



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 10 septembre 2024 — Vol. 47 N° 54

Consultations particulières sur le projet de loi n° 61 — Loi
édicte la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (1)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mardi 10 septembre 2024 — Vol. 47 N° 54

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Geneviève Guilbault	1
M. Monsef Derraji	2
M. Etienne Grandmont	2
M. Joël Arseneau	3
Auditions	3
Union des municipalités du Québec (UMQ)	3
Pomerleau	11
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)	20
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	28
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	36
Exo	44
Mme Catherine Morency et M. Hubert Verreault	52
Fédération québécoise des municipalités (FQM)	60

Autres intervenants

M. François St-Louis, président suppléant

- * M. Martin Damphousse, UMQ
- * M. Samuel Roy, idem
- * M. Philippe Adam, Pomerleau
- * M. Pierre Lafond, idem
- * Mme Sophie Morin, idem
- * M. Pierre Tremblay, ACRGTQ
- * Mme Gisèle Bourque, idem
- * M. Marc Joncas, idem
- * M. Jean-François Turgeon, idem
- * Mme Ginette Sylvain, ARTM
- * M. Ludwig Desjardins, idem
- * Mme Houda Slaoui, idem
- * Mme Véronique Lafond, ATUQ
- * Mme Valérie Leclerc, idem
- * Mme Josée Bérubé, Exo
- * M. Sylvain Yelle, idem
- * Mme Fanny Gayet, idem
- * M. Guy St-Pierre, FQM
- * M. Pierre Châteauvert, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 10 septembre 2024 — Vol. 47 N° 54

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 61 — Loi édictant
la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (1)**

(Neuf heures quarante-huit minutes)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, bonjour à tous. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi 61, Loi édictant la Loi sur la Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Nous débiterons ce matin par les remarques préliminaires puis entendrons par la suite les organismes suivants, soit : l'Union des municipalités du Québec, le groupe Pomerleau et l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.

Remarques préliminaires

J'inviterais maintenant la ministre des Transports et de la Mobilité durable à faire ses remarques préliminaires. Vous disposez de six minutes, Mme la ministre.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Bonjour à vous, un nouveau président, étant donné les récents mouvements. Alors, toujours un plaisir d'être présidé par des gens compétents, donc, vous comme les autres. Alors, merci, merci à vous, madame... M. le Président, pardon, et à votre équipe, Mme la secrétaire, toute l'équipe. Toujours important de remercier le personnel, les gens qui nous soutiennent ici, parce que, comme je dis toujours, les centaines de milliers de personnes qui suivent nos travaux à chaque commission ne pourraient pas le faire si ce n'était de tout ce personnel compétent et avisé qui nous aide à diffuser ces travaux. Salutations aussi au personnel qui nous accompagne respectivement, que ce soient les gens de nos leaders respectifs, de nos whips respectifs, donc tout autour, nos chercheurs, alors salutations à tout le monde. Salutations aux collègues, bien sûr, à mes collègues d'abord, de la banquette gouvernementale, à mes équipes aussi. J'ai des gens de mes équipes, bien sûr, du ministère des Transports, mon sous-ministre ici, adjoint, que vous connaissez, Jérôme Unterberg, qui est avec moi sur toutes les commissions, Carole-Anne Pelletier, de mon cabinet, mes collègues, député de Masson, députée de Bonaventure et députée d'Argenteuil. Salutations aux collègues de l'opposition, le député de Nelligan, le député de Taschereau et le député des Îles-de-la-Madeleine, ici, avec nous, ce matin. Donc, un grand plaisir toujours de travailler ensemble. C'est notre troisième commission. En fait, moi, c'est mon troisième projet de loi depuis que je suis aux Transports. On a fait les trois avec le député de Taschereau, quelques-uns avec le député de Nelligan. Alors, ce sera certainement aussi intéressant que d'habitude. Et salutations aux groupes qui sont dans la salle, toutes les personnes qui ont pris la peine de se déplacer pour nous rencontrer ce matin. Je vois M. Damphousse, de l'UMQ, avec son collègue. Merci beaucoup d'être ici, et à ceux qui suivront.

Vous savez, M. le Président, c'est toujours excitant de commencer un projet de loi, de commencer l'étude parlementaire d'un projet de loi, parce que, bien avant, il y a beaucoup de travail qui se fait. Quand je dis «commencer», bien sûr que l'élaboration d'une pièce législative nécessite plusieurs, plusieurs heures de travail de la part de nos équipes, notamment nos équipes juridiques et les partenaires qu'on consulte. Mais c'est très excitant, le moment où on commence la commission, parce que ça veut dire qu'éventuellement, sans présumer de rien, on va en arriver à l'adoption, on l'espère, du projet de loi et d'une nouvelle loi.

• (9 h 50) •

Et, en l'occurrence, aujourd'hui, on va instituer une nouvelle organisation, une nouvelle petite équipe d'expertise très pointue en transport collectif. Et Dieu sait que le transport collectif, on en entend parler tous les jours, que ce soit les questions de financement... Mais, pour moi, ce qui... ce qui m'intéresse aussi beaucoup, c'est la réalisation de nos projets de transport collectif d'envergure, une expertise qui, actuellement, n'existe pas forcément au sein du gouvernement pour la simple et bonne raison que c'est relativement nouveau. Je le dis souvent, contrairement aux routes qu'on est habitués de faire, le transport collectif et plus précisément les projets de transport collectif d'envergure, c'est relativement nouveau au Québec. La mouvance et l'appétit pour le transport collectif d'envergure est relativement nouveau.

Donc, le temps est venu, je pense, pour le ministre des Transports, là c'est moi qui occupe le poste, mais je veux dire l'institution, ministre des Transports et gouvernement, de prendre le leadership du contrôle du développement du destin du transport collectif au Québec. Et en instituant Mobilité Infra Québec, qui est l'objet du projet de loi qu'on va... dont on va commencer l'étude aujourd'hui, je pense qu'on exerce ce leadership. Et donc pour... pour cette raison, je suis extrêmement fière de ce projet de loi. Je l'ai dit, je suis fière à chaque fois. On vient d'en terminer un sur la sécurité routière, avant ça, on a réformé la loi sur l'expropriation après 40 ans de statu quo, et, aujourd'hui, on instaure quelque chose de complètement nouveau qui va révolutionner la manière dont on développe le transport collectif au Québec. Alors, j'en suis extrêmement fière, M. le Président.

Je vais achever là-dessus, parce que, de toute façon, on aura l'occasion d'aborder des aspects plus précis, sans aucun doute, là, au fil... au fur et à mesure des gens qui vont venir nous entretenir. Mais je voulais terminer en remerciant énormément mes équipes, parce qu'on a travaillé longtemps sur ce projet de loi là, quand je suis arrivée, on en parlait. Mais entre en parler puis déposer un projet de loi, il y a énormément de travail, et on sait, nous, le nombre de réunions et de démarches qu'on a dû faire pour en arriver là. Alors, je suis extrêmement fière. Un grand merci à toutes mes équipes du ministère, à mes collègues du gouvernement, qui m'ont épaulée tout au long du processus. Et bons travaux à l'ensemble des collègues et des partenaires qui seront présents tout au long des consultations.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci beaucoup, Mme la ministre. J'inviterais maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Nelligan à faire ses remarques préliminaires. M. le député, vous disposez de 3 min 36 s. La parole est à vous.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Merci, M. le Président. Donc, bienvenue. Merci. Bienvenue à la commission... à notre commission. Bienvenue, chers collègues, Mme la ministre. Je tiens à saluer Mme la ministre, son équipe, son cabinet, les membres de la commission, les membres de la présidence, collègues, et mon collègue Marc-Antoine, qui m'accompagne pour les consultations de ce projet de loi, qui était important aussi.

Et le début de ces consultations... Loi édictant la Loi sur la Mobilité... Mobilité Infra et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, un projet de loi costaud, 27 articles, mais aussi l'édiction d'une nouvelle loi de 93 articles, quatre jours de consultations, 26 groupes en commission parlementaire. Mais ce qu'on doit retenir, c'est un autre projet de loi caquiste qui vient créer une autre agence, une autre agence. On a eu celle de la santé, et là on va avoir un autre en transport. Ça semble être une tendance, M. le Président, de transformer les ministères en agences, mais... j'espère juste qu'un jour on ne va pas changer le nom de la Coalition avenir Québec par Agence avenir Québec.

Et, vous le savez, la CAQ nous a habitués à brasser des structures en faisant croire que ça allait changer le monde, mais, dans les faits, les résultats se font encore attendre. Par exemple, l'agence de santé, est-ce qu'on a accès à un médecin de famille? Je ne pense pas. Est-ce qu'on attend moins à l'hôpital? Je ne pense pas. Est-ce qu'on a de meilleurs services, pire encore, est-ce que vous avez des services? Je ne pense pas, donc. Alors, c'est beau, les grands discours, mais la population, M. le Président, s'attend surtout à des résultats. Et bien hâte à m'entretenir avec les groupes, bien hâte à m'entretenir avec les groupes, parce que tout le monde est au courant, c'est quoi, les enjeux en matière de transport collectif. D'ailleurs, on va avoir la chance d'entendre l'UMQ, qui représente plusieurs villes, avec qui je me suis entretenu récemment, plusieurs agences de transport, qui nous parlaient de leurs enjeux.

Mais laissez-moi vous rappeler quelque chose d'extrêmement important. En 2013, le gouvernement du Parti québécois avait déposé le projet de loi 68, Loi sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec. La CAQ, à l'époque, s'était braquée. On parle quand même, il y a quand même quelques années. Mais il avait... elle avait dit qu'elle serait contre le projet de loi, même projet de loi, qui, en quelque sorte, ressemble au projet de loi qu'on a devant nous aujourd'hui. L'actuel ministre de la Cybersécurité et du Numérique avait même dit, et je le cite : «Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire.» Ce sont les propos de l'actuel ministre de la Cybersécurité sur le projet de l'agence. Alors, j'ai hâte que la ministre nous explique ce qui s'est passé à la CAQ depuis. Clairement, on a un changement de direction, et maintenant l'agence est une bonne chose.

Le projet de loi soulève beaucoup, beaucoup de questions. Bien hâte à entendre le groupe... les groupes, bien hâte à voir est-ce qu'on va respecter l'autonomie des municipalités, est-ce que ça va coûter moins cher, est-ce qu'on va réduire les délais, est-ce qu'il y aura plus d'argent pour les projets. Vous savez, l'argent, c'est le nerf de la guerre. D'ailleurs, la quasi-totalité des mémoires déposés jusqu'à maintenant parlent de l'importance du financement du transport collectif et non pas de la création de l'agence. Pour l'instant, il n'en est pas question.

Alors, M. le Président, c'est une étape importante. Bien hâte d'entendre les groupes, les experts, et bien hâte à voir comment la ministre va écouter les groupes. Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. J'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe d'opposition et député de Taschereau à faire ses remarques préliminaires. Vous disposez de 1 min 12 s, M. le député. La parole est à vous.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, bienvenue à vous. Content de travailler avec une nouvelle présidence. Salutations à la ministre, aux collègues qui sont ici, à toutes les personnes présentes dans cette salle.

On ne peut pas parler du projet de loi 61, qui va créer Mobilité Infra Québec, sans le mettre dans le contexte de la dernière année. Dans la dernière année, Mme la ministre a été très dure envers les municipalités. Elle les a traitées d'incompétentes, elle a imposé des... des audits de performance aux sociétés de transport. On les a traités de quêtueux. Ça a été très dur envers les municipalités. Maintenant, le projet de loi qui est devant nous et qu'on va étudier est une grande opération de centralisation et d'une grande, grande, grande arrogance. Alors, moi, pour l'étude de ce projet de loi là, je vais faire tout mon possible pour convaincre le ministre... la ministre des Transports de travailler avec les municipalités plutôt que de travailler contre les municipalités. Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : M. le député, je vous invite à la prudence quant au choix des mots. Merci. J'inviterais maintenant le député des Îles-de-la-Madeleine à faire ses remarques préliminaires. M. le député, vous disposez de 1 min 12 s. La parole est à vous.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je salue la ministre, mes collègues et toutes les équipes de chacune des formations politiques, de même que le personnel de l'Assemblée nationale.

Et j'ai le goût de commencer mon intervention par un avertissement comme on voit dans les séries de fiction ou dans les films : Attention, toute ressemblance de ce projet de loi avec des agences ou des projets d'agence, ayant déjà existé, ne serait que pure coïncidence, serait complètement fortuite. En d'autres mots, le projet d'agence qu'on a aujourd'hui devant nous n'a rien à voir avec le projet de loi 68 qu'avait déposé mon ex-collègue Sylvain Gaudreault ou celui que j'ai déposé en 2021, le projet de loi 796, qui visait, je le rappelle, à dépolitiser les projets de construction d'infrastructure et de mobilité collective, qui cherchait également à donner davantage d'expertise au gouvernement du Québec dans la réalisation du projet. Il visait surtout, comme valeur cardinale, à assurer une autonomie de ceux qui font la planification, l'organisation et le développement de projets de mobilité.

C'est tout le contraire de ce qu'on voit ici dans le projet de loi. Alors, on tentera de l'améliorer dans la mesure de nos possibilités, mais on part de loin. Merci.

