 300 millions devront être versés, selon toute vraisemblance, à Northvolt. La ministre l'a confirmé il y a quelques minutes, et je la cite : Lorsque l'usine sera en construction. Lorsque l'usine sera en construction. Ils lèvent un mur, elle est en construction, amenez l'argent, 300 millions à Northvolt.

C'est quand, ça, lorsque l'usine sera en construction, dans deux semaines, un mois? C'est quand?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Oui. Mme la Présidente, je reprends le décompte : 240 millions qui a été versé comme prêt avec le terrain en garantie, 200 millions US au siège social, donc, en débenture après les actionnaires. Maintenant, la Caisse de dépôt a investi aussi un prêt convertible de 200 millions. Maintenant, il y a un 300 millions qui sera versé seulement s'il y a deux conditions qui sont remplies : que le financement soit attaché par Northvolt, ce qui n'est évidemment pas le cas, puis si l'usine est en construction. Donc, pour l'instant, les conditions ne sont pas remplies, ce 300 millions ne sera pas versé à court terme.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant la députée de Saint-Laurent.

Blocs d'énergie destinés aux entreprises**Mme Marwah Rizqy**

Mme Rizqy : Bonjour, Mme la Présidente. Vous avez noté, peut-être, tantôt, la ministre, juste avant la période de questions, était en point de presse, en disant : Le 300 millions, on ne le sort pas tout de suite, hein, ce n'est pas pour demain, ça ne s'en vient pas. Puis là le premier ministre vient de dire : Ce n'est pas le cas, le 300 millions, parce qu'ils n'ont pas encore ramassé leur argent. C'est comme s'ils sont en train de dire : On ne veut même pas que l'usine parte, parce qu'ils savent qu'en ce moment ils sont... ils doivent peut-être déboursier 300 millions de dollars supplémentaires, pour un total de 1 milliard. Quand même, c'est énorme.

Maintenant, Mme la Présidente, 2023, une annonce, on bloque 354 mégawatts. Après ça, on nous dit que, Northvolt, son usine, ce ne sera pas avant 2028, mais qu'il va y avoir 1 500 mégawatts de disponibles à partir de 2027.

Moi, je veux juste savoir pourquoi qu'on gèle 354 mégawatts alors que jour après jour, dans *Le Journal de Montréal*, *Journal de Québec*, on a des entreprises qui sortent publiquement pour dire : On s'est fait refuser des blocs d'énergie puis on ne sait même pas pourquoi.

Alors, la ministre peut-elle dire qu'elle va libérer l'énergie?

Une voix : ...

La Présidente : Oui, M. le leader, j'allais dire quelque chose, c'est beau. Je trouve... j'allais vous dire, Mme la députée, que votre tableau n'est pas si didactique, il semble plutôt une illustration. Nous avons besoin de tableaux didactiques avec des chiffres et des graphiques.

La réponse... La réponse de la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui, Mme la Présidente, merci. Alors, bien, j'aimerais revenir, d'une part, sur les conditions associées au financement additionnel, parce qu'il y a effectivement deux conditions que j'ai nommées, je n'en avais pas nommé qu'une seule, malgré ce qui a été dit. Et le financement privé, d'avoir ficelé le financement privé, ça fait partie des conditions, en plus de construire le bâtiment. Donc, c'est un élément important à rappeler, à considérer et qui permettra, en fait, d'aller plus avant dans notre approche, notre approche qui est très novatrice.

C'est la première fois qu'on développe un montage financier par étapes, par jalons. Autrefois, il y avait des montages financiers, qu'on a connus, des gouvernements antérieurs, où on donnait l'argent à l'entreprise et on se croisait les

doigts en disant : J'espère que ça va marcher. Eh bien, on n'est pas dans cette approche-là du tout. On a une approche par étapes. Et, à chacune des étapes, pour que le financement soit dégagé, il faut que des conditions soient rencontrées. Et c'est ça qui fait en sorte que, ce financement-là, on protège l'avoir des Québécois à travers les conditions qui doivent être rencontrées.

La Présidente : Première complémentaire.

Mme Marwah Rizqy

Mme Rizqy : Je dois le lui accorder, c'est une approche très novatrice, parce que même le fédéral n'a pas mis un sou, à date, alors que nous, on a déjà 700 millions de dollars d'engagés, des Québécois. Honnêtement, j'ai l'impression qu'ils jouent à l'émission des dragons, eux autres, là.

Alors, Mme la Présidente, après le petit vent de face, la ministre elle-même est en train de nous dire : On espère qu'on n'a pas besoin de débloquer le 300 millions puis qu'ils ne sont pas capables d'attacher leur financement. En ce moment, il y a une cellule pas de batterie, en Suède, il y a une cellule de crise.

Alors, j'aimerais vraiment qu'on libère l'énergie, parce qu'eux autres mêmes le savent, ce ne sera pas avant 2028, Northvolt.

La Présidente : La réponse de la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui. Bien, en fait, j'aimerais revenir sur les montants, parce que les montants, à ce jour, sont de 510 millions, à savoir qu'il y a un 240 millions de financement pour l'achat du terrain avec le terrain en garantie, on a une hypothèque sur le terrain. Donc, quand on parle d'avoir des garanties, quand on parle de tirer des leçons du passé, bien, ça, ça fait partie des leçons qu'on a tirées puis de la manière novatrice que l'on a adoptée.

Il y a également un 270 millions qui est investi dans la maison mère, et on a un statut, je dirais, avantageux par rapport au positionnement que l'on occupera, advenant qu'il y ait vraiment quelque chose de très catastrophique. Mais on n'en est pas là, ce n'est pas du tout l'orientation qui est prise.

Pour ce qui est de la Caisse de dépôt, ses investissements sont pris par elle-même.

La Présidente : Deuxième complémentaire.

Mme Marwah Rizqy

Mme Rizqy : Écoutez, Mme la Présidente, quand j'entends «risque calculé» et «ça a été payant»... Payant pour qui? Le terrain, là, il valait 20 millions de dollars en 2015, vous l'avez vendu pour plus de 200 millions de dollars. Vous dites que vous avez de l'argent dans la maison mère. Bloomberg nous dit clairement, clairement qu'on est juste, juste au bord de la faillite. Vous dites que votre situation est privilégiée. Vous allez recevoir combien dans la piastre? 0,10 \$? 0,25 \$? Vous ne le savez pas.

Alors là, moi, je veux juste savoir. En attendant, les blocs d'énergie, on a des entreprises d'ici qui veulent en avoir. Dites oui.

La Présidente : Je vous rappelle que vous vous adressez à la présidente. Les «vous, vous», là, c'est à moi, pas à la ministre.

Mme la ministre, la réponse.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui. Bien, je vais vous le dire, en quoi c'est payant. Cette filière batterie, ça rapporte des emplois de qualité qui vont être occupés par les Québécois, des emplois bien rémunérés dans des secteurs d'avenir qui vont nous positionner dans un secteur d'avant-garde à l'international et qui, en plus, vont contribuer à décarboner le Québec. Donc, non seulement on va avoir un nouveau tremplin de développement économique qui va marquer le devenir du Québec industriel pour les 50 prochaines années au moins, mais en plus on va décarboner l'économie et la société, ce qui est un défi collectif que nous avons.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant le député de Nelligan.

Maintien du service de traversier entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui, Mme la Présidente. Il n'y a pas uniquement dans Northvolt que ce gouvernement a complètement perdu la boussole, il y a un autre dossier. Et le premier ministre lui-même s'était engagé, en 2022, devant les gens de Rivière-du-Loup, de dire que le dossier serait politique. Traverse de Rivière-du-Loup, ça vous dit quelque

chose, M. le premier ministre? Ils sont là, Mme la Présidente, troisième fois qu'ils viennent au parlement, la présidente de la chambre de commerce, conseiller municipal et l'instigateur de la pétition. Et vous savez quoi? Malheureusement, aujourd'hui, la CAQ a voté contre sa pétition. 8 000 personnes qui demandent que la traverse reste à Rivière-du-Loup.

Ils ont une seule question. Ce n'est pas la première fois qu'ils viennent au parlement, ni la deuxième, ni la troisième. On a été obligés, Mme la Présidente, fin de session dernière, de pousser ce gouvernement à déposer la pétition qu'ils ont reçue.

Ma question est très simple : Est-ce que, oui ou non, les gens de Rivière-du-Loup, aujourd'hui, qui vous écoutent, vont avoir une réponse très rapidement sur la maintenance de la traverse à Rivière-du-Loup?

• (14 h 30) •

La Présidente : La réponse de la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui, merci, Mme la Présidente. Merci au collègue de me poser la question, ça me permet de revenir sur le dossier. Et, comme le sait le collègue, ce dossier-là, on l'a travaillé extrêmement fort depuis le début, depuis le dernier mandat, d'ailleurs, aussi, mais, depuis que moi, je suis là, depuis deux ans, avec ma collègue de Rivière-du-Loup—Témiscouata, la députée locale, qui travaille chaque semaine en relation avec les différentes parties prenantes, que ce soient les élus, les organismes, les chambres de commerce, les partenaires, probablement des gens qui sont ici aujourd'hui, que je ne vois pas, mais qui sont ici, au-dessus, probablement de certaines de ces personnes qui, la dernière fois, était présentes, qu'on avait rencontrées, ma collègue et moi, à la suite de la période de questions. Donc, ce sont toutes des personnes à qui on parle régulièrement, Mme la Présidente. Je veux d'abord placer cette information-là parce que c'est important. Les décisions, on doit les prendre en collaboration avec les milieux qui sont touchés.

Or, dans ce dossier-là, on le sait, on doit prendre une décision entre maintenir la traverse dans sa localisation actuelle ou la déménager dans un endroit parce qu'on fait face à des enjeux qui, objectivement, confronteraient ou seraient un défi pour n'importe quel gouvernement. On a un enjeu d'ensablement, un enjeu de dragage. Donc, on doit prendre une décision qui est la meilleure, qui tient compte, justement, des enjeux de dragage, de durabilité du service, d'amélioration du service, de coût, aussi. Et ma collègue s'est engagée dernièrement, dans ses médias locaux, à rendre une décision cet automne.

La Présidente : Première complémentaire. Et vous vous adressez à la présidence.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui. Mme la Présidente, c'est un dossier qui traîne. Ces gens se déplacent à chaque fois de Rivière-du-Loup. C'est des bénévoles. M. Morin a fait un travail exceptionnel, 8 000 personnes qui ont signé. C'est quoi, la réponse qu'on lui donne aujourd'hui? Non. Le gouvernement caquiste a refusé la saisie de sa pétition. Ça demande quoi, cette pétition. L'importance économique, historique et touristique de la traverse. Et qu'ils demandent que le traversier demeure à Rivière-du-Loup.

Aujourd'hui, ce que j'entends de la part de la bouche de la vice-première ministre, c'est un non, c'est un refus, parce qu'il n'y a pas d'échéancier. Il n'y a aucun engagement. Va-t-elle s'engager?

La Présidente : La réponse de la ministre.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Bien, Mme la Présidente, comme je l'ai dit à la fin de ma dernière réponse, ma collègue, et je fais... et je seconde ses propos, une décision va être rendue cet automne, Mme la Présidente. Alors, j'invite le collègue à être patient. Mais, savez-vous, ce que décrit mon collègue de Nelligan, là, si on n'avait pas eu d'intérêt, si pour nous ça avait été quelque chose de simple et de sans intérêt, on aurait pris une décision expéditive. Or, qu'est-ce qu'on a fait, Mme la Présidente? On a fait des analyses, on a analysé les deux scénarios. Mais, pour être certaines, et pour reprendre l'expression de ma collègue la députée, pour être certaines de retourner toutes les pierres, le 16 janvier 2024, on a lancé un appel d'intérêt au privé pour voir s'il y avait potentiellement un opérateur privé intéressé à opérer la traverse, pour nous sortir des enjeux que j'ai précédemment mentionnés. Ça a pris fin le 8 mars. On a reçu le rapport en juin et on rendra une décision cet automne.

La Présidente : Deuxième complémentaire, M. le chef de l'opposition officielle.

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : ...Mme la Présidente, que vaut la parole du premier ministre quand, en mars 2022, il y a plus de deux ans... a dit : «On va y voir, ça va être une décision politique.» Quand j'entends la ministre responsable dire : On travaille dans l'urgence, ça fait quatre ans qu'ils le demandent, quand on sait que c'est 15 millions de dollars de retombées économiques, c'est 140 000 passagers par année. Les gens qui sont ici, dans les tribunes, encore une fois, veulent que le premier ministre respecte sa parole.

Alors, le traversier à Rivière-du-Loup, quand allez-vous l'annoncer? Ça fait quatre ans qu'ils attendent après ça.

La Présidente : Vous vous adressez à la présidence. M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Bien, la vice-première ministre a été très claire, il y aura une décision de prise cet automne, comme promis. Donc, on va respecter notre promesse.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant le chef du deuxième groupe d'opposition.

Intervention du premier ministre dans la campagne électorale fédérale**M. Gabriel Nadeau-Dubois**

M. Nadeau-Dubois : Mme la Présidente, la semaine dernière, on a appris que le projet Northvolt était en train de couler. On a appris que les agences privées en santé nous avaient coûté 2 milliards l'an passé. On a appris que nos cégeps ne sont même plus capables d'acheter des livres à cause de l'austérité de la CAQ. Mais le premier ministre, lui, il avait d'autres priorités : favoriser l'élection le plus rapidement possible de Pierre Poilievre comme premier ministre du Canada.

En fin de semaine, il a récidivé sur les réseaux sociaux en relayant les lignes officielles du Parti conservateur. Mme la Présidente, il n'y a plus personne qui suit le premier ministre. Il nous parle de valeurs québécoises, mais il appuie un parti dont le tiers des députés militent contre le droit à l'avortement. Il nous parle de laïcité, mais il appuie un parti... le parti du député Jeremy Patzer, un député de la Saskatchewan qui fricote avec les églises créationnistes américaines. Il nous parle des intérêts du Québec, mais il appuie un parti qui défend les intérêts des Albertains et de leurs compagnies pétrolières.

À quel moment le premier ministre a-t-il reçu le mandat de militer pour le Parti conservateur du Canada? Où sont passées les valeurs du premier ministre?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Mme la Présidente, contrairement à ce que pense le chef de Québec solidaire, on a un grave problème avec l'explosion du nombre d'immigrants temporaires. Depuis deux ans, le nombre d'immigrants temporaires, au Québec, est passé de 300 000 à 600 000. Ça amène des vrais problèmes de logement, de services publics qu'on a de la difficulté à donner, puis l'avenir du français à Montréal en particulier. Moi, je pense, ça devrait être la question de l'urne de la prochaine campagne fédérale.

Ce que j'ai demandé, la semaine dernière, il y a deux partis souverainistes ici qui sont proches du Bloc québécois, je leur ai demandé de demander à leurs camarades de dire à Justin Trudeau : Bien, on est peut-être prêts à vous appuyer, mais, en échange, pouvez-vous vous engager à réduire de façon significative, en fait on demande de 50 %, le nombre d'immigrants temporaires? Or, ces deux partis-là se sont couchés parce qu'ils se disent plus à gauche, et c'est plus important pour ces deux partis-là d'être plus à gauche que de défendre l'autonomie puis l'intérêt du Québec.

La Présidente : Première complémentaire.

M. Gabriel Nadeau-Dubois

M. Nadeau-Dubois : Parlons-en, de la défense du Québec. Pour nous, là, défendre le Québec, c'est défendre le droit des Québécoises à choisir ce qui se passe dans leurs corps. Pour nous, défendre les intérêts du Québec, c'est défendre le territoire québécois contre les pipelines que Pierre Poilievre veut faire passer ici. Pour nous, défendre le Québec, là, c'est rompre notre dépendance avec Ottawa, pas dépendre du bon vouloir des conservateurs à Ottawa.

Pierre Poilievre n'a rien promis au Québec, à part de l'argent pour le troisième lien. C'est quoi, le deal du premier ministre avec les conservateurs?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Mme la Présidente, à chaque fois que le chef de Québec solidaire parle des relations avec Ottawa, il nous dit que c'est des politiailleries, que ça ne l'intéresse pas, ces chicanes-là de compétences. La semaine passée, il nous disait même : Vous devriez écouter Justin Trudeau, c'est lui qui devrait choisir où on investit de l'argent en éducation, pas dans les orthophonistes, dans les lunchs pour les... c'est lui, Justin Trudeau, qui connaît les priorités en éducation.

Mme la Présidente, il serait temps, là, qu'il y ait deux partis, qui se prétendent nationalistes, qui défendent enfin la nation puis qui disent à Justin Trudeau : C'est inacceptable de nous envoyer 600 000 immigrants, on n'est plus capables.

La Présidente : Deuxième complémentaire.

M. Gabriel Nadeau-Dubois

M. Nadeau-Dubois : Le premier ministre est prêt à appuyer un parti dont le tiers des députés militent contre le droit à l’avortement. Quand a-t-il reçu le mandat de mettre au pouvoir un homme qui a voté quatre fois, dans sa carrière politique, contre le droit à l’avortement? Il est-tu capable de répondre à cette question-là?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Mme la Présidente, le chef de Québec solidaire est prêt à appuyer son parti frère, le Bloc québécois, est prêt à appuyer un gouvernement, le gouvernement le plus centralisateur de l’histoire du Canada. Mme la...

Des voix : ...

La Présidente : M. le leader. Brièvement.

M. Jolin-Barrette : Mme la Présidente, j’ai vu un geste, de la part du chef du deuxième groupe d’opposition, inacceptable à l’endroit des femmes...

La Présidente : Je suis debout. Merci. Merci, M. le leader. M. le leader du gouvernement, j’ai vu également ce geste. Je vous invite au respect les uns avec les autres lorsque vous échangez. Vous le savez, M. le chef du deuxième groupe d’opposition. On a écouté la question; maintenant, j’apprécierais que nous écoutions la réponse. Le retour du silence, s’il vous plaît.

Des voix : ...

• (14 h 40) •

La Présidente : C’est beau, M. le leader, la réponse se poursuivra dans le respect.

Une voix : ...

La Présidente : M. le leader, j’ai géré la situation. M. le chef du deuxième groupe d’opposition a compris. Nous allons poursuivre dans le respect. Faites attention à ce que vous faites. Ici, les gens vous ont vu. Demeurons respectueux. Il reste 25 secondes pour le premier ministre, pour qu’il puisse répondre, et j’aimerais que ça se fasse dans le silence.

Une voix : ...

La Présidente : M. le leader, j’ai tranché, et le chef du deuxième groupe d’opposition se gérera en conséquence. Tous les gens qui sont ici l’ont vu agir. Maintenant, nous allons poursuivre dans le respect. Et ce sont des gestes inacceptables, M. le chef du deuxième groupe, vous le savez.

Des voix : ...

La Présidente : Non, on n’embarquera pas là-dessus, là, je... M. le premier ministre, vous avez 25 secondes. Nous poursuivons dans le silence.

M. Legault : Défendre la nation québécoise, défendre notre identité, défendre notre langue, ça ne l’intéresse pas, le chef de Québec solidaire. Bien, qu’il vive avec ça.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant la députée de Mercier.

Intervention du premier ministre dans la
campagne électorale fédérale

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. La ministre de la Condition féminine et moi, on ne s’entend pas sur tout, mais il y a une chose sur laquelle on est vraiment d’accord toutes les deux, c’est l’importance de protéger le droit à l’avortement. D’ailleurs, le 1er juin dernier, on a marché ensemble pour répondre à un groupe antiavortement qui manifestait devant l’Assemblée nationale.

Tous les députés ici présents, à l’Assemblée nationale, ont voté pour une motion qui reconnaît le consensus inébranlable, social, au Québec, pour le droit à l’avortement. C’est normal puisque la liberté de choisir des femmes, ça fait partie des valeurs québécoises.

Le premier ministre parle souvent des valeurs québécoises, mais, la semaine passée, il a erré en appuyant le parti de Pierre Poilievre, dont au moins un tiers des députés sont antichoix. Pierre Poilievre ne défend pas la nation québécoise, ne défend pas, aussi, la moitié de la nation québécoise qui sont composées par des femmes.

Est-ce que la ministre de la Condition féminine peut dire comme moi qu'elle est heurtée par ce que le premier ministre a dit la semaine passée?

La Présidente : La réponse de la ministre responsable de la Condition féminine.

Mme Martine Biron

Mme Biron : Merci beaucoup, Mme la députée de Mercier, pour cette question. Essentiellement, vous avez raison, on partage l'importance du droit à l'accès et du droit des femmes à l'avortement, et je vous dirais que le gouvernement du Québec a fait de cette protection et de l'accès à l'avortement une priorité.

La députée sait pertinemment bien que nous travaillons fort sur ce dossier-là. Elle a été longuement consultée, ainsi que les autres partis d'opposition, pour contribuer à un premier plan d'action, plan d'accès à l'avortement.

Au Canada, l'accès à l'avortement est décriminalisé depuis 1988. Chaque nation choisit de l'appliquer de la façon dont il le veut. Le Québec choisit d'avoir... de donner le droit à ces femmes et de le protéger. Et c'est plus que le droit des femmes, les Québécois aussi tiennent mordicus à ce que le droit de choisir des femmes soit respecté.

Je travaille actuellement sur un plan, qui devrait être publié d'ici Noël, nous l'espérons, où nous pourrions plus largement s'assurer que toutes les femmes du Québec puissent avoir accès au droit de choisir.

La Présidente : Et je vous rappelle, Mme la ministre, que vous répondez à la présidence et non directement à la députée. Mme la députée, première complémentaire.

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : Mme la Présidente, je ne veux pas parler des convictions de la ministre, je veux savoir si elle a été heurtée puis si elle est à l'aise avec le choix de son chef d'appuyer Pierre Poilievre quand on apprend, comme le dit mon collègue, ce matin, qu'un des députés de Pierre Poilievre est allé en Floride dans un congrès d'une église antiavortement. Mme la Présidente, ce n'est pas comme ça qu'on vit, au Québec.

Est-ce que la ministre a été au moins consultée avant que son chef donne son appui à un parti politique dont les députés sont des militants antiavortement?

La Présidente : La réponse de la ministre responsable de la Condition féminine.

Mme Martine Biron

Mme Biron : Mme la Présidente, je suis toujours heurtée quand je vois des gens qui sont contre le choix de choisir des femmes. C'est important. Et, au Québec, nous avons choisi de respecter et de protéger ce droit-là, et nous avons l'intention d'y donner suite. Nous travaillons ici, à l'intérieur du Québec, avec les groupes de femmes, les groupes de protection des droits des femmes pour faire avancer ce droit-là.

Il y a des efforts substantiels de groupes antichoix au Québec, la députée a tout à fait raison, il y a eu une manifestation, c'est le début de quelque chose. Nous vivons avec les courants de pensée qui viennent du Sud. Et nous avons décidé, au Québec, de s'occuper de ce droit-là et de s'assurer haut et fort de le protéger.

La Présidente : Deuxième complémentaire.

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : ...je suis vraiment très contente et rassurée d'entendre que la ministre a été heurtée. Et je comprends que le premier ministre, avant de choisir un parti antichoix des femmes, un parti composé de députés qui militent, qui militent, le tiers militent contre le droit des femmes... qu'il n'a pas consulté la ministre avant de faire ce choix-là.

Les femmes, au Québec, les Québécois, Québécoises qui défendent nos valeurs sont heurtés et sont choqués que le premier ministre leur dise pour qui voter. Il faudrait que la ministre de la Condition féminine parle avec son chef.

La Présidente : La réponse de la ministre.

Mme Martine Biron

Mme Biron : Mme la Présidente, je suis rassurée de voir la députée rassurée, rassurée que nous prenions les choses en main, au Québec, et que nous nous assurons de protéger le droit des femmes de choisir, de protéger également l'accès à l'avortement.

L'accès à l'avortement est assez facile, particulièrement dans la région de Montréal, où... dans la représentation de la députée, mais c'est plus difficile en région. Et c'est pourquoi nous avons décidé d'entreprendre de vastes travaux

pour pouvoir déposer un projet substantiel pour s'assurer qu'au Québec... probablement la nation en Amérique du Nord où l'accès sera le plus libre et où nous protégerons les droits des femmes.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant le député de Maurice-Richard.

Investissement du gouvernement dans Northvolt

M. Haroun Bouazzi

M. Bouazzi : Mme la Présidente, la semaine dernière, j'ai essayé d'obtenir de la ministre de l'Économie qu'elle nous dévoile les études économiques sur l'implantation de Northvolt au Québec. Ça a été long et fastidieux, et je n'ai rien obtenu, Mme la Présidente. C'est fou, pareil, hein? Des milliards d'argent public, des centaines de mégawatts et pas une seule étude économique publique. Alors, soit les hypothèses de départ ne sont plus vraies, soit il n'y a juste pas d'étude économique, mais, dans les deux choix, il apparaît clair que ce gouvernement commence à jouer au casino avec de l'argent public, des Québécoises et des Québécois, sans aucune transparence.

La semaine dernière, la Suède s'est déjà engagée à ne pas injecter d'argent public dans l'entreprise. Aujourd'hui, je dépose une motion pour que le gouvernement s'engage à ce qu'aucuns fonds publics supplémentaires ne soient versés à l'entreprise Northvolt.

Est-ce que la ministre va voter en faveur de notre motion?

La Présidente : La réponse de la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui. Mme la Présidente, on a vraiment eu un succès impressionnant avec la filière batterie, puisqu'on a réussi à attirer pas moins d'une vingtaine de joueurs jusqu'à maintenant, et les efforts se poursuivent, des joueurs qui sont actifs dans tout le Québec, à la fois sur l'extraction des minerais, à la fois sur la fabrication de composantes de véhicules électriques, à la fois sur le recyclage. On va en faire une économie circulaire. Alors, j'ose espérer que Québec solidaire est, avec nous, en faveur du déploiement de la filière batterie, qui requiert des efforts immenses et qui vont générer des retombées de jusqu'à 16 milliards de dollars. Et je pense que les années qui suivront nous permettront aussi d'amplifier ces retombées et la création d'emplois, parce qu'on estime, effectivement, qu'il va y avoir jusqu'à 10 000 emplois créés, des emplois bien rémunérés dans des secteurs stratégiques, et que, ce faisant, en plus, on va contribuer à décarboner l'économie à la fois au Québec et à la fois sur le plan international. Alors, je m'attends de Québec solidaire à un appui en regard du développement de la filière batterie. Et c'est ce qu'on a réussi à faire au cours des dernières années, et les années à venir vont nous montrer qu'on a eu raison.

La Présidente : Première complémentaire.