Auditions

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Nous allons maintenant débiter les auditions.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Union des municipalités du Québec. Pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, je vous invite à vous présenter, nom et titre, s'il vous plaît. Donc, la parole est à vous. Vous... Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé.

Union des municipalités du Québec (UMQ)

M. Damphousse (Martin) : Bonjour à tous. Je suis Martin Damphousse, maire de Varennes et président de l'Union des municipalités du Québec.

M. Roy (Samuel) : Bonjour, tout le monde. Samuel Roy, conseiller stratégique aux politiques à l'Union des municipalités du Québec.

M. Damphousse (Martin) : Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable, M. le président de la commission, Mmes et MM. les membres de la commission, je vous remercie de nous accorder l'opportunité de vous présenter nos commentaires sur le présent projet de loi. Je suis accompagné de Samuel Roy, conseiller stratégique aux politiques.

Tout d'abord, l'UMQ salue la volonté du gouvernement de se doter de l'expertise nécessaire à la réalisation de projets de transport collectif partout au Québec, assurant ainsi la prévisibilité et la maîtrise des coûts de développement. Ces objectifs sont partagés par le milieu municipal.

• (10 heures) •

Nous réaffirmons également notre engagement à collaborer avec le gouvernement du Québec pour identifier des solutions durables au financement du transport collectif, un défi majeur pour l'expansion de l'offre. La baisse de l'achalandage depuis la pandémie et l'arrivée du Réseau express métropolitain qui capte une partie des revenus des sociétés de transport à Montréal ont exacerbé ces difficultés financières. La structure actuelle de financement est devenue obsolète, nécessitant des solutions immédiates. Il est donc impératif d'établir un cadre financier prévisible sur cinq ans pour soutenir la croissance continue de ce service essentiel crucial pour le développement régional et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, nous recommandons de retarder l'atteinte des cibles d'électrification du transport collectif afin de ne pas restreindre les ressources disponibles pour le maintien des infrastructures et d'alléger la pression sur les opérations. Pour soutenir de nouveaux projets nécessitant d'importants investissements, un financement substantiel est crucial. Il est nécessaire d'exploiter toutes les possibilités, notamment le Plan québécois des infrastructures 2024-2034, qui prévoit des investissements en transport collectif de 13,8 milliards de dollars sur 10 ans, tandis que les investissements dans le réseau routier sont deux fois et demie supérieurs aux investissements en transport collectif. À cet égard, l'union recommande le rééquilibrage des investissements prévus dans le Plan québécois des infrastructures en faveur du transport collectif.

L'ensemble des municipalités du Québec souhaite être en mesure de proposer une offre de transport collectif intéressante à leurs citoyennes et citoyens. Cependant, elle se heurte à un problème d'importance : Le manque de financement et de cadres légaux et réglementaires adaptés à leurs réalités. En effet, seules les municipalités de 100 000 habitants et plus ont la possibilité de constituer une société de transport ou de posséder leur propre flotte de véhicules. C'est le cas notamment pour Granby et Drummondville ou pour des regroupements comme la Régie intermunicipale de transport Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Elles doivent obligatoirement faire affaire avec des transporteurs privés qui coûtent de plus en plus cher et elles n'ont pas accès aux mêmes subventions pour l'électrification. Ainsi, l'UMQ recommande de modifier la loi sur le transport pour permettre à toutes les municipalités de posséder et d'opérer leur propre flotte de véhicules.

Concernant la taxe sur l'immatriculation instaurée par la loi n° 39, bien que prometteuse, elle présente des obstacles pour les municipalités. La taxe sur l'immatriculation pourrait être un outil intéressant pour ces municipalités qui aimeraient déployer une plus grande offre de transport collectif. Cependant, le pouvoir actuel permet seulement aux municipalités dotées d'une société de transport et aux MRC de s'en prévaloir, ce qui engendre des enjeux de gouvernance importants. Afin de pallier ce frein, l'UMQ recommande d'élargir le pouvoir d'imposer une taxe sur l'immatriculation à l'ensemble des municipalités locales et des villes ayant des compétences de municipalité régionale de comté. Le projet de loi prévoit que le gouvernement du Québec fixe unilatéralement la contribution financière des municipalités pour les projets complexes de transport avant de leur confier l'exploitation. Cette approche risque de compromettre sérieusement l'autonomie municipale et d'avoir un impact significatif sur les finances des municipalités. L'UMQ propose donc que le projet de loi n° 61 soit modifié pour exiger une entente préalable entre la municipalité et le gouvernement du Québec avant d'engager toute contribution financière municipale.

En conclusion, nous souhaitons souligner un point fondamental pour assurer le succès des initiatives de Mobilité Infra Québec : La nécessité d'une collaboration étroite avec le milieu municipal. Les municipalités, fortes de leur expertise en aménagement du territoire, doivent être des partenaires actifs dans la planification et la réalisation des projets de transport. Cette approche collaborative, respectueuse de l'autonomie et des compétences municipales, devrait se traduire par l'assujettissement de Mobilité Infra Québec à la réglementation municipale. Ainsi, nous pourrions garantir une synergie optimale entre les projets d'infrastructure et les besoins spécifiques de chaque communauté, tout en préservant la cohérence du développement urbain à long terme. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions. Merci à tous.

Le Président (M. St-Louis) : Alors je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. Le prochain bloc d'échange sera d'une durée de 16 min 30 s. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Alors, messieurs, merci encore d'être ici avec nous aujourd'hui. Toujours, toujours très intéressant de parler avec l'UMQ sur une foule de sujets. D'ailleurs, vous êtes presque toujours sur nos commissions quand on fait des projets de loi. C'est dire à quel point vous êtes un partenaire important. D'ailleurs, on s'est rencontrés dernièrement pour... pour divers sujets. Donc, merci d'être à Québec aujourd'hui.

Je vais commencer peut-être par un des derniers éléments qui a été mentionné. Parce que je regarde vos recommandations, il y a plusieurs choses là-dedans très intéressantes. Il y en a certaines qui vont déjà dans le sens de notre projet de loi, donc peut-être qu'on pourrait étoffer un peu le point de vue. Mais vous disiez, en terminant ou, en tout cas, dans les dernières remarques, vous souhaitez qu'une entente intervienne entre le gouvernement et les municipalités avant la réalisation ou même la planification de tout projet de transport collectif, mais c'est exactement le sens du projet de loi et c'est actuellement la manière dont c'est prévu dans le projet de loi. En tout cas, je... pour l'article... je vous réfère à l'article... c'est 74, ici. Donc, je me demandais : Est-ce que, pour vous, cet article-là ne répond pas à cet objectif-là? Est-ce qu'il y a des modifications que vous souhaiteriez lui apporter? Parce qu'actuellement, ce qu'on dit, c'est : «...le ministre doit convenir avec les municipalités locales, les sociétés de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain ou l'Autorité régionale de transport métropolitain, lorsqu'ils sont visés par le projet, du montant d'une contribution financière de leur part», et, plus loin, sur l'éventuelle exploitation, le gouvernement... à défaut d'entente... c'est-à-dire... bon, «...dans le cadre d'un projet complexe de transport collectif confié à Mobilité Infra Québec doit faire l'objet d'une entente entre le ministre et, selon le cas, une municipalité locale, une société de transport en commun, le réseau de transport métropolitain, l'ARTM ou tout autre organisme.» La responsabilité de l'exploitation et... la responsabilité financière de l'exploitation, bref, tout ça est déjà prévu comme devant faire l'objet d'ententes entre le gouvernement et les municipalités. Alors, qu'est-ce qui, selon vous, ne répond pas?

M. Damphousse (Martin) : Bien, en fait, dans notre compréhension... puis si on fait erreur, tant mieux, ce sera un dossier de réglé, mais, ce qu'on a compris, c'est que, dans votre projet de loi, il y a une obligation de consultation, ce qui est bien, mais il n'y a pas d'obligation d'avoir une entente. Sauf qu'avec ce que vous venez de lire, le bout de passage, on va prendre le temps de le regarder attentivement, mais, entre une consultation, qui est une chose, et qu'on nous impose un modèle d'entente de financement, on souhaite être collaborateurs pour s'entendre entre nous et le gouvernement et convenir d'une entente et non qu'on nous l'impose. Mais il reste que, si, avec ce que vous venez de lire et la préoccupation qu'on avait... on ne veut pas simplement être consultés et qu'on nous impose une entente, mais qu'on soit collaborateurs et qu'on s'entende... en fait, qu'on en arrive à la conclusion d'une entente, il y a une grande différence entre les deux. On prendra le temps d'analyser les détails, mais je pense que vous comprenez le sens de ce que je viens d'expliquer.

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait, puis c'est pour ça que je commence par cet élément-là, parce que, pour moi, il est crucial. Tu sais, il est impensable pour moi qu'un gouvernement aille imposer un projet de transport collectif d'envergure sur un territoire si les élus locaux n'en veulent pas et par extension leurs citoyens n'en veulent pas. Pour moi, c'est un non-sens. Il y a tellement de municipalités puis il y a tellement de gens qui veulent des projets qu'on va commencer par en faire là où les gens sont intéressés avant d'aller en imposer quelque part. Donc, pour nous, c'est le gros bon sens à l'état pur, si je peux m'exprimer ainsi.

Puis c'est tout aussi important pour nous d'avoir... de fonctionner avec des ententes. Tu sais, la manière dont ça va fonctionner avec les décrets, et tout ça, pour la réalisation du projet, ça va reposer sur une entente tant sur le partage des coûts que sur l'éventuelle exploitation. Ça fait qu'en même temps je voulais vous entendre là-dessus, puis, en même temps, peut-être vous rassurer puis vous inviter à regarder plus précisément l'article 74 du projet de loi, parce que, pour nous, tu sais, je... Puis je suis contente qu'on commence par vous, parce que ça va être clair pour tout le monde que, pour nous, il est très important de fonctionner avec des ententes puis la collaboration avec les municipalités, parce que, sinon, de toute façon, pour moi, c'est insensé. L'argent est rare, alors on commence par les endroits où les gens sont intéressés.

Puis peut-être aussi... Puis vous avez commencé en disant : Je salue la volonté du gouvernement d'enfin se doter de la capacité de réaliser des projets. Parce que je l'ai dit, même de façon très transparente, actuellement, cette capacité-là n'existe pas quant à moi, au gouvernement, c'est compliqué. Mon collègue des Îles-de-la-Madeleine disait qu'à leur époque ils ont déposé un projet de loi, ou ils ont déposé un projet, ou, en tout cas... bien, enfin, ils ne l'ont jamais mis en oeuvre, et les libéraux ont contourné le problème en créant la CDPQ Infra, ce qui était, à l'époque une bonne chose, parce que le REM, dont la construction a commencé en 2018, cinq ans plus tard, on inaugurerait le premier tronçon. Donc, manifestement, c'était une bonne idée, mais je ne pense pas qu'on peut éternellement être tributaire de la CDPQ Infra. Donc, pour nous, c'était important de se doter de notre propre capacité.

• (10 h 10) •

Alors, est-ce que vous... comment je pourrais dire, est-ce que vous jugez que, dans son imperfection habituelle, puis probablement qu'on va l'améliorer tous ensemble, mais que cette pièce législative là est résolument un bon moyen de venir répondre à ce besoin-là, du XXI^e siècle, où une nation comme le Québec doit se doter une fois pour toutes de la capacité de prendre le contrôle du transport collectif sur son territoire?

M. Damphousse (Martin) : À partir du moment, Mme la ministre, où on a salué l'esprit du projet de loi, on y croit. Puis je vais répéter des éléments que vous avez mentionnés à quelques reprises auxquels on adhère à l'UMQ, c'est de réussir à faire davantage de projets en transport collectif partout au Québec, de réussir à le faire plus rapidement et de réussir à le faire à moindre coût. Donc, honnêtement, il n'y a personne dans le milieu municipal qui peut être contre ces trois prémisses-là.

Mais, après avoir dit ça, vous aurez compris qu'il y a des éléments qui restent préoccupants pour le milieu municipal, parce que, dans le sujet précédent dont on vient de parler, il est aussi mentionné qu'à défaut d'une entente, le gouvernement a le pouvoir d'imposer des factures au milieu municipal, et c'est là où le bât blesse. À partir du moment où on a une entente, ça veut dire qu'on est collaborateur et on accepte le résultat. Mais, à partir du moment où on ne s'entendrait pas, bien, de se retrouver imposer une contribution financière, bien, c'est là où vous comprenez toute la nuance dans ce qu'on vient de discuter au préalable.

Mais l'esprit du projet, on est 100 % favorables. Quand vous disiez aussi d'aller chercher une plus grande expertise, le ramener à l'intérieur au lieu de toujours donner des sous-contrats à l'extérieur, on est d'accord avec le principe.

Mme Guilbault : Exact, puis je vois ici votre recommandation n° 14 : «Retirer les dispositions du projet de loi qui ont pour effet de rendre obligatoire une contribution municipale au montage financier d'un projet complexe de transport et qui permettent au gouvernement du Québec de l'imposer». Mais est-ce que, pour vous, ça tombe sous le sens que les municipalités contribuent? Puis là on s'entend évidemment que les moyens ne sont pas les mêmes selon la taille de la municipalité, la taille de la population, donc les revenus et le budget d'une municipalité. Mais, logiquement, le montant d'un projet de transport ou l'envergure d'un projet de transport collectif, pour une municipalité plus petite, va être proportionnel, normalement, aux besoins qu'on dessert. Donc, on ne mettra pas un projet de 15 milliards dans une municipalité de 20 000 habitants, on s'entend là-dessus.

Alors, est-ce que, pour vous, ça tombe sous le sens quand même de demander une contribution de la municipalité, dans l'optique où ça demeure quand même un service qui va répondre aux besoins des citoyens de la municipalité?

M. Damphousse (Martin) : Mais, comme vous savez, Mme la ministre, on le fait déjà, et c'est tout à fait normal de le faire. Je ne connais pas personne au Québec, dans le monde municipal, qui souhaite du transport collectif sans payer un sou. Mais, entre payer un sou, sa contribution juste et équitable en fonction de l'arrivée d'une nouvelle ligne d'autobus et l'arrivée d'un train, l'arrivée d'un REM, l'arrivée d'un métro, on ne parle plus du tout des mêmes sommes potentielles et des moyens que le milieu municipal possède.

Je prends toujours l'exemple qui me revient souvent en tête, le prolongement du métro à Laval. La ville de Laval n'a pas contribué, une chance. S'il avait fallu qu'ils contribuent, si ce n'est que de 10 %, imaginez l'impact sur le compte de taxes. Ça fait que ça dépend toujours des modes de transport, mais ça dépend...

Donc, pour répondre franchement à votre question, le milieu municipal contribue déjà, contribue de plus en plus et on va continuer à être présent comme contributeur. Mais vous comprenez qu'entre contribuer et amener de

nouvelles infrastructures structurantes qui coûtent une fortune et devoir assumer ça en plus des frais d'opération qui vont suivre, il y a une grande distinction, et c'est pour ça que tout le volet du financement reste une grande préoccupation du milieu municipal.

Mme Guilbault : Oui, tout à fait, puis on en parle souvent, du... du fameux financement, puis je vais... je vais quand même en profiter encore, pour le bénéfice des collègues qui sont dans la salle, pour réitérer le fait que, depuis la pandémie, la contribution gouvernementale au financement du transport collectif n'a jamais été aussi élevée. L'argent est rare pour tout le monde. Pour nous aussi, vous le savez, on a un déficit au dernier budget. Mais, malgré tout, on donne plus d'argent que jamais via nos programmes de soutien, notamment le Programme d'aide au développement du transport collectif. Alors...

Mais on est d'accord avec vous qu'il faut trouver d'autres façons de faire. D'ailleurs, ma collègue ministre des Affaires municipales, dans son dernier projet de loi, a donné des nouveaux pouvoirs aux MRC pour pouvoir diversifier leurs revenus ou diversifier leurs moyens financiers pour mettre du transport collectif à la disposition des municipalités, un autre exemple de collaboration fructueuse.

Mais donc on s'entend sur le fait qu'une contribution de la part des municipalités desservies par les projets est normale, mais, évidemment, il faut... il faut être réaliste puis tenir compte des moyens de chacun, tout comme des moyens du gouvernement, d'ailleurs, et inviter le gouvernement fédéral à s'engager plus fermement dans le financement des projets de transport collectif. Il faut bien que je le mentionne aussi. Mon collègue de Taschereau, des fois, est optimiste par rapport à la participation du fédéral dans les projets, mais, malgré tout, il reste qu'actuellement on n'a pas de projet pour financer du transport collectif au fédéral avant 2026.

Je vous amène sur la SAAQ, la recommandation numéro 10, parce que, ça, quand on a donné la possibilité, justement, de percevoir des nouveaux revenus, il y avait un prix qui était élevé pour pouvoir se prévaloir de la possibilité du service de perception par la SAAQ, là, pour la nouvelle contribution pour le transport collectif, et ça, on a fait des modifications, on l'a modulé, juste pour être sûr de donner les bons chiffres, retrait du plancher de 60 000 \$ puis permettre aux MRC de se regrouper pour couvrir le 200 000 \$. Est-ce que ça, vous trouvez que ça répond aux besoins? C'est sûr que, dans un monde idéal, les choses ne coûteraient rien, mais, dans la mesure où il y a un prix, est-ce que ça, pour vous, ça... c'est mieux qu'avant? Est-ce que, pour vous, c'est une amélioration, les modifications qu'on a faites avec la SAAQ?

M. Damphousse (Martin) : Mais c'est indéniable. En fait, la première mouture n'était pas du tout, du tout équitable, à part pour la CMM, la grande région montréalaise. Le volume de contributeurs est tellement important que ça fonctionnait. Le frais d'entrée de 200 000 \$... le frais annuel de 60 000 \$, ça ne paraissait pas. Mais, quand on se retrouve dans une communauté en région qui peut avoir 30 000, 45 000 habitants, c'était tellement exorbitant que personne ne pouvait profiter du nouveau... du nouveau mode de financement. Cette modification-là est assurément un pas de géant dans la bonne direction.

Mme Guilbault : C'est bien. J'amène le numéro 1, là, parce que, là, il y aurait beaucoup de choses à dire... Il me reste combien de temps?

Le Président (M. St-Louis) : Il reste 4 min 45 s.

Mme Guilbault : Quatre minutes. OK. Bon. Le numéro un, tu sais, bon, évidemment, le numéro un, c'est un peu... je dirais, ça recoupe à peu près tous les souhaits qu'on peut avoir pour le transport collectif, à la fois dans la prévisibilité du financement et la planification comme telle des projets, que ce soit l'étude, ce qu'on appelle, nous, le dossier d'opportunité, la réalisation, etc., donc. Et ça, le cadre financier, je n'aurai pas le temps de m'y attarder, mais, vous savez probablement qu'on est en discussion, on est très, très, très avancés et ça va très bien, on a notre résolution de la CMM. Donc, on est très avancés pour la planification du financement sur cinq ans, comme j'avais... comme je m'étais engagée à le faire.

Mais, pour la prévisibilité, justement, de la planification et de voir venir un peu les projets, de les ordonner, de les planifier dans une optique où on est capable d'attirer des gens qui ont le goût de les faire, premièrement, les projets... Parce qu'actuellement, puis on va avoir Pomerleau un peu plus tard aujourd'hui, puis on entend... de toute façon, on va avoir l'association aussi, actuellement, les gens sont de moins en moins intéressés à faire des projets avec nous, avec le gouvernement, puis les municipalités, peut-être, ont le même... le même problème à plus petite échelle. Mais toujours est-il qu'au gouvernement on a de moins en moins de soumissionnaires. On l'a vu avec le tramway de Québec, personne n'a voulu soumissionner dessus. Donc là, on en est aujourd'hui avec la Caisse de dépôt, mais donc on a ce problème-là. C'est pour ça aussi que mon collègue Jonatan Julien, je ne sais pas si vous avez été sur sa commission, le projet de loi n° 62, qui, lui, fait une réforme des modes contractuels de l'État avec le marché, dont j'aurai besoin, moi, pour que Mobilité Infra Québec puisse être performante... Mais, bref, on a cet enjeu-là qui est majeur.

Alors, on a... on a deux devoirs. Premièrement, être plus moderne dans notre façon de contracter, et ça, c'est beaucoup chez mon collègue du Trésor, et, deuxièmement, se doter d'une capacité, nous, à avoir des ressources expertes puis capables de réaliser les projets et de favoriser. Justement, cette planification-là où on va être capable de savoir : Voici, j'ai tel projet, ensuite, j'ai tel autre, j'ai tel autre, de l'organiser d'une manière intelligente où là tu as des gens qui vont être intéressés à venir s'installer ici puis à peut-être bâtir une usine, ou, en tout cas, avoir des équipes qui vont savoir... qui vont être mobilisées pour un certain temps, indépendamment du politique, puis des gouvernements,

puis des chicanes dans les journaux et dans les médias sur les projets. Et donc je pense qu'on va se donner les meilleurs moyens, justement, d'attirer des gens, d'avoir des projets moins longs à réaliser, à moindres coûts, et donc d'être plus efficaces puis que ça coûte moins cher pour les fonds publics.

Est-ce que vous adhérez... est-ce que vous adhérez à cette vision-là que j'ai, moi, de ce qu'on est en train de faire, et donc qui répondrait à votre recommandation n° 1, qui est la n° 1, j'imagine, parce que, pour vous, c'est la plus importante ou la plus cardinale, disons?

• (10 h 20) •

M. Damphousse (Martin) : En fait, la réponse, c'est oui, mais, en même temps, l'enjeu du financement est tellement important, puis vous l'avez mentionné tantôt, puis vous l'avez répété très souvent, c'est vrai que le gouvernement actuel a mis davantage d'argent dans le transport collectif, sauf que, entre ce que ça coûte et la progression des coûts, elle est plus importante. Donc, toute somme considérée additionnelle que vous avez contribué, en pourcentage, ça se retrouve être une diminution, donc une pression plus grande pour le milieu municipal. Pour les consommateurs, le biais aussi de droit d'entrée ne cesse d'augmenter. Donc, on n'y arrive pas. Il faut donc ensemble être plus créatifs pour trouver des modèles de financement. L'immatriculation, c'est un gain, à la CMM dont je siégeais, on le demandait depuis des années. Ça vient d'arriver enfin, on veut l'étendre un peu plus large.

Mais que ça soit sur les sommes qui sont au Fonds vert — ça devrait faire partie — que ce soit sur la taxe sur l'essence... elle n'a pas bougé, depuis des lunes, au Québec, pour venir supporter le transport collectif. C'est un autre angle qui peut être très, très aidant. Et, au final, il faut que ça devienne une priorité gouvernementale, parce que vous augmentez les sommes en infrastructures générales, mais la contribution des infrastructures de transport collectif, toute proportion gardée, elle diminue. Parce que je sais que les autoroutes, les ponts, tout ça, ça coûte aussi une fortune. La progression des coûts que vous subissez, on le subit nous aussi dans le milieu municipal. Donc, il faut, ensemble, être beaucoup plus créatifs pour réussir à financer, de façon pérenne, le transport collectif pour du long terme.

Le Président (M. St-Louis) : 20 secondes, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bon, bien, je ne m'embarquerai pas dans l'électrification ou autre sujet du genre, je vais simplement vous remercier à nouveau. Puis certainement qu'on va se rencontrer à nouveau pour le reste des sujets qui nous unit. Merci beaucoup.

M. Damphousse (Martin) : Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Nous allons poursuivre la période d'échange avec un bloc de 9 min 54 s. Je cède maintenant... la parole, pardon, au porte-parole de l'opposition officielle.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Est-ce que... Bienvenue à vous deux. Merci pour le mémoire. Ce n'est pas la première fois qu'on voit l'UMQ se positionner, et je tiens à vous remercier pour le forum que vous avez organisé sur la mobilité. J'étais là, et c'est de là, personnellement, en m'entretenant avec beaucoup d'acteurs, que je peux dire qu'il y a une crise dans la demeure par rapport au financement.

Et j'ai 10 minutes. Prenons les quatre, cinq premières minutes pour parler d'un sujet que, probablement, il ne concerne pas Mobilité Infra. Depuis le début de votre présentation, vous avez parlé d'un mot, financement, financement, financement. Est-ce que, pour vous, aujourd'hui, l'urgence de l'urgence, ce n'est pas parler de Mobilité Infra, mais de parler de la première recommandation, vous l'avez mentionné, c'est la pérennité du financement pour le transport collectif?

M. Damphousse (Martin) : À l'intérieur du projet de loi n° 61, qui est Mobilité Infra. L'élément principal, vous avez raison, on y revient souvent, mais à l'intérieur du mémoire puis de ce que je vous ai lu tantôt comme résumé, le volet de l'aménagement du territoire est un élément important et l'imposition de contributions financières est un autre élément qui vient toucher indirectement le financement du transport collectif. Mais entre construire une nouvelle infrastructure et opérer le transport collectif, il y a quand même deux nuances très importantes. Mais vous avez raison. Est-ce que l'élément principal est le financement? Tout à fait. Mais il y a d'autres enjeux qui préoccupent assurément le milieu municipal.

M. Derraji : Oui, mais vous avez raison. Mais parlons du financement. Pour vous, le plan n'est pas si clair. Vous avez vu les audits par rapport aux sociétés de transport, les villes vous contactent, vous parlent. Je parle avec beaucoup de maires, mairesses, j'ai parlé avec des sociétés de transport. Ce n'est pas réglé aujourd'hui.

M. Damphousse (Martin) : Mais je pense qu'un des objectifs, et là, si je me trompe, là, corrigez-moi, Mme la ministre, mais un des objectifs, c'est que le PL 61 puisse améliorer la situation. Tout le monde le souhaite, plus de transports collectifs à moindres coûts avec un échéancier plus réaliste. Parce que, partout au Québec, les maires et mairesses que je rencontre souhaitent tous plus de transports collectifs parce que leurs communautés veulent contribuer à la réduction des GES, et on sait que c'est par le transport collectif, mais si on n'investit pas les sommes nécessaires, sincèrement, on n'y arrivera jamais puis on sera toujours pris avec la voiture solo, ce qu'il faut éviter.

M. Derraji : Oui, c'est un bon point. Donc, une agence de mobilité sans budget clair pour financer les transports collectifs, est-ce que, selon vous, c'est juste une nouvelle structure qu'on rajoute?

M. Damphousse (Martin) : Non. En fait, je ne dirai jamais que c'est juste une nouvelle structure. C'est une structure pour justement aider à clarifier le financement, de façon pérenne, l'avenir du transport collectif.