M. Haroun Bouazzi

M. Bouazzi : Si vous avez des documents qui prouvent des retombées économiques, s'il vous plaît, rendez-les publics. Mais ma question, aujourd'hui, ce n'est pas les retombées économiques. Nous avons déposé une motion, aujourd'hui, qui demande de ne plus dégager plus d'argent à ce qui a été promis à cette entreprise-là.

C'est simple. Est-ce que, oui ou non, la ministre s'engage à voter pour cette motion pour qu'aucun fonds public supplémentaire ne soit engagé envers Northvolt?

La Présidente : La réponse de la ministre.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui, Mme la Présidente. Bien, je constate, en fait, que Québec solidaire joint le Parti libéral, à savoir qu'au premier vent de face rencontré ils tournent le dos, ils veulent tourner le dos à Northvolt, ils veulent renier la parole du gouvernement. Nous, on s'est engagés à soutenir ce projet-là, tout comme l'ensemble, également, des projets qui sont stratégiques pour le Québec dans le domaine de la filière batterie. Et on respecte notre engagement.

C'est une industrie qui est naissante, qui est appelée à connaître des soubresauts, des hauts et des bas, et ça, on en était conscients. Et c'est pour ça qu'on est arrivés avec un montage financier novateur qui permet de nous protéger des risques importants que peut connaître ce secteur-là, qui connaît en ce moment un ralentissement, mais le montage financier que l'on a élaboré nous permet justement de minimiser au maximum les risques.

• (14 h 50) •

La Présidente : Deuxième complémentaire. Le chef du deuxième groupe d'opposition, pour ce faire.

M. Gabriel Nadeau-Dubois

M. Nadeau-Dubois : Le premier ministre est allé au casino puis, sur les conseils de Pierre Fitzgibbon, il a misé très, très gros l'argent des Québécois et des Québécoises sur Northvolt. Là, il est en train de perdre son pari.

Des fois, on lui pose des questions compliquées, mais aujourd'hui on lui pose une question simple : Est-il prêt à s'engager, au strict minimum, à ne plus mettre d'argent supplémentaire dans Northvolt?

La Présidente : La réponse du premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : Mme la Présidente, il reste deux montants, éventuellement, à investir dans Northvolt, puis ils sont conditionnels. Le premier montant, c'est 300 millions, si le financement est attaché, ce qui n'est pas le cas actuellement, puis si la construction avance. Il y a un autre montant, qui est le montant le plus important, 4,6 milliards, selon la production de batteries, si, d'abord, la production a lieu, si le programme américain IRA, qui a été mis en place par M. Biden, reste en place, donc on va le voir avec l'élection fédérale, et ce sera le deux tiers par le fédéral.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant le député de Taschereau.

Projet de tramway à Québec

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Mme la Présidente, aujourd'hui, ça fait plus de 100 jours que le premier ministre s'est engagé à réaliser la première phase du tramway. Aujourd'hui, ça fait plus de 10 mois que la ministre des Transports a confié l'étude du projet de tramway à CDPQ Infra. Aujourd'hui, ça fait presque six ans que la CAQ est au pouvoir. Sans tous les détours et les délais imposés par la CAQ, là, Québec aurait eu son tramway dans deux ans, en 2026. C'est ce qui était prévu au départ.

Pendant ce temps-là, les gens sont tannés d'attendre des solutions qu'on leur promet depuis trop longtemps. Ils sont tannés de s'entasser dans des bus qui sont trop pleins. Ils sont tannés d'être pris dans le trafic. Ils sont tannés de voir... les entreprises sont tannées de voir leurs marchandises coincées dans le trafic, elles aussi.

Est-ce que la ministre des Transports peut s'engager à signer, d'ici la fin du mois septembre, une entente provisoire avec CDPQ Infra pour qu'enfin on aille de l'avant avec le tramway?

La Présidente : La réponse de la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui, Mme la Présidente. Je sors toujours mon tableau parce que ça tourne toujours autour pas mal des mêmes sujets. Je verrai si j'en aurai besoin.

On me parle du tramway, mais je n'ai pas pu m'empêcher... J'écoutais attentivement l'élaboration de la question du collègue, et il me dit : Les gens ont besoin de pouvoir avoir de la fluidité, de la mobilité. Il a même fait référence, si je ne m'abuse, aux entreprises, donc, par extension, aux marchandises. Donc, je le rassure tout de suite, on s'est engagés aussi à faire un nouveau lien interrives pour la sécurité commerciale, pour s'assurer que les marchandises circulent bien. Donc, c'est de nature à le rassurer, j'en suis certaine.

Par ailleurs, par ailleurs, sur le tramway, bien, effectivement, on a annoncé au mois de juin, le premier ministre et moi, en présence de nos collègues ministres responsables, respectivement, des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, qu'on allait aller de l'avant avec la phase I du tramway. On est... Depuis, on a été très, très actifs, cet été, plusieurs rencontres qui se sont déroulées avec la caisse, avec mon ministère, avec le bureau de projet de la ville de Québec. Donc, ça avance.

Alors, je ne sais pas ce que je pourrais lui dire de plus, sinon peut-être lui réitérer que, de manière générale, la CAQ aura été le parti politique, parmi tous ceux ici représentés, qui aura fait le plus avancer le transport collectif et qui aura fait le plus d'investissement en transport collectif. Après des années d'échec du PQ, qui n'a pas réussi à faire quoi que ce soit, et des années libérales qui n'ont pas... qui ont sous-investi...

La Présidente : Première complémentaire. On écoute le député de Taschereau.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Donc, je n'ai pas eu la réponse à ma question. Je n'ai pas un engagement à avoir une signature provisoire avec la CDPQ Infra avant la fin du mois de septembre. Donc, ce n'est pas rassurant. Mais, la semaine passée, encore plus... encore moins rassurant, en fait : le premier ministre qui a décidé de soutenir l'élection de Pierre Poilievre, un homme qui s'est engagé à ne jamais financer le tramway de Québec. Les gens sont inquiets de cette manœuvre-là.

Est-ce que la ministre est consciente que la motion de la semaine passée pourrait mettre fin au projet de tramway de Québec?

La Présidente : La réponse de la ministre.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Mme la Présidente, j'ai envie de dire — comment on dit? — eurêka ou alléluia, je ne sais pas. C'est la première fois que le député de Taschereau, et par extension Québec solidaire, prend conscience de l'importance et du caractère déterminant de l'engagement financier du gouvernement fédéral dans le transport collectif. Ça fait des semaines et des mois qu'il est ici, puis qu'il se lève, et qu'il défend aveuglément le gouvernement fédéral sous prétexte qu'ils ont déclaré dans les journaux qu'ils sont au rendez-vous sur à peu près tout, mais les chèques ne rentrent pas. Et lui, ça, il ne semble pas comprendre ça.

Alors, s'il veut joindre sa voix à la mienne et à celle du député de Nelligan, qui à plusieurs reprises, en commission parlementaire, m'a assurée de son soutien pour revendiquer de l'argent au fédéral, ce qui tombe bien, étant donné que le précédent ministre des Transports, qui a dit que ça prenait plus d'argent, sera peut-être son nouveau chef, je l'invite à faire de même, parce que...

La Présidente : Deuxième...

Des voix : ...

La Présidente : S'il vous plaît!

Une voix : ...

La Présidente : M. le premier ministre, je vous ai entendu.
Deuxième complémentaire, M. le député de Taschereau. La parole est à vous, juste à vous.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Encore une fois, la ministre des Transports n'a pas répondu à la question. Est-ce qu'elle était consciente... Est-ce qu'elle est consciente que la motion proposée par son premier ministre, par son chef, est un risque important pour le tramway de Québec? Est-ce que, dans le fond, on ne pourrait pas dire que le gouvernement est en train de faire indirectement ce qu'il ne veut pas faire directement?

Est-ce que la CAQ est en train de saborder le projet de tramway à Québec?

La Présidente : La réponse...

Des voix : ...

La Présidente : Nous allons entendre, s'il vous plaît, la réponse de la ministre.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Alors, Mme la Présidente, la ministre des Transports est parfaitement consciente qu'on a besoin de soutien de la part du gouvernement fédéral pour les projets en mobilité au Québec. Et je sais qu'il ne veut jamais entendre parler des routes, parce que, comme d'autres, il pense que ce n'est pas à la mode de faire des routes, en 2024, mais comment il pense que les autobus vont circuler si on n'entretient pas les routes, tu sais?

Alors, on tourne en rond, Mme la Présidente, quand on veut essayer de créer des, comment je pourrais dire... des chicanes où il n'y en a pas, parce que, dans les faits, on a besoin que le fédéral finance la mobilité au Québec. Je parlerai ce soir à ma nouvelle vis-à-vis, qui remplace M. Rodriguez, alors je vais lui réitérer les mêmes messages. Si jamais il la croise, il fera de même. Mais je tiens à être claire, Mme la Présidente, on va réaliser la phase I du tramway.

La Présidente : En question principale, je reconnais maintenant le député de Jean-Talon.

Accès à l'information sur le projet d'usine de Northvolt

M. Pascal Paradis

M. Paradis : La question est pourtant simple, Mme la Présidente, c'est de savoir combien on a mis dans le pari du gouvernement, dans l'affaire... dans le projet Northvolt, et quelles garanties qu'on a de pouvoir récupérer l'argent si le projet tourne mal.

C'est exactement ce qu'on a demandé, le chef du troisième groupe d'opposition, on a demandé le 10 septembre : Combien ont été consentis à Northvolt? Réponse du premier ministre : «Le montant qui a été déboursé, c'est pour acheter le terrain, et on a le terrain en garantie. Maintenant, les vrais montants de subvention qui vont être données, c'est au fur et à mesure où ce sera construit. Donc, il y a zéro déboursé.»

La semaine suivante, en réponse à une de mes questions, oups! on se souvient qu'il y a une débenture de 270 millions, dont la... 270 millions de dollars, dont la ministre nous dit aujourd'hui que c'est un montage financier habile, prudent, avec un statut privilégié. Pourtant, on sait qu'une débenture, c'est un financement qui n'est pas garanti, par nature.

Alors, la ministre va-t-elle nous répéter les paroles du premier ministre, aujourd'hui, ou va-t-elle nous dire quelles garanties il y a pour la récupération de l'argent des Québécois si ça tourne mal?

La Présidente : La réponse de la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui, Mme la Présidente. Bien, dans la question, il y avait l'essentiel de la réponse. On a mis, en fait, un financement, effectivement, habile et prudent pour faire en sorte que les deniers publics soient protégés le plus possible, au maximum, des risques qui peuvent être encourus dans le cadre du projet de Northvolt. Alors, il s'agit de 240 millions qui a été prêté pour l'achat du terrain et qui fait en sorte que le terrain est la garantie, constitue la garantie pour le gouvernement. Donc, on a une hypothèque sur ce terrain. Donc, la garantie, elle est évidente, elle est importante.

Et, pour ce qui est du 270 millions de dollars, ça, c'est dans la maison mère et c'est fait sous forme de débenture convertible. Et les actifs de la compagnie seront donc la garantie qui pourra s'activer, advenant qu'on doive se rendre là. Mais on n'est pas là du tout dans les scénarios. L'entreprise est en train de recentrer, repositionner ses activités, et ce repositionnement-là n'affecte pas le projet qui se déploiera au Québec.

La Présidente : Première complémentaire.

M. Pascal Paradis

M. Paradis : Alors, pendant que le gouvernement de la Suède met en place une cellule de crise pour gérer la situation, nous, on a des réponses de ce type-là, Mme la Présidente. Alors, s'il est si prudent, s'il est si habile, cet investissement, cette débenture de 270 millions, pourquoi on n'a pas l'information complète? Pourquoi on ne nous donne pas le texte et les garanties qu'on a obtenues dans cette débenture? Parce que, je le redis, la débenture, pour que les Québécois comprennent, c'est un financement non garanti.

Alors, quelle garanties on a? Et pourquoi on n'a pas l'information aujourd'hui?

• (15 heures) •

La Présidente : La réponse de la ministre.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Oui, Mme la Présidente. Bien, les garanties, en fait, on va les exercer si on a à se rendre là, mais actuellement on est en développement de ce projet-là. On a une entente avec Northvolt qui fait en sorte qu'on les supporte. On les accompagne pour faire en sorte que ce segment de la chaîne de valeur des batteries vertes puisse être occupé par Northvolt pour de la production de cellules, pour du recyclage, également, et d'autres activités. Donc, on continue, on poursuit. On est en train de développer la filière batterie. On a 20 joueurs déjà qui sont établis dans l'ensemble des régions du Québec et qui vont faire en sorte qu'on puisse être actifs, dorénavant, de l'extraction des minerais jusqu'au recyclage de ces minerais, et ça, ça nous positionne avantageusement dans le cadre de la transition énergétique.

La Présidente : Deuxième complémentaire.

M. Pascal Paradis

M. Paradis : Ce qu'on demande, c'est de la transparence. Une débenture, là, ça peut avoir un texte de 50, 100 pages. Ce n'est pas vrai que l'ensemble d'une débenture, c'est confidentiel. Pourquoi on n'a pas les termes principaux de cette débenture? Quelles garanties a obtenues le gouvernement du Québec? À quel prix on a vendu le Québec?

C'est la même chose pour la main-d'oeuvre, dont on nous disait qu'on veut des emplois bien payés, et finalement on vend des emplois qui vont coûter moins cher qu'ailleurs. L'environnement, les garanties financières, on veut l'information, de la transparence, c'est ça qu'on demande à la ministre.

Des voix : ...

La Présidente : Et moi, je demande du silence, du côté droit, et je veux entendre la ministre.

Mme Christine Fréchette

Mme Fréchette : Écoutez, bien, les garanties, je les ai énoncées. Et puis, pour les financements futurs, ils vont être offerts si les conditions prescrites sont rencontrées. Donc, par exemple, s'il y a la construction du bâtiment, s'il y a levée de financement suffisante pour procéder aux étapes suivantes, il y aura un accompagnement et un passage au jalon n° 2 de ce programme de financement, qui est par étapes. Et c'est important de faire de la sorte, parce qu'on veut éviter les expériences malheureuses des années passées, où on offrait du financement aux entreprises en espérant que ça fonctionne

et que, si ça ne fonctionnait pas, on n'allait pas pouvoir récupérer notre investissement parce que les garanties n'étaient pas là. On a travaillé ça de manière très prudente et on va continuer à surveiller ça attentivement.

La Présidente : Voilà. Cela met fin à la période de questions et de réponses orales.

Motions sans préavis

Comme il n'y a pas de votes reportés, nous allons passer à la rubrique Motions sans préavis. Et, pour ce faire, je cède la place à la première vice-présidente de l'Assemblée nationale. Merci pour votre attention. Bonne fin de journée.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Donc, nous poursuivons nos travaux. À la rubrique des motions sans préavis, et en fonction de nos règles et de l'ordre établi précédemment, je reconnais maintenant un membre du deuxième groupe d'opposition. Alors, ce sera M. le député de Maurice-Richard. La parole est à vous.

M. Bouazzi : Merci, Mme la Présidente. Je sollicite le consentement de cette Assemblée pour présenter la motion suivante conjointement avec le député de Marguerite-Bourgeoys et la députée de Vaudreuil :

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement du Québec de n'engager aucuns fonds publics supplémentaires dans l'entreprise Northvolt ou l'un de ses projets.»

La Présidente : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? M. le leader.

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Comme il n'y a pas de consentement, nous allons poursuivre avec un membre du troisième groupe d'opposition. Alors, M. le chef du troisième groupe d'opposition, la parole est à vous.

**Demander aux partis politiques fédéraux de dévoiler leurs intentions précises
et chiffrées relativement à la délégation des pouvoirs en immigration
et aux seuils d'accueil d'immigrants permanents et
temporaires pour l'ensemble du Canada**

M. St-Pierre Plamondon : Mme la Présidente, je sollicite le consentement des membres de cette Assemblée afin de présenter, conjointement avec le ministre de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration de même que le député de Saint-Henri—Sainte-Anne, la motion suivante :

«Que l'Assemblée nationale prenne acte de l'absence de plateforme de la part de certains partis politiques fédéraux à la veille des élections fédérales;

«Qu'elle demande à tous les partis fédéraux représentés à la Chambre des communes du Canada de dévoiler dans les plus brefs délais leurs intentions précises et chiffrées relativement à la délégation des pouvoirs en immigration et aux seuils d'accueil d'immigrants permanents et temporaires pour l'ensemble du Canada.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le chef. Maintenant, est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? M. le leader du gouvernement.

M. Lévesque (Chapleau) : Consentement, sans débat, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le leader. M. le député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Mme la Présidente, si une formation politique y consent, on aimerait pouvoir voter sur cette motion.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Est-ce qu'il y a consentement pour appuyer M. le député de Matane-Matapédia?

Des voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, nous allons...

Une voix : ...

Mise aux voix

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Parfait. Alors, nous allons procéder. Alors, le vote est maintenant ouvert. Le vote est maintenant fermé. M. le secrétaire général, pour le résultat du vote.

Le Secrétaire : Pour : 102
Contre : 0
Abstentions : 1

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. Donc, cette motion est adoptée. M. le député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Mme la Présidente, on aimerait que le résultat de cette motion adoptée à l'unanimité soit envoyé à chacun des chefs fédéraux de la Chambre des communes.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Ce sera fait, M. le député. Il y a une abstention au vote, juste vous le mentionner. Donc, nous poursuivons maintenant avec un membre du groupe formant le gouvernement. M. le ministre des Finances.

M. Girard (Groulx) : Oui. Merci, Mme la Présidente. Je sollicite le consentement de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante :

«Que l'Assemblée nationale souligne que le revenu disponible réel des ménages québécois a progressé plus rapidement qu'en Ontario et que dans le restant du Canada entre 2018 et 2023, notamment grâce aux baisses d'impôt et aux hausses de salaires.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion?

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Il n'y a pas de consentement. Donc, nous allons poursuivre. Je suis prête à reconnaître un membre du groupe formant l'opposition officielle. M. le chef de l'opposition officielle.

M. Tanguay : Merci, Mme la Présidente. Je sollicite le consentement de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante conjointement avec le député de Taschereau, le député de Jean-Talon et la députée de Vaudreuil :

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement caquiste de réitérer son soutien envers le projet de tramway de la ville de Québec en s'engageant à signer une entente intérimaire avec CDPQ Infra pour la phase 1, et ce, d'ici la fin du mois de septembre 2024.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette notion? M. le leader du gouvernement.

M. Lévesque (Chapleau) : ...pas de consentement, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Comme il n'y a pas de consentement, nous allons poursuivre.

Une motion sans préavis ayant déjà été présentée par le groupe parlementaire formant le gouvernement, alors, je demande s'il y a consentement pour permettre la lecture d'une autre motion sans préavis. Consentement? Alors, M. le leader du gouvernement.

Procéder à des consultations particulières sur le projet de loi n° 71

M. Lévesque (Chapleau) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, je fais motion, conformément à l'article 146 du règlement de l'Assemblée nationale, afin :

«Que la Commission de l'économie et du travail, dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 71, Loi visant à améliorer l'accompagnement des personnes et à simplifier le régime d'assistance sociale, procède à des consultations particulières et tiennent des auditions publiques le mardi 8 octobre 2024 de 9 h 45 à 12 h 25 et après la rubrique des avis touchant les travaux des commissions vers 15 h 15 à 19 h 20, ainsi que le mercredi 9 octobre 2024 après la rubrique des avis touchant les travaux des commissions vers 11 h 15 à 12 h 50 et de 15 heures à 18 h 15 et le 10 octobre 2024 après la rubrique des avis touchant les travaux des commissions vers 11 h 15 à 12 h 50 et de 14 heures à 16 h 25;

«Qu'à cette fin, la commission entende les personnes et organismes suivants : la Société québécoise de la déficience intellectuelle, le Réseau des carrefours jeunesse-emploi du Québec, l'Ordre des travailleurs sociaux et des thérapeutes conjugaux et familiaux, l'Observatoire des tout-petits, l'Union des consommateurs, Fédération des chambres de commerce du Québec, Collectif pour un Québec sans pauvreté, Front commun des personnes assistées sociales, Ordre des psychologues du Québec, la Coalition des organismes communautaires pour le développement de la main-d'oeuvre, Réseau des services spécialisés de main-d'oeuvre, Conseil du patronat, Réseau Solidarité Itinérance, Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées, Table de concertation des organismes au service des personnes réfugiées et immigrantes, Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec, Fédération québécoise de l'autisme, Direction de la santé publique de Montréal, M. François Blais, professeur titulaire, Département des sciences politiques à l'Université Laval;

«Qu'une période de 12 minutes soit prévue pour les remarques préliminaires, répartie de la manière suivante : 6 minutes pour le gouvernement, 4 minutes 30 secondes pour l'opposition officielle, 1 minute 30 [...] au deuxième groupe d'opposition;

«Que la durée maximale de l'exposé de chaque organisme soit de 10 minutes et l'échange avec les membres de la commission soit d'une durée maximale de 35 minutes partagées ainsi : 17 minutes 30 [...] pour le gouvernement, 13 minutes 8 secondes pour l'opposition officielle, 4 minutes 23 secondes pour le deuxième groupe d'opposition;

«Qu'une suspension de 5 minutes soit prévue entre les échanges avec chaque personne et organisme;

«Que la ministre responsable de la Solidarité sociale et de l’Action communautaire soit membre de ladite commission pour la durée du mandat.»
• (15 h 10) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. Est-ce qu’il y a consentement pour débattre de cette motion?

Des voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Parfait.

Mise aux voix

Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. Donc, M. le leader, vous avez une autre motion sans préavis. Alors, je demande le consentement. Il y a consentement? Alors...

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Vous n’avez pas de seconde motion sans préavis?

Une voix : ...

Avis touchant les travaux des commissions

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Parfait. Alors, nous allons poursuivre à l’avis touchant les travaux des commissions. Alors, je vous cède la parole, M. le leader.

M. Lévesque (Chapleau) : Merci, Mme la Présidente.

Donc, j’avise cette Assemblée que la Commission de l’agriculture, des pêcheries, de l’énergie et des ressources naturelles poursuivra les consultations particulières et les auditions publiques sur le projet de loi n° 63, la Loi modifiant la Loi sur les mines et d’autres dispositions, aujourd’hui, après les avis touchant les travaux des commissions jusqu’à 18 h 30, à la salle Louis-Joseph-Papineau;

La Commission de la santé et des services sociaux va entreprendre l’étude détaillée du projet de loi n° 66, la Loi visant à renforcer le suivi des personnes faisant l’objet d’un verdict de non-responsabilité criminelle pour cause de troubles mentaux ou d’incapacité à subir leur procès, aujourd’hui, après les affaires courantes jusqu’à 19 h 15, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine;

La Commission des finances publiques poursuivra l’étude détaillée du projet de loi n° 62, la 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, aujourd’hui, après les affaires courantes jusqu’à 19 h 15, à la salle Pauline-Marois.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. Donc, pour ma part, je vous avise que la Commission spéciale sur les impacts des écrans et des réseaux sociaux sur la santé et le développement des jeunes se réunira en séance publique aujourd’hui, après les avis touchant les travaux des commissions, vers 15 h 15, jusqu’à 19 h 20, à la salle Marie-Claire-Kirkland, afin de procéder à la première phase de consultations particulières et auditions publiques dans le cadre des travaux de la Commission spéciale sur les impacts des écrans et des réseaux sociaux sur la santé et le développement des jeunes.

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Oui, monsieur...

Motions sans préavis (suite)

M. Lévesque (Chapleau) : Oui, à ce stade-ci, je vous demanderais de rouvrir la section sur les motions. Nous avons obtenu copie de cette motion, et on voudrait la faire, avec le consentement de tous.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Est-ce qu’il y a consentement pour réouvrir, puisque le gouvernement, ayant déjà présenté une motion sans préavis, voudrait en représenter une autre? Il y a consentement. Vous pouvez y aller.

Entériner le mandat de procéder à des consultations particulières sur le projet de loi n° 72

M. Lévesque (Chapleau) : Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, je demande le consentement pour déroger à l’article 84.1 de notre règlement afin de déposer une motion rétroactive de consultations particulières donnant

suite à une entente entre les leaders, la députée indépendante de Vaudreuil, le député d'Arthabaska et le député de Saint-Jérôme.

Je fais motion, conformément à l'article 146 du règlement de l'Assemblée nationale, afin :

«Que l'Assemblée nationale entérine le mandat donné à la Commission des institutions, dans le cadre de l'étude du projet loi n° 72, Loi protégeant les consommateurs contre les pratiques commerciales abusives et offrant une meilleure transparence en matière de prix et de crédit, de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions, le mercredi 2 octobre 2024, après les avis touchant les travaux des commissions vers 11 h 15 jusqu'à 13 h 05 et de 15 heures à 18 h 15, et le mardi 8 octobre 2024, après les avis touchant les travaux des commissions vers 15 h 15 jusqu'à 18 h 30;

«Qu'à cette fin, la commission entende les personnes et organismes suivants : Option Consommateurs, Sylvain Charlebois, professeur titulaire et directeur scientifique du Laboratoire de sciences analytiques en agroalimentaire à l'Université Dalhousie, Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, Union des consommateurs, Marc Lacoursière, professeur titulaire à la Faculté de droit de l'Université Laval, Coalition des associations de consommateurs du Québec, Association pour la protection des automobilistes, Association Restauration Québec, Association des détaillants en alimentation du Québec, Syndicat des employé-es de la restauration de la Confédération des syndicats nationaux;

«Qu'une période de 12 minutes soit prévue pour les remarques préliminaires, répartie de la manière suivante : 6 minutes pour le gouvernement, 3 minutes 36 secondes pour l'opposition officielle, 1 minute 12 [...] au deuxième groupe d'opposition et 1 minute 12 [...] pour la députée indépendante;

«Que la durée maximale de l'exposé de chaque organisme soit de 10 minutes et l'échange avec les membres de la commission soit d'une durée maximale de 35 minutes [réparties] ainsi : 17 minutes 30 secondes pour le gouvernement, 10 minutes 30 secondes pour l'opposition officielle, 3 minutes 30 secondes pour le deuxième groupe d'opposition et 3 minutes 30 secondes pour la députée indépendante;

«Qu'une suspension de 5 minutes soit prévue entre les échanges avec chaque personne et organisme;

«Que le ministre de la Justice soit membre de ladite commission pour la durée du mandat.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion?

Des voix : ...

Mise aux voix

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Motion adoptée.

Avis touchant les travaux des commissions (suite)

Donc, nous allons maintenant poursuivre. Nous étions rendus... En fait, j'avais fait l'avis de la présidence. Est-ce qu'il y a consentement pour déroger à l'article 143 du règlement concernant les horaires des travaux des commissions?