M. Derraji : Bien, je tiens juste à vous dire que, depuis le début, ce qu'on a dit, c'est qu'on veut que ça coûte moins cher et réduire les délais. Et Mme la ministre, tout à l'heure, dans ses remarques préliminaires, a parlé d'expertises qui n'existent pas et qu'on veut tout centraliser pour que l'expertise soit là. Je n'ai pas vu de sommes supplémentaires pour financer les projets d'infrastructure. Si vous, vous avez... Probablement vous avez plus d'infos.

M. Damphousse (Martin) : J'ai M. Roy, à côté de moi, qui me fait des signes, qui souhaite émettre un commentaire.

M. Derraji : Pas de problème.

M. Roy (Samuel) : Oui. Bien, effectivement, là, je pense qu'il y a... dans le fond, il y a deux éléments. Il y a l'élément du financement des opérations du transport collectif et les enjeux qu'on vit actuellement avec l'offre de services qu'on a en ce moment. Ça, effectivement, il y a des enjeux évidents. On a un déficit structurel qui croît d'année en année. Ça, effectivement, là, le projet de loi ne prévoit pas de solutions à ces enjeux-là. Il prévoit des façons d'opérer pour des nouvelles... des nouvelles infrastructures. Ça, évidemment, on est d'accord puis on souhaite tous que l'offre de transport collectif augmente puis que des projets structurants soient réalisés dans les prochaines années à plus faible coût et dans un délai plus court, mais, pour répondre à votre question, effectivement, la question des opérations des... du financement des opérations actuelles, ça, ça va se discuter dans d'autres canaux, effectivement.

M. Derraji : OK, parce que vous n'êtes pas les seuls. La quasi-totalité des mémoires déposés jusqu'à maintenant parle de l'importance du financement. C'est le nerf de la guerre. On peut rêver de tramways partout, dans toutes les villes. J'étais en Outaouais, on me parle du tramway, on parle du financement. Québec, ça parle de ça. Plan structurant de l'Est, prolongement de la ligne bleue. Le gouvernement même voulait ramener le REM jusqu'à Chambly. On peut rêver de ces infrastructures. Le gouvernement traîne 7 milliards de déficits. Êtes-vous confiant par rapport à l'avenir du financement du transport collectif?

M. Damphousse (Martin) : En fait, je suis un optimiste de nature. Donc, le transport collectif, le milieu municipal y croit. En fait, ce qu'on a besoin de sentir, c'est que ça devienne une priorité très clairement affirmée par le gouvernement. Et les projets dont vous avez mentionnés, de prolongement de REM dans l'est de Montréal ou ailleurs, bien, on les voit nous aussi sortir les chiffres d'estimation de coûts par l'ARTM puis on réalise, nous aussi, que les coûts sont exorbitants. Donc, ça ne fait pas de sens collectivement d'investir autant. Donc, il faut trouver de meilleures façons pour que les prix soient beaucoup plus réalistes, en espérant que le projet de loi n° 61 pourrait unir, justement, les cerveaux nécessaires pour arriver avec une meilleure cohérence, on ait de meilleurs résultats. Mais, pour l'instant, avec ces prix-là, il n'y a malheureusement pas beaucoup de projets qui verront le jour.

M. Derraji : OK. J'y reviens parce que les chiffres qui sortent, c'est 19 milliards pour le plan structurant de l'Est. Selon vous, c'est extrêmement cher?

M. Damphousse (Martin) : Bien, en fait, j'additionne l'ensemble. Je n'en prends pas un en particulier, j'additionne l'ensemble des projets qui sont sortis. Que ça soit dans la région de Terrebonne, que ça soit jusqu'à Chambly, donc, que vous avez mentionné tantôt, que j'entends parler sur le boulevard Taschereau, que ça soit à Québec, l'ensemble des projets dont on entend parler, troisième lien, bien, ça représente des sommes qui sont astronomiques.

M. Derraji : Mais vos propos sonnent... Vous avez raison. C'est parce que, si je rajoute l'électrification des transports aujourd'hui, vous nous dites : Attention, est-ce qu'on a les moyens d'électrifier toute la flotte? Et l'impact qu'on a... les sommes qu'on doit investir en tant que contribuables pour les prochaines années sont énormes.

Je répète ma question : Est-ce que, selon vous, l'urgence, c'est parler de structures ou parler du financement et l'avenir du financement du transport collectif au Québec?

M. Damphousse (Martin) : Bien, je pense qu'on peut parler des deux en même temps. Et votre exemple sur l'électrification des transports est excellent. Parce qu'on en parle dans notre mémoire : on invite le gouvernement à ralentir la cadence qu'ils avaient annoncée parce que ce sont des sommes importantes. Et là, j'y vais de mémoire, 10 milliards d'investissements sans amener d'autobus additionnels dans les rues, et c'est ce qu'on a de besoin.

On a senti une réception face à ça, parce que c'est des enjeux de main-d'oeuvre, c'est des enjeux de financement et ça n'améliore pas le transport collectif, ça fait en sorte que l'autobus qui transporte 50 personnes, qu'il soit dans un autre carburant que l'électricité, bien, a quand même un potentiel de réduction de GES qui est non négligeable par rapport à la voiture. Est-ce que c'est vraiment une priorité aujourd'hui? On invite, on a invité le gouvernement à ralentir la cadence de l'électrification tout simplement pour le bénéfice de tout le monde.

M. Derraji : Mais je partage en partie ce que vous avez dit, c'est juste, probablement, on n'est pas d'accord que... Pour moi, ça ne prend pas Mobilité Infra pour régler ce problème. Quand j'entends le gouvernement parler de

projets complexes, puis j'espère qu'on va le définir dans le cadre du projet de loi, ce n'est pas clair. Mais je vous repose la question. Vous avez lu le projet de loi : C'est quoi, pour vous, un projet complexe? Ou si vous voulez que le projet complexe... Est-ce que vous voulez que le projet complexe soit défini dans la loi?

• (10 h 30) •

M. Damphousse (Martin) : Bien, en fait, la réalité, c'est que, dans le rôle que nous avons, Union des municipalités du Québec, contrairement à votre rôle à vous, moi, je ne suis pas là pour dire : Est-ce qu'un projet de loi devrait être déposé ou non dans ce cadre-là? Il y a un gouvernement qui est en place, qui dépose un projet de loi de cette nature-là, c'est à nous de le commenter dans le but de le bonifier. Ce n'est pas dans le but de dire : On ne le veut pas ou on le veut. On collabore avec le gouvernement depuis toujours. Dans tous les projets de loi, Mme la ministre l'a dit, avec Mme Laforest la même chose, on collabore avec eux. Ça fait qu'on veut juste améliorer l'état de la situation pour s'assurer de protéger nos membres et de protéger le développement dans nos territoires. Donc, je ne me commettrai pas à dire : Est-ce que c'est le bon véhicule ou non? Nous, on travaille avec le projet de loi qui est déposé dans le but de le bonifier.

M. Derraji : Non, non, mais vous avez raison. Mais parlons du financement. Est-ce que c'est le bon véhicule? Parce que, là, depuis tout à l'heure, vous ne parlez que du financement. J'ai lu votre mémoire. La plupart des propositions que vous avez formulées, recommandations, vous voulez améliorer les sources de revenus, ce qui est correct, pour vos membres. C'est votre rôle, c'est votre mandat. Vous êtes le porte-parole des villes, ce qui est très correct. Mais pensez-vous qu'après votre passage en commission, les articles de loi que vous avez devant vous... avez-vous vu l'opportunité qu'on va améliorer demain, après le vote de ce projet de loi, les sources de financement pour vos membres?

M. Damphousse (Martin) : Ce que je vous ai mentionné tantôt, et je le répète : Il n'y a rien qui empêche que de travailler en parallèle, c'est-à-dire améliorer le projet de loi, et l'enjeu du financement, qui reste omniprésent, de continuer à débattre les enjeux et les sources potentielles de financement pour assurer un développement pérenne du transport collectif partout au Québec.

M. Derraji : C'est très clair.

Le Président (M. St-Louis) : Ceci conclut ce bloc d'échange, M. le député.

M. Derraji : Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Nous allons continuer la période d'échange pour un troisième bloc d'une durée de 3 min et 18 s. Je cède maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Damphousse. Bonjour, M. Roy. On a peu de temps. J'aimerais au moins couvrir deux questions avec vous, si c'est possible, donc, d'abord, revenir sur la question du financement. À défaut d'entente, dans le fond, le gouvernement, Mobilité Infra Québec pourrait imposer un budget, une contribution financière à la municipalité. Je comprends qu'on privilégie d'abord l'entente, mais il y a toujours cette épée de Damoclès là au-dessus de la tête quand même. Ça serait quoi, le bon mode de fonctionnement pour vous, pour qu'on puisse avoir une entente qui convient aux deux parties sans avoir toujours cette épée de Damoclès là?

M. Damphousse (Martin) : Bien, le plus bel exemple que je vous dirais, à court terme, la dernière entente qu'on a eue avec le gouvernement pour la progression du point de TVQ, bien, c'est l'idéal, c'est-à-dire que s'assurer d'avoir une entente et non qu'on nous impose une formule. Donc, c'est ce qu'on plaide, c'est ce que j'ai mentionné tantôt. D'en venir à une entente, c'est parfait, mais que, s'il n'y avait pas d'entente, ce qu'on lit dans le projet de loi, de nous imposer une formule de contribution, c'est là où on est en désaccord.

M. Grandmont : Ça fausse la négociation, en fait, la recherche d'une entente. Il y a toujours cette possibilité-là. C'est pour ça que je parlais d'épée de Damoclès. Merci pour votre réponse.

Il y a un deuxième élément. Je vous amènerais à l'article 26 du projet de loi, là, on est à la page 10. Un bien construit ou reconstruit par Mobilité Infra Québec est la propriété de, si c'est une route, bien, la municipalité sur le territoire sur laquelle elle est située, s'il s'agit d'un bien utile à un système de transport collectif, bien, c'est la société de transport en commun, l'ARTM ou, en tout cas, le réseau de transport métropolitain qui doit, dans le fond, posséder ce bien-là qui a été construit ou reconstruit par Mobilité Infra Québec. Mais, malgré tout ça, c'est ce que ça dit, le gouvernement peut déterminer qu'un bien construit ou reconstruit est la propriété soit du gouvernement, soit de toute autre personne qu'il détermine. Est-ce qu'il n'y a pas pour vous là un risque?

M. Damphousse (Martin) : Honnêtement, c'est... à cette étape-ci, c'est difficile pour moi de commenter ça, parce que je vais vous donner juste l'exemple de CDPQ Infra, ça n'appartient pas aux villes, ça n'appartient pas au gouvernement, c'est un mandat qui est donné. Est-ce qu'il n'y a pas des formules innovantes, qui existent un peu partout dans le monde qui fonctionnent bien, auxquelles le gouvernement pourrait se rattacher? C'est difficile pour moi, à cette étape-ci, de dire : Ce n'est pas une bonne idée ou c'est une bonne idée, on devrait les posséder. Il y a...

Vous le savez, il y a plusieurs régions au Québec où ils ne peuvent pas avoir d'OPTC parce qu'ils ne sont pas assez gros, ils n'ont pas la population nécessaire. Donc, on se retrouverait... ça appartiendrait au privé. Honnêtement, soyons créatifs, allons chercher les meilleures idées qui existent dans le monde et les meilleurs modèles. Et pourquoi on ne l'appliquerait pas chez nous?

M. Grandmont : Parfait. Mais donc, sans juger du bien-fondé de cet alinéa-là, est-ce qu'on peut quand même concevoir que ça pourrait effectivement être donné à du privé ou à un organisme tiers, comme par exemple la CDPQ, comme à un autre organisme à...

Le Président (M. St-Louis) : 30 secondes.

M. Grandmont : ...comme à un autre organisme à créer éventuellement?

M. Damphousse (Martin) : Bien, honnêtement, c'est trop difficile pour moi. J'aimerais ça vous donner une réponse très claire, mais vous arrivez avec un point très, très précis d'un article précis. Est-ce que c'est mieux que... Honnêtement, je trouve ça...

M. Grandmont : Je ne demande pas si c'est mieux, je demande juste si c'est possible.

M. Damphousse (Martin) : Bien, même de dire si c'est possible ou non, sincèrement, c'est un terrain qui est actuellement beaucoup trop glissant pour moi. J'aime mieux ne pas me mêler de ça.

M. Grandmont : Parfait. Je vous remercie. Et, peut-être en terminant, dans le PL 62, le gouvernement va se donner des pouvoirs...

Le Président (M. St-Louis) : Ceci conclut, malheureusement, M. le député, votre bloc.

M. Grandmont : Ah oui! C'est vrai, j'avais... Je pensais que j'avais 3 min 30 s. Mon excuse. Mon excuse.

Le Président (M. St-Louis) : Donc, nous allons poursuivre avec un quatrième bloc de période d'échange pour une durée de 3 min 18 s. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, M. le Président. M. Damphousse, M. Roy, merci d'être là. Alors, votre mémoire est divisé en trois parties, et les deux premières parties, là, si je résume, je caricature, ils n'ont rien à voir avec le projet de loi. Est-ce que vous demandez à ce qu'on puisse intervenir dans le projet de loi pour assurer un financement des opérations de transport collectif stable, prévisible et pérenne? Est-ce que vous demandez de développer l'offre de transport collectif puis qu'on inscrive quelques articles dans le projet de loi ou vous faites tout simplement un message comme quoi on ne parle pas des bonnes affaires ici, là, les priorités, vos priorités sont celles qu'on vient de nommer?