Des voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, je vous avise que la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles se réunira en séance de travail le mercredi 25 septembre 2024, de 8 h 30 à 9 heures, à la salle Pauline-Marois, afin de statuer sur la possibilité que la commission se saisisse de la pétition concernant l'opposition au projet de parc éolien et solaire de TES Canada dans les MRC de Mékinac et des Chenaux et à toute forme de privatisation de l'électricité;

La Commission de l'économie et du travail se réunira en séance de travail le mercredi 25 septembre 2024, de 8 heures à 8 h 30, à la salle Pauline-Marois, afin de statuer sur la possibilité que la commission se saisisse de la pétition concernant le maintien et la prolongation des prestations d'invalidité de la CNESST;

La Commission des relations avec les citoyens se réunira en séance de travail le mercredi 25 septembre 2024, de 8 heures à 8 h 30, à la salle Marie-Claire-Kirkland, afin de statuer sur la possibilité que la commission se saisisse de la pétition portant sur une demande pour offrir un délai supplémentaire de cinq ans aux organismes du Centre communautaire d'Ahuntsic avant la reprise des locaux;

La Commission de la santé et des services sociaux se réunira en séance de travail le mercredi 25 septembre 2024, de 7 h 30 à 9 heures, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine, afin de poursuivre l'étude des observations, conclusions ou recommandations de la commission à la suite des consultations particulières et auditions publiques ainsi que sur les rencontres tenues dans le cadre du mandat d'initiative visant à étudier les moyens facilitant le don d'organes ou de tissus, notamment l'instauration de la présomption du consentement;

Enfin, la Commission des transports et de l'environnement se réunira en séance de travail le mercredi 25 septembre 2024, de 8 heures à 8 h 30, à la salle RC.161, afin de statuer sur la possibilité que la commission se saisisse des pétitions concernant le parachèvement de l'autoroute 20 de Vaudreuil-Dorion à L'Île-Perrot.

Renseignements sur les travaux de l'Assemblée

Maintenant, à la rubrique Renseignements sur les travaux de l'Assemblée, je vous informe que demain, lors des affaires inscrites par les députés de l'opposition, sera débattue la motion inscrite par Mme la députée de Saint-Laurent. Cette motion se lit comme suit :

«Que l'Assemblée nationale prenne acte que le gouvernement du Québec a octroyé un bloc d'énergie de 354 mégawatts à la jeune pousse suédoise Northvolt pour son projet d'usine de cellules de batteries en Montérégie et s'est engagé financièrement pour près de 1,4 milliard de dollars dans le projet;

«Qu'elle prenne acte des difficultés financières rencontrées par Northvolt, notamment, la perte d'un contrat majeur de 3 milliards de dollars [de] BMW, les difficultés à payer ses fournisseurs, la mise sur pause de projets d'expansion, le refus de ses deux actionnaires importants Volkswagen et Goldman Sachs d'injecter des sommes supplémentaires, le refus du gouvernement suédois de mettre un cent de plus dans le projet, et plus récemment, la restructuration bancaire qui a conduit à la suppression de 1 600 emplois, soit 20 % des effectifs;

«Qu'elle prenne acte que le gouvernement du Québec prévoit désormais que le projet Northvolt en Montérégie entrera en service avec au moins 18 mois de retard, soit pas avant 2028, et que l'on ne peut exclure des retards additionnels;

«Qu'elle rappelle que de nombreuses entreprises déjà établies au Québec et offrant des emplois payants se sont vu refuser des blocs d'énergie;

«Qu'elle prenne acte que cette situation compromet des investissements et des emplois en région;

«Qu'elle rappelle et appuie les propos du président-directeur général d'Hydro-Québec, M. Michel Sabia, à l'effet qu'il est nécessaire de procéder à un rééquilibrage en faveur de nos entreprises d'ici dans l'octroi des mégawatts d'énergie disponibles pour les projets industriels voulant se décarboner;

«Qu'enfin, elle demande au gouvernement caquiste d'accorder à d'autres entreprises l'actuel bloc d'énergie de 354 mégawatts alloués au projet Northvolt, tout en s'assurant qu'une quantité identique soit disponible pour Northvolt en 2028 lors de l'entrée en service prévue de son usine en Montérégie.»

Affaires du jour

La période des affaires courantes étant terminée, nous allons maintenant passer aux affaires du jour. M. le leader, pouvez-vous nous informer, la suite de nos travaux?

M. Lévesque (Chapleau) : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. D'abord, vous remercier pour la gymnastique parlementaire que nous avons faite ensemble tout à l'heure, là, donc. Et, à ce stade-ci, je vous demanderais d'appeler l'article 60 du feuillet, s'il vous plaît.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : L'article, vous dites?

M. Lévesque (Chapleau) : 60.

Motions du gouvernement

Motion proposant que l'Assemblée fasse siennes la position et les justifications du gouvernement exposées dans sa réponse au rapport du comité de la rémunération des juges

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Donc, à l'article 60 du feuillet, aux motions du gouvernement, M. le ministre de la Justice présente la motion suivante :

«Que l'Assemblée nationale :

«Fasse siennes la position, les justifications, les précisions et les réserves du gouvernement exposées dans sa réponse déposée devant l'Assemblée nationale le 17 septembre 2024, au rapport du comité de la rémunération des juges pour la période 2023-2027 ainsi qu'à son addenda, les deux déposés devant l'Assemblée nationale le 18 avril 2024;

• (15 h 20) •

«En ce qui concerne les juges de la Cour du Québec :

«Approuve la recommandation 1 concernant le traitement, sans admission quant à certaines conclusions du comité ainsi qu'à la méthodologie utilisée et aux résultats obtenus ayant mené aux recommandations;

«Approuve la recommandation 2 concernant le caractère cotisable de la rémunération additionnelle;

«Modifie la recommandation 3 concernant l'allocation de logement de la direction de la Cour du Québec afin qu'elle prenne effet le 1er juillet 2023;

«En ce qui concerne les juges municipaux :

«Approuve la recommandation 4 concernant le traitement, sans admission quant à certaines conclusions du comité ainsi qu'à la méthodologie utilisée et aux résultats obtenus ayant mené aux recommandations;

«Approuve la recommandation 5 concernant le traitement des juges municipaux rémunérés à la séance, sans admission quant à certaines conclusions du comité ainsi qu'à la méthodologie utilisée et aux résultats obtenus ayant mené aux recommandations;

«Approuve la recommandation 6 concernant le rachat des années de service passé lors de l'intégration des juges municipaux rémunérés à la séance au Régime de retraite de certains juges du Québec;

«Approuve la recommandation 7 concernant la possibilité pour les juges municipaux rémunérés à la séance de transférer des années cotisées dans un régime de retraite du secteur public dans le Régime de retraite de certains juges du Québec lors de leur intégration;

«En ce qui concerne les juges de paix magistrats :

«Approuve la recommandation 8 concernant le traitement, sans admission quant à certaines conclusions du comité ainsi qu'à la méthodologie utilisée et aux résultats obtenus ayant mené aux recommandations;

«En ce qui concerne tous les juges :

«Approuve la recommandation 9, et ce, conditionnellement à l'obligation, en raison des règles fiscales en vigueur, de mettre en place une fiducie de convention de retraite;

«Approuve la recommandation 10 concernant la mise à jour des hypothèses utilisées pour le calcul des valeurs actuarielles lors d'un partage du régime de retraite lors d'une séparation;

«Approuve la recommandation 11 concernant le partage de coûts du régime collectif d'assurance prenant effet à compter du 1er janvier 2026;

«Approuve la recommandation 12 concernant la mise sur pied d'un comité d'assurance paritaire;

«Rejette la recommandation 13 concernant les frais de fonction;

«Approuve la recommandation 14 concernant la rémunération des juges suppléants à la demi-journée;

«Rejette la recommandation additionnelle concernant les frais de représentation.»

Y a-t-il des interventions? M. le ministre de la Justice, à vous la parole.

M. Simon Jolin-Barrette

M. Jolin-Barrette : Oui. Bonjour, Mme la Présidente. Je vous informe d'entrée de jeu que l'honorable lieutenant-gouverneur a pris connaissance de la présente motion et qu'elle en recommande l'étude à l'Assemblée.

Alors, Mme la Présidente, on a déposé la réponse du gouvernement au rapport de rémunération des juges. Vous savez, c'est un processus qui existe depuis 1993, suite à une décision de la Cour suprême dans l'affaire Île-du-Prince-Édouard, Mme la Présidente. Alors, on est désormais sur des mandats de comité de rémunération des juges de quatre ans. Auparavant, c'était de trois ans. Mme Vallée, à l'époque où elle était ministre de la Justice et j'étais critique du deuxième groupe d'opposition, on a modifié pour amener ça à quatre ans. Alors, l'exercice qui a été fait, qui a été présidé par l'ancienne rectrice de l'Université de Sherbrooke, Lucie Samoisette, a fait des recommandations, Mme la Présidente, que vous avez notamment énoncées.

Nous avons inscrit une motion. Nous donnons suite à l'ensemble des recommandations, à l'exception de deux. Notamment, dans la réponse du gouvernement qui a été déposée en Chambre, à la page 12, nous proposons de rejeter la recommandation n° 13, pour les motifs énoncés ci-après : «Le comité Samoisette indique que les frais de fonction n'ont pas été augmentés depuis 2001.

«Le gouvernement considère important de préciser que les frais de fonction ont été fixés à 4 000 \$ en 2008 pour les juges de la Cour du Québec avec effet à compter du 1er juillet 2021 et pour les juges municipaux avec effet à compter du 1er juillet 2004. Les JPM bénéficiaient de frais de fonction de 1 400 \$ par année depuis 2004 augmentés au fil du temps pour être fixés à 4 000 \$ en 2017. Ainsi, il est inexact d'affirmer, comme le fait le comité Samoisette, que les frais de fonction n'ont pas été augmentés depuis 2001.

«Le comité Samoisette a demandé aux quatre conférences les statistiques et informations disponibles sur l'utilisation des frais de fonctions — montant moyen par juge, types de dépenses — par catégories de juges — juges de la Cour du Québec, juges municipaux exclusifs, juges municipaux à la séance et juges de paix magistrats — et ce, pour les années 2020-2021, 2021-2022 et 2022-2023.»

Alors, Mme la Présidente, je ne vous ferai pas la litanie, mais, à la page 14 de la réponse du gouvernement, on indique :

«Le comité Samoisette indique qu'il "ne faudrait pas croire au caractère suffisant de l'allocation de 4 000 \$ sur la base du fait que certains juges n'utilisent pas entièrement la somme qui leur est allouée" et justifie l'insuffisance des frais de fonction actuels par les chiffres fournis. Or, si le comité Samoisette suggère cette conclusion, le gouvernement considère qu'il n'est pas plus possible de croire au caractère insuffisant de l'allocation de 4 000 \$ sur la base du fait que des juges l'utiliseraient entièrement.

«De plus, selon le comité Samoisette, les nominations, les départs ou les périodes d'invalidité sont des motifs qui justifient une utilisation partielle des frais de fonction. Or, les données fournies, par exemple, par la CJME, indiquent, au contraire, que le 75 % pour l'année 2021 ne tient pas compte des deux juges qui ont pris leur retraite en cours d'année. Par ailleurs, les frais de fonction ne sont pas octroyés en fonction du temps travaillé au cours d'une année. Ainsi, un juge nommé en cours d'année ou un juge quittant au cours d'une année pourrait, au besoin, utiliser la totalité du montant attribué.

«Enfin, le ministère de la Justice du Québec a pris des mesures pour le retour à l'équilibre budgétaire, notamment de réduire de moitié les frais de fonction de ses cadres, sous-ministres associés et sous-ministre.»

Voici pourquoi nous rejetons la recommandation, Mme la Présidente.

Autre recommandation que nous rejetons concerne la recommandation relativement aux frais de représentation, pour les motifs qui suivent. Donc, on est à la page 15 de la réponse du gouvernement :

«Le gouvernement propose de rejeter la recommandation additionnelle pour les motifs qui suivent.

«Le comité Samoisette s'estime compétent pour faire des recommandations au sujet des frais de représentation des conférences. Selon les notes transmises au comité Samoisette, les conférences ont engagé des coûts qui dépassent 1 200 000 \$ en frais d'avocats et d'experts.

«Le gouvernement a toujours soutenu l'absence de compétence du CRJ de recommander le remboursement des frais d'avocats et d'experts encourus par les conférences aux fins de leur participation à ses travaux. Dans sa réponse

au rapport du comité Laplante — donc le comité précédent, Mme la Présidente — le gouvernement précisait qu'il acceptait de façon discrétionnaire de rembourser les montants recommandés, soit 100 000 \$ pour la Conférence des juges de la Cour du Québec et 75 000 \$ pour la Conférence des juges municipaux — à titre exclusif — et les conférences de juges de paix magistrats, malgré l'absence de compétence du comité à cet égard.

«L'Assemblée nationale a toujours entériné la position du gouvernement d'approuver les recommandations concernant le remboursement des frais d'avocats et d'experts, mais sans admission quant au pouvoir du comité de formuler de telles recommandations ainsi qu'à l'égard de l'évaluation des montants établis par ces comités aux fins du remboursement.

«Le gouvernement maintient que la Loi sur les tribunaux judiciaires ne prévoit aucune disposition permettant au comité de rémunération des juges de se prononcer sur les frais d'expertise et de représentation des conférences et d'en recommander le remboursement.»

Donc, on cite l'article 246.29, Mme la Présidente. Et pour le dernier paragraphe de la page 16 :

«Le gouvernement soutient que les éléments traités dans les observations ou répliques des conférences pour lesquels des expertises ont été exigées ne sont pas considérablement plus nombreux ou de plus grande complexité que lors des conférences de rémunération des juges précédents. Les fonds publics ne peuvent servir à assumer les frais de représentation dans un contexte où les honoraires doublent, comme ce fut le cas devant le comité Samoisette, au gré des conférences. D'ailleurs, de l'avis du gouvernement, l'augmentation du nombre d'avocats représentant chaque conférence n'assure pas une meilleure représentation devant le CRJ pas plus qu'un équilibre des forces. Au contraire, cela augmente de manière injustifiée la charge sur les fonds publics.

«En cohérence avec sa position quant à l'absence de fondement juridique permettant au CRJ d'émettre une telle recommandation et en regard de l'absence de quelque balise que ce soit encadrant les demandes de remboursement des conférences, le gouvernement propose de rejeter la recommandation de remboursement de frais de représentation.»

Pour le reste, Mme la Présidente, le gouvernement souhaite donner suite, par l'inscription de sa motion, à l'ensemble des recommandations du comité de rémunération.

Pour rappel, Mme la Présidente, au 1er juillet 2026, les juges, si la motion est adoptée conformément aux recommandations du comité de rémunération des juges, les juges de la Cour du Québec, au 1er juillet 2026, auront un traitement de 360 400 \$. Les juges municipaux à titre exclusif du Québec... Vous vous souviendrez, avec le projet de loi que j'ai fait adopter, Mme la Présidente, tous les juges au Québec, municipaux, sont à titre exclusif, maintenant, il n'y a plus de juge à la séance. Donc, au 1er juillet 2026, le traitement sera de 318 600 \$, Mme la Présidente. Et, pour les juges de paix magistrats, Mme la Présidente, le traitement de ceux-ci, au 1er juillet 2026, sera de 290 900 \$.

Alors, Mme la Présidente, je vous propose et je propose à cette Assemblée d'entériner la recommandation... la réponse du gouvernement au rapport du comité de rémunération des juges. Je vous remercie.

• (15 h 30) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le ministre. M. le député de l'Acadie, vous avez une intervention.

M. André Albert Morin

M. Morin : Je vous remercie, Mme la Présidente. Alors, je suis très heureux de prendre la parole cet après-midi, en cette Assemblée, dans le cadre de la motion qui est présentée par le gouvernement relativement au rapport du comité de la rémunération des juges et également de la réponse du gouvernement aux recommandations du comité.

J'aimerais d'abord prendre quelques instants pour vous dire pourquoi il est important de traiter de cette motion puis expliquer également pourquoi, au fond, l'Assemblée nationale étudie cette question cet après-midi. En fait, c'est relié à l'importance de l'indépendance de la magistrature. Et, comme M. le ministre y faisait allusion, depuis l'arrêt de la Cour suprême du Canada dans le renvoi relatif à la rémunération des juges de la Cour provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard; renvoi relatif à l'indépendance et à l'impartialité des juges de la Cour provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard, la Loi sur les tribunaux judiciaires a été modifiée et un comité a été créé en vertu de la partie VI.4. Et le rôle de ce comité, c'est justement de traiter de la question globale de la rémunération des juges, et permettez-moi d'en faire la nomenclature, l'énonce pour évidemment que les gens qui nous écoutent puissent bien comprendre.

L'article 246.29 indique clairement dans la Loi sur les tribunaux judiciaires qu'est constitué un comité de la rémunération des juges. Le comité a pour fonctions d'évaluer tous les quatre ans si le traitement, le régime de retraite et les autres avantages sociaux des juges sont évidemment compétitifs. Donc, un comité indépendant va faire des recommandations au gouvernement.

Et il est important aussi de savoir que ce comité sera formé de cinq membres puis aussi quelles sont les considérations que le comité va prendre en considération pour faire des recommandations au gouvernement. On parle d'abord des particularités de la fonction de juge, la nécessité d'offrir aux juges une rémunération adéquate, la nécessité d'attirer d'excellents candidats à la fonction de juge, l'indice du coût de la vie, la conjoncture économique du Québec et la situation générale de l'économie québécoise, l'évolution du revenu réel par habitant au Québec, l'état des finances publiques ou des finances publiques municipales, parce qu'évidemment, dans le cas du rapport qui nous concerne et compte tenu de la modification qui a été apportée à la loi qui régit les cours municipales, il y a eu effectivement une grosse restructuration et la création d'une cour municipale unique au Québec, l'état de l'évolution comparée de la rémunération des juges concernés, d'une part, et de celle des autres personnes rémunérées sur les fonds publics, d'autre part, la rémunération versée à d'autres juges exerçant une compétence comparable au Canada, et ça, dans le rapport, on y fait état, on y fait mention, mais je reviendrai sur cet élément-là qui est important, et tout autre facteur que le comité estime pertinent.

Finalement, l'article 246.44 souligne que «l'Assemblée nationale peut par résolution motivée approuver, modifier ou rejeter en tout ou en partie les recommandations du comité», et c'est l'essence de nos travaux cet après-midi,

Mme la Présidente. Le gouvernement prend avec diligence les mesures requises pour mettre cette résolution en oeuvre, conformément à la loi et évidemment, dans ce cas-ci, à la Loi sur les cours municipales.

Et donc le gouvernement, évidemment, doit procéder par décret. C'est ce qui a été fait, et le comité de rémunération des juges a déposé son rapport en avril 2024, et c'est un travail qui est excessivement important. D'ailleurs, on le voit dans les travaux du comité, le Comité sur la rémunération des juges a d'abord déposé son premier rapport. Il a par la suite déposé un addenda et qui tient compte de l'ensemble des éléments de la rémunération des juges.

Quand je vous disais qu'il y avait cinq membres qui composaient le comité, la présidente était Me Luce Samoisette, Me Raymond Clair, avocat émérite à la retraite, l'honorable Louise Provost, Me George Hendy et M. André Legault.

Donc, ce comité a fait une analyse exhaustive importante sur l'ensemble de la rémunération des juges mais également sur les différentes conditions de travail, évidemment, en ce qui a trait à la retraite, afférentes aux juges, notamment les juges de la Cour du Québec, les juges, maintenant, de la cour municipale, et ça traite également du travail des juges de paix magistrats. Donc, travail exhaustif important.

Et, parmi les éléments que le comité a étudiés, il y a, bien sûr, toute la question d'attirer d'excellents candidats ou candidates à la fonction de juge. C'est le facteur n° 3. Le comité en parle dans son addenda à son rapport qui a été déposé en avril 2024. Et il est intéressant de savoir que le comité a fait une analyse et une étude très rigoureuses, une analyse comparative de premier ordre.

Et il est, donc, hyperimportant d'attirer d'excellents candidats ou candidates à la fonction de juge parce qu'évidemment le travail d'un magistrat, aujourd'hui, est de plus en plus complexe. Souvent, les causes sont longues. L'état du droit, il se complexifie également. Et évidemment il faut des candidats qui sont d'excellents candidats, candidats hypercompétents parce qu'ultimement la magistrature, les magistrats sont ceux et celles qui vont trancher, souvent, dans des litiges entre particuliers mais également, très souvent, dans des litiges entre l'État et le particulier, puis particulièrement en matière criminelle et pénale, et surtout en matière criminelle, puisque, compte tenu de l'ensemble de la procédure puis, par la suite, du procès et du résultat d'un procès, dans bien des cas, la personne pourrait faire face à une période d'incarcération. Donc, évidemment, vous comprenez que, compte tenu de l'ampleur, la gravité, l'importance des décisions qui peuvent être rendues, il est, donc, important d'attirer d'excellents candidats à la fonction de juge.

Et, dans ses observations, le gouvernement a fait certaines mentions au comité. On souligne également qu'il faut au moins 10 ans d'expérience en tant qu'avocat et, maintenant aussi, en tant que notaire, puisque la loi a été amendée en ce sens, pour être nommé juge, notamment à la Cour du Québec. Donc, c'est excessivement important et c'est aussi excessivement exigeant comme travail.

Quand on regarde les différents éléments que je mentionnais d'entrée de jeu, nécessité d'attirer d'excellents candidats à la fonction de juge, indice du coût de la vie... Mais je vous parlais également du travail très particulier de... qui sont faits par les juges de la Cour du Québec et, évidemment, une analyse des expériences comparables qui peuvent être faites avec les autres cours provinciales à travers le Canada. Et je pense que, là-dessus, il est important de s'y attarder.

D'ailleurs, dans l'addenda du comité, qui a été déposé le 12 avril 2024, on lit, évidemment, le travail exhaustif qui a été fait par les membres du comité. La Loi sur les tribunaux judiciaires prévoit les compétences de la Cour du Québec, tout comme celles, d'ailleurs, de la Cour d'appel et de la Cour supérieure, trois tribunaux québécois. Mais évidemment, dans le cas de la Cour supérieure, de la Cour d'appel, on le sait, les juges sont nommés par le gouvernement fédéral, ce qui n'est pas le cas des juges de la Cour du Québec, des juges de paix magistrats et les juges de la cour municipale. Mais la compétence de la Cour du Québec s'étend à l'ensemble du Québec.

Présentement, la Loi sur les tribunaux judiciaires prévoit que la Cour du Québec est composée de 333 juges dans trois chambres différentes : la chambre civile, la chambre criminelle et pénale et la chambre de la jeunesse. C'est une cour de première instance qui a compétence en matière civile, criminelle et pénale ainsi que dans les matières relatives à la jeunesse, la Cour du Québec, où ses juges siègent également en matière administrative ou en appel dans les cas prévus par la loi. Et ça, c'est important de le mentionner, parce qu'il faut également savoir que, dans les 543 877 dossiers judiciaires qui ont été ouverts au Québec, il y en a 493 494 qui l'ont été devant la Cour du Québec, soit plus de 90 % des dossiers. Cette statistique nous provient de Justice-Québec, ministère de la Justice, qui aide, évidemment, les tribunaux et à l'administration... donc, dossiers ouverts dans tout le Québec, et c'est comparé pour l'ensemble des tribunaux. Donc, quand on regarde les critères qui sont utilisés par le comité et qu'on fait une analyse comparative, on se rend compte de l'importance et du rôle de la Cour du Québec au sein du Québec, justement.

• (15 h 40) •

Donc, la compétence des juges de la Cour du Québec, ça fait en sorte qu'elle «est unique au Canada, puisqu'elle est plus importante que celle des autres cours provinciales, se rapprochant davantage de la compétence de la Cour supérieure». Et je vais vous donner tout à l'heure un exemple concret qui illustre ce passage du rapport du comité. Et donc la plupart, sinon... Les tribunaux l'ont reconnu. Il n'est donc pas nécessaire de revenir plus longuement sur cet aspect.

Le comité Laplante, à l'époque, disait ou écrivait que «la Cour supérieure est une cour pancanadienne de droit commun, uniformisatrice à l'échelle du pays et ayant des pouvoirs de révision, ce qui a amené plusieurs comités à appuyer le principe d'une certaine hiérarchisation non seulement entre les cours, mais aussi de la rémunération des juges». Et effectivement les juges de la Cour supérieure gagnent plus, ont une rémunération plus élevée que ceux de la Cour du Québec. D'ailleurs, les recommandations du comité reconnaissent ceci.

Évidemment, la question de la hiérarchisation a été longuement discutée par le comité Samoisette. Et on souligne que, dès le début des observations, le comité rappelle que la Cour suprême, la Cour suprême du Canada, dans le renvoi relatif à l'article 35 du Code de procédure civile, a qualifié la Cour du Québec de cour miroir, lorsque comparée à la Cour supérieure, en raison de la vaste compétence des juges de la Cour du Québec.

Un ajustement additionnel significatif est donc requis, selon le comité, «afin de permettre que soit rejoint le traitement des juges de nomination fédérale, un tel écart étant objectivement injustifiable considérant les compétences et une charge de travail comparables entre les juges de ces deux cours». Et on souligne les observations du comité.

En fait, quand on regarde les tribunaux au Québec puis qu'on regarde le nombre de dossiers qui sont ouverts dans les palais de justice, je le soulignais tout à l'heure, 543 877, il y en a 493 494 qui sont devant la Cour du Québec, moi, je peux vous dire d'expérience, pour l'avoir vécu pendant de très nombreuses années, qu'effectivement... Et je vous parlerai plus particulièrement de la chambre criminelle et pénale de la Cour du Québec parce que, dans ma pratique, avant d'être en politique, c'est surtout... pas exclusivement, mais surtout devant cette cour-là que j'ai eu à plaider ou que j'ai travaillé. En fait, j'ai plaidé plusieurs types de dossiers.

Quand vous regardez le nombre de dossiers en matière criminelle au Québec, il y en a à peu près 94 qui sont ouverts... 94 % qui sont ouverts devant la Cour du Québec, et ça s'explique. Et c'est important, je trouve, que le comité le souligne, parce que, quand vous regardez, entre autres, le Code criminel, dans le Code criminel, bien que ce soit une loi fédérale, on considère que l'administration de la justice, incluant l'administration de la justice criminelle, relève de la compétence de la province. Et donc, dans le Code criminel, vous avez différentes définitions qui visent les différents juges ou les cours pour savoir, évidemment, au niveau de la procédure, qui va faire quoi ou quelle cour va être en mesure d'agir. Et il y a une particularité dans ces définitions-là en ce qui a trait ou en ce qui touche le Québec.

D'abord, d'abord, disons-le, les juges de la Cour du Québec en chambre criminelle et pénale, quand ils sont nommés, sont, évidemment, des juges de paix, mais ils sont aussi, selon les définitions du Code criminel, juges de la cour provinciale. La Loi sur les tribunaux judiciaires, au Québec, leur donnent cette compétence-là. Mais ils sont aussi, et c'est ça qui est très particulier... Quand vous regardez la partie du Code criminel qui définit les juges qui sont aptes à entendre des procès par acte criminel sans jury, quand vous regardez la définition... Parce que la définition du Code criminel, à l'article 552, énumère toutes les cours, et vous allez trouver que, dans toutes les cours, ces juges-là sont des juges de la Cour supérieure, sauf, sauf au Québec. Au Québec, dans l'article 552, on indique clairement qu'un juge de la Cour du Québec peut siéger, est un juge qui peut entendre des actes criminels et des procès sans jury. C'est important de le mentionner, parce que je pense que cet élément-là évoque très bien, explique très bien l'analyse que le comité a faite quant aux particularités de la fonction des juges de la Cour du Québec.

J'aimerais, évidemment, vous parler beaucoup de ce qui se passe en chambre civile, mais mon expérience de vie a fait que moi, j'ai plaidé, j'ai oeuvré devant la cour criminelle et pénale. Donc, au fil de ma carrière, c'est des milliers de dossiers, des centaines de dossiers que j'ai eu à traiter, que ce soit au niveau des enquêtes préliminaires, des procès, des procès sommaires, mais je vous dirais que, dans la grande majorité des cas, c'était toujours devant la Cour du Québec.

Et ce qui fait en sorte que les juges de la Cour du Québec, bien qu'ils soient nommés par la province, se ramassent dans une catégorie qui est unique. En fait, quand on regarde, dans le Code criminel, la compétence des juges de la Cour supérieure, bien évidemment, ils peuvent entendre tout acte... tout procès pour un acte criminel, mais ils ont une compétence qui est... qui est exclusive pour une série de crimes. Puis, disons-le, celui qui est le plus souvent, évidemment, jugé devant jury, c'est le cas de meurtre.

Clairement, la Cour supérieure, elle siège avec un jury, donc 12 citoyens et citoyennes qui sont choisis selon la Loi sur les jurés, et, dans la majorité des cas, ils vont entendre des procès de meurtre. Ça, un juge de la Cour du Québec ne pourra pas le faire, mais, pour tous les autres crimes par acte criminel, que ce soient des fraudes par acte criminel, enlèvement, rapt, blanchiment d'argent, agression sexuelle, agression sexuelle armée, etc., qui sont des crimes graves par acte criminel, un juge de la Cour du Québec va être en mesure de l'entendre, contrairement à ce qui se passe dans les autres provinces, puisque, dans les autres provinces, c'est un juge de la Cour supérieure qui va être en... qui va avoir la compétence pour entendre ces procès-là, ce qui fait que ça place... ça place la Cour du Québec et les juges de la Cour du Québec dans une situation qui est unique.

Et je pense que c'est... C'est très bien décrit par les membres du comité qui se sont penchés sur la question de la rémunération des juges. Et je tenais... je tenais à le souligner, parce que... Évidemment, M. le ministre, tout à l'heure, mentionnait la rémunération, les salaires que les juges vont avoir — je vais en reparler dans quelques instants — ce sont, évidemment, des sommes importantes, mais il y a des raisons à ça. On veut avoir une magistrature qui est compétente, de qualité, mais qui est aussi totalement indépendante des partis. Donc, c'est important. La rémunération fait partie de ces garanties d'indépendance, tel que le soulignait la Cour suprême du Canada. Mais donc il faut... il faut regarder ça dans son ensemble et il faut rappeler, il faut rappeler que les juges de la Cour du Québec ont cette compétence-là qui est beaucoup plus large que des juges de la cour provinciale dans d'autres provinces.

Évidemment, en plus des procès par acte criminel, je vous le mentionnais, ils ont aussi... pour les fins du Code criminel, ils portent le chapeau de juges de la cour provinciale, donc ils peuvent entendre des crimes, des infractions moins graves, mais ils sont aussi juges de paix. Donc, ils vont entendre, entre autres, des enquêtes préliminaires.

D'ailleurs, quand on a fait l'analyse de différents projets de loi, j'avais même suggéré qu'on aurait pu étendre la compétence des juges de paix magistrats, parce qu'ils sont juges de paix, pour entendre des enquêtes préliminaires. C'est resté aux juges de la Cour du Québec, qui siègent en tant que juges de paix. Il y a moins d'enquêtes préliminaires en matière criminelle qu'il y en a déjà eu parce que les critères ont été resserrés au sein du Code criminel, mais il y en a quand même. Et évidemment il y a la question aussi des comparutions puis des enquêtes pour remise en liberté. Donc, compétence élargie qui est importante.

• (15 h 50) •

Autre élément dont le rapport tient compte, et je tiens aussi à le souligner, c'est toute la question des juges de la cour municipale. Il y a eu une réforme, et moi, j'ai eu le privilège d'y siéger comme critique de l'opposition officielle, projet de loi qui a été déposé par le ministre de la Justice, et donc il fallait que le salaire des juges de la cour municipale puisse, évidemment, refléter leurs nouvelles responsabilités.

Et je vous mentionne également toute la question des juges de paix magistrats, qui, eux aussi, ont vu leur rémunération ajustée. Les juges de paix magistrats ont une compétence, ont un travail qui est excessivement important pour les fins de l'administration de la justice au Québec. Ils ne vont pas entendre les mêmes procès, évidemment, que les juges de la Cour du Québec, mais ils auront à intervenir, très souvent, dans des dossiers de procédure sommaire, donc dans des infractions pénales provinciales, et il y en a un très grand nombre. Ça, c'est une chose. Et évidemment ils vont présider des comparutions d'enquête pour remise en liberté.

Mais également, il faut savoir, et ça, c'est important de le souligner, au Québec il est possible d'avoir accès à des juges qui sont là pour, entre autres, émettre des mandats, notamment des mandats de perquisition, dans des situations qui sont, souvent, urgentes. Et donc il est possible de les rejoindre, ils sont disponibles et... parce que ça fonctionne 24 heures sur 24. C'est la même chose pour les comparutions. Et évidemment, quand quelqu'un est arrêté au Québec, on peut d'abord le faire comparaître par visio, puis, après ça, bien, éventuellement, l'amener pour une comparution en personne devant un palais de justice, mais ce sont les juges de paix magistrats qui ont ce rôle, et ça, c'est un rôle qui est hyper, hyperimportant, parce que ces gens-là sont disponibles. En plus de siéger, ils vont entendre ces demandes-là, de mandat, notamment, et, entre autres, de mandat de perquisition, et ça, c'est effectivement très, très important.

Autre élément aussi que je voulais vous mentionner et qui est assez unique au Québec, mais là on revient avec la compétence des juges de la Cour du Québec, c'est qu'en vertu des articles 183 et suivants du Code criminel on peut présenter une demande pour un mandat, un mandat d'écoute électronique à un juge de la Cour du Québec. Et vous comprendrez que c'est une responsabilité qui est énorme, qui est très, très, très importante, parce que, d'abord, en vertu du Code criminel, ce n'est pas n'importe qui qui peut présenter une demande. Il faut que ce soit un mandataire qui est désigné, reconnu. Mais vous comprendrez aussi qu'un mandat d'écoute électronique, bien, c'est qu'on va écouter des conversations privées d'individus à leur insu. Évidemment, ça a un impact tout à fait important sur la vie privée, mais c'est aussi essentiel pour faire avancer des enquêtes en matière criminelle.

Évidemment, vous comprendrez qu'une fois que cette preuve-là est obtenue, bien évidemment, ça a un impact superimportant pour la poursuite, par la suite, parce que, quand on a les conversations des différents accusés qui parlent entre eux de la façon dont ils vont commettre un crime, c'est une excellente preuve qui va être retenue contre eux.

Et puis, en plus, vous pouvez aussi demander des mandats vidéo. Là, c'est encore mieux, parce que, là, vous avez les photos des gens, le vidéo de la personne qui est en train de commettre le crime, donc, excellente preuve pendant le procès.

Mais ça, au Québec, c'est des demandes qui vont être présentées devant les juges de la Cour du Québec, et ça explique, encore une fois, l'importance, l'importance de leur rôle. Donc, très important, ils ont... ils ont un rôle très particulier, et c'est la raison pour laquelle, je pense, le comité a souligné ce critère-là et en a fait... et en a fait mention.

Maintenant, une fois que j'ai dit ça, le comité a fait des recommandations en ce qui a trait aux salaires. Puis, quand vous regardez l'ensemble des recommandations, sauf pour les deux que le gouvernement n'accepte pas... J'ai bien entendu, dans le cadre de la motion, M. le ministre de la Justice indiquer que le gouvernement était d'accord avec les recommandations du rapport. Mais, si vous regardez la première recommandation en ce qui a trait... à l'égard des juges de la Cour du Québec et les recommandations du comité Samoisette, le traitement des juges de la Cour du Québec, incluant un rehaussement additionnel de 0,56 % au 1er juillet 2025, donnera une rémunération de 330 100 \$ au 1er juillet 2024, de 349 000 \$ au 1er juillet 2025 et de 360 400 \$ au 1er juillet 2026. Donc, dans ce contexte-là, et là je fais référence à la réponse du gouvernement, dans ce contexte, on dit qu'il y a donc... il y aura là une réduction de l'écart de rémunération avec les juges des autres juridictions canadiennes et les juges de la Cour supérieure. Et ceci doit être appliqué. Donc, évidemment, ça va faire en sorte qu'ils auront un traitement additionnel compte tenu des recommandations du comité.

Permettez-moi également de souligner la recommandation à l'égard des juges municipaux. C'est la recommandation 4 du comité Samoisette. Donc, les juges des cours municipales qui vont travailler à leurs fonctions d'une façon maintenant exclusive auront une rémunération — bien, en fait, l'ont — au 1er juillet 2024, de 291 600 \$, de 305 800 \$ au 1er juillet 2025 et de 318 600 \$ au 1er juillet 2026. Pour ce faire, le comité Samoisette s'est appuyé, notamment, sur le ratio du traitement des juges par rapport au PIB par habitant et a établi un ratio un peu plus faible pour les juges des cours municipales que celui recommandé pour les juges de la Cour du Québec.

Le comité concluait néanmoins que la rémunération actuelle n'était pas adéquate pour attirer les fonctions... pour attirer les candidats, les candidates pour les fonctions de juge de cour municipale, et donc c'est la raison pour laquelle ils augmentent ce traitement. Rappelez-vous, Mme la Présidente, que, dans les critères que le comité doit évaluer ou prendre en considération en vertu de la Loi sur les tribunaux judiciaires, il y avait notamment la possibilité d'attirer d'excellents candidats et de faire, évidemment, une analyse de l'évolution comparée de la rémunération des juges. Donc, ça, c'était pour les juges des cours municipales.

Maintenant, j'aimerais aussi attirer votre attention sur la recommandation du comité relativement au traitement spécifique des juges de paix magistrats. Je vous parlais du rôle des juges de paix magistrats, rôle très important en ce qui a trait à la justice au Québec. Et le comité recommandait d'augmenter le traitement des juges de paix magistrats, donc, incluant le rehaussement additionnel de 0,91 % au 1er juillet 2025, en lien avec la recommandation du comité quant au partage des coûts des régimes collectifs d'assurance. Donc, au 1er juillet 2024, leur rémunération sera de 248 000 \$, au 1er juillet 2025, 269 700 \$, et, au 1er juillet 2026, 290 900 \$.

Donc, le comité, et c'est dans la réponse du gouvernement, le comité Samoisette s'est, bien sûr, livré au même exercice et a donc tenu compte des facteurs qui sont énumérés dans la Loi sur les tribunaux judiciaires pour en arriver à ces recommandations-là.

Le gouvernement propose d'approuver la recommandation, et évidemment ça permet d'ajuster le traitement des juges de paix magistrats par rapport aux autres catégories de juges au Québec, toujours selon, évidemment, leurs responsabilités et

les compétences. Donc, très, très important. Mais on peut se demander, au fond : Mais pourquoi c'est important, pourquoi c'est important d'avoir une telle rémunération, et pourquoi, au fond, il y a un comité indépendant?

• (16 heures) •

Et c'est très important parce que... Et M. le ministre de la Justice y faisait référence, c'est, entre autres, suite à une décision de la Cour suprême du Canada dans le Renvoi relatif à la rémunération des juges de la Cour provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard, et la cour faisait remarquer certains éléments pour assurer l'indépendance de la magistrature. Parce que, comme je l'ai déjà mentionné en cette Chambre, l'indépendance de la magistrature, c'est un élément fondamental, pas pour les juges, pour les citoyens et les citoyennes du Québec, parce que, quand on plaide devant un juge, on est une des parties, on veut s'assurer qu'on a devant nous un arbitre qui est totalement indépendant et impartial, qui ne sera pas influencé et qui va être capable de rendre une décision basée sur la preuve, les faits, le droit, évidemment, au meilleur de sa compétence et de ses connaissances.

La Cour suprême rappelait, dans son arrêt Renvoi relatif à la rémunération des juges de la Cour provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard, que «les provinces ont l'obligation constitutionnelle d'établir des organismes indépendants, efficaces et objectifs, conformément aux critères qui sont exposés dans le jugement. Le traitement des juges ne peut être modifié ou bloqué qu'après avoir eu recours à un organisme indépendant qui examinera la mesure proposée. Toute mesure de cette nature prise sans avoir eu recours au préalable de l'organisme indépendant est inconstitutionnelle.»

Donc, le plus haut tribunal du pays est venu nous dire clairement que, pour assurer l'indépendance de la magistrature, il fallait que ce soit un comité qui fasse des recommandations. Et la Loi sur les tribunaux judiciaires du Québec consacre l'existence de ce comité, d'une part, mais, d'autre part, on a aussi le privilège, la chance de pouvoir débattre de ces questions-là dans un lieu, évidemment, totalement public, l'Assemblée nationale du Québec, suite à un décret du gouvernement. Donc, c'est totalement transparent.

Pourquoi il en est ainsi? Bien, c'est parce qu'on ne veut pas... on ne voudrait pas, dans une société libre et démocratique, faire en sorte que le gouvernement, tout dépendant des décisions qui font ou qui ne font pas son affaire, puisse intervenir sur la rémunération des juges et dire : Bien, écoutez, cette année, oups! pas d'augmentation, ou on ne vous en donne pas parce que, ah! vous avez rendu telle ou telle décision. Vous voyez bien que, dans une société de droit, dans une société où on fait la promotion de la primauté du droit, un tel comportement de la part du gouvernement serait totalement inacceptable.

Donc, permettez-moi, permettez-moi de revenir à certaines dispositions, à certains paragraphes de l'arrêt sur la rémunération des juges de la Cour provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard pour qu'on comprenne bien, on saisisse l'importance de l'indépendance de la magistrature et pourquoi, en fait, la Cour suprême a suggéré la création d'un comité indépendant. D'ailleurs, la cour le rappelait, parce qu'il faut aussi comprendre que cette décision-là de la Cour suprême s'inscrit dans une analyse en lien avec les droits qui sont énoncés dans la Charte canadienne des droits et libertés, c'est-à-dire la possibilité pour toute personne d'être jugée par un tribunal indépendant et impartial. C'est l'alinéa 11d de la charte.

Donc, dans l'arrêt, on faisait référence à un arrêt précédent de la Cour suprême, l'arrêt Valente, et on disait que l'indépendance des tribunaux, qui est protégée par l'alinéa 11d, découle de «la valeur constitutionnelle traditionnelle qu'est l'indépendance judiciaire». C'est au fond la relation de la cour ou du tribunal avec autrui, particulièrement avec l'organe exécutif du gouvernement, et ça, c'est hyperimportant, puis je vous dirais que c'est particulièrement important en matière criminelle parce que c'est l'État qui vous poursuit dans notre système.

Donc, imaginez un instant si l'État pouvait intervenir, interférer avec le travail des magistrats, ça n'aurait aucun sens. C'est la même chose aussi dans le contentieux administratif ou encore quand un citoyen ou une citoyenne poursuit, en matière civile, le gouvernement, on veut s'assurer que l'arbitre qui va entendre le litige va être totalement impartial.

Donc, c'est très important que la magistrature soit indépendante par rapport aux autres pouvoirs de l'État et aux organismes qui pourraient, ou qui veulent, ou qui peuvent exercer des pressions sur les juges. Ça, c'est fondamental, très, très important.

Puis, parmi les caractéristiques essentielles de l'indépendance de la magistrature, la cour nous rappelle qu'il y en a trois. L'immovibilité. Donc, quand un juge est nommé, s'il rend des décisions qui déplaisent au gouvernement, le gouvernement ne peut pas mettre fin à son contrat, c'est impossible. Il y a des plaintes qui peuvent être déposées au Conseil de la magistrature, mais, à ce moment-là, il y a une procédure à suivre qui est très particulière. Il y a la sécurité financière, et donc, là, vous voyez... vous voyez, Mme la Présidente, le lien avec ce que je disais depuis tout à l'heure, depuis le début de mon intervention. Et, le comité indépendant, là on est vraiment au cœur du sujet, donc, la sécurité financière, s'assurer que le magistrat va se consacrer uniquement à ses fonctions de juge. Et finalement l'indépendance administrative. Donc, ce sont des composantes essentielles de l'indépendance de la magistrature.

Et, si on revient particulièrement à la sécurité financière collective ou institutionnelle, c'est un élément fondamental sur lequel la Cour suprême s'est penchée. Et ce qui a amené des amendements à la Loi sur les tribunaux judiciaires du Québec, c'est que, dans cette décision-là, la Cour suprême nous rappelle qu'à cause de l'importance de la dimension institutionnelle ou collective de l'indépendance de la magistrature en général... qu'elle va prendre la forme ou qu'elle est la véritable dimension en ce qui a trait à la sécurité financière. Et la cour nous rappelle que la sécurité financière des tribunaux en tant qu'institution comprend trois éléments, donc, et que particulièrement les rapports entre le judiciaire et les deux autres pouvoirs de l'État doivent être dépolitisés, d'où l'idée, d'où le concept d'avoir ce comité indépendant qui va faire une analyse exhaustive de la question, notamment de la rémunération, et qui va faire des recommandations au gouvernement.

Donc, il faut que ce travail-là soit dépolitisé, d'où, évidemment, le décret du gouvernement qui a constitué le comité et d'où, évidemment, le travail des membres du comité qui, évidemment, opèrent dans des instances qui ne sont pas celles de l'appareil gouvernemental. Donc, très important.

Donc, il faut savoir que, concernant la rémunération des juges, et ça, la Cour suprême le rappelle, il n'est en aucune circonstance permis à la magistrature, non seulement collectivement ou par l'entremise d'organisations représentatives, mais également à titre individuel, d'entamer avec l'exécutif ou des représentants de la législature des négociations concernant la rémunération. Ça m'apparaît tout à fait logique. La Cour suprême nous rappelle que de telles négociations seraient fondamentalement incompatibles avec l'indépendance de la magistrature, et cela va de soi. Je vous le mentionnais un peu plus tôt, imaginez, vous avez des juges qui veulent une augmentation de traitement, puis là ils sont en train de négocier avec le gouvernement, hein? Ça ne peut pas... ça ne peut pas fonctionner, et ça, la cour nous le rappelle.

Bon, évidemment, on se ramasse dans une situation qui est unique, et ça, la Cour suprême le reconnaît, parce qu'en bout de piste la rémunération qui va être versée va provenir des fonds publics. Alors, on n'a pas une justice privée, au Québec, et il est bien qu'il en soit ainsi, on a une justice qui est publique, c'est l'État. Et ça, évidemment, c'est comme ça dans notre système depuis des siècles, particulièrement en matière criminelle, évidemment, c'est l'État qui poursuit au nom de l'État contre un individu, donc il n'y a pas de... il n'y a pas de justice criminelle privée. Mais donc vous vous imaginez la situation où des juges d'une cour seraient obligés de venir négocier avec le gouvernement leurs rémunérations, leurs augmentations de salaire, ça aurait un impact d'abord sur, fondamentalement, leur indépendance. Mais, vous savez, ce n'est pas juste une question d'être indépendant ou d'être impartial, ce qui est aussi très important vis-à-vis les tribunaux, c'est qu'il y ait aussi une apparence d'impartialité. Il faut que chaque citoyen et citoyenne, quand il ou elle regarde ce qui se passe devant les tribunaux, parce que nos tribunaux, les cours, sauf exception, sont publics, tout est public, donc, il faut que le citoyen soit rassuré que tout se passe d'une façon totalement indépendante et impartiale. Donc, ça, c'est très... c'est très important.

• (16 h 10) •

Et la cour nous le rappelle, comme je vous le soulignais : «...de telles négociations mineraient la perception d'indépendance de la magistrature, étant donné — et c'est exactement l'exemple que je vous soumettais — que l'État est presque toujours partie aux poursuites pénales devant les cours provinciales et que les négociations salariales font naître, relativement à l'attitude des parties à ces négociations, certaines atteintes qui ne concordent pas avec l'indépendance de la magistrature.»

Et la cour prend la peine de le souligner : «Quand je parle de négociations, j'utilise ce mot au sens qu'on lui attribue ordinairement en matière de relations de travail. Les négociations sur les traitements et les avantages sociaux constituent, pour utiliser une expression familière — et c'est la cour qui le dit — une forme de "marchandage". L'interdiction de négocier la rémunération n'empêche donc pas les juges en chef des tribunaux et les organisations représentant [des] juges de faire part au gouvernement concerné de leurs préoccupations relatives au caractère adéquat de la rémunération.» Ils peuvent présenter des observations, mais ce n'est pas à eux, évidemment, de négocier le traitement. Et c'est, en fait, exactement ce que le gouvernement a fait en modifiant la Loi sur les tribunaux judiciaires et en permettant à un comité indépendant de faire des recommandations au gouvernement.

Je vous souligne également que la cour prend la peine de le souligner : «...toute réduction des traitements des juges, y compris toute réduction de [fait] résultant de leur érosion par l'inflation, ne doit pas avoir pour effet de les abaisser sous le minimum requis par la charge de juge. La confiance du public dans l'indépendance de la magistrature serait sapée si les traitements versés aux juges étaient si bas que ces derniers risqueraient d'être perçus comme étant vulnérables aux pressions [publiques] exercées par le biais...» Et là la cour fait référence à, ou bien... de la manipulation financière, comme cela se produit dans bon nombre de pays, donc, phénomène important, et c'est donc la raison pour laquelle il faut absolument qu'il y ait un organisme indépendant qui fasse des recommandations au gouvernement.

La cour prend la peine aussi de parler de l'importance entre la séparation des pouvoirs et les éléments de la sécurité financière institutionnelle ou collective. Et on prend la peine de dire que «les différents éléments de la sécurité financière institutionnelle des juges sont inhérents, à [son] avis — donc, la Cour suprême — à un principe fondamental de la Constitution du Canada, [qui est] la séparation des pouvoirs». Dans notre société, et vous le savez, Mme la Présidente, il y a trois grands types de pouvoirs : il y a le législatif, c'est ce qu'on fait ici, donc, l'ensemble des parlementaires, il y a l'exécutif, le gouvernement, mais il y a le judiciaire. Et il est donc superimportant que le judiciaire soit totalement indépendant du législatif et de l'exécutif. D'ailleurs, c'est ce que la cour souligne : «Le principe de la séparation des pouvoirs exige, à tout le moins, que certaines fonctions soient réservées exclusivement à des organismes particuliers[...]. Toutefois, ce principe comporte aussi un autre aspect : savoir que les trois pouvoirs de l'État ne doivent, autant que possible, interagir que de certaines façons. Autrement dit, les rapports qu'ils entretiennent devraient revêtir un caractère particulier. Par exemple, il existe, entre l'exécutif et le législatif, un rapport hiérarchique suivant lequel l'exécutif doit exécuter et appliquer les politiques adoptées par le législatif...» Ça, ce sont nos lois. Mais, «dans un régime de gouvernement responsable — nous sommes chanceux, c'est ce que nous avons — lorsqu'une législature a arrêté des décisions politiques et a voté des lois pour les concrétiser, l'exécutif a l'obligation constitutionnelle de mettre en oeuvre ces décisions».

Et là évidemment le problème, c'est le caractère des rapports entre la législature et l'exécutif d'un côté et la magistrature de l'autre. Et la Cour suprême rappelle, et elle en fait même un principe : «Ces rapports [doivent] être dépolitisés.» La cour nous dit : Lorsque ces rapports doivent être dépolitisés... elle ne nie pas qu'elles ont un certain caractère politique. Évidemment, les décisions judiciaires ont souvent une implication politique, ont souvent un impact sur les lois qu'adopte la législature. Mais évidemment ce qu'on veut dire ici, ce qui est... ce qui est important, c'est que «la législature et l'exécutif ne peuvent pas et ne doivent pas exercer de pressions politiques sur le pouvoir judiciaire, ni être perçus comme le faisant, et que, à l'inverse, les membres de la magistrature doivent faire preuve de réserve lorsqu'ils s'expriment publiquement sur des questions touchant des politiques générales d'intérêt public susceptibles d'être soumises aux tribunaux, qui font l'objet de débats politiques et qui ne concernent pas la bonne administration de la justice».

Donc, vous voyez l'importance d'opérer véritablement une distinction entre les deux. Vous voyez aussi l'importance, pour, évidemment, la magistrature, de se garder une certaine réserve et pour la législature de faire son travail conformément au travail que les élus doivent faire.

Et ce qu'il est important, aussi, de savoir, c'est que, même si les juges vont être payés, en bout de ligne, avec des fonds publics, et c'est ce dont on discute ici cet après-midi, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle on a ce débat, les juges ne sont pas des fonctionnaires de l'État et ne doivent pas l'être. Les fonctionnaires de l'État, la fonction publique, elle est indépendante du politique, mais elle est là, quand le gouvernement est élu, pour mettre en exécution, évidemment, les... le programme, certains programmes politiques, le programme... les programmes sociaux que le gouvernement va amener. Le rôle des juges est totalement différent, et donc ça fait en sorte qu'ils ne doivent pas être considérés comme étant des fonctionnaires de l'État. La cour, d'ailleurs, le rappelle : «Les fonctionnaires font partie du pouvoir exécutif; les juges, par définition, [ils doivent être] indépendants de l'exécutif.» Et cela va de soi. Imaginez si des magistrats devaient être soumis aux directives gouvernementales ou au bon vouloir des politiques, ça n'a pas de sens.