M. Damphousse (Martin) : En fait, on s'entend tous les deux, on se sert du PL 61 pour envoyer un message clair sur la préoccupation du financement. Deux tiers du mémoire parle beaucoup de ça, parce que c'est aujourd'hui la préoccupation première du milieu municipal. Le deuxième élément... le troisième... dernier tiers, bien, vous le savez, on a proposé des modifications. La dernière, sur l'imposition, s'il n'y a pas entente, c'est un élément majeur. Le deuxième, j'ai... j'en ai parlé tantôt, l'aménagement du territoire, c'est une préoccupation municipale, c'est de notre ressort. Il est impossible qu'on nous impose une orientation, ça ne fait pas notre affaire. Donc, vous avez raison, on se sert du premier volet pour suggérer des solutions.

M. Arseneau : Merci. Vous avez parlé par exemple de la reddition de comptes qui est beaucoup trop lourde. Ça, on pourrait l'inscrire quelque part, soit dans le projet de loi ou ailleurs, comme quoi on peut simplifier les choses. J'imagine, même chose pour les petites municipalités qui n'ont pas les moyens, qui n'ont pas la capacité réglementaire d'augmenter l'offre. Ça, vous souhaitez qu'on s'y attarde maintenant ou dans un autre... dans un deuxième temps?

M. Damphousse (Martin) : C'est probablement un paragraphe qui pourrait se retrouver dans l'ensemble des projets de loi qui existent pour simplifier le volet administratif, parce que c'est une lourdeur. Puis, vous l'avez mentionné, plus la municipalité est petite, moins elle a de personnel. Puis malheureusement, il y a beaucoup de municipalités, que je réalise, qui ne font même pas de demandes de subvention ou de financement parce qu'ils n'ont même pas le personnel pour remplir les papiers nécessaires. Donc, est-ce qu'on peut tous travailler ensemble pour alléger ça? Je sais qu'il y a des volontés, des efforts nécessaires, des fois, c'est plus compliqué qu'en réalité, mais on se croise les doigts qu'on puisse alléger tout le monde.

M. Arseneau : J'aborde la troisième partie quand même, la planification des projets de loi, c'est la planification des projets de loi que choisira le gouvernement. En d'autres mots, si on comprend bien l'architecture du projet de loi et le fonctionnement de l'agence, l'agence n'agit pas sans qu'un mandat lui soit donné par le gouvernement par décret. Les municipalités ne sont pas partie prenante à ça. Est-ce que ça vous inquiète?

M. Damphousse (Martin) : Mais en fait, ce qu'on mentionne et ce qu'on répète, qu'un mandat soit donné à l'agence, c'est une chose, mais qu'après que le mandat soit donné une obligation de s'entendre avec les parties prenantes et le milieu municipal... Qu'on ne soit pas dans le premier mandat, je vis très bien avec ça, mais qu'après on puisse interpeler pour s'assurer d'être partie prenante dans une entente et non d'une imposition d'une entente.

M. Arseneau : Mais vous vivez très bien avec le fait que les villes qui auraient un service qui est absolument anémique ou lacunaire ne puissent pas alimenter l'agence dans les besoins et les attentes de leurs citoyens?

Le Président (M. St-Louis) : En conclusion, M. le député.

M. Arseneau : Parce que, si on n'agit pas en amont, c'est essentiellement en aval, une fois que les décisions sont prises.

M. Damphousse (Martin) : Mais pourquoi on ne pourrait pas alimenter l'agence nous aussi?

M. Arseneau : Parce que ça passe par décret. C'est le... le point de départ, c'est le gouvernement.

Le Président (M. St-Louis) : Je m'excuse, messieurs, ceci vient conclure ce bloc d'échange. Donc, je souhaite remercier les représentants de l'Union des municipalités du Québec pour leur contribution aux travaux de la commission.

Nous allons suspendre les travaux quelques instants afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 10 h 40)

(Reprise à 10 h 42)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux gens de chez Pomerleau. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Avant de débiter, je vous invite à vous présenter, nom et titre respectif, s'il vous plaît. La parole est à vous.

Pomerleau

M. Adam (Philippe) : Mme la Présidente, Mmes et MM. les députés, je me présente, Philippe Adam, président-directeur général chez Pomerleau. Je suis accompagné de deux membres de mon équipe de direction, Mme Sophie Morin, en charge des affaires légales; M. Pierre Lafond, en charge des projets alternatifs.

D'abord, merci à la commission pour cette invitation à prendre la parole. En tant qu'entrepreneur général, on comprend que notre participation aujourd'hui vise essentiellement à faire bénéficier les élus de l'expertise terrain que nous avons développée au fil des 60 dernières années.

Effectivement, notre entreprise a été fondée en 1964 par une famille visionnaire de la Beauce, et, aujourd'hui, Pomerleau est le plus grand entrepreneur au Québec, le deuxième plus grand au Canada, on emploie plus de 5000 personnes à travers le pays, on a un chiffre d'affaires dépassant les 5 milliards de dollars. Nous travaillons sur des grands projets complexes comme le SkyTrain en Colombie-Britannique, le tunnel George Massey à Vancouver, le train léger sur rail Eglinton Crossroad West dans la région de Toronto, le REM à Montréal et plusieurs autres. Bien que différents, ces projets ont plusieurs points en commun qui les distinguent des projets dits plus traditionnels : dans tous les cas, ce sont des projets d'envergure qui s'échelonnent sur plusieurs années, nécessitent des expertises extrêmement pointues, favorisent et permettent l'innovation, sont réalisés en consortium avec des joueurs internationaux, comportent davantage de risques et requièrent différents niveaux d'acceptabilité sociale.

Cette distinction entre les types de projets est importante, car, bien que nous réalisons des projets de toutes sortes chez Pomerleau, la perspective que nous partageons aujourd'hui s'applique principalement aux projets majeurs et complexes. Nous comprenons que ce sont eux qui concernent plus spécifiquement l'agence Mobilité Intra Québec.

D'entrée de jeu, on tient à souligner la proactivité du gouvernement du Québec grâce à la modernisation législative que propose le gouvernement avec les projets de loi 51, 61 et 62. Combinés à une stratégie en infrastructure adéquate, les conditions essentielles sont réunies pour rendre l'industrie de la construction plus productive et plus efficiente.

Maintenant, lançons-nous dans le vif du sujet. Nous avons identifié quatre principes fondamentaux qui devraient être pris en compte par le gouvernement pour que l'agence joue pleinement son rôle de catalyseur dans la réalisation de projets majeurs de transport, soit la gouvernance et l'alignement des rôles et des mandats des donneurs d'ouvrage publics, la planification gouvernementale des projets et une grande... plus grande prévisibilité donnée à l'industrie, le juste partage des risques entre les organismes publics et les partenaires privés et l'utilisation des modes contractuels collaboratifs.

Permettez-moi de développer chacun de ces points. Je débute par la gouvernance et l'alignement des rôles. On observe une multitude d'acteurs susceptibles de réaliser des projets de transport au Québec, comme CDPQ Infra, les sociétés de transport et autres organisations municipales. Il deviendra donc essentiel, pour toutes les parties prenantes, de clarifier les rôles et les mandats de ces différents organismes publics. De manière plus pragmatique, cela devra se traduire par des normes, des pratiques, des procédures et des conditions contractuelles cohérentes entre ces donneurs

d'ouvrage. Bien que chaque projet nécessite une approche unique, plus le secteur public est cohérent, plus le secteur privé pourra être performant. Cet élément sera primordial pour assurer une bonne gouvernance, mais aussi l'efficacité des projets allant de la planification à l'exécution. Dans ce contexte, l'agence devrait avoir un bon niveau d'autonomie. Elle devra avoir la flexibilité de gérer les budgets des projets, la portée et l'échéancier. Elle devrait être impliquée du début à la fin. Elle devra également faire preuve d'agilité pour apporter les corrections nécessaires en cours de projet sans alourdir le processus. Ce point est important, car plus les décisions tardent à être prises, plus les coûts et les délais des projets sont susceptibles d'augmenter.

Notre deuxième point vise à améliorer la prévisibilité des projets. Plus le gouvernement peut offrir de la prévisibilité quant aux projets à venir, mieux l'industrie de la construction sera préparée pour répondre à la demande. En construction, la prévisibilité et la préparation sont des éléments clés. Il faut plusieurs mois et souvent des années pour soumissionner des projets d'envergure comme le REM, par exemple. Une meilleure prévisibilité va donner confiance aux entrepreneurs et leur permettre ainsi de faire des investissements, autant au niveau de la main-d'oeuvre qualifiée, des équipements qu'au niveau des nouvelles technologies à adopter pour gérer ce type de projets. Pour nous, en tant qu'entrepreneur, l'important est d'avoir une feuille de route claire et complète.

Afin d'assurer une bonne compréhension des besoins et rester agile dans une prise de décision que l'on veut rapide, il nous apparaît essentiel de maintenir un échange ouvert et constructif des règles entre les donneurs d'ouvrage et l'industrie de la construction. Par ailleurs, l'agence doit prendre en considération dans sa planification des éléments comme la capacité régionale, la chaîne d'approvisionnement, la capacité de réalisation de l'industrie, la disponibilité de la main-d'oeuvre et le financement des projets.

Je vais maintenant prendre quelques minutes pour discuter du partage de risques entre le partenaire privé et le gouvernement. Pour nous, il est clair que la façon traditionnelle de réaliser des projets complexes et de grande envergure ne suffira pas à construire la prochaine génération d'infrastructures. Le transfert maximal des risques au secteur privé et du choix des entreprises sur la seule base du prix le plus bas est révolu pour des ouvrages de grande complexité. Il est devenu périlleux, voire impossible, pour un entrepreneur en construction d'assumer tous les risques d'un grand projet d'infrastructure dans une forme forfaitaire, c'est-à-dire pour un prix fixe. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une tendance qu'on observe actuellement au Québec, il faut souligner qu'ailleurs dans le monde, des entreprises pourtant jugées... pourtant jugées solides dans l'industrie ont malheureusement vécu des échecs financiers importants. Sur un projet d'infrastructure important qui s'échelonne sur plusieurs années, je vous assure qu'il y aura à un moment ou un autre des erreurs de conception, des conditions imprévues au chantier, des changements dans le prix des matériaux, des fluctuations dans le prix de la main-d'oeuvre, de l'inflation certainement, mais, oui, à quel niveau? Il faut donc laisser place à un maximum de collaboration et de transparence afin de trouver ensemble des solutions pour pallier ces enjeux. À cet effet, il sera important de préciser la méthode avec laquelle l'agence identifiera les risques, partagera l'information et s'engagera de manière proactive à améliorer l'efficacité du projet avec le secteur privé.

Ce qui m'amène à notre quatrième point, soit l'utilisation des modes collaboratifs pour la réalisation des projets d'infrastructure. Il est évident que le donneur d'ouvrage devrait toujours préconiser le bon mode pour le bon projet afin d'atteindre leur objectif. Ceci dit, nous sommes d'avis qu'une partie de la solution pour équilibrer et gérer les risques entre le secteur public et le secteur privé passe par de nouvelles méthodes collaboratives de planification, d'approvisionnement et de sous-traitance. Dans cet esprit, nous saluons la volonté du gouvernement de vouloir utiliser les modes collaboratifs dans les appels d'offres pour la construction d'infrastructures publiques. L'Ontario, la Colombie-Britannique et plusieurs autres pays comme l'Angleterre et l'Australie en ont fait progressivement leurs normes, en particulier pour les projets de grande envergure.

Selon nous, les modes contractuels collaboratifs sont un outil que l'agence devrait être en mesure d'utiliser afin de choisir le mode le plus adapté en fonction de chaque projet. Cette approche favoriserait ainsi une meilleure collaboration de l'ensemble des joueurs pour atteindre les objectifs du projet, un rehaussement de la sécurité des travailleurs et des travailleuses de la construction, un alignement des intérêts entre les signataires de contrats, une agilité accrue et une meilleure compréhension des risques visant à les mitiger et les réduire et, finalement, un partage en cas de dépassement de coûts mais également en cas d'économie de coûts. Les approches collaboratives utilisées pour les grands projets tels que les transports publics créeront une culture et des processus de collaboration et de transparence. C'est un aspect essentiel qui démontre l'engagement de toutes les parties prenantes à des relations basées sur la confiance. Et surtout, ces formules placent la réussite du projet au centre des préoccupations de toutes les parties prenantes.

En terminant, je tiens à rappeler que Pomerleau est favorable à faire évoluer la façon dont elle réalise des projets complexes et de grande envergure. C'est le gage du succès de notre industrie et la voie empruntée pour que le Québec réalise ses grands projets de la bonne manière. Ce que Pomerleau a réussi à accomplir ici au Québec nous a permis de développer une expertise unique au Canada. En continuant de soutenir une industrie saine, cela permet de croître ailleurs tout en ramenant des bénéfices ici sous forme d'impôts et de retombées économiques. Nous sommes d'avis que la création de l'agence et la modernisation globale et intégrée du secteur de la construction vont créer de la valeur dans l'ensemble du Québec, dans la mesure où nous intégrons les quatre principes fondamentaux présentés aujourd'hui. Il nous fera maintenant plaisir de répondre aux questions des parlementaires.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie. Nous allons maintenant procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Le premier bloc sera d'une durée de 16 min 30 s. Mme la ministre, la parole est à vous.