Donc, il faut absolument, absolument éliminer tout spectre d'ingérence politique qui pourrait être exercée par le biais de la manipulation financière. Et c'est d'ailleurs la cour qui en fait état, en disant notamment que certains gouvernements peu scrupuleux pourraient utiliser leur pouvoir de fixer le traitement des juges «comme moyen d'influencer le déroulement et l'issue des litiges». Donc, vous comprenez que ça, ça n'a évidemment aucun sens. Alors, c'est la raison pour laquelle le travail du comité indépendant est si important. Et, je vous dirais, et M. le ministre y faisait référence, c'est grâce, donc, à cet arrêt de la Cour suprême que le comité indépendant a été formé. Et cette création, cet amendement de la Loi sur les tribunaux judiciaires provient directement de l'arrêt de la Cour suprême en ce qui a trait à la rémunération des juges de l'Île-du-Prince-Édouard. D'ailleurs, aux paragraphes 166 et suivants de l'arrêt, on indique clairement... on parle clairement des commissions indépendantes, efficaces et objectives, et c'est exactement ce qui a été fait par le comité, créé par décret, et également en ce qui a trait au rapport du comité. Donc, la Cour suprême nous rappelle que, même si, théoriquement, une assemblée législative pourrait bloquer un rapport d'un comité, il faut qu'il y ait une commission chargée d'examiner la rémunération des juges entre le judiciaire et les autres pouvoirs et que ceci contribue, contribue, bien sûr, à l'impératif de la protection des tribunaux contre l'ingérence politique exercée par le biais éventuellement d'une manipulation financière, d'où l'importance de dépolitiser le processus de modification ou de blocage de la rémunération des juges. Et la cour va même à rappeler l'importance de l'indépendance requise des commissions chargées d'examiner la question de la rémunération.

Et donc ça comporte plusieurs aspects, et, on le voit, en plus d'être indépendantes, les commissions doivent être objectives. Et ce qui est très, très important de souligner, en vertu de la Loi sur les tribunaux judiciaires qui a été adoptée par cette Assemblée, on le voit clairement, c'est transparent, c'est dans la loi, le comité doit prendre en considération une liste de facteurs, et seulement ceux-ci. Évidemment, on dit, bien sûr, à la fin, «tout autre facteur que le comité estime pertinent», mais il n'en demeure pas moins qu'on a quand même un guide, alors le comité ne fait pas évidemment ce qu'il veut. Donc, ça, c'est hyper, hyperimportant. Et, par la suite, bien, on a la chance, on a la possibilité de faire un débat sur la question de la rémunération des juges en lien avec, évidemment, la recommandation qui est faite du comité.

• (16 h 20) •

Donc, motion importante, et je tenais... je tenais à rappeler ces éléments-là pour qu'évidemment les gens comprennent pourquoi c'est important qu'il y ait cette mécanique-là au sein de la loi et puis pourquoi c'est important, dans cette Assemblée, d'être capables de débattre de ces questions.

En terminant — il me reste quelques minutes, un peu moins de huit minutes, je crois, parce que j'ai une période d'une heure, n'est-ce pas, pour ce débat — je ne peux pas passer sous silence, et ça, on n'en parle pas, évidemment, dans le rapport du Comité sur la rémunération des juges, parce que... parce qu'en ce qui a trait à la justice administrative au Québec ils n'ont pas de comité indépendant, et je prends quelques minutes pour le souligner. Je voulais, d'abord, bien expliquer et bien comprendre pourquoi un tel comité indépendant était important, mais, au Québec, on a aussi ce qu'on appelle la justice administrative, et je le mentionne parce que, dans la justice administrative, vous avez un très grand nombre de tribunaux, des tribunaux administratifs qui, en première instance, vont débattre, entendre des litiges avec les citoyens, un très grand nombre de citoyens. Et permettez-moi d'en énumérer quelques-uns, donc, ça vous donne une idée de l'importance des travaux de ces différents comités là : Commission d'accès à l'information, Commission des relations de travail, Commission de la santé et sécurité. Et ça, c'était dans un rapport qui a été fait sur la justice administrative par les experts Noreau, Valois, Houle et Issalys. Vous avez, évidemment, le Comité de déontologie, Société de l'assurance automobile, le Tribunal administratif du Québec et autant... autant de commissions et de tribunaux qui vont, dans la majorité des cas, entendre des litiges que les citoyens vont vouloir, évidemment, débattre.

Et je prends la peine de le souligner parce que j'en ai l'opportunité, je me permets de faire un lien, les gens qui sont nommés au sein de ces tribunaux administratifs là dans le cadre de la justice administrative doivent avoir également des garanties d'indépendance et de responsabilité. En fait, le comité ou le travail qui a été fait par ces experts-là se penche sur toute la question de la justice administrative et indique combien c'est important et combien, au fond, puisque le citoyen va demander à ces décideurs administratifs de traiter de leurs questions puis de rendre une décision... combien c'est important... combien c'est important d'avoir, évidemment, des décideurs administratifs qui, eux aussi, sont compétents, qui sont bien rémunérés, pour être capable d'attirer des gens de qualité, parce que... Et puis vous allez en convenir aisément avec moi, on ne souhaite pas à personne de se ramasser devant une cour de justice criminelle. La plupart des gens, ça arrive assez souvent, parfois, qu'ils peuvent avoir une infraction au code de la sécurité de la route, Code de la sécurité routière, mais, encore là, ce n'est pas tout le monde. Devant la Cour du Québec ou en chambre de la jeunesse, ce n'est pas tout le monde qui y va non plus. Mais au tribunal du logement, là, bien, évidemment, il y a beaucoup de citoyens qui vont... qui vont aller devant ces tribunaux, et il est important... il est important d'avoir une garantie aussi d'indépendance

de ces décideurs administratifs pour le bien... pour l'importance de la justice administrative au Québec. Donc, très important de le souligner.

D'ailleurs, le document des experts parlait, et je fais référence à la page 120, de l'importance du principe d'indépendance judiciaire, et les décideurs administratifs indépendants, et aussi de pouvoir bénéficier, dans le cadre de la fixation de leur rémunération, de comités indépendants qui vont être capables de suggérer une rémunération adéquate au gouvernement. C'est fondamental parce qu'évidemment, pour la justice administrative, ma compréhension, c'est qu'ils ont une échelle de traitement qui les assimile à des hauts fonctionnaires, et c'est très difficile, évidemment, pour eux de négocier. Il y a quand même environ 15 tribunaux administratifs au Québec, et leurs échelles de traitement sont comparables à des titulaires d'emplois supérieurs au sein de la fonction publique, donc vous voyez le problème.

Et en plus, quand je vous parlais d'inamovibilité pour les juges des tribunaux judiciaires, le mandat des décideurs administratifs vient souvent... après un certain nombre d'années, doit être renouvelé. Donc, si on veut que ces tribunaux-là fonctionnent correctement, si on veut que ces décideurs-là puissent, évidemment, être capables de recruter des professionnels hypercompétents, bien, il faut qu'on soit capable de les rémunérer adéquatement. Il faut qu'on soit capable aussi de s'assurer, et c'est une recommandation que je fais à M. le ministre de la Justice, qu'on soit capable... qu'ils puissent bénéficier également d'un comité sur la rémunération qui serait indépendant pour s'assurer que, quand un citoyen va devant ces tribunaux, et qu'ils vont devoir, évidemment, soumettre une preuve, on parle, entre autres... je pense, entre autres, au tribunal du logement, qu'il y ait tout à fait une rémunération adéquate pour ces décideurs pour être capable d'attirer les gens les plus compétents, qui rendent aussi un travail essentiel pour le fonctionnement de la justice au Québec. Donc, je tenais à faire cet aparté, Mme la Présidente.

Maintenant, en ce qui a trait au document qui est à l'étude cet après-midi, en ce qui a trait à la motion qui est présentée par le gouvernement, je peux vous dire qu'après avoir lu le document en question, la réponse du gouvernement, je vais appuyer la motion du ministre de la Justice, notamment en ce qui a trait à la rémunération, j'en ai parlé abondamment pendant mon exposé. Je pense que le comité a fait un excellent travail, travail excessivement exhaustif, et les recommandations qui sont faites m'apparaissent tout à fait importantes. On doit... Moi, je suis d'accord pour voter en faveur de la motion et faire en sorte que, évidemment, nos juges, qui ont un travail hyperimportant à faire pour notre société, aient une rémunération et, évidemment, des avantages qui leur permettent d'être totalement indépendants dans le cadre de leurs fonctions puis aussi pour permettre d'attirer des candidats et des candidates qui sont très compétents pour assurer ces fonctions-là hautement importantes dans une société où, évidemment, la primauté du droit continue d'être là et nous guide dans notre quotidien. Alors donc, je suis en faveur de la motion et je vous remercie pour votre attention, Mme la Présidente.

• (16 h 30) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cette motion?

Mise aux voix

Bon, alors, comme il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que cette motion est adoptée? Adopté. Merci. Alors, M. le leader, voulez-vous nous indiquer la suite de nos travaux, s'il vous plaît?

M. Lévesque (Chapleau) : Oui, merci, Mme la Présidente. Je vous demanderais d'appeler l'article 1 du feuillet, s'il vous plaît.

Projet de loi n° 61

Reprise du débat sur l'adoption du principe

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Donc, à l'article 1 du feuillet, l'Assemblée reprend le débat ajourné plus tôt aujourd'hui sur l'adoption du principe du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Mme la députée de D'Arcy-McGee, vous aviez utilisé 8 min 58 s de votre temps de parole. Alors, je vous cède la parole pour le reste de votre intervention.

Mme Elisabeth Prass (suite)

Mme Prass : Merci, Mme la Présidente. Donc, je vais reprendre mon intervention, toujours en mettant l'emphasis sur l'aspect de l'accessibilité universelle pour les personnes avec un handicap ou à mobilité réduite dans les transports et les transports en commun.

Donc, la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal, qui a déposé un mémoire, mais qui n'a pas été invitée lors des consultations, dans son mémoire — excusez-moi — a mis de l'avant l'importance d'inclure la notion d'accessibilité universelle dans l'ensemble des activités de l'agence future Mobilité Infra Québec, mais également dans la réalisation des mandats qui lui seront confiés.

Donc, depuis plus de 20 ans, la table milite pour que les transports collectifs soient universellement accessibles. La table promeut ce concept, car les normes existantes ne répondent pas à tous les besoins. À titre d'exemple, les salles de bain à la station de Brossard du Réseau express Montréal... métropolitain, excusez-moi, ont été conçues à partir d'une certaine norme. Le résultat est qu'il est impossible pour une personne en quadriporteur d'y accéder et très difficile pour une personne en fauteuil roulant motorisé d'y entrer. La norme portant sur la conception des trains stipule qu'il doit y avoir

des places pour les personnes en fauteuil roulant, mais ne mentionne pas comment ces places doivent être aménagées. L'accessibilité universelle consiste à concevoir dès le départ des programmes, des services et des infrastructures qui tiennent compte des besoins de tous.

Dans le domaine des transports collectifs, la prise en compte de l'accessibilité universelle doit inclure les domaines des équipements et installations aux gares, stations, abribus, appareils de vente et de perception des titres, aménagement des véhicules, entre autres, les trains, les autobus, les métros, etc., les moyens utilisés pour informer les usagers, donc, la signalétique, les sites Web, les applications Web, les services téléphoniques, notamment, sans oublier la formation du personnel envers les attitudes et comportements appropriés.

L'accessibilité universelle touche donc tous les aspects suivants : apport concret de mesures d'accessibilité universelle, aménagement et architecture, la présence d'ascenseurs dans le métro, qui est appréciée par les personnes ayant de légères difficultés à la marche, par exemple, donc pas juste des personnes vivant avec un handicap, mais aussi les personnes âgées et les personnes avec des bagages, par exemple, la place prévue dans l'autobus pour les personnes en fauteuil roulant peut être également utilisée pour la poussette d'un enfant.

Donc, pour vous démontrer que ce n'est pas uniquement pour les personnes vivant avec un handicap que nous pensons à ces gestes, c'est vraiment des gestes qui desservent toute la population en différentes situations... Une signalisation simple aide non seulement la personne ayant une déficience intellectuelle à s'orienter, mais aussi l'ensemble des usagers et usagères. La sensibilisation aux usagers portant sur le respect du siège réservé aux personnes à mobilité réduite, ça peut être une personne avec une déficience motrice, personne âgée, personne enceinte... et donc pour les personnes enceintes également.

Ces quelques exemples illustrent comment la prise en compte de l'accessibilité universelle est favorable à l'ensemble des personnes en situation... à l'ensemble des personnes en situation de handicap, mais aussi le grand public. Voici quelques données statistiques : au Québec, on compte 1 053 350 personnes en situation de handicap en 2017, 521 952 enfants de cinq ans et moins en 2013... en 2021 et 1,75 million de personnes de 65 ans et plus en 2021, ce qui représente le cinquième de l'ensemble de la population. À noter que ces dernières seront de plus en plus nombreuses, selon les projections démographiques. Cette étude démontre que, sur les 26 sociétés de transport ayant un réseau de métro souterrain faisant l'objet d'évaluations, seulement 16 de ces réseaux étaient accessibles universellement, à 70 %.

En 2018, le gouvernement du Québec s'est doté de la Politique de mobilité durable — 2030. Celle-ci mentionne ce qui suit : «Les personnes vulnérables, à faibles revenus, à mobilité réduite et handicapées doivent avoir accès aux différents modes de transport afin de bénéficier d'une mobilité comparable à celle du reste de la population.» C'est une question d'égalité aux... d'égalité d'accès aux différents lieux d'activité et aux divers points de service dans une approche inclusive».

Nous pouvons également lire : «Le gouvernement prévoit continuer à soutenir les services personnalisés pour les personnes à mobilité réduite tout en convergeant vers l'accessibilité universelle aux services réguliers de transport, qui offrent plus de flexibilité dans les déplacements que le transport adapté. L'accessibilité universelle permet une utilisation comparable des services de transport collectif par l'ensemble de la population, tant pour les personnes vivant avec un handicap que pour celles présentant des incapacités temporaires, les aînés ou les parents de jeunes enfants.» Il reste beaucoup à faire pour que les véhicules, les infrastructures et les services complémentaires soient universellement accessibles, et la table prévient que les inégalités entre les femmes et les hommes font en sorte que l'accessibilité universelle est un concept gagnant.

À titre d'exemple, un ascenseur dans le métro est activé en moyenne 700 fois par jour. Ce n'est pas surprenant, puisque cet équipement est non seulement nécessaire pour les personnes utilisant une aide à mobilité, mais aussi très utile pour les personnes ayant des limitations temporaires à la suite d'une chirurgie ou d'une fracture, les personnes âgées, ou encore les personnes qui se déplacent avec des bagages, une poussette, un vélo, ou autres.

Pour toutes ces raisons, la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal demande que l'agence Mobilité Infra Québec ait les obligations de produire un plan d'action annuel visant l'élimination des obstacles, et ce, à titre d'organisation, comme prévu à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

Appliquer l'accessibilité universelle lors de la réalisation des mandats qui lui seront confiés ferait en sorte que plusieurs municipalités et sociétés de transport pourront intégrer le concept de l'accessibilité universelle dans leurs programmes, services et infrastructures. Il est donc important que les projets qui seront réalisés par l'agence Mobilité Infra Québec soient universels. Cela constitue, entre autres, à ce que les communications de l'exploitant soient accessibles à tous, que le personnel soit formé à l'accueil des personnes en situation de handicap et de s'assurer que les liens permettant l'intermodalité soient accessibles universellement, également.

La réalisation d'un projet de transport collectif peut nécessiter la création de liens permanents, intermodaux, et doivent aussi être universellement accessibles. Ne reproduisons pas l'erreur du REM. Un an après sa mise en service, le lien souterrain de la station du métro Bonaventure à la station du REM à la gare centrale n'est toujours pas accessible aux personnes utilisant une aide à la mobilité. Cette situation crée une rupture dans la chaîne de déplacements.

Compte tenu de l'importance des rôles et des mandats que le gouvernement souhaite confier à l'agence Mobilité Infra Québec et considérant qu'il est essentiel que l'accessibilité universelle soit prise en compte dans les travaux qui découlent de ces activités de ce nouvel organisme...

Ma collègue députée de Mont-Royal—Outremont a également touché sur la question des municipalités qui sont... qui ont paru lors des consultations et avaient beaucoup de critiques et d'amendements à proposer à propos du projet de loi n° 61. Par ce projet de loi, le gouvernement se donne tous les pouvoirs, notamment en ce qui a trait à l'expropriation, qui se fera également au nom des villes. Qu'est-ce qui... Qu'en est-il de l'autonomie des municipalités? Cette approche

risque de compromettre sérieusement l'autonomie municipale et d'avoir un impact significatif sur les finances des municipalités. L'Union des municipalités du Québec s'inquiète d'ailleurs des pouvoirs unilatéraux que le projet de loi prévoit accorder à Mobilité Infra Québec. Le projet de loi n° 61 prévoit que l'agence puisse, par exemple, entamer un chantier sans l'aval des municipalités concernées et imposer la contribution qu'une ville doit acquitter pour financer un projet de transport sur son territoire. Imaginez l'impact sur le compte de taxes que cela pourrait avoir.

• (16 h 40) •

Et ce qu'on a trouvé plutôt étonnant, c'était d'être informés... Bien, lors des consultations, plusieurs groupes ont suggéré que la mise sur pied d'une nouvelle structure gouvernementale telle que celle-ci devrait être précédée par une étude d'impact économique, soit une analyse qui vise à évaluer les impacts sur les entreprises d'une pièce législative. Après la santé, on a fait ça, on le fait avec les transports, et la CAQ brasse les structures en faisant rêver à de jours meilleurs, mais, dans les faits, les résultats se font déjà attendre. Et, contrairement à l'habitude, ce gouvernement n'a pas cru bon de procéder à une analyse d'impact réglementaire avant de lancer la création de Mobilité Infra Québec, dénoncée par plusieurs comme de l'improvisation.

En somme, les critiques émises par les groupes lors des consultations mettent en lumière les préoccupations concernant la gouvernance, la transparence, l'impact environnemental et social, l'accessibilité universelle ainsi que la prise en compte des besoins des usagers dans le cadre du projet de loi n° 61. On aurait voulu voir la création d'une agence avec un mandat clair, transparent et surtout bien financé, et d'important capital. L'avenir de tous les futurs, prochains projets structurants en transport du Québec en dépend. Mais ce projet de loi ne représente pas ceci.

Donc, nous espérons que la ministre sera à l'écoute des groupes qui ont paru lors des consultations, fera attention aux recommandations dans les mémoires qui ont été déposés et aux amendements que proposera mon collègue de Nelligan, tout ça dans un esprit de vouloir bonifier ce projet de loi pour répondre aux préoccupations entendues.

Enfin, en conclusion, je vous invite à réfléchir attentivement aux implications du projet de loi n° 61 et à envisager des modifications qui garantissent une approche plus équilibrée, transparente et respectueuse des besoins et des droits des citoyens. Il est essentiel que ces décisions en matière de transport collectif soient guidées par un principe de durabilité, d'équité et de démocratie, pour assurer un avenir meilleur pour tous. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, nous poursuivons le débat avec M. le député de Taschereau.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. Merci de prendre du temps cet après-midi pour discuter de cet enjeu, du projet de loi, en fait, le vote sur le principe... sur l'adoption du projet de loi n° 61 qui va créer Mobilité Infra Québec, donc une nouvelle agence.

J'aimerais d'abord saluer, là, les collègues qui ont travaillé sur ce projet de loi avec moi lors des audiences jusqu'à maintenant, donc, d'abord, les députés d'opposition mais aussi de la banquette ministérielle ainsi que la ministre. J'aimerais aussi remercier tout particulièrement les 27 groupes, organisations, experts, expertes qu'on a entendus pendant ces audiences particulières. Évidemment, je salue votre travail à écrire des mémoires. C'est important, c'est un exercice qui est très utile pour nous, pour les groupes d'opposition, et, je l'espère, aussi pour la partie gouvernementale. Et c'est évidemment aussi du temps que vous consacrez à cette audience-là, notamment, bien, en faisant vos mémoires, mais aussi en vous déplaçant, puis en venant nous rencontrer, puis en participant lors de ces audiences, en expliquant votre point de vue, en répondant à nos questions. Donc, merci à vous, et vous... vous, en fait, les groupes, là, les experts, les expertes, d'avoir consacré tout ce temps-là, et j'espère que ça va enrichir le débat lors de l'étude détaillée du projet de loi n° 61.

Maintenant, Mme la Présidente, au Québec, on est à la croisée des chemins dans les transports collectifs. D'un côté, on a un gouvernement qui n'a livré aucun projet majeur de transport en commun qu'il a lui-même initié, après six ans au pouvoir. C'est beaucoup de temps avec peu de livraisons. De l'autre côté, on a des sociétés de transport qui peinent à joindre les deux bouts pour faire rouler leurs transports en commun parce que le gouvernement de la CAQ a choisi de se désengager de ses responsabilités historiques. On avait un deal depuis les années 90, et là ce deal-là est en train de ne plus exister. Pire, la CAQ fait des jambettes aux municipalités dès qu'elle en a l'occasion, histoire d'alimenter un discours qui dépeint les maires et les mairesses comme des quêteux ou encore comme des pas bons. Je pense, entre autres, aux audits de performance auxquels sont assujetties les sociétés de transport.

Moi, j'ai l'impression, Mme la Présidente, que le jupon dépasse. Après six ans, là, à ne pas livrer de transport collectif, à tenir un discours très négatif sur les sociétés de transport, la CAQ ressemble de plus en plus à un gouvernement qui est anti-transport en commun, alors qu'on n'a jamais eu autant besoin de transport en commun au Québec.

Pendant les audiences particulières, la ministre s'est amusée à compter le nombre de groupes qui se disaient en faveur du projet de loi n° 61 puis la création de Mobilité Infra Québec. Puis je l'ai bien écoutée aujourd'hui, pendant son allocution, la quinzaine de minutes où elle a parlé, elle a redit ces mots-là, «c'était quasi unanime», selon ses propos.

Moi, je remarque deux choses, Mme la Présidente. La première, c'est que la quasi-totalité des groupes qui sont intervenus disait : Oui, mais. C'était un oui conditionnel. Et de ça, bien, la ministre n'en a pas parlé aujourd'hui dans son 15 minutes, là, d'intervention. Puis ce n'étaient pas des petits «mais», ce n'étaient pas des petites conditions. Non. Les réserves qu'on a entendues sont importantes. Les propositions de modification étaient majeures et remettaient même parfois en question les fondements de la nouvelle agence Mobilité Infra Québec. C'était majeur.

Moi, ce que j'ai entendu à répétition, c'est que le projet de loi donne trop de pouvoirs à Mobilité Infra Québec. On l'a entendu souvent. Ce que j'ai entendu, c'est que le mandat de l'agence est trop large. Il peut faire des transports

collectifs, il peut faire des projets routiers. Il y a un mandat aussi qui chevauche le mandat d'institutions ou d'organisations qui existent déjà sur le territoire. J'ai entendu aussi que l'agence peut privatiser en douce les services publics des transports collectifs. Il y a des articles qui disent exactement ça dans le projet de loi. J'ai entendu aussi que l'agence peut imposer une contribution financière aux municipalités, qui, par ailleurs, en font déjà énormément. J'ai entendu aussi que l'agence peut outrepasser le pouvoir des villes dans l'aménagement de leurs territoires. C'est une compétence municipale, mais l'agence peut passer par-dessus ça.

Je l'ai dit puis je le répète aujourd'hui, Mme la Présidente, dans sa forme actuelle, la création de Mobilité Infra Québec est une opération de centralisation sans précédent, qui, paradoxalement, pourrait nuire au développement du transport en commun au Québec.

Le deuxième élément sur lequel j'aimerais attirer votre attention, Mme la Présidente, c'est le contexte dans lequel on étudie le projet de loi n° 61 qui va créer Mobilité Infra Québec. Vous n'êtes pas sans savoir qu'on vit une importante crise dans le financement des opérations de transport en commun. Ça fait longtemps qu'on le sait, que ça s'en vient. Ça fait longtemps qu'on en parle. En fait, on en parle depuis bien avant la pandémie. La ministre parle souvent de la pandémie comme une excuse pour, mais, non, on en parlait bien avant, parce que le FORT, le Fonds des réseaux de transport terrestre, qui sert à payer nos routes puis une partie du transport collectif, bien, il est déficitaire depuis très longtemps. On le sait, qu'on s'en va dans un mur budgétaire dans ce fonds-là.

L'ancien ministre des Transports avait lancé un chantier sur la question, la question du financement du transport collectif, avec une consultation qui avait mené à un rapport déposé en 2021. Bien, à son arrivée, la nouvelle ministre, plutôt que de bâtir sur le travail de son prédécesseur, elle a décidé, de manière unilatérale, de réduire la part du financement gouvernemental dans les services de transport en commun au Québec. Ça a donné cette phrase maintenant célèbre qu'elle a échappée en commission alors que je la questionnais, mais qui résumait très, très bien la nouvelle doctrine de la CAQ : Le transport en commun, ce n'est pas la mission de l'État. C'est ce qu'elle a dit.

Pourquoi je vous dis ça, Mme la Présidente? Parce qu'en même temps qu'on étudie le projet de loi n° 61 la ministre négocie avec les municipalités une entente au rabais pour le financement des opérations. Alors, qu'est-ce... Alors, est-ce qu'on peut se surprendre que des municipalités puis certains intervenants bien impliqués sur l'enjeu du transport collectif marchent sur des oeufs pendant les audiences particulières du projet de loi n° 61, alors qu'ils sont dans une double négociation dans laquelle ils ont absolument tout à perdre, Mme la Présidente? Poser la question, c'est certainement y répondre.

La ministre est très habile. On peut lui reconnaître ça. Tenir une négociation sur le financement du transport collectif en même temps que l'étude du projet de loi n° 61, ça, ça lui donne un rapport de force. Mais un rapport de force au bénéfice de qui? Parce que, quand elle fait ça, là, il est clair pour moi qu'elle ne pense pas aux personnes qui, chaque jour, chaque jour, utilisent des bus puis des métros qui sont bondés pour se rendre à l'école ou pour se rendre au travail. Elle ne pense pas non plus aux personnes qui sont prises dans le trafic, qui utiliseraient le transport collectif si le service était plus performant. Elle ne pense pas non plus aux personnes qui, pour une raison ou pour une autre, doivent utiliser leurs autos pour se déplacer vers le travail, mais qui seraient heureuses, par contre, de voir la congestion diminuer sur les autoroutes puis sur les routes si on avait un meilleur service. Elle ne pense pas non plus aux entreprises qui voient leurs chiffres d'affaires fondre parce que leurs marchandises sont coincées dans le trafic. À toujours faire de la politique de division, Mme la Présidente, là, on s'éloigne des meilleures solutions, on s'éloigne des solutions efficaces...

• (16 h 50) •

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Juste un instant, M. le député de Taschereau. M. le leader, vous aviez une question de règlement?

M. Lévesque (Chapleau) : ...oui, là. Je pense, j'en ai laissé passer quelques-unes, là, mais le député a prêté des intentions à la ministre, il a prêté des intentions au gouvernement. Les derniers propos sont blessants. Peut-être être prudent dans ses propos ou dans ce qu'il dit pour la suite de son allocution.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : M. le député de Taschereau, vous pouvez poursuivre, en étant prudent. On ne doit pas porter des intentions à quelconque collègue en cette Chambre. Alors, vous pouvez poursuivre.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. À voir la ministre travailler, là, je pense qu'on s'éloigne des solutions les plus efficaces pour combattre la congestion puis diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. On n'est pas dans le bon chemin en ce moment, pas du tout. La meilleure façon de réduire la congestion, la meilleure façon de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, c'est d'investir massivement dans le transport collectif, à la fois dans les opérations et dans le développement de nouveaux projets. Ça, c'est une mission de l'État. C'est une mission de l'État que de voir à réduire, améliorer notre bilan carbone, donner des options viables aux gens pour qu'ils ne soient plus pris dans la congestion. Et évidemment tous ces projets-là, toutes ces opérations-là, ça doit se faire en collaboration avec les municipalités et non pas contre les municipalités.

J'ai écouté attentivement l'allocution, je l'ai dit tantôt, l'allocution de la ministre des Transports plus tôt sur le projet de loi n° 61, pendant laquelle elle a dit des choses que je me permettrai, quand même, de rectifier.

D'abord, elle a parlé de déficit. C'est l'excuse facile pour dire que, finalement, ah! bien, ça va être difficile de développer le transport collectif au Québec. Puis c'est surtout : ça va être difficile de continuer à assurer le rôle historique du gouvernement dans le financement des opérations de transport collectif.

Je le dis, depuis les années 90 il y a un deal avec les municipalités. Le gouvernement s'occupe des réseaux routiers, ça, c'est une chose, on le sait, puis, de l'autre côté, les infrastructures sont payées à 100 % par le gouvernement du Québec.

Quand il s'agit de modes lourds, comme des tramways, des métros, des SRB, l'opération revient aux sociétés de transport. Et le gouvernement a investi aussi en ajoutant de l'argent pour du financement de transport collectif, pour les opérations. Cette entente-là, s'il y a un recul là-dessus, on est en train de s'enligner dans une spirale de la mort. Si le gouvernement recule sur le financement des opérations, on va avoir moins de services, donc moins d'achalandage, et là s'enclenche un cercle vicieux dans lequel on va toujours avoir moins d'achalandage et moins d'offres de services.

Mais le déficit, là, revenons là-dessus, c'est quand même important, 11 milliards de déficit, 11 milliards, il a été causé par quoi, ce déficit-là? Principalement des baisses d'impôt pour les plus fortunés de notre société, des chèques qu'on a envoyés, aussi, avant les élections. Cet argent-là, là, on aurait pu décider de le garder. Maintenant, après ça, tout n'est pas irrécupérable, mais le déficit, initialement, il vient de là.

Alors, comment on fait pour donner davantage de services aux gens? Comment on fait pour donner du service puis donner en même temps des nouvelles infrastructures de transport collectif? En faisant des choix, les meilleurs choix. Bien, le plus grand défi de notre époque, ce sont les changements climatiques. Je pense que ça vaudrait la peine d'investir massivement là-dedans.

J'aimerais revenir sur son tableau. Elle l'a ressorti. J'ai trouvé ça drôle, la façon dont elle a parlé de ce tableau. Je vous vois sourire, Mme la Présidente. On l'aime tellement, ce tableau-là. Elle l'a présenté comme la somme des budgets d'opération. On a fait des demandes d'accès à l'information. On a demandé à nos partenaires ce qu'ils pensaient de ce tableau-là. Tout le monde est d'accord : ce tableau-là comprend à la fois des dépenses d'opération puis des dépenses d'immobilisations, des infrastructures. Bon, après ça, le tableau, on pourra en discuter, là, sur sa forme, là. Elle, elle a présenté ça comme un tableau qui parle juste des opérations de transport collectif, alors qu'on sait très, très bien que ça comprend à la fois les opérations et les infrastructures. Visiblement, elle n'est même pas capable d'expliquer elle-même son tableau. Est-ce qu'elle maîtrise les chiffres? Est-ce qu'elle comprend ce qu'il y a d'écrit sur son tableau? Tout à l'heure, ça m'a vraiment donné l'impression...

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : M. le leader du gouvernement.

M. Lévesque (Chapleau) : Oui. Encore une fois, je pense qu'il va falloir que vous remettiez à l'ordre le député. On prête des intentions. Ce sont des propos qui peuvent être blessants. Et effectivement on ne peut pas prêter des intentions en cette Chambre.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci. M. le député de Taschereau, faites attention à vos propos. Vous pouvez poursuivre.

M. Grandmont : Absolument. Mais je me permettrai quand même de répondre à cette intervention du leader adjoint. J'ai parlé des propos de la ministre. C'était une critique de ses propos. Donc, je m'en suis tenu aux faits.

M. Lévesque (Chapleau) : On peut avoir un débat, si vous voulez, là.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Allez-y.

M. Lévesque (Chapleau) : Bien, écoutez, le député a clairement critiqué le travail de la ministre, parlé du tableau, de la compréhension, ainsi de suite. Je pense que ces propos-là sont inacceptables. D'ailleurs, dans notre jurisprudence, on le sait, il y a plusieurs jurisprudences à cet effet-là où est-ce que ces propos-là ne sont pas permis, lorsqu'on critique dans ce sens-là. Voilà. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : En fait, il a le droit à la critique. Ce qu'il n'a pas le droit, c'est de porter des intentions ou d'être blessant envers un collègue. Alors, M. le député de Taschereau, vous pouvez poursuivre, tout en étant prudent.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

Ensuite de cela, elle a parlé du Plan québécois pour les infrastructures en soulignant que le gouvernement de la CAQ investit 13,8 milliards de dollars en transport collectif. On ne peut pas lui donner tort là-dessus, c'est les chiffres qui sont inscrits au PQI. Ce qu'elle oublie de dire, c'est que 34,5 milliards de dollars vont dans la réalisation, dans la construction et la bonification du parc d'autoroutes au Québec, des routes puis des autoroutes au Québec.

Quand je parlais tantôt, là, de l'importance capitale d'investir dans la lutte aux changements climatiques, la clé de voûte, au Québec, là, ce sont les transports, ce sont les transports. Alors, on a bien beau dire qu'on investit 18... 13,8, pardon, milliards en transport collectif, on est complètement en train de manquer la meilleure solution, on passe à côté de la meilleure solution.

En Ontario, là, puis on va le répéter parce que c'est important de le dire, en Ontario, c'est deux fois plus d'investissements dans le transport collectif que dans les routes. On aime ça se comparer à l'Ontario, bien, faisons comme l'Ontario là-dessus parce que, franchement, là, ils sont nettement meilleurs que nous autres.

Maintenant, j'ai relevé, encore une fois, là, pour faire un lien avec mon introduction de tout à l'heure, pour relever... Quand je disais, là, que Mme la ministre pensait... ou, en fait, avait souligné le fait qu'il y a une quasi-unanimité, là,

d'approbation à son projet de loi, j'avais bien mentionné que, moi, ce que j'avais entendu, puis j'ai assisté à toutes les rencontres, toutes les audiences, moi, ce que j'avais entendu, c'était beaucoup de oui, mais c'étaient des oui conditionnels, M. le Président. C'est-à-dire que les gens qui étaient présents, les experts, les groupes qu'on a entendus disaient : D'accord pour la création d'une agence, mais il va falloir quand même revoir plusieurs éléments fondamentaux de cette agence-là, parce qu'autrement ça ne fonctionnera pas, voire même ça pourrait peut-être être dangereux.

Alors, j'ai relevé quelques notions pour lesquelles évidemment on aura éventuellement des amendements à proposer à la ministre, en espérant, bien entendu, une grande écoute de sa part et aussi un souci réel de reprendre, comme elle le disait elle-même, reprendre les destinées... la destinée... les destinées du transport collectif au Québec. Si on ne fait pas ce que les groupes... si on n'ajoute pas à ce projet de loi là ce que les groupes et les experts nous ont suggéré, j'ai bien peur que, ce souhait-là qu'appelle la ministre des Transports, bien, on risque de ne pas l'atteindre.

Alors, vraiment, je l'invite à être très attentive, à l'écoute de ces propositions-là, parce qu'elles étaient nombreuses. Et je vais énumérer les principales. D'abord, assez fondamentalement, plusieurs groupes nous ont demandé de clarifier la notion de projet complexe. Alors, les personnes et les groupes, les experts qui ont... qui ont mentionné ça, puis peut-être que ma liste n'est pas exhaustive, M. le Président, là, mais Catherine Morency, Propulsion Québec, Trajectoire Québec, Vivre en ville, Accès transports viables, l'Association pour le transport collectif sur la Rive-Sud, l'Association pour le transport collectif de Laval, le Conseil du patronat du Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec, Pierre-André Hudon, qui est professeur agrégé à l'Université Laval, l'Ordre des urbanistes du Québec, la Fédération québécoise des municipalités, la Société de transport de Sherbrooke, la ville de Sherbrooke et l'association pour la construction de routes et de grands... l'ACRGTQ, donc, les grands travaux du Québec, pardon. Merci.

Pourquoi c'est important de clarifier la notion de projet complexe? Pour la prévisibilité. C'est la première des choses. Même, je pense que des groupes comme Pomerleau, qui était présent à l'invitation, là, de la banquette du groupe gouvernemental, disaient qu'il devait y avoir de la prévisibilité. Si on ne sait pas c'est quoi, si on ne... si on ne s'entend pas dès le départ sur ce qu'est un projet complexe, et c'est ce que pourra faire... C'est la nature même des mandats qui seront confiés à Mobilité Infra Québec. Donc, si on ne s'entend pas sur la définition, ce sera très difficile pour l'ensemble des acteurs d'avoir de la prévisibilité dans la réalisation de ces projets-là.

• (17 heures) •

Évidemment, c'est aussi important parce que... comme je l'ai dit tantôt, j'en reparlerai aussi, mais le mandat qui est offert à Mobilité Infra Québec, notamment à travers la définition très large ou très floue de projet complexe, crée plusieurs zones de chevauchement avec les mandats d'autres organismes qui sont présents au Québec et qui développent des projets de transport collectif, les sociétés de transport, par exemple, l'ARTM, pour ne nommer que ceux-là. Si on ne s'entend pas sur à qui va les projets... que sont les projets complexes, et qui sont éventuellement donnés à Mobilité Infra Québec, et ce qui n'est pas des projets complexes, et qui est donné à l'ARTM, aux sociétés de transport ou autres, si on ne s'entend pas là-dessus, il va y avoir des tiraillements politiques continuels. Ça ne fonctionnera pas. Donc, c'est très important, d'abord, de clarifier un des premiers éléments. Je pense qu'on est dans l'article 1 à 4, là. Donc, c'est hyperimportant de clarifier cette notion de projet complexe.

Maintenant, j'en ai parlé dans mon introduction aussi, évidemment, le chantier du financement des opérations, donc, des services de transport collectif, ça a été nommé par plusieurs groupes et experts qu'on a entendus. Ça a été nommé par l'alliance Transit, par Trajectoire Québec, par l'Ordre des urbanistes du Québec, par l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, par Vivre en ville, Trajectoire, Accès Transports viables, l'Association de transport collectif de la Rive-Sud, l'association des transports en commun de Laval, l'Ordre des urbanistes du Québec, Florence Junca-Adenot, la CSN, la FTQ et l'union municipale... l'Union des municipalités du Québec.

Évidemment, comme je l'ai dit tantôt, il faut absolument augmenter le financement du transport collectif. Ce n'est pas l'objet même du projet de loi n° 61. Ça fait l'objet d'une négociation en parallèle, mais il est clair qu'on ne peut pas développer les transports collectifs sans s'assurer que, de l'autre côté, on va avoir des chauffeurs puis des chauffeuses pour les faire fonctionner. C'est la base, M. le Président. C'est un enjeu important qui n'est pas dans le projet de loi, mais la ministre doit répondre présente, et le gouvernement du Québec, la CAQ, doit faire sienne cette mission essentielle de l'État.

Un autre élément qui est revenu souvent, M. le Président, c'est une demande de pouvoir faire... de permettre aux sociétés de transport de faire de la valorisation immobilière. Ça, ça a été demandé par plusieurs organisations : Trajectoire Québec, la ville de Laval, la ville de Montréal, la STM, Vivre en ville, l'ATUQ, donc l'association des transporteurs urbains du Québec, la ville de Gatineau, Trajectoire, Accès Transports viables, l'association du transport en commun de la Rive-Sud, l'association du transport en commun de Laval, le Conseil du patronat du Québec, la Fédération des chambres de commerce, le Pr Pierre-André Hudon, Florence Junca-Adenot, professeure à l'UQAM, Exo, le Réseau de transport de la Capitale, la CPEQ l'Union des municipalités du Québec.

On a quasiment l'unanimité là-dessus, là. Ça fait plusieurs projets de loi qu'on en traite, de cette question-là, d'autoriser, de permettre aux sociétés de transport de faire de la valorisation immobilière. Les sociétés de transport possèdent... Surtout quand il s'agit de modes lourds, là, métro, tramway, ligne à haute fréquence de transport par bus, on a souvent... on possède des terrains, puis, pour l'instant, ce qui est prévu dans le projet de loi n° 61, la seule option pour valoriser cet actif-là, c'est de vendre le terrain. Ce n'est évidemment pas la façon la plus judicieuse ou la plus pérenne pour aller rechercher de l'argent qui nous permettrait de faire du financement pour notre transport collectif, les opérations, j'entends, là. Ce qui est demandé...

Puis j'ai quand même entendu une certaine ouverture de la part de la ministre. J'espère qu'on arrivera à l'inscrire vraiment dans la loi, parce que ça doit être dans la loi, d'autoriser les sociétés de transport pour qu'elles puissent s'associer avec des promoteurs immobiliers et rentabiliser sur le long terme, en restant, par exemple, propriétaires du terrain puis

en allant chercher le fruit de la location de cet espace-là, des sommes qui vont servir à financer les opérations de transport collectif. C'est une très bonne idée. On cherche des solutions innovantes pour mieux financer nos opérations de transport collectif au Québec. En voilà une très certainement intéressante. Bien entendu, il faut l'écrire dans la loi. Et évidemment ce n'est pas la seule solution à tous nos maux. Ce ne sera pas suffisant pour couvrir l'ensemble du déficit d'opération. Cela dit, ça va quand même donner un bon coup de main et c'est un pas dans la bonne direction. Donc, moi, je m'attends à ce que cette demande-là, là, que j'ai vue, de façon quasi unanime... acceptée par le gouvernement.

Un autre élément que j'ai vu qui m'a... qui a été nommé quand même assez souvent, c'est de retirer la possibilité qui est prévue actuellement pour le gouvernement de déterminer la contribution financière des villes et des sociétés de transport. Ça a été nommé par la STM, par Montréal, par Laval, Vivre en ville, Gatineau, la Fédération des chambres de commerce, la FQM, la ville de Québec, la FTQ, la Société de transport de Sherbrooke, Florence Junca-Adenot, l'UMQ, l'ARTM, une quasi-unanimité, oui, parce que c'est un processus qui est vicié.

D'abord, on pourrait se questionner sur la pertinence de faire financer une partie des infrastructures par les municipalités. Ce n'est pas dans le deal historique qu'on a depuis plusieurs années. Donc, c'est pelleter des nouvelles responsabilités dans la cour des municipalités. Ça, déjà, on peut se poser la question : Est-ce que c'est vraiment vers là qu'on veut aller? Si c'est ça, c'est empêcher le développement, le bon fonctionnement des sociétés de transport par la suite, parce que les villes et les sociétés de transport souffrent déjà d'un sous-financement au niveau des opérations. Donc, déjà, c'est une question qu'on peut se poser, qui est tout à fait légitime.

Mais, d'autre part, c'est que, si on accepte ce principe-là, les municipalités ou les sociétés de transport qui négocient avec Mobilité Infra Québec sur la juste part qu'ils pourraient payer dans le... dans la réalisation d'une infrastructure ont une épée de Damoclès. Si on n'arrive pas à s'entendre sur le montant, Mobilité Infra Québec peut imposer une contribution financière. Comment voulez-vous que ce soit une négociation de bonne foi? Comment voulez-vous qu'on puisse qualifier cette négociation-là de saine, de sereine? Ça ne fonctionne pas.

Puis il faut ajouter à tout ça que les sociétés de transport puis les municipalités contribuent déjà beaucoup à la réalisation de projets de transport collectif. M. le Président, vous avez sûrement déjà vu apparaître des projets de transport collectif, mettons, le SRB Pie-IX, par exemple, ou encore des stations de métro qui se déploient. Il y a le matériel roulant, avec ses stations, les bus qui circulent, la voie réservée ou même son site propre. Bon, ça, c'est des... c'est des éléments qui font qu'on a du service, mais ça ne peut pas être que ça qui est considéré comme une participation financière à la réalisation d'un projet d'infrastructure. Ça prend des corridors piétonniers, ça prend des feux de circulation, ça prend de l'aménagement urbain, ça prend des arbres, ça prend un raccordement. Les égouts, l'aqueduc, il faut tout revoir ça, souvent, quand il y a eu du travail en profondeur sous la route. Il y a du rabattement qui se fait, aussi, pour ramener les services de bus vers cette nouvelle infrastructure qu'on imagine de meilleure... de meilleure capacité.

Il y a tout un travail qui se fait par les sociétés de transport puis par les villes pour garantir le succès, l'achalandage dans ce... dans ce nouveau... dans cette nouvelle infrastructure de transport collectif. C'est une contribution très certaine des municipalités et des sociétés de transport, et on doit en tenir compte dans le calcul de réalisation d'une infrastructure. Autrement, on est en train de faire payer deux fois la contribution des municipalités et des sociétés de transport.

Un autre élément qui a été beaucoup discuté, vous savez, en fait, c'est que l'agence se concentre uniquement sur les projets de transport collectif. Ça a été amené par plusieurs partenaires, donc, l'alliance Transit, Trajectoire Québec, Accès Transports viables, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, l'Association pour le transport collectif de Laval, l'association professionnelle des ingénieurs du Québec, la ville de Montréal, etc., beaucoup de groupes, oui, parce que beaucoup de gens se sont rendu compte que le mandat de l'agence Mobilité Infra Québec est très large.

La ministre le présente souvent comme un outil pour reprendre le destin de notre transport collectif au Québec, mais, quand on regarde les objets, là, la mission, les premiers articles du projet de loi n° 61, l'agence peut faire, oui, des projets de transport collectif mais aussi des projets routiers. Elle peut faire les deux. Pourquoi? C'est supposé être l'objet, l'outil qui nous permet de développer le transport collectif au Québec, mais elle peut aussi faire des projets complexes routiers. Elle peut faire, potentiellement, le troisième lien. Elle aurait pu faire, potentiellement, l'échangeur Turcot. Elle pourrait faire l'autoroute métropolitaine à Montréal. Mais, si on fait ça, M. le Président, quelle garantie on a qu'on va vraiment développer une expertise pour développer le transport collectif au Québec? Quelle garantie on aura qu'on est vraiment en train de sortir du deux tiers d'investissements en infrastructures sur le routier puis un tiers seulement au transport routier? Aucune garantie. On n'a aucune garantie.

Moi, je pense que c'est important, si cette agence-là est pour voir le jour et si cette agence-là est pour être l'outil qui nous permet de développer rapidement, efficacement, avec une équipe d'une très, très grande expertise, le transport collectif au Québec, bien, qu'elle se concentre uniquement là-dessus.

• (17 h 10) •

On aurait pu, par ailleurs, aussi se poser la question plus fondamentale : Pourquoi vouloir faire une agence? C'est un peu le corollaire de ce questionnement-là. On aurait pu... Depuis des années, depuis 2018 mais même avant aussi, on aurait pu développer l'expertise pour développer du transport collectif à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable. D'ailleurs, il s'appelle le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Pourquoi on n'a pas développé cette expertise-là à l'intérieur du ministère? Pourquoi il faut absolument créer une agence? Moi, je vais certainement poser la question à la ministre, parce que, pour l'instant, je n'ai pas été convaincu du besoin fondamental de créer, à côté du ministère, une agence qui pourrait faire sensiblement la même chose que le ministère. À suivre, donc. J'ai hâte de voir où nous mèneront nos discussions avec Mme la ministre.

Un autre élément aussi, évidemment, qui a été souligné par plusieurs des groupes et experts qu'on a entendus, c'est que les projets de l'agence respectent l'aménagement du territoire concerné. Ça, il y a... il y a l'alliance Transit qui nous en a parlé, il y a Trajectoire Québec, la STM, la ville de Montréal, Vivre en ville, l'ARTM, la ville de Gatineau,

Trajectoire Québec, Accès transports viables, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, l'Association pour le transport collectif de Laval, l'Ordre des urbanistes du Québec, la ville de... la ville de Laval, pardon, la FQM, donc, Fédération québécoise des municipalités, la ville de Québec, notamment, beaucoup de groupes, encore une fois, qui ont mis cette condition.

Vous savez, M. le Président, l'aménagement du territoire, puis je suis persuadé que la collègue responsable des Affaires municipales serait d'accord avec ce que je vais dire, c'est une compétence municipale. Évidemment, il y a un lien avec le gouvernement du Québec. Les villes adoptent leur schéma, qui est en lien avec, évidemment, les lois puis les grands principes, en fait, d'aménagement et d'urbanisme que décide le gouvernement du Québec. Il doit y avoir une corrélation. Ça doit... ça doit marcher, là, ça doit marcher ensemble, évidemment, mais les villes demeurent maîtres d'oeuvre.

Alors, c'est drôle, je vais vous conter une anecdote, M. le Président. Quand la ville de Québec a travaillé à élaborer son plan de mobilité durable, donc à partir de 2009, le plan a été adopté en 2011... Et je me souviens, à un moment donné, que le responsable du transport, François Picard, à la ville de Québec, avait dit, de manière très candide, mais c'était une candeur que j'avais appréciée, parce que je pense qu'on était tous en train d'apprendre quelque chose... Il avait dit : On pensait faire un plan de transport puis, on s'est rendu compte, en faisant un plan de mobilité durable, on traitait aussi beaucoup d'aménagement du territoire.

Les deux sont intrinsèquement liés. Les deux sont fortement liés. La façon dont on dessine nos routes, la façon dont on développe le transport collectif au Québec a une influence sur la façon dont on occupe le territoire. C'est lié. Donc, si Mobilité Infra Québec peut imposer un projet sur un territoire donné, ça va avoir nécessairement un impact réel, direct et clair sur l'occupation du territoire, qui est de compétence municipale.

Donc, il faut absolument que les projets respectent l'aménagement du territoire, c'est-à-dire les schémas d'aménagement qui sont existants dans les municipalités. Je reviendrai un peu plus loin parce qu'il y a un autre élément qui touche un peu ce point-là.

Un autre élément qui a été nommé par plusieurs, c'est de donner... Ce qui était demandé, en fait, c'est de pouvoir donner à l'agence un pouvoir d'initiative pour le développement de projets.

Donc, actuellement, l'agence est conçue pour recevoir des commandes de la part du gouvernement. Et là ce que nous ont dit l'alliance Transit, Trajectoire Québec, l'Ordre des urbanistes du Québec, Trajectoire Québec, Accès transports viables, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, l'Association pour le transport collectif de Laval, le Pr Pierre-André Hudon, ce qu'ils nous ont dit, c'est que... tant qu'à développer une expertise, est-ce qu'elle ne pourrait pas aussi avoir une espèce de petit mandat... un pouvoir d'initiative, faire des études et proposer aussi, pas juste recevoir, proposer des projets de transport collectif à la ministre ou au ministre des Transports?

Tant qu'à avoir une expertise, il me semble qu'on devrait lui laisser un peu de corde pour qu'elle puisse aussi faire des suggestions, pas partir un projet tout seul dans son coin, là, pas faire des choses contre l'avis, ou sans l'avis, ou sans l'approbation du ou de la ministre des Transports, non, non, non, juste suggérer. Il me semble que ça pourrait amener des suggestions, des propositions intéressantes que le ou la ministre pourrait, après ça... pourrait prendre à son compte. Libre à elle, mais l'idée, c'est d'avoir... tant qu'à avoir une expertise, en profiter pour se faire alimenter dans la réflexion. Pour l'instant, ce n'est pas prévu. Ça me semble être une proposition simple, très productive, qui peut être très éclairante pour prendre des bonnes décisions dans l'avenir. Donc moi, j'aurais tendance à dire : Bien, suivons cette recommandation-là qui nous est apportée, qui nous a été apportée par plusieurs groupes qu'on a entendus.

Un autre élément qui nous a été nommé à plusieurs reprises, c'est d'étendre les modalités contractuelles aux sociétés de transport et aux villes, prévues dans le projet de loi n° 62. Là, je sors un petit peu, je fais un pas de côté sur le projet de loi n° 62, parce qu'il s'étudie presque en simultané avec le 61. C'est un élément important qui nous a été apporté par l'Ordre des urbanistes du Québec, la STM, la ville de Montréal, l'ARTM, l'ATUQ, Trajectoire Québec, Accès transports viables, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, l'Association pour le transport collectif de Laval, le Conseil du patronat du Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec, Exo, l'Ordre des urbanistes, Florence Junca-Adenot, professeure, la ville de Québec, le RTC — je ne l'avais pas nommé — le CPEQ également.

L'idée, c'est qu'actuellement, donc, dans le projet de loi n° 62, qui va nécessairement alimenter le projet loi n° 61, là, on est en train de revoir les modalités contractuelles, le mode d'approvisionnement au Québec. On veut passer d'un mode traditionnel d'appel d'offres à un mode plus collaboratif. Je ne veux pas rentrer dans le détail du 62 aujourd'hui, ce n'est pas le lieu ni le moment, mais on va donner, donc, une nouvelle façon d'approvisionner... de s'approvisionner, au Québec, aux ministères, aux sociétés d'État et évidemment aussi, c'est là le lien, à la nouvelle agence Mobilité Infra Québec.