• (10 h 50) •

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Merci beaucoup, M. Adam, Messieurs... Madame, monsieur qui l'accompagnez, merci d'être ici ce matin. Je vous ai nommé en exemple tout à l'heure comme étant un des groupes qui allaient venir nous instruire ce matin de votre expertise extrêmement terrain, comme vous la qualifiez vous-même, là, effectivement. Puis je pense, sauf erreur, que vous êtes la seule entreprise privée qui êtes dans notre liste de consultations. Alors, un grand merci parce que je pense que c'est de notoriété générale que vous faites énormément de projets ici au Québec, entre autres, vous en faites ailleurs au Canada et ailleurs dans le monde aussi, mais vous faites beaucoup, beaucoup de projets, notamment avec le ministère des Transports. Donc, je pense que c'est très pertinent que vous veniez nous partager votre point de vue.

Manifestement, l'exposé que vous venez de nous faire, qui était très pertinent, déborde un peu le projet de loi n° 61 et touche le projet de loi n° 62 aussi, ce qui est une bonne chose, parce que je pense que vous n'êtes pas allés témoigner sur les consultations de mon collègue. Alors, c'est parfait, venir le faire ici, parce que, de toute façon, les deux projets de loi sont intrinsèquement liés. Mon projet de loi n'aurait pas d'intérêt si le projet de loi n° 62 n'existait pas pour réformer les modes contractuels du gouvernement avec le marché, parce qu'on fonctionnerait avec les mêmes règles désuètes et très lourdes avec lesquelles on fonctionne habituellement dans le ministère. Donc ça n'aurait pas d'intérêt de créer une nouvelle équipe juste pour créer une nouvelle équipe. Alors, les deux vont de pair. Donc, je vais aborder les deux ensemble, parce qu'autant dans la réalité que dans votre exposé, ils sont vraiment inextricablement liés.

Et peut-être justement pour le bénéfice des collègues, parce qu'on est en tout début de travaux, puis je pense que c'est important que tout le monde ait la même compréhension des notions qui sont nommées ici, qui peuvent parfois... peuvent être un peu complexes ou hermétiques, là, pour le commun des mortels, quand on parle des modes collaboratifs... Parce que, pour moi, ça, c'est central, là, c'est vraiment central, c'est cardinal, comme je disais tout à l'heure en parlant de la prévisibilité, qui est un autre aspect qu'on n'abordera pas... Bien, en fait, oui, vous l'avez abordé, vous, une meilleure prévisibilité, c'était votre deuxième aspect dans les quatre, mais les modes collaboratifs que vous avez nommés en quatrième, pour moi, c'est ça, c'est tellement central. C'est prévu dans un autre projet de loi, mais c'est nécessaire à un fonctionnement optimal de Mobilité Infra Québec.

Pouvez-vous, à la lumière de votre expérience et du fait que vous, dans la vraie vie au quotidien, vous l'expérimentez, notamment en Ontario, notamment en Colombie-Britannique, qui sont plus avancés que nous au Canada et assurément ailleurs dans le monde, concrètement, là, nous nommer... Je pourrais, moi, l'expliquer, mais il n'y a rien comme vous pour nous dire extrêmement concrètement qu'est-ce que ça changerait. Prenons un pont ou n'importe quelle infrastructure qu'on construit, les modes traditionnels actuels, les appels d'offres, le plus bas soumissionnaire, ensuite de ça une conception qui est faite par un, une réalisation par l'autre, les gens ne se parlent pas, etc. Donc, il n'y a pas... il n'y a pas suffisamment d'étapes qui se font en collaboration en amont, disons-le comme ça. Donc, pouvez-vous nous l'exemplifier vraiment très concrètement? Et de ce fait les gens vont pouvoir peut-être en percevoir les bénéfices réels éventuels.

M. Adam (Philippe) : Bien, premièrement, les modes collaboratifs, c'est très intéressant, mais nous, on se dit : Chaque projet a son bon mode contractuel. Donc, les modes collaboratifs, c'est pour... souvent, ça se prête plus pour des projets plus complexes. Je veux juste répéter parce que c'est quand même important, ça a été mentionné juste avant nous, mais un projet complexe, pour nous, c'est échelonné sur plusieurs années, recourt à des expertises extrêmement pointues, favorise et permet l'innovation. Souvent, c'est réalisé en consortium avec des joueurs internationaux pour partager le risque, l'expertise, à des niveaux de risque plus importants puis une acceptabilité sociale qui est requise à différents niveaux.

Donc, pour nous, ce qui est collaboratif, en fait, c'est vraiment un transfert maximal... c'est un transfert juste, en fait, des risques entre le privé et le public. Puis le transfert maximal, comme on voyait avant, dans le privé, avec la règle du plus bas soumissionnaire, pour des projets complexes que je viens de mentionner, ça ne s'applique plus vraiment.

Alors, au niveau collaboratif, bien, on a plusieurs expériences qu'on a faites, qu'on est en train de faire. J'en ai mentionné un peu tantôt, on fait un hôpital en ce moment dans le nord de l'Ontario. On travaille sur un projet de tunnel... de remplacement de tunnel à Vancouver. Puis ce que ça fait, c'est au lieu de commencer un projet avec un design qui est fait à 10 %, à 15 %, puis après ça, d'assumer les risques de rentrer dans le projet avec énormément d'incertitude, bien, on travaille le design en collaboration avec toutes les parties prenantes, puis on trouve des solutions, puis on est capables, justement, de mettre un juste prix, d'amener de l'innovation, d'être plus rapides dans l'exécution du projet, puis ça permet vraiment une collaboration au lieu d'avancer dans l'incertitude. Je ne sais pas, Pierre, si tu veux amener des exemples concrets également.

M. Lafond (Pierre) : Bien, des exemples concrets, des projets... Si on prend un projet en conception, construction en mode plus traditionnel, là, au plus bas soumissionnaire, bien, on va passer peut-être une douzaine de mois à préparer un appel d'offres, on va développer la conception. Ça, développer la conception, c'est-à-dire des gens qui... on engage des firmes de consultants, on va mettre trois équipes en compétition qui vont passer une année à peu près à développer cette compétition-là, juste pour présenter un prix qui est le plus bas, donc le bénéfice d'avoir un prix le plus bas. Puis on est aussi dans un contexte de manque de ressources aujourd'hui où on veut mettre les ressources à la bonne place. Donc, pour nous, quand on passe une année à développer une conception, pour avoir un bénéfice d'avoir un prix de plus bas soumissionnaire, on trouve que ce n'est pas une façon efficace de faire des projets. Pendant ce temps-là, on sait qu'on est en compétition avec d'autres. Il y a des règles d'équité, donc on doit partager toutes les idées avec tout le monde.

À ce moment-là, quand on tombe en mode collaboratif, il va y avoir aussi une compétition pour déterminer qui va être la partie privée qui va construire le projet. Cette compétition-là va être basée sur un aspect financier mais

aussi un aspect qualitatif. Donc, on va trouver la meilleure équipe au bénéfice du projet et ensuite la conception va se développer, OK, pendant une période, mais en collaboration avec le donneur d'ouvrage et avec les usagers. Donc, à ce moment-là, on va déterminer le prix au complet, une conception déterminée à 100 %. Puis quand on va commencer le projet, bien, on va être moins à risque d'inflation parce qu'on va être plus proche pour attribuer nos contrats, etc. Donc... Et on va donner nos bonnes idées aussi, qu'on garde des fois un peu cachées, quand on fait des appels d'offres en modes plus traditionnels, parce que, sinon, elles sont partagées avec tout le monde. Donc, c'est un peu l'approche qui est différente entre les modes collaboratifs puis les modes plus traditionnels.

Mme Guilbault : Donc, bien, effectivement, c'est un excellent résumé, mais, si on extrapole, c'est exactement le genre de mode... puis, encore une fois, le bon mode au bon projet, là, on s'entend qu'ici on parle beaucoup de projets majeurs, là, parce que c'est... l'agence va faire des projets d'envergure, là, tu sais, ce n'est pas pour... on s'entend que ce n'est pas pour tracer des lignes jaunes sur une rue, là, tu sais, c'est pour faire des gros projets qui sont complexes, avec, actuellement, des risques très élevés, qui sont de moins en moins assumables par les soumissionnaires potentiels.

Donc, cette façon-là de procéder non seulement favorise la concurrence, mais, si on extrapole, non seulement elle favorise le partage de risques plus juste, si on prend vos termes, mais aussi réduit le risque à la source. C'est notre pari, à nous, puis c'est un peu la manière dont on justifie, entre autres, les provisions pour risques, et tout ça, qui sont à la baisse une fois que tu es capable de mettre un prix avec une conception plus avancée qu'actuellement. Puis, ultimement, c'est comme ça que le projet finit par coûter moins cher aux citoyens qui paient ces projets-là avec leurs taxes et leurs impôts.

M. Adam (Philippe) : 100 %. Puis ça sauve des coûts, ça accélère l'échéancier. Puis, au niveau de la santé-sécurité, je l'ai mentionné, mais c'est important, ça permet d'avoir un projet qui est mieux planifié, mieux réfléchi, ça diminue les accidents de travail. Donc, c'est quand même assez important, même si ce n'est pas des coûts financiers, c'est des coûts humains très importants.

Puis, au-delà ça, bien, peut-être que je peux laisser Sophie en parler, mais on a regardé ce qui s'est fait dans d'autres pays qui font... qui utilisent des modes collaboratifs depuis 10, 15 ans, comme en Australie ou en Angleterre, puis il y a effectivement des économies de coûts allant de 10 % à 25 % en utilisant les modes collaboratifs pour des projets complexes. Je te laisse... Tu peux compléter.

Mme Morin (Sophie) : Oui. Sommairement, là, effectivement, là, l'Australie et l'Angleterre utilisent les modes collaboratifs depuis plusieurs décennies, la Nouvelle-Zélande, également. La Nouvelle-Zélande, c'est rendu sa manière de faire, essentiellement, pour les projets. Puis quand on est... on regarde les indicateurs de performance, non seulement il y a une économie en coût, comme Philippe le mentionnait, mais il y a également des indicateurs de performance : au niveau qualité, c'est un meilleur ouvrage, souvent, qui est fait, qui répond davantage aux besoins de la population, et, en plus, les ratios au niveau santé-sécurité sont vraiment plus faibles, là. Donc, c'est vraiment un mode qui est... dont les succès sont démontrés dans plusieurs pays.

Mme Guilbault : Bien c'est un excellent point. J'en profite pour réitérer qu'on a eu la toute première semaine nationale de sensibilisation à la sécurité des travailleurs de chantier, cette année, à notre initiative dans le dernier... dans notre Plan d'action en sécurité routière. Donc, le point que vous amenez est très juste, parce que, malheureusement, il y a encore des accidents sur les chantiers. Ça fait que c'est... j'appellerais ça un bénéfice collatéral de la réforme qu'on est en train de faire en collaboration avec mon collègue.

Et on le disait, tout à l'heure, puis effectivement en Océanie puis en Europe, mais ici, au Canada, on parle beaucoup de l'Ontario, de la Colombie-Britannique. Honnêtement, je n'ai pas exploré beaucoup les Maritimes et les autres provinces parce que c'est ceux avec lesquels on parle le plus souvent, parce qu'ils ont des besoins similaires et, je dirais, un intérêt similaire au nôtre pour le transport collectif, il y a un petit peu moins de transport collectif ailleurs dans le Canada, mais, si on regarde, tu sais, des organisations comme Infrastructure Ontario, Metrolinx, en Colombie-Britannique aussi... Je ne sais pas à quel point vous êtes familiers avec les structures comme telles, puis je sais bien que vous n'êtes pas dans le gouvernement, comme tel, mais est-ce que vous trouvez que la structure qu'on met en place pourrait s'apparenter à ce qu'on trouve là-bas et qui donne des résultats en termes d'efficacité, que ce soit la réduction des coûts, des délais et même des risques pour la santé des travailleurs? Est-ce que vous pensez qu'on est dans la bonne direction avec la structure qu'on propose?

• (11 heures) •

M. Adam (Philippe) : Bien, tu sais, comme j'ai mentionné au début, nous autres, le statu quo, ce n'est pas une option, alors faire avancer l'industrie de la construction, c'est super important. Puis je pense que l'agence, sous les conditions qu'on a mentionnées... les quatre piliers, c'est très important.

Effectivement, Infrastructure Ontario, Infrastructure BC, ils ont des structures similaires. Je pense que, dans le cas de l'agence, ça va être très important de clarifier les rôles, les responsabilités, la gouvernance, pour s'assurer que toutes les parties prenantes soient au fait de qui fait quoi, puis même pour nous aussi. Donc, je pense que ça va être un élément très important, ce qui a été fait, d'ailleurs, en Ontario et en Colombie-Britannique, c'est très clair, maintenant, qui fait quoi, puis ça fonctionne, ça fonctionne très bien, en effet.

Mme Guilbault : Puis est-ce que vous auriez des exemples? C'est peut-être hasardeux, puis sentez-vous bien à l'aise si vous n'êtes pas en mesure de répondre, mais comme vous avez fait tellement de projets au Québec,

entre autres, d'infrastructures de transport, collectif ou non, des exemples de projets que vous avez réalisés et qui, pour vous, rétrospectivement, auraient été plus rapides et/ou moins chers si vous aviez pu les faire... peut-être pas avec l'agence, parce que là, on est spécifique dans le transport collectif, mais avec, disons, les nouveaux modes puis la réforme qu'on est en train d'instituer, par ailleurs, avec mon collègue du Trésor.

M. Adam (Philippe) : Oui. Bien, en fait, on fait plusieurs ouvrages complexes à travers le Canada. Comme je l'ai mentionné tantôt, il y en a qui sont en mode collaboratif. Après ça, chaque projet a la particularité... ont plusieurs particularités, notamment au niveau technique, au niveau échéancier. Bref, c'est... c'est quand même compliqué de répondre spécifiquement pour un projet en particulier. Ce qu'on peut dire, c'est que nous, on voit ça d'un bon oeil d'avancer avec une agence, les modes collaboratifs également, avec tous les avantages que... qui viennent avec, qu'on a déjà... qu'on a déjà mentionnés, puis... puis on pense que c'est péreïn pour l'industrie. Après ça, de revenir en arrière sur certains projets spécifiques, peut-être ça sort un peu du cadre... du cadre de loi en ce moment puis de la discussion, mais pour nous... pour nous, on voit ça d'un très bon oeil. Puis les projets complexes, on pense que les modes collaboratifs, effectivement, pourraient être... pourraient être très porteurs. Je ne sais pas si, Pierre, tu veux ajouter d'autres choses là-dessus, là.

M. Lafond (Pierre) : Non. Je pense, c'est des modes qui se prêtent vraiment, comme on dit, aux projets complexes, là, avec les... les caractéristiques qu'on a données tantôt aux projets... aux projets complexes, là.

Mme Guilbault : Effectivement. Puis là on parle de l'agence pour le transport collectif, mais il faut qu'on... Je pense, c'est peut-être le moment de préciser que la réforme qu'on est en train de faire va s'appliquer à l'ensemble des projets d'infrastructure, donc, pour des projets majeurs en routier aussi, pour des hôpitaux, des écoles, etc., qui seraient des projets majeurs. Donc, on peut penser à une réduction substantielle des fonds publics qui sont... qui sont investis pour les projets d'infrastructure.

Est-ce que... Bien, on a parlé de la concurrence, de la saine concurrence. Évidemment, vous, vous êtes une entreprise, puis ce n'est pas votre rôle de vous préoccuper nécessairement du sort des autres, mais, en même temps, tu sais, c'est une industrie... Puis on aura l'association, je pense, juste après vous, là, ça fait que peut-être qu'ils pourront se prononcer, mais, quand on parle de saine concurrence et, justement, du désintérêt croissant de l'industrie, il y a des grandes entreprises qui ouvertement disent : Nous, on ne fait plus affaire avec le gouvernement. C'est trop long. C'est trop lourd. C'est trop compliqué. Puis, de toute façon, on a tellement de job ailleurs, dans un contexte de pénurie de main-d'oeuvre, qu'on n'a plus à s'embêter avec le gouvernement du Québec. Je paraphrase, mais c'est à peu près ça.

Donc, est-ce que, vous, pour l'expérience abondante que vous en avez, de travailler avec le gouvernement, pour vous, ce projet de loi là, étant imparfait actuellement, mais bon, l'essence de ce projet de loi là, pourrait favoriser, disons, le maintien de ceux... ou, en tout cas, le... un intérêt renouvelé de ceux qui transitent encore avec nous, voire peut-être le retour de ceux qui se sont tannés puis qui ont arrêté de faire des projets avec le gouvernement du Québec? Parce que tu peux aller juste à côté, en Ontario, puis déjà, ta vie est moins compliquée, tu sais. Alors, on se met à leur place, on peut comprendre.

M. Adam (Philippe) : Bien, peut-être, je commencerais juste en disant qu'on a eu beaucoup de succès avec le gouvernement du Québec pour faire des travaux qui sont faits dans les échéanciers, dans les budgets, avec les municipalités aussi, au niveau fédéral également. Par ailleurs, pour répondre à la question directement, je dirais que nous, on veut une industrie saine, puis on... de la concurrence supplémentaire, c'est correct, là, dans le sens que nous, on veut une industrie saine, pérenne, en santé.

Puis, comme je mentionnais au début de mon allocution, le transfert de risque maximal avec un prix forfaitaire, le plus bas soumissionnaire pour un projet complexe de milliards, avec plein d'incertitudes au niveau de l'expertise technique, au niveau des conditions de sol, au niveau même du design du projet, je veux dire, ça ne peut plus continuer. Alors, effectivement, les entrepreneurs trouvent que la portion de prix prise par eux, en termes de risque, est trop élevée dans des projets trop complexes, avec beaucoup d'incertitudes.

Alors, dans ce sens-là, nous, on pense que l'agence, avec les quatre piliers, encore une fois, la prévisibilité, les modes collaboratifs, le partage des risques, pour nous, c'est vraiment quelque chose qui est porteur et péreïn puis qui devrait être... qui devrait effectivement favoriser une saine concurrence dans l'industrie puis même l'augmenter.

Mme Guilbault : Oui. Là, il me reste moins d'une minute, ça fait que je n'ai comme pas vraiment le temps de... Bien, j'allais dire par curiosité... parce qu'on parle de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, de l'Angleterre, mais vous faites sans doute des projets ailleurs dans le monde, dans des pays qui sont plus ou moins avancés en transport collectif. Donc, j'aurais été intéressée de savoir, eux, comment ils fonctionnent puis ils en sont où, dans l'évolution de leur mode contractuel, mais je pense que juste le temps de poser la question, le temps va être fini. Bien, si jamais mes collègues ont envie de...

M. Adam (Philippe) : Bien, rapidement, on a un bureau au Texas. On fait de l'énergie renouvelable dans des parcs éoliens et solaires. Mais sinon, en termes de transport collectif, de projets de grande envergure, on étudie les marchés, mais on est seulement au Canada.

Mme Guilbault : Ah! OK. Bien, merci beaucoup à vous trois.

M. Adam (Philippe) : Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci. Nous allons poursuivre avec le deuxième bloc de période d'échange pour... d'une durée, pardon, de 9 min 54 s. Je cède la parole au porte-parole de l'opposition officielle.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous trois. Sérieusement, je vous ai entendu parler et j'avais le goût de vous dire que vous avez manqué le projet de loi n° 61, si ma mémoire, elle est bonne, parce que j'ai siégé... 62, 62, 62, sur les infrastructures, et nous avons parlé beaucoup, beaucoup des modes collaboratifs, mais, juste parce que je sais que ça fait longtemps que vous parlez de ça, vous avez rencontré le ministre avant, dans le cadre des consultations, je l'ai mentionné au ministre. Nous avons déposé un amendement sur la planification. Si vous avez suivi, il a été rejeté par le ministre. C'est le contraire de ce que vous avez dit maintenant à Mme la ministre. Il n'y a pas d'étape de planification.

Mais ce qui a retenu l'attention, beaucoup, beaucoup, dans les médias, c'est le risque de collusion. Il n'y a... il n'y a personne qui veut vivre ça. L'avis d'intention et le... que... on... et ça a été mentionné par pas mal de journalistes... C'est juste... Il y a du bruit, M. le Président. Ça me déconcentre.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous invite à poursuivre, M. le député. Merci.

M. Derraji : Donc, ça a été mentionné dans le cadre de ce projet de loi, et c'est la Vérificatrice générale, pour le bénéfice de Mme la ministre, qui l'a mentionné par rapport au projet de loi de son collègue, qu'il y a un risque de collusion, l'avis d'intention, le fait qu'on risque d'avoir des enjeux avec des entrepreneurs qui ne vont pas soumissionner et qu'ils vont attendre le contrat gré à gré. Pour vous... Il n'y a personne qui a besoin de ça au Québec présentement. Et c'est... J'ai soulevé ce drapeau rouge lors de l'adoption de ce projet de loi et, surtout, le manque de transparence. Vous répondez quoi à ces gens qui soulèvent ces préoccupations?

M. Adam (Philippe) : Oui. Bien, merci pour la question. En fait, le Québec s'est doté de règles il y a plusieurs années pour s'assurer de renforcer la probité dans les contrats publics. Alors, c'est certain que personne ne veut revenir en arrière. Tout le monde veut s'assurer qu'on vit dans un environnement éthique, qu'on livre les projets en temps, en budget. C'est vraiment notre intention. Puis nous, on pense que les modes collaboratifs, ça permet l'un et l'autre, ça préserve l'intégrité puis ça mise sur la transparence, puis ça fait évoluer les règles justement pour diminuer les irritants puis augmenter la concurrence, qui, à notre avis, favorise un environnement... en tout cas, s'assure d'un environnement éthique, ça mitige les risques.

Bref, nous autres, on pense vraiment que, dans le fond, l'agence, avec les piliers qu'on propose, favorise un environnement éthique. Puis ce qu'on... ce qu'on demande, une des demandes, c'est d'avoir... que l'agence soit agile puis qu'elle puisse prendre des décisions rapides. Parce que, quand on fait des projets complexes, chaque décision, chaque mois qu'on attend, ça peut représenter 10, 15 millions de dollars, juste parce qu'il n'y a pas une décision qui est prise, les travaux peuvent être arrêtés. Tout est interrelié dans ces travaux complexes là. Alors, pour nous, une agilité de prendre des décisions le plus rapidement possible dans un environnement éthique, ça permet... ça permet justement d'avoir des projets à temps, en échéancier.

M. Derraji : ...d'agilité, vous l'avez très bien résumé. Vous, c'est la notion du risque aussi, parce que vous voulez que le partage du risque soit... soit là, on va y revenir. Mais la ministre parle beaucoup du temps et d'argent, et elle veut, avec le projet collaboratif... Parce que, Mme la ministre, c'est elle-même qui l'a mentionné, les deux projets de loi sont liés. On ne peut pas aujourd'hui donner naissance à l'agence si on n'a pas les contrats collaboratifs. Est-ce qu'on est sur la même longueur d'onde?

M. Adam (Philippe) : Oui.

• (11 h 10) •

M. Derraji : Continuons dans le même esprit des contrats collaboratifs, OK? Je vais revenir à l'Australie, et je veux vous partager une information que j'ai eue, de document, une bonne étude de... en... de 2009, mais revenons à la question du temps et question d'argent. Donc, aujourd'hui, le gouvernement caquiste veut que ça coûte moins cher, et qu'on réduise le temps. Vous, est-ce que c'est quelque chose qui est réalisable? Genre, demain, on va avoir des projets qui vont coûter moins chers aux contribuables dans un délai raisonnable.

M. Adam (Philippe) : Oui, bien certainement. Mais, encore là, je veux revenir sur nos... nos quatre piliers. Tu sais, c'est... On pense qu'effectivement l'agence fait un pas dans la bonne direction, si la gouvernance et l'alignement des rôles, c'est présent, il y a une planification gouvernementale des projets puis une plus grande prévisibilité. Ça, c'est important pour l'industrie. Juste le partage des risques, on en a parlé, puis l'utilisation des modes contractuels collaboratifs, ça fait que, si ça, c'est réuni, on pense qu'effectivement les projets vont se réaliser plus vite, à moindre coût.

M. Derraji : Mais vous savez que l'Australie ne corrobore pas vos propos, hein? Si je peux vous partager une revue de littérature, une étude de 2009 réalisée à partir de 46 projets d'alliance en Australie rapporte que les estimations des coûts sont peu précises. Ça, c'est le modèle australien. Je peux vous partager la nôtre, aucun problème, par la suite. En moyenne, les coûts réels des projets étaient de 45 % à 55 % plus élevés. Si on dit aux Québécois

aujourd'hui, là, qu'avec ce projet de loi, même le contrat collaboratif, les projets vont exploser de 45 % à 55 %, il n'y a personne qui va aimer. «Plus élevé que les coûts estimés à l'étape du dossier d'affaires.» On parle dossier d'affaires. «Il s'agit d'une croissance de coût plus forte que pour les projets réalisés avec des contrats traditionnels.» Ça, c'est le modèle australien qu'on nous vend, qu'on veut importer. Je ne généralise pas, il y a des contrats que... collaboratifs, ça donne des résultats, mais c'est un fait, on ne peut pas faire abstraction de ça aujourd'hui.

Ce qui me ramène à ce que... j'ai cette revue de littérature qui me donne 45 % à 50 % d'augmentation de coûts estimés. Depuis le début, vous insistez sur le risque et le partage de risques. Prenons un cas concret. Aujourd'hui, les Québécois veulent savoir quand un projet va être un dépassement... c'est devenu une... c'est devenu pratique au Québec, dépassement du coût de 20 %. Pour Pomerleau, qui est une société privée, ce n'est pas un organisme de bienfaisance, avec des actionnaires et un conseil d'administration, quel risque jugez-vous bon pour vos actionnaires?