Et donc la prétention du ministre des Infrastructures, c'est que ça nous permettrait d'éliminer 15 % des coûts et 25 % des délais. Bon, après ça, il y a des gens qui étaient plutôt... qui avaient des bémols par rapport à cette affirmation-là, mais c'est le pari du ministre, puis je respecte ça.

Mais chose certaine, c'est que, dans le projet de loi n° 61, on a entendu les constructeurs, on a entendu au moins deux groupes, des constructeurs, Pomerleau puis un regroupement, là, et ce qu'ils disaient, c'est qu'ils étaient enchantés d'avoir cette possibilité-là, que le projet de loi n° 62, pour eux autres, c'était une belle idée, permettait de réduire les risques, permettait d'accélérer les délais. Bref, l'industrie semble d'accord avec le projet de loi n° 62.

Le problème que je veux souligner à l'intérieur du projet de loi n° 61, c'est que, si on n'accorde pas ces mêmes possibilités aux villes puis aux sociétés de transport, on risque de se retrouver avec deux vitesses de réalisation de projets : une qui peut être accélérée, selon les prétentions du ministre des Infrastructures, et une autre qui pourrait être juste arrêtée. Je le dis à l'extrême, là, mais c'est potentiellement ce qu'on nous a dit, ce que nous ont dit les intervenants qu'on a entendus dans les audiences. Pourquoi arrêtée? Parce que, si les villes et les sociétés de transport demeurent dans le mode traditionnel, par appel d'offres, l'industrie, là, elle va aller là où c'est le plus facile, c'est le plus rapide, puis là où il y a le moins de risques.

Puis ce n'est pas rien, les travaux que les sociétés de transport vont avoir à faire encore aujourd'hui, puis demain, puis dans cinq ans, puis dans 10 ans. Juste l'entretien du métro, donc le maintien des actifs du métro, c'est 10 milliards de dollars pour les prochaines années. Vous imaginez si la STM part un appel d'offres traditionnel, pas capable d'avoir un soumissionnaire pour refaire son métro? Vous imaginez les Québécoises et les Québécois à qui on dit : Bien, 10 milliards sur le métro, on n'a pas donné les dispositions du projet de loi n° 62 aux municipalités et à la STM, et donc on aurait pu économiser 15 % du 10 milliards, 1,5 milliard, mais finalement on ne leur a pas donné pour des raisons... Il y a quelque chose, il y a un risque, très certainement, là.

Moi, je vous mets... je mets en garde la ministre par rapport à ça. On risque de créer deux catégories de porteurs de projets, et ce n'est pas... ni à l'avantage des utilisateurs du transport collectif actuel, parce que le métro, il faut l'entretenir, à un moment donné, sinon, s'il devient dangereux, les gens ne le prendront plus, là, puis ce n'est pas à l'avantage non plus des contribuables québécois, vu dans son ensemble, parce qu'on n'ira pas chercher les prétendus avantages qu'amènerait le projet de loi n° 62.

Donc, c'est très important de donner ces possibilités-là aux sociétés de transport et aux municipalités. Ça a été demandé. J'en avais parlé avec le ministre responsable des Infrastructures à l'intérieur du projet de loi n° 62, je l'ai demandé. Il nous a renvoyés à la ministre dans le projet de loi n° 61. Donc, je m'attends à une bonne écoute du côté de la ministre des Transports. Mais c'est un enjeu réel, et il va falloir y voir.

• (17 h 20) •

Maintenant, un autre élément : obliger à une collaboration avec les municipalités et les sociétés de transport. Parce que, comme je l'ai dit tantôt, Mobilité Infra Québec n'est pas obligée. Elle pourrait imposer un projet de transport collectif ou un projet routier sur un territoire municipal. Bon, Mme la ministre a dit : On n'ira pas là, mais, en même temps, le texte dit ça. Pourquoi laisser cette possibilité-là si l'intention n'est pas celle-là? Peut-être que la ministre, à court terme, ne l'utiliserait pas comme ça, mais je me méfie toujours de comment un texte peut être utilisé par la suite. On écrit des lois, on ne les change pas à tous les ans. Donc, c'est clair qu'il y a un enjeu là qu'il faudrait corriger.

Ça, obliger à collaborer avec les municipalités et les sociétés de transport, ça nous a été demandé par Gatineau, le Conseil du patronat du Québec, la STM, l'Ordre des urbanistes, la ville de Montréal, Florence Junca-Adenot, la ville de Laval, la ville de Québec, la Société de transport de Sherbrooke, la ville de Sherbrooke, l'UMQ, l'ARTM et l'association des transporteurs urbains.

C'est la base du travail avec les municipalités, c'est leur compétence. On n'a pas le choix de travailler. Moi, ce que je... Ce qu'on va proposer, en fait, ce sont des amendements qui va obliger Mobilité Infra Québec à s'associer, à collaborer avec les municipalités. L'occupation d'un territoire, c'est trop important. Ça a trop... ça a trop de conséquences sur la façon dont on se déplace, notamment, ça a trop de conséquences aussi sur la préservation de nos milieux humides, nos milieux forestiers, milieux agricoles. Mais, juste à la base, c'est une compétence municipale.

Donc, on doit absolument trouver des façons de travailler. Il y a plusieurs groupes qui nous ont proposé des mécanismes. On échangera avec la ministre pour s'entendre sur le meilleur moyen. Et je vois là une préoccupation tout à fait légitime qui a été identifiée par plusieurs personnes et groupes qu'on a reçus.

Un autre élément que j'ai trouvé intéressant, et on aura une discussion, certainement, avec Mme la ministre : s'assurer que le montage financier d'un projet soit étendu à son exploitation et son entretien, donc pas seulement la construction de l'infrastructure de transport collectif, mais aussi penser tout de suite, dès le moment où on développe ce projet-là, on le conçoit puis qu'on le budgète... qu'on réfléchisse tout de suite à son entretien et son opération. Ça nous a été demandé par la Société de transport de Montréal, la ville de Montréal, le Réseau de transport de la Capitale, la Société de transport de Sherbrooke, la ville de Sherbrooke, Florence Junca-Adenot et l'ATUQ. C'est quand même pas mal de gens qui ont... qui avaient cette vision-là et qui nous l'ont partagée.

Deux exemples, un positif puis, disons, un négatif, potentiellement négatif. Le REM, c'est un peu comme ça qu'on l'a pensé, M. le Président. Le budget a été réfléchi pour que, tout de suite dans le budget, dans le fond, on prévoie son maintien, son entretien puis on prévoie aussi son exploitation. C'est la bonne façon de fonctionner. La CDPQ Infra, quand elle a obtenu ce contrat-là avec le gouvernement pour la construction, elle a bien joué ses cartes, parce que, tout de suite, on a mis dans la balance, on a mis dans la réflexion l'entretien des actifs et l'exploitation.

Puis l'autre, l'exemple, si vous voulez, le contre-exemple hypothétique qui pourrait arriver, c'est qu'on pourrait avoir, par exemple, un projet qui est construit avec... en n'ayant pas cette réflexion-là et on voudrait, par exemple, diminuer les coûts de construction, ce qui pourrait potentiellement entraîner des coûts d'entretien plus grands ou des coûts d'opération plus grands que si on avait bien réfléchi au départ pour avoir une construction solide, une construction qui allait durer dans le temps.

Moi, mon père — puis je l'ai déjà dit ici, mais j'aime citer mon père là-dessus — il me disait toujours : Je n'ai pas les moyens d'acheter cheap. Parce que, quand on achète cheap, on a à renouveler assez rapidement, à racheter en neuf ou à réparer. Ça, ça ne fonctionne pas. Merci, mon père. Bien, je l'applique, moi, au transport collectif. Si on n'a pas des bons projets dès le début parce qu'on a voulu tourner les coins ronds ou baisser les budgets, on risque de se retrouver avec des problèmes quand viendra le temps d'exploiter ce système de transport collectif là ou encore l'entretenir. L'entretien pourrait revenir plus rapidement, l'entretien pourrait être de plus grande ampleur. Au final, M. le Président, c'est les Québécois qui vont finir par payer, puis, comme le disait mon père, on n'a pas les moyens de se payer du cheap en ce moment.

Ça fait que je vais clôturer là-dessus. Il y a plusieurs autres éléments que j'aurais aimé... bien, qu'en fait j'aurais pu vous nommer aujourd'hui, mais je vais les garder plus pour l'étude détaillée. Je voulais vraiment y aller sur les éléments les plus importants, ceux qui sont revenus le plus souvent. Je pense que, là-dedans...

Puis, encore une fois, je remercie énormément les groupes, les associations, les représentants, les experts, les expertes qui sont venus nous alimenter dans notre réflexion. C'est très, très riche. Ça nous donne beaucoup de matière pour avoir

une bonne discussion avec Mme la ministre. Ça nous donne aussi beaucoup de matière à proposer des amendements. J'espère que Mme la ministre, d'elle-même, aura plusieurs amendements qui seront tirés de ces auditions particulières là. Mais, s'ils n'apparaissent pas, nous, on va en proposer plusieurs.

Et vraiment je pense qu'on partage tous quelque chose de fondamental, on veut améliorer l'offre de transport collectif au Québec. Ça, c'est une certitude. On veut réduire nos émissions de gaz à effet de serre. On sait qu'on a... On peut se servir du transport collectif pour influencer l'occupation de notre territoire, comment on l'utilise, comment on s'étale ou on ne s'étale pas, comment on se concentre autour des stations de transport collectif, par exemple. Donc, je pense qu'on a une responsabilité morale très grande envers les générations qui nous suivront, parce que ce qui est en train de se dessiner là peut avoir un impact sur le long terme qui est très, très grand.

Donc, j'espère qu'on aura de bonnes discussions, une bonne ouverture à des amendements, parce qu'on en aura plusieurs. Alors, c'est pour ça que je demeure, puis c'est ma nature profonde, M. le Président, un éternel optimiste.

On va voter pour le principe du projet de loi n° 61 mais en signifiant tout de suite qu'on a besoin d'avoir de l'ouverture de la part de la ministre pour améliorer notablement ce projet de loi là. On se garde le droit de changer notre vote. Mais, pour l'instant, compte tenu de tout ce qu'on a entendu, de toutes les excellentes propositions qu'on a entendues, en espérant aussi une réelle ouverture de la part de la ministre, on va voter pour le principe. Merci.

Le Vice-Président (M. Benjamin) : Merci, M. le député de Taschereau. Nous sommes toujours sur le débat de l'adoption du principe du projet de loi n° 61, et je reconnais maintenant M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, c'est avec beaucoup de plaisir que je vais maintenant me prononcer à mon tour sur le projet de loi n° 61, sur le principe, à la suite des consultations particulières qui nous ont permis, justement, d'approfondir la réflexion sur le travail de la ministre et du ministère concernant les grands enjeux du transport collectif au Québec après six années de gouvernance caquiste.

Et je vous dirais, d'entrée de jeu, que c'est le genre de projet de loi où, rétrospectivement, on pourrait se dire : Pourquoi ne pas avoir développé plutôt quelque chose comme un livre blanc, une espèce d'avis d'intention des orientations, qui aurait pu permettre une consultation de tous ces groupes qui sont venus partager leur expertise, leurs points de vue mais également leurs inquiétudes et leurs propositions, de façon à ce qu'on puisse co-construire ce projet de loi là pour arriver avec un résultat où l'ensemble des partenaires s'y retrouveraient?

Malheureusement, la façon dont on a procédé, comme dans la plupart des cas lorsqu'il est question d'un projet de loi gouvernemental, bien, c'est qu'on a travaillé dans les officines gouvernementales, au ministère, et on a déposé un projet de loi qui est foncièrement incomplet. On l'a qualifié de coquille vide dans la mesure où il... Malheureusement, il comporte des zones d'ombre ou des définitions qui sont extrêmement larges ou incomplètes et qu'il va falloir nécessairement préciser, et ce pourrait être pour le meilleur comme pour le pire, tout dépendant, évidemment, de la volonté de la ministre et de ses collègues de la banquette gouvernementale de véritablement améliorer le projet, dans l'objectif d'améliorer également la mobilité au Québec au cours des prochaines années.

On ne fait pas l'adoption d'un projet de loi à la légère. On veut jeter les bases, je dirais, d'un cadre qui va nous permettre véritablement d'avancer, de développer une expertise, notamment, là, dans la question du transport, et du transport collectif en particulier.

Donc, l'objectif, ici, de débattre du projet de loi n° 61, c'est, essentiellement, de le bonifier pour éviter que l'on doive y revenir rapidement dans les prochains mois ou les prochaines années et corriger le tir.

Donc, je dirais qu'on n'a pas vraiment le droit à l'erreur après avoir vu une succession d'échecs, au cours des dernières années, sur des grands projets de mobilité ici, au Québec. On pourrait les nommer, que l'on regarde, par exemple, le prolongement du métro, de la ligne bleue, qui n'en finit plus de ne pas finir, qu'on parle du REM de l'Est, qui a été révisé deux ou trois fois, qu'on parle du REM de la Rive-Sud ou encore du transport... du REM, même, de Laval. Évidemment, on pourrait parler du tramway de Québec et de bien d'autres projets encore qui n'en finissent plus de ne pas finir de voir le jour.

• (17 h 30) •

Et ça, c'est extrêmement malheureux pour, évidemment, nos agglomérations, nos villes et pour le Québec tout entier, puisque, quand on se compare à d'autres sociétés modernes à travers le monde, des sociétés avancées comme les nôtres, mais qui ont définitivement une grande longueur d'avance sur la mobilité, et particulièrement la mobilité durable, donc, les modes de... dont les modes de transport collectif sont la colonne vertébrale, malheureusement, ici, et même comparativement aux États-Unis, qui sont nos voisins, on a encore un rattrapage important à réaliser.

J'ai entendu la ministre parler à plusieurs reprises du fait qu'une grande majorité des témoins qui sont venus partager leurs points de vue, leur expertise avec nous au cours des consultations particulières semblaient d'accord avec le projet de loi. Je pense qu'il faut nécessairement nuancer ce commentaire-là, puisque, dans l'ensemble des mémoires qui ont été déposés et des points de vue obtenus, l'essentiel, sur lequel l'ensemble des intervenants se sont mis d'accord : sur le fait que l'on puisse travailler de façon constructive à améliorer les choses au Québec en ce qui concerne la réalisation de grands projets, qu'on puisse réaliser davantage de projets, qu'on puisse le faire à moindre coût, donc dans un cadre financier prévisible et respecter les budgets, et qu'on puisse réaliser ces projets-là rapidement.

Alors, évidemment, ce que je viens de décrire, là, c'est de la tarte aux pommes, et tous ceux qui sont venus discuter avec nous du projet de loi n° 61 aiment, M. le Président, la tarte aux pommes et ont dit : Évidemment qu'on épouse les objectifs, qui sont louables et vertueux. Mais, pour la plupart d'entre eux, ils ont vu, dans le projet de loi, de grandes

failles, ou de grandes lacunes, ou de grands dangers dont ils nous ont fait part. Et c'est la raison pour laquelle je vous dis que ce projet de loi là, s'il devait demeurer tel qu'il a été libellé et présenté au salon bleu en juin dernier, et qu'il est discuté maintenant au salon rouge, s'il devait ne pas être modifié en profondeur, ce serait, à mon point de vue, une occasion historique ratée. Ce serait même, vraisemblablement, une catastrophe à maints égards, et je vais m'expliquer.

Je reviendrai sur les détails du projet de loi pour poursuivre mon préambule sur la question fondamentale qui touche la création d'une agence. Parce que j'ai aussi entendu la ministre des Transports et de la Mobilité durable faire un lien entre le dépôt du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, donc, faire un lien entre ce projet de loi, qui crée une agence, et un autre projet de loi que j'avais moi-même déposé en 2021, le projet de loi n° 796, qui portait le titre suivant, Loi sur l'Agence des infrastructures de transport au Québec, qui était inspiré d'un premier projet de loi présenté par mon ex-collègue député de Jonquière et, pendant 18 mois, ministre des Transports et des Affaires municipales, qui avait lui-même souhaité améliorer la gouvernance en matière de transport et de mobilité au Québec en créant une agence.

Et ce que l'on souhaitait, mon collègue député de Jonquière de de l'époque et moi-même en 2021, c'était, et on l'avait résumé de cette façon-là, séparer le béton de la politique, c'était créer une agence véritablement indépendante pour s'assurer de la distancier, de distancier les décisions et la réalisation de projets collectifs, de transport collectif ou de projets routiers, distancier des intérêts politiques ou des intérêts financiers de certains promoteurs qui ont été particulièrement actifs au Québec pendant un certain temps et qui ont été... dont les stratagèmes ont été révélés lors des audiences de la commission Charbonneau. On voulait en quelque sorte réformer les façons de faire du gouvernement du Québec en matière de construction de routes, mais également de réseau de transport collectif pour éviter et contrer les risques de collusion ou de corruption.

Bien sûr, on voulait également s'assurer de maîtriser les coûts associés à ces grands projets là, ça va de soi. On souhaitait également pouvoir développer une expertise québécoise en matière de réalisation de grands projets, de grands projets de transport collectif, sachant que l'expertise, elle existe au Québec. À preuve, nous avons des entreprises en ingénierie, en... des entreprises de construction également, des cabinets d'ingénieurs qui sont en demande et qui sont également en mouvement, au travail dans des dizaines, voire des centaines de projets de par le monde, dans d'autres juridictions que les nôtres, parce qu'ils ont cette compétence-là, mais elle n'est pas actuellement présente de façon aussi intense et concentrée au ministère des Transports parce que, tout simplement, on n'a pas su retenir notre expertise avec l'évolution, là, des conditions de travail et salariales des 25 dernières années. C'est ce qu'on a constaté, d'ailleurs, en regardant la façon dont on gère les projets routiers, ou autoroutiers, ou encore de transport collectif au moment des audiences de la commission Charbonneau, que j'ai mentionnée tout à l'heure.

Donc, pour pouvoir doter le Québec d'une agence qui puisse véritablement livrer des projets dans les temps impartis et dans les budgets... dans des budgets raisonnables, bien, il faut pouvoir donner à une telle agence un pouvoir, en fait les pouvoirs de pouvoir développer une vision en matière de transport, en matière de mobilité, le pouvoir, également, de planification et le pouvoir, également, de réalisation, mais dans les limites de l'autonomie des sociétés de transport, par exemple, qui existent déjà dans les différentes villes du Québec, dans le respect d'autres instances, par exemple les instances municipales des villes à travers le Québec, également, par exemple, l'autorité en matière de développement de transport, l'ARTM dans la région... dans la grande région de Montréal. Il faut pouvoir respecter, donc, les mandats qui sont donnés aux autres agences, mais surtout s'assurer de pouvoir avoir, comme il a été mentionné dans les audiences, dans les consultations particulières... que cette agence ait une autonomie, une indépendance, un pouvoir d'initiative qui lui soient reconnus d'emblée. Et c'est la plus grande faille, à l'heure actuelle, que l'on peut voir dans le mandat même qui est confié à l'agence, c'est-à-dire que les seuls projets — à l'article 4 — que l'agence pourra mettre en oeuvre, sur lesquels elle pourra travailler, ce sont des projets qui lui seront confiés par le gouvernement. Donc, dès le point de départ de cette agence, et donc du projet de loi, nous avons une intervention politique en amont de la réalisation d'un projet ou d'un réseau, ce qui pose un problème fondamental pour ce qui est du développement d'une vision intégrée du transport collectif et de la mobilité sur le territoire québécois, et nulle part ne voyons-nous que cette vision-là pourra émaner de façon indépendante de la part de l'agence Mobilité Infra Québec. Donc, si on n'arrive pas à modifier de façon profonde le mandat, et donc le projet de loi, nous allons être condamnés à faire travailler un groupe, donc, autour de l'agence, sur un projet, sans égard à l'aménagement du territoire, par exemple, aux autres modes de transport qui peuvent exister déjà, aux visées des villes, des sociétés de transport, de l'ARTM, et ainsi de suite. C'est déjà commencé, le travail, en ne prenant pas acte de ce qui existe déjà comme interventions, comme pouvoirs d'intervention et d'initiative dans les différents secteurs où l'on souhaite développer davantage de mobilité, améliorer la fluidité des déplacements et des transports, inclure, évidemment, et au premier chef, le transport collectif, mais également prendre acte de ce qui existe sur le territoire comme réseau routier, mais également comme réseau de transport actif, qui fait partie également et qui doit faire partie intégrante de la vision de la mobilité dans nos villes au Québec. Alors, c'est un enjeu qui est fondamental si on ne veut pas constamment répéter les mêmes erreurs, au Québec, en matière de développement de projets et de mobilité.

• (17 h 40) •

Donc, les consultations particulières nous ont permis, donc, de déterminer qu'il y avait plusieurs, plusieurs failles. Et, si on va un peu plus dans le détail, au-delà du principe, il y a toute la question de la définition, qui a été évoquée, d'ailleurs, par certains de mes collègues, de ce que sont des projets complexes. On dit : Nous allons confier à Mobilité Infra Québec le soin de développer des projets complexes. Nulle part dans le projet de loi ne peut-on lire une définition de ce qu'est un projet complexe. Alors, la plupart des intervenants y ont vu une lacune importante, parce qu'on ne sait pas en partant de quoi on parle, et chacun peut imaginer ce qu'il entend. Mais il est absolument essentiel que l'on puisse définir de façon beaucoup plus pointue et précise ce dont on parle lorsqu'il est question de confier à une agence des projets complexes. Et là je vous dirais que, pour résumer le point de vue de la plupart des intervenants, cette définition de

mandat sur les projets complexes traduit une mission aussi large qu'imprécise — et là je cite l'un des mémoires présentés par l'Association du transport urbain du Québec — qui semble même aller au-delà du mandat qu'on veut véritablement confier à l'agence. Et c'est donc un écueil majeur et fondamental du projet de loi. Plusieurs, dont la Fédération québécoise des municipalités, ont proposé que l'on définisse les projets complexes par l'adoption d'un cadre de référence qui nous permettrait justement de savoir quel type de projets, quel genre de projets, quelle est l'envergure du projet que l'on pourra confier à cette agence.

C'est donc une intervention qui est assez fondamentale, comme l'intervention concernant les projets qui peuvent être confiés en matière de transport, ce qui ne semble pas exclure la possibilité que l'on puisse confier à l'agence des projets de transport autres que des projets de transport collectif. Il n'est pas impossible qu'une agence puisse développer à la fois une expertise en matière de transport collectif et avoir également une expertise en matière de développement de projets en transport routier. Le problème actuel est plutôt le fait qu'on a souvent décrit, et ça, c'est la ministre elle-même qui l'a mentionné, l'agence comme une espèce de mégabureau de projet, donc, pour des projets pour lesquels on n'a pas actuellement l'expertise, M. le Président, au ministère des Transports, mais il n'y a jamais personne, en amont des consultations ou pendant les consultations, qui a pu développer un argumentaire à l'effet que le ministère des Transports n'avait pas l'expertise concernant la gestion de projets routiers ou autoroutiers.

Est-ce qu'on peut l'améliorer? Bien entendu. J'ai mentionné, tout à l'heure, qu'on avait vu une certaine perte d'expertise au cours des 25 dernières années, mais je ne voudrais pas que l'on déduise de mes propos que l'expertise n'existe plus. On a eu l'occasion, d'ailleurs, d'entendre les ingénieurs du ministère nous démontrer qu'en fait ce n'est pas l'expertise dont ils ont besoin pour les projets de route ou les projets autoroutiers, mais plutôt les moyens d'agir et d'agir avec efficience, en allégeant les directives qui sont actuellement un carcan pour eux lorsqu'il est question de développer des projets et de voir à quel point ils sont dans une démarche de reddition de comptes et d'imputabilité constante demandée par les échelons de hiérarchie supérieurs qui les empêchent littéralement de faire leur travail de base, de développer des projets, de faire la surveillance de chantiers et de les gérer, et ainsi de suite, et ça ralentit considérablement l'élaboration des projets.

En d'autres mots, si l'on est à développer une agence à la fois pour réaliser des projets complexes dont on ne sait pas trop ce que c'est, mais des projets de réseau de transport collectif, mais qu'on n'exclut pas, par exemple, d'avoir également des projets routiers, bien là, on a un enjeu et un problème majeurs, c'est qu'on a déjà des compétences similaires au ministère, donc on créerait une agence qui va faire concurrence au ministère sur le même terrain, celui de la construction d'infrastructures routières ou autoroutières.

Alors, il va devoir... on va devoir discuter de cette question-là et clarifier les intentions gouvernementales à cet égard et voir quel est le modèle qui est préférable. La proposition que j'avais faite en 2021, celle de mon collègue député de Jonquière en 2013, était à l'effet de transformer une vaste partie du ministère en agence qui puisse gérer la mobilité à tous égards et avoir une certaine cohérence, et une coordination, puis une expertise à la fois dans le champ du développement des infrastructures routières, mais également dans le champ du développement de réseaux de transport collectif, en collaboration et en concertation, en complémentarité avec les sociétés de transport, avec l'ARTM, avec les villes. C'était ça, l'approche. Et on pouvait le faire, évidemment, à travers une agence qui ait un mandat large, mais un pouvoir d'initiative, les coudées franches. Le développement d'une vision était au cœur de son mandat. Et on disait, à cette époque-là, que l'agence devait consulter le ministère dans le développement de sa vision, de son approche et de certains projets, et évidemment obtenir l'assentiment du ministère au moment d'aller de l'avant avec un certain nombre de projets. Donc, on avait cette indépendance-là puis on avait, évidemment, une reddition de comptes, le ministère ayant toujours son rôle de supervision et de gouvernance supérieure, mais en confiant les mandats tous azimuts en matière de mobilité à une instance indépendante du... des interventions politiques.

• (17 h 50) •

Alors là, aujourd'hui, on dit : On va créer cette agence-là, elle va s'occuper des transports collectifs, parce que c'est là qu'on a un manque d'expertise, mais on n'exclut pas aussi de faire concurrence au ministère ou de rapatrier des ressources du ministère, et ça, je pense qu'il y a une décision à prendre, et on a cette espèce de structure là qui pourrait cannibaliser, en quelque sorte, les ressources du ministère ou dédoubler ce qui se fait déjà au ministère, ce qui, évidemment, ne va pas dans le sens d'un système plus performant. Cette espèce de dédoublement ou d'absence de clarté, cette absence, en fait, de précision dans le projet de loi est également particulièrement notable lorsqu'il est question des compétences déjà reconnues aux sociétés de transport ou aux villes en matière de... ou à l'ARTM en matière de planification de transport, des réseaux de transport.

On a vu de nombreux témoins venir nous... en fait, nous faire part de leurs inquiétudes concernant le rôle et les responsabilités de chacun des partenaires, parce qu'ils se voient effectivement comme des partenaires du ministère des Transports et de la Mobilité durable et ils souhaitent, évidemment, que le partenaire gouvernemental soit présent, soit attentif, soit rigoureux, soit véritablement engagé, mais ils ne souhaitent pas que ce partenaire vienne essentiellement jouer dans leurs platebandes et jouer du coude au point où l'agence peut devenir essentiellement le maître d'oeuvre dans des compétences qui sont déjà présentes et assumées par les sociétés de transport, les villes ou encore l'ARTM. Et ça, il y a plusieurs exemples dans le projet de loi où on voit que cette question-là n'a pas été approfondie. Elle n'a pas été clarifiée et elle fait place, je dirais, à une interprétation, je pense, qui est tout à fait logique, à l'effet que les compétences des paliers municipaux ou autres ne soient pas pleinement reconnues et respectées par le projet de loi. Je prends pour exemple le fait qu'à l'article 74 du projet de loi n° 61 il est bien indiqué que l'agence doit négocier le montant de la contribution financière qui peut être exigible de la part des organismes de transport ou des villes concernant le développement et le financement de projets de transport collectif. Donc, il y a cette négociation-là qui doit avoir lieu, mais, à défaut d'une entente, c'est l'agence qui peut en déterminer les modalités.

Alors, essentiellement, on dit : Il y aura un processus de négociation, mais ce processus de négociation là ne pourra pas se tenir d'égal à égal parce que, d'un côté, on souhaite pouvoir, justement, faire valoir notre capacité financière, faire valoir le rôle qu'on a à jouer dans le développement du projet et dans sa mise en opération ultérieure, et, d'autre part, bien, on a l'agence qui dit : Bien oui, vous pouvez nous faire l'argumentaire et la démonstration, mais sachez, d'entrée de jeu, qu'en bout de ligne c'est moi qui devrai trancher, j'aurai le pouvoir d'imposer un règlement final si je n'ai... je n'obtiens pas gain de cause dans ma façon de voir les choses et le partage des coûts. Donc, évidemment, c'est là un processus qui est vicié et qui ne permet pas le respect des compétences. Et je dirais même davantage, M. le Président, c'est non seulement le respect des compétences, mais le respect de la capacité de payer, évidemment, des villes ou encore des sociétés de transport, et évidemment des usagers, d'un mode de transport que l'on souhaite développer.

On a aussi la question du choix des projets. Il y a consultation en amont, nous dit-on, avant d'aller de l'avant avec la décision pour développer un projet de transport collectif, par exemple, mais cette consultation-là peut prendre, évidemment, la forme que souhaitera l'agence. Elle n'est pas définie, cette consultation-là, mais en aucun temps est-ce qu'on prévoit que les gestionnaires des villes, l'administration de nos villes ou des sociétés d'État puissent être parties prenantes aux décisions. Alors, évidemment, ces villes, ces administrations de systèmes de transport à travers le Québec auront voix au chapitre, elles pourront proposer, mais il est déjà clair, noir sur blanc, que ce sera à l'agence de disposer, donc de prendre la décision, donc d'imposer, ce à quoi la ministre, lors des consultations particulières, a répondu. Mais avec les besoins qui sont exprimés à travers l'ensemble du Québec en matière de mobilité, j'ai du mal à imaginer que le gouvernement décide d'imposer un projet, un projet de mobilité, un projet de transport collectif à quelque ville que ce soit qui n'en voudrait pas. Mais malheureusement ça ne fonctionne pas comme ça, c'est-à-dire qu'on a déjà vu plusieurs exemples où le gouvernement, avant même la création de l'agence, développait, sur le plan politique et souvent sans aucune espèce d'étude préalable, sans s'appuyer ni sur les données scientifiques, sur quelque expertise que ce soit, mais, sur le plan politique, avançait l'idée de développer un projet de transport collectif ou routier sur un territoire.

Vous avez des exemples comme moi, j'en ai, où ces projets-là ont été véritablement des engagements ou des promesses électorales qui, à ce jour, n'ont pas encore été réalisées, tout simplement parce qu'elles n'ont pas été appuyées sur la science ou sur une étude approfondie des besoins, sans avoir non plus cette collaboration essentielle avec les citoyens, avec ceux qui les représentent, les élus municipaux, mais également avec les sociétés de transport. Donc, ces projets-là ne peuvent pas voir le jour. Même si on créait une agence magiquement, ces projets-là ne verront pas le jour sans que les différents partenaires puissent travailler collectivement à développer ce... bien, en fait, cette relation de confiance et cette relation de respect mutuel en ce qui concerne des expertises qui sont souvent complémentaires et qui doivent être, justement, mises à contribution dans un projet d'ensemble qui soit porteur et structurant.

Et cette agence-là que l'on souhaite créer, Mobilité Infra Québec, ne peut pas, en d'autres mots, M. le Président, se substituer aux pouvoirs municipaux, ne peut pas se substituer aux pouvoirs des sociétés de transport, et encore moins se substituer aux comités de citoyens de nos villes puis de nos quartiers, et ça, ça me semble assez fondamental. C'est une évidence, me direz-vous, mais le projet de loi, lui, n'en prend d'aucune façon acte, ne permet pas, justement, de voir une meilleure coordination des projets, à l'avenir, avec les différents partenaires qui doivent, nécessairement, chacun jouer leur rôle.

Ce qui m'amène à mentionner également qu'on pourrait même développer des projets de transport, souvent des projets de transport lourd, et décider que, s'ils ont pris... il a pris racine, il a été développé, ce projet, dans une ville donnée, mais que, dans le processus, on décide tout simplement de le livrer, de le confier à une société nouvelle, une société privée plutôt que les sociétés de transport déjà existantes sur le territoire... En fait, c'est comme si on voulait, encore une fois, se donner cette capacité de développer, en parallèle à ce qui existe déjà, un nouveau réseau, parce que, supposément, ça irait plus vite puis ça se ferait dans des délais plus... enfin, que ce serait à l'intérieur des délais impartis puis ça se ferait à moindre coût.

• (18 heures) •

Mais, malheureusement, ce qu'on risque de voir si un tel développement était réalisé, c'est la reproduction de ce qu'on a vu avec le REM, qui, aujourd'hui, même si on l'avait vu dès le départ, aujourd'hui, est critiqué dans la mesure où il n'est pas pleinement intégré à l'ensemble des différents réseaux préexistants sur le territoire du Grand Montréal, et les conditions qui lui ont été octroyées permettent, par exemple, un rabattement des usagers vers le REM, aux dépens des lignes de métro, ou d'autobus, ou de trains de banlieue préexistantes, et qui mettent essentiellement en danger le financement, et donc la viabilité, des autres réseaux parallèles qui doivent nécessairement faire partie du même écosystème, où chacun peut y trouver son compte, chacune des sociétés, chacun des réseaux. Mais ces réseaux-là, qui sont complémentaires, ultimement, ils servent à favoriser la mobilité de l'ensemble de la population, et donc des usagers, pour améliorer la fluidité du transport et leur mobilité.

Or, tout ça nous fait craindre pour, justement, des décisions qui seraient... qui entraîneraient des conséquences extrêmement périlleuses pour l'avenir, pour le développement et pour le fonctionnement et la fluidité du transport collectif. Ce sont des éléments qui ont été amenés.

L'autre élément qui a fait l'objet à peu près de toutes les interventions de la part des intervenants lors des consultations particulières, M. le Président, c'est la question du financement, la question du financement des opérations des systèmes de transport collectif actuels. On a actuellement des négociations qui semblent s'éterniser, à savoir si on aura les moyens de faire rouler nos autobus, puis notre métro, et puis les trains de banlieue. On menace même de couper certaines liaisons de trains de banlieue, soit sur la Rive-Sud ou dans la couronne nord de Montréal, parce que le financement ne correspond pas, évidemment, à ce dont on a besoin pour rendre les services de façon optimale et favoriser l'achalandage.

On sait tous qu'on a actuellement la menace d'une spirale vers le bas, où on va restreindre ou réduire l'offre de services, ce qui va entraîner, nécessairement, une réduction de l'achalandage, qui va entraîner, évidemment, une réduction subséquente des revenus des sociétés de transport, qui vont encore une fois couper dans leurs services, et ainsi de suite,

avec pour résultat que les gens vont chercher une autre façon de se déplacer et vont se rabattre sur l'automobile, plus souvent qu'autrement l'auto solo, en favorisant ce qu'on voit déjà... Même avec la pandémie, là, qui... derrière nous, de plus en plus loin, là, et les mauvaises habitudes de transport, seuls dans nos voitures, dans les centres urbains... a pris beaucoup plus de... enfin, a pris davantage de place ces derniers mois, avec des achalandages absolument extraordinaires un petit peu partout à Montréal et même dans la région de Québec, comme si on n'avait pas compris encore que le développement de réseaux de transport collectif, c'était aussi pour favoriser la fluidité du transport routier et autoroutier. Les deux sont foncièrement interreliés, et, si le service diminue dans le transport collectif, nécessairement, on va avoir de plus en plus de gens qui vont tenter de se rendre au travail ou traverser nos centres urbains avec leur propre voiture, avec les résultats qu'on peut déjà envisager.

Alors, le financement du transport collectif, actuellement, là, il a fait l'objet de toutes les inquiétudes, de toutes les interventions et il doit être réglé. On doit pouvoir trouver une formule de financement qui soit prévisible, qui soit pérenne et qui soit suffisante aussi pour pouvoir imaginer que les transports actuels, là, on puisse les sauvegarder et qu'on puisse les améliorer, dans la perspective de la politique de mobilité durable qui existe encore aujourd'hui et qui veut que l'on puisse augmenter l'achalandage à chaque année, et non pas stagner ou encore le voir diminuer.

Et ça, plusieurs nous l'ont mentionné, ne perdons pas de vue quel est notre objectif. Si l'objectif est de favoriser la mobilité et la mobilité durable et augmenter l'achalandage dans les transports collectifs... mais ça ne se fait pas sans financement. Avant même de développer de nouveaux réseaux de transport collectif, bien, il faut stabiliser et maintenir les réseaux et les opérations des réseaux qu'on a déjà. Ce qui m'amène à parler brièvement du maintien des actifs, parce que, là aussi, on a un défi extraordinaire. Que ce soient les actifs en matière de routes et... de ponts et d'autoroutes, mais les actifs, également, des sociétés de transport, qu'on pense au métro de Montréal, par exemple, il faut absolument pouvoir y injecter, dans le maintien des actifs, des sommes extrêmement importantes. Et ça, c'est aussi un élément de l'équation qu'on ne peut pas perdre de vue.

Ça m'amène d'ailleurs à mentionner que plusieurs sociétés de transport nous ont fait la démonstration qu'elles avaient toute l'expertise... pas suffisamment de financement, mais toute l'expertise pour pouvoir, M. le Président, s'assurer du maintien des actifs. La Société de transport de Montréal est l'experte en matière d'entretien des métros, et on le fait depuis plus de 50 ans. Après, évidemment, il faut qu'on puisse avoir les moyens de nos ambitions, et cette responsabilité doit être partagée entre, évidemment, les usagers, la société de transport et les villes qui la financent, mais également le gouvernement du Québec, parce qu'on ne peut pas imaginer des investissements comme ceux-là sans une contribution majeure du gouvernement du Québec, qui en retire les bénéfices, bien entendu, il faut le mentionner. Notre métropole, son développement, sa vitalité économique dépendent beaucoup de la fluidité du transport, et son attractivité également en dépend tout autant. Et c'est... ce sont, en fait, des retombées économiques... si on peut, justement, s'assurer que nos systèmes de transport puis nos systèmes économiques fonctionnent dans la grande région de Montréal, bien, ce sont des retombées dont bénéficient, bien évidemment, le gouvernement du Québec et, par voie de conséquence, l'ensemble des citoyens du territoire. Alors, il faut avoir une vision d'ensemble.

Et donc, sur le maintien des actifs, je tenais quand même à mentionner que cet élément-là, il a été mis en exergue par plusieurs des intervenants. Mais également, lorsqu'il est question du développement de projets en... au milieu des... de la période de consultations, en parallèle à ces consultations-là, bien, on a eu, évidemment, à répondre à des questions d'actualité, chacun des membres de la commission, et la ministre également. Je me souviens d'une intervention des élus locaux de la couronne nord de Montréal, qui ont fait leur plaidoyer en conférence de presse pour qu'on puisse enfin s'attarder à la question du transport collectif, qui ne finit plus de ne pas aboutir et qui coûte extrêmement cher en matière d'investissements perdus, en matière d'aménagement. Et ça, ces éléments-là sont déjà chiffrés.

• (18 h 10) •

Bref, on a eu ces interventions-là en parallèle de la commission, et la ministre, pour toute réponse, a essentiellement mentionné que le gouvernement de la CAQ avait présenté, en mars dernier, un déficit historique, un budget déficitaire de façon historique et qu'on n'avait plus un sou à investir dans des projets de transport collectif, notamment. Alors, évidemment, vous nous voyez retourner en commission parler de développer des transports collectifs de façon beaucoup plus rapide, beaucoup plus de projets et à moindre coût mais avec un budget zéro. C'était là une contradiction qui était assez importante, mais on imagine qu'une fois qu'on a lancé cette espèce de réponse, en voulant dire : Calmez un peu vos ambitions et vos ardeurs, que le gouvernement ou les gouvernements qui viendront dans les années à venir pourront rétablir un certain équilibre à la fois dans le budget du gouvernement du Québec, mais également dans les investissements qui sont consentis en matière de transport routier et en matière de transport collectif, donc, avec pour objectif, minimalement, de rééquilibrer les investissements en infrastructure de part et d'autre. Parce qu'on voit aujourd'hui que les sommes investies en matière de développement de transport collectif sont à peu près le quart de ce qu'on voit dans le transport autoroutier, ce qui est contraire à ce qu'on souhaite, ce qui est contraire au Plan pour une économie verte qui a été adopté par le gouvernement, mais pour lequel on a encore beaucoup de travail à faire pour atteindre un certain nombre de ces objectifs. Et c'est évidemment très loin, comme le disait mon collègue de Taschereau tout à l'heure, des prorata qu'on voit, par exemple, chez nos voisins de l'Ontario, auxquels le premier ministre aime beaucoup se comparer.

Alors, je pense que, de ce point de vue là, là, il faut saisir l'occasion du débat sur le transport et sur la mobilité durable pour clarifier la question du financement des opérations, clarifier la question aussi des investissements en infrastructure qui seront requis au cours des prochaines années. Parce qu'on a parlé du Plan québécois des infrastructures, où il y a un déséquilibre, mais on n'a pas parlé encore... mais je mentionnerai que le fonds qui permet, justement, les investissements en matière de développement d'infrastructures de transport, selon les prévisions que l'on fait, bien, il sera... Je n'ai pas les montants devant moi, certains en ont fait la démonstration, là, mais... D'ailleurs, il s'agit, je pense, d'alliance Transit... nous faisait la démonstration que, si on ne corrige pas le tir, on n'aura effectivement pas les moyens d'investir dans des projets

de transport collectif ou routier. Alors, le FORT, là, F-O-R-T, s'il n'est pas renfloué d'une façon ou d'une autre, bien, on discute un peu dans le vide, sans perspective de pouvoir développer des projets. Et développer des projets, c'est absolument fondamental parce que c'est en forgeant qu'on devient forgeron. Et l'expertise autour d'une agence comme Mobilité Infra Québec ne pourra se développer et se maintenir qu'en, justement, développant des projets, et en les réalisant, et en les mettant en opération. Donc, ce n'est pas à temps perdu, là, ou à temps partiel qu'on pourra faire ça.

Et ce qui m'amène aussi à commenter un point de vue qui a été émis par la ministre à plusieurs reprises en disant que, si on pouvait créer un mégabureau de projets, bien, on aurait une concentration d'expertises qui permettrait à ces gens-là de travailler tantôt sur un projet à gauche, tantôt sur un projet à droite, et puis finalement pouvoir gérer, là, comme ça, là, de façon multitâche, plusieurs projets en même temps.

J'ai posé la question à des représentants du bureau de projet de l'Outaouais pour le développement d'un tramway là-bas, et on nous a répondu que, lorsque des ressources étaient mobilisées... et on a dû les recruter de façon intensive un peu partout à travers le Québec, voire à travers le monde. Donc, constituer le bureau de projet pour un réseau comme celui-là, c'est certes difficile, mais, une fois qu'on a ces ressources-là, on ne peut pas se permettre de les libérer pour travailler sur d'autres projets.

Alors, nécessairement, et plusieurs l'ont dit, si on a une agence qui est constituée, on devra, de toute façon, mettre en place des bureaux de projet spécifiques pour chacun des projets, si tant est qu'on a les moyens financiers de développer plusieurs projets à la fois. Et je pense que c'est ce à quoi on aspire parce que les besoins, ils sont partout. Les projets sont d'envergure différente et ils sont rendus à des stades différents également, mais il faut pouvoir les faire avancer, les faire cheminer en parallèle.

En même temps, on ne peut pas reporter dans le temps le développement de ces projets-là en attendant d'avoir... d'en avoir terminé qu'un seul, mais de là à penser qu'une seule équipe puisse butiner d'un projet à l'autre, en pensant qu'on va tous les faire cheminer selon les délais qui sont impartis, ça, ça semble être une vue de l'esprit et il va falloir continuer à travailler sur ce dossier-là.

Donc, le financement des opérations, il est fondamental, M. le Président, avant même de penser à de nouvelles infrastructures, mais ce qu'il est fondamental de faire aussi, lorsqu'il est question de planifier de nouvelles infrastructures ou de nouveaux réseaux, c'est de planifier non seulement la construction et la mise en oeuvre du réseau en tant que tel, mais également voir qui sera responsable des opérations. Je l'ai mentionné tout à l'heure, on ne peut pas décider ça à la fin comme le projet de loi le prévoit. Il faut impliquer et engager l'opérateur, donc, une société de transport vraisemblablement déjà existante sur le territoire de nos villes, mais également planifier l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure.

Donc, non seulement la construction de l'ouvrage, mais également son fonctionnement, son opération, le maintien des actifs, tout ça doit être planifié à l'avance, et c'est actuellement un des éléments qui n'est pas très, très clair dans le projet de loi ou dans la vision que portent la ministre et le gouvernement à cet égard. Donc, la question de la planification, de la prévisibilité, de la pérennité non seulement des infrastructures, mais du service est absolument fondamentale, et présentement on ne la voit pas de façon très claire dans le projet de loi qui est devant nous.

Certains ont mentionné ce que je résumerais comme étant le contrôle démocratique de l'agence Mobilité Infra Québec, c'est-à-dire que la façon... et ça, encore là, c'est assez fondamental. Oui, on va mettre en place une structure d'agence avec un conseil d'administration, mais on ne prévoit pas nulle part une reddition de comptes et une espèce d'imputabilité envers les Québécois, les contribuables, les gens desservis, les villes, les élus. Essentiellement, ça pose un problème dans la gouvernance qui est actuellement prévue, qui nous fait craindre pour, justement, les mandats qui sont confiés, je l'ai mentionné tout à l'heure, mais également la façon dont les mandats seront exercés et puis la responsabilité que portera Mobilité Infra Québec dans la réalisation du projet, et dans sa livraison, et dans la suite des choses. Donc, on a ici une question qui est extrêmement importante, et je pense qu'il ne faut pas la négliger d'aucune façon.

Un autre élément qui me revient concernant l'importance de développer une approche de concertation avec les instances qui existent déjà, c'est tout le côté de l'aménagement du territoire, qui est une compétence des villes, on le sait, et, à cet égard, l'Ordre des urbanistes est venu faire une présentation, en fin de consultations publiques, qui est extrêmement importante. Elle nous a parlé... L'ordre nous a parlé effectivement de la question du financement, de la question de la politisation des projets et de l'importance, justement, d'éviter des interventions politiques dans le choix qui doit reposer sur la science et l'expertise plutôt que les intérêts politiques, mais également la question de la reconnaissance du rôle et des expertises qui sont déjà sur le terrain, mais, plus principalement, de la vision qui doit être présente en amont du développement de projets.

• (18 h 20) •

Nous avons vu, à plusieurs reprises, le gouvernement, la ministre nous parler d'un certain nombre de projets, mais, encore une fois, de façon très, très singulière ou de façon très, très concentrée sur une partie du territoire ou selon le service qui serait offert plus spécifiquement à une catégorie de population ou à des gens qui vivent dans certains secteurs, sans nécessairement réaliser que le premier objectif que l'on devrait vouloir atteindre avec un débat comme celui qui est le nôtre aujourd'hui, dans le développement d'une nouvelle façon de faire au Québec pour le développement de la mobilité durable, c'est le développement d'une vision globale, une vision globale du développement des infrastructures de transport collectif au Québec et dans une perspective de pérennité, dans une perspective pluriannuelle.

Et ça, je pense qu'il faut y revenir, nécessairement, il faut pouvoir l'inscrire et le lire dans le projet de loi, parce qu'aucun projet de loi, aucune agence, M. le Président, ne pourra se substituer à une vision globale, intégrée, structurée, réfléchie du développement, de l'aménagement de nos villes et de l'élément vraiment absolument essentiel qu'est celui de la mobilité des gens qui l'habitent, encore une fois, dans toutes les dimensions de la mobilité, que ce soit le réseau

cyclable, le réseau de transport collectif, évidemment, le réseau piétonnier, le réseau des routes et des autoroutes. Et c'est le rôle essentiel qui actuellement n'est pas assumé par quiconque selon ce qu'on voit ici devant nous. Même si on fait miroiter le fait que l'agence pourra se voir confier un mandat de planification, on voit cette planification-là comme étant associée au développement d'un projet complexe, projets complexes qui n'ont jamais été définis, et un projet complexe qui va nécessairement être identifié sur un territoire donné et réalisé pour une population également bien identifiée.

Donc, on est encore... C'est comme si on sautait, encore une fois, les étapes. Et cette dimension-là, elle nous a été rappelée par plusieurs des intervenants comme fondamentale, si on voulait véritablement pouvoir améliorer nos façons de faire ici, au Québec.

Je terminerais, M. le Président, en parlant de deux éléments. On avait aussi un consensus, je pense que c'est fondamental, sur la question de la valorisation immobilière autour des projets de développement de transport collectif. Le projet de loi prévoit que Mobilité Infra Québec puisse tirer des revenus ou favoriser la captation des revenus liés à l'immobilier dans le développement de ses réseaux, ce qui se fait à travers l'ensemble des sociétés avancées de la planète. Et ici, bien, on a, je pense, cette orientation-là extrêmement positive qui nous permettrait, à travers l'agence, de le faire. Mais il faut nécessairement que les villes et les sociétés de transport, qui sont déjà actuellement en opération à travers leurs réseaux respectifs à travers le Québec, puissent avoir le même genre de capacité. Et ça, c'est un élément qui... pour lequel, je pense qu'il y avait unanimité et qui nous permet justement d'avancer un peu, même si ce n'est pas la panacée, avancer certainement en matière de financement, à la fois des infrastructures, du maintien des actifs et des opérations des services de transport.

Donc, il y a là non pas une manne, mais il y a là une source de financement sur laquelle on ne peut pas fermer les... par rapport à laquelle on ne peut pas fermer les yeux, et il est plus que temps qu'on puisse le faire, mais non seulement pour l'agence, mais également qu'on puisse octroyer ce même pouvoir à l'ensemble des intervenants que j'ai mentionnés tout à l'heure.

Dernier élément que je... dont je voulais vous faire part, M. le Président, c'est la question relative aux modes de construction, c'est-à-dire que, pendant toute l'étude préliminaire du projet de loi n° 61 en commission, en consultations particulières, on a fait référence au projet de loi n° 62, qui a été présenté au même moment que le projet de loi n° 61, comme étant sa contrepartie sur le plan contractuel, en faisant miroiter les grands gains qu'on pourrait avoir en matière d'efficacité, de rapidité, d'économie. Et, M. le Président, je vous dirais que je le souhaite, je le souhaite absolument, mais il faut que cette agence-là, à l'heure actuelle, au-delà des modes contractuels qui seront prévus dans le projet de loi n° 62, bien, que l'agence que l'on veut créer à travers le projet de loi n° 61 soit pérenne, réponde à des objectifs de cohésion, de cohérence, de développement de vision, d'articulation, donc, de projets les uns par rapport aux autres, en reconnaissant les rôles et les responsabilités de chacun dans l'écosystème des transports au Québec, qu'on puisse aussi le faire de façon à ce que l'expertise québécoise qui est déjà présente, là, puisse être déployée enfin et pour de bon, au service de l'ensemble des Québécois et des Québécoises où qu'ils habitent, M. le Président. Alors, nous appuierons le principe pour améliorer le projet de loi.

Le Vice-Président (M. Benjamin) : Merci, M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Alors, toujours sur le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 61, je reconnais Mme la députée de Chomedey.

Mme Sona Lakhoyan Olivier

Mme Lakhoyan Olivier : Bonjour, M. le Président. Malgré qu'il reste quelques minutes, je vais quand même commencer, faire mon intervention pour l'adoption du principe, projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Donc, comme vous le savez, le système de transport collectif québécois traverse une lourde crise. Les sociétés de transport manquent de budget. Les territoires sont inégalement desservis, et les Québécois ne disposent pas des services dont ils ont besoin au quotidien. Ce projet de loi, qui devrait révolutionner la manière dont nous développons le transport collectif, selon la ministre des Transports et de la Mobilité durable, vise à créer l'agence Mobilité Infra Québec dont la mission serait d'effectuer, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport. L'agence serait également chargée de faire des analyses de transport à la demande du ministre responsable des Transports et de la Mobilité durable.

En tant que porte-parole de l'opposition officielle en matière de tourisme, ce projet de loi est en lien étroit avec mes dossiers. En effet, le tourisme repose sur une série de facteurs interdépendants, parmi lesquels la mobilité joue un rôle central.

Les transports collectifs, tels que les bus ou les trains, sont un pilier fondamental pour la croissance de l'industrie touristique québécoise. Ils assurent l'accessibilité des destinations, permettent aux touristes de se déplacer aisément et participent à la valorisation des régions moins bien desservies qui sont nombreuses au Québec. Un système de transport efficace, moderne et...

Le Vice-Président (M. Benjamin) : Mme la députée, souhaitez-vous poursuivre votre intervention à la reprise des travaux?

Une voix : ...

Ajournement

Le Vice-Président (M. Benjamin) : Parfait. Alors, compte tenu de l’heure, les travaux sont ajournés au mercredi 25 septembre, à 9 h 40.

(Fin de la séance à 18 h 30)