M. Adam (Philippe) : Bien, en fait, on veut un équilibre juste de risques. Prendre tous les risques, c'est... c'est... dans des projets très compliqués qui... avec un niveau de conception peu avancé, ça ne fonctionne pas. Puis il y a eu plusieurs faillites, là, de compagnies en Angleterre, en Australie, justement, à cause de ça. Donc, il y a... le retour du balancier, là-bas, il... effectivement, ils sont en mode collaboratif. Des fois, il y a même des marges minimums qui sont prescrites pour s'assurer que l'industrie reste saine. Donc... donc, nous, peut-être que je mentionnerais également, c'est... nous, à chaque fois qu'il y a un projet qui s'allonge, notre intérêt financier se diminue, dans le sens que nous, notre intérêt, c'est vraiment de faire des projets en temps puis en budget. À chaque fois qu'on déborde de l'échéancier, je vous assure qu'on fait moins d'argent. Juste pour mettre les choses au clair.

M. Derraji : Non, non, je vous comprends. Et c'est pour cela, je veux juste qu'on soit clair, vous avez raison, vous avez le droit de défendre l'entreprise où vous travaillez. C'est excellent, c'est... et c'est très important. Mais de l'autre côté, on doit le savoir, on doit le comprendre pour savoir est-ce qu'on est sur la même longueur d'onde au niveau du partage de risques. J'ai eu la... j'ai eu la chance d'avoir cet échange avec le ministre. Le projet de loi est en cours, on va le reprendre dans quelques semaines. Mais là, c'est un sujet d'ordre public. On s'en va vers ce mode de collaboration. On ne peut pas être transparents avec les Québécois, leur dire : Écoutez, le gouvernement veut mettre en place une agence qui va gérer des projets complexes, va mettre en place un projet de contrat collaboratif, probablement avec vous, probablement avec quelqu'un d'autre. Mais la chance que j'ai aujourd'hui, j'ai une entreprise qui, elle, risque d'être partie prenante, donc c'est pour cela que la notion de risque, nous aimerions l'avoir de votre bouche, parce qu'à quels risques vous... vous allez dire : Je lève la main, et à quels risques vous allez dire : J'arrête ça.

M. Adam (Philippe) : Oui. Bien, tu sais, c'est... chaque projet est particulier. Il y a des particularités au niveau des risques, là, donc c'est difficile de rentrer dans des exemples très, très précis. Mais ce que je veux dire, c'est que, quand tu es dans un mode collaboratif, tu développes le projet ensemble, tu identifies les risques ensemble, puis effectivement, il y a des risques qu'on peut prendre puis qu'on va... dans le fond, ça... Mme la ministre en a parlé, tu prends le risque, tu... il y a de l'incertitude, tu rajoutes une contingence. Après ça, plus tu avances dans le projet, plus la conception est avancée, plus on travaille en mode solution, en mode innovation. Bien, on est capable de faire tomber les risques, puis après ça, de diminuer les contingences pour tout le monde. Ça fait qu'il y a certains risques qui vont subsister, qu'on va prendre, peut-être que le gouvernement va le prendre, donc ça va être un partage équilibré. Mais l'ensemble de la réponse, c'est vraiment de diminuer les risques pour tout le monde puis d'avancer le projet ensemble.

M. Derraji : ...on veut tous que les... le risque soit zéro. C'est utopique. Je vous ai dit 45 % à 55 % d'augmentation du coût en Australie. C'est votre exemple. Je ne l'ai pas inventé. Lequel vous allez vivre avec, 10 %, 20 % de risques partagés, 40 % des risques avec le gouvernement?

M. Adam (Philippe) : Bien, en fait, tu sais... Puis là, je... peut-être je reviendrais sur l'Australie. C'est une étude de 2009 qui date d'il y a 15 ans, tu sais, les conditions changent beaucoup, la main-d'oeuvre, l'inflation. Bref, il y a quand même peut-être... Une étude d'il y a 15 ans, je ne sais pas à quel point que c'est toujours pertinent, mais... Je ne sais pas, toi, je pense que tu voulais commenter.

Mme Morin (Sophie) : Bien, je pense que je sais à quelle étude vous faites référence, là, pour l'avoir regardée, mais un des éléments, c'est que c'est... cette étude est basée sur le mode alliance. Ça fait que, oui, c'est un mode collaboratif, mais le mode alliance a quand même ses particularités, ce qui fait en sorte que, de base, il est utilisé pour des projets pour lesquels on n'est pas en mesure d'établir la portée des travaux, contrairement à d'autres modes collaboratifs qui permettent, à un moment donné, d'établir le prix. Ça fait que je pense qu'on ne peut pas tirer une leçon de cette étude-là pour généraliser pour tous les modes collaboratifs.

Puis je pense qu'il y a un autre élément important aussi à noter, c'est que le mode collaboratif vient avec la transparence. Donc, il y a une transparence, il y a un transfert d'expertise entre le privé et le public qui fait en sorte que les deux partenaires qui sont responsables de la réalisation...

Le Président (M. St-Louis) : 20 secondes.

M. Derraji : ...je reviens à ma question du risque. Donc, on veut tendre... ou minimiser le risque, mais, encore une fois, ma question reste : Quel risque Pomerleau est prêt à prendre?

M. Adam (Philippe) : Bien, on est prêts à assumer l'ensemble des risques du projet, mais d'une manière équitable.

M. Derraji : Merci à vous trois.

Le Président (M. St-Louis) : Merci beaucoup. Malheureusement, ceci conclut ce bloc d'échange. Nous allons poursuivre pour un troisième bloc d'une durée de 3 min 18 s. Je cède maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. La parole est à vous.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. M. Adam, Mme Morin, M. Lafond, bonjour. Merci pour votre présence. Donc, on a peu de temps. Je commencerai par les avantages que vous avez... que vous avez énumérés sur le mode de réalisation qui serait modifié, là, par l'approche collaborative. Le ministre, lui-même, puis là, c'est drôle parce qu'on... j'ai l'impression qu'on est dans un autre... dans une autre commission, mais parlait lui-même davantage au niveau des coûts de 15 %, d'amélioration des délais de 25 %, vous avez ajouté, c'est intéressant, meilleure qualité, puis au niveau des... de la santé et sécurité au travail aussi, il y avait des bénéfices à aller chercher. Bon, je suis bien prêt à vous croire. Est-ce que... Puis vous avez dit aussi que vous travaillez avec les villes, vous avez donc des contrats auprès de municipalités, bon.

Maintenant, on est dans le projet de loi n° 61, puis on sait que ce ne sont pas tous les projets qui seront confiés à Mobilité Infra Québec ou qui ne seront même livrés par le gouvernement, parce que le gouvernement pourrait... certains ministères pourraient continuer à livrer, à opérer, à réaliser leurs propres projets dans le mode collaboratif, parce que le gouvernement se donne ce pouvoir-là de modifier le processus de réalisation des projets. Pour l'instant, on ne le donne pas aux municipalités, puis on ne le donne pas, ce pouvoir-là, non plus aux sociétés de transport. Or, il risque d'y avoir quand même des projets importants qui, donc, seraient toujours réalisés par les municipalités ou les sociétés de transport. Puis, je pense, je peux citer Mme la ministre qui disait : Bien, tu sais, c'est l'argent des Québécois, puis il faut y faire attention. C'est le même argent, hein, qu'il soit dépensé par le municipal ou par le gouvernement supérieur.

Donc, à votre avis, est-ce qu'on devrait étendre ces pouvoirs-là, ces nouvelles façons de faire au milieu municipal, puis les sociétés de transport également, travailler avec eux?

M. Adam (Philippe) : Je pense que cette question-là, là, là, on va... on va laisser peut-être les différents paliers gouvernementaux discuter entre eux. On préfère ne pas... ne pas répondre à cette question-là à ce...

M. Grandmont : ...avec les municipalités.

M. Adam (Philippe) : Oui.

M. Grandmont : Donc, vous considérez que ce mode de réalisation de projets, c'est le meilleur. Donc, ça serait bon, j'imagine, des deux côtés.

M. Adam (Philippe) : Ça dépend des... tu sais, des types de projets. Donc, chaque type de projet a ce mode contractuel, puis, pour l'instant, je pense que ce n'est pas contemplé, que les municipalités puissent utiliser les modes collaboratifs. Est-ce que ça pourrait être, encore une fois, un pas dans la bonne direction? Est-ce que le statu quo est une option? Non. Donc, à évaluer, en effet.

M. Grandmont : D'accord. Et pour quels types de projets vous pensez que le mode collaboratif est le plus approprié?

M. Adam (Philippe) : Les projets de grande envergure, les projets complexes justement, avec des risques plus importants, une taille plus importante.

M. Grandmont : Est-ce que vous pouvez... À quoi vous jugez la complexité d'un projet, dans le fond? Parce que c'est revenu dans quelques mémoires aussi, là. La notion de complexité n'est pas définie dans le projet de loi. À quoi vous jugez un projet complexe de votre point de vue à vous?

M. Adam (Philippe) : Oui. Bien, en fait, on l'a même défini, nous autres, chez Pomerleau, parce qu'on... c'est important de le faire pour différentes raisons, également, à l'interne, pour définir les rôles et responsabilités. Puis on pense que, dans le cadre de l'agence, ça devrait être défini. Mais, Pierre, je peux te laisser en parler un peu.

M. Grandmont : Est-ce que... est-ce que je pourrais vous... Il me reste très, très peu de temps.

M. Adam (Philippe) : Allez-y.

• (11 h 20) •

M. Grandmont : Est-ce que je pourrais vous demander de transmettre les critères selon lesquels vous jugez de la complexité de votre projet?

M. Adam (Philippe) : On va vous transmettre notre allocution avec plaisir, puis ils sont... les critères sont dedans.

M. Grandmont : Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, vous vous engagez à transmettre les documents à la commission.

M. Adam (Philippe) : Oui.

Le Président (M. St-Louis) : Parfait. Ceci conclut ce bloc d'échange. Nous allons poursuivre avec un quatrième bloc. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. Vous disposez des 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, madame, messieurs. J'allais justement poser la question sur les projets complexes, si on y allait par... à l'inverse : Quels sont les projets en mobilité ou en transport collectif qui ne sont pas complexes? Il y en... En existe-t-il?

M. Lafond (Pierre) : Bien, oui. Le...

M. Arseneau : Par exemple?

M. Lafond (Pierre) : Bien, dans les transports collectifs, il y a une partie de la complexité qui vient que ce sont des projets de système. Donc... donc, quand on fait un projet, on fait un pont ou une route, on construit un ouvrage, on construit une infrastructure. Quand on construit un projet de transport collectif, on construit un système. Donc, comme le REM, c'est un train automatisé, donc les... c'est un système qui doit fonctionner par lui-même. Donc, il y a certains projets en transport collectif, comme on en fait un présentement à Vancouver, qu'ils ont découpé un lot du projet et qu'on doit construire juste une infrastructure du projet, mais on ne fait pas le système. Donc, ce projet-là est moins complexe qu'un projet de système.

M. Arseneau : Comme un SRB par exemple, est-ce que c'est un projet complexe? C'est comme...

M. Lafond (Pierre) : Bien, un SRB peut être un projet complexe, dépendant comment il va sur le marché. Donc, s'il va dans l'ensemble du projet, tout le... là... Parce que l'envergure est un autre aspect de la complexité. Donc, s'il est au complet ou il s'est séparé en lots, il peut être un grand projet ou moins.

M. Arseneau : Excellent. Maintenant, vous avez parlé, dans vos quatre principes, d'un principe qui est cardinal, je pense, également, c'est celui de la gouvernance puis du partage des rôles, la clarification des rôles. J'aimerais savoir, dans le travail que vous faites dans les autres provinces ou même à l'international, quelle est justement la centralisation des décisions. Est-ce qu'il y a un parallèle avec l'agence qu'on veut créer puis ce qu'on a, par exemple, en Ontario ou à Vancouver? Puis quel est le rôle... Parce que les municipalités se disent : Bien, nous aussi, on veut avoir un rôle à jouer. Est-ce que la structure qu'on nous propose s'apparente à ce qui existe ailleurs?

M. Adam (Philippe) : Oui, en effet. Colombie-Britannique, comme je disais, il y a... il y a Infrastructure Colombie-Britannique, qui a un rôle quand même plus large. Après ça, en Ontario, il y a Infrastructure Ontario, qui a un rôle plus large que, par exemple, la SQI, ici, en termes... parce qu'ils font des projets d'infrastructure, ils font des projets de bâtiments, puis après ça, bien, il y a d'autres entités, comme Metrolinx, qui, là, font effectivement des projets de transport collectif. Je ne sais pas si tu veux rajouter quelque chose, Sophie, là-dessus. Non? Ça fait que ça s'apparente un peu plus à l'Ontario.

M. Arseneau : D'accord, mais quelle est, pour vous, l'importance qu'une agence ou une organisation soit indépendante du politique dans le travail qu'elle a à faire avec vous?

Mme Morin (Sophie) : Bien, à vrai dire, puis sans... puis sans rentrer dans le détail de l'indépendance du politique, je pense que les agences... que l'agence, son but, ou notre compréhension de son but, c'est notamment de venir standardiser les processus, donc s'assurer que chaque autorité ou chaque organisme a bien les pouvoirs, les droits et... pour procéder aux projets dans sa meilleure forme. Donc, pour nous, l'agence, on voit ça comme le fil conducteur qui va permettre justement de mieux outiller l'industrie de la construction puis de la faire innover.

Le Président (M. St-Louis) : En conclusion, M. le député, rapidement.

M. Arseneau : C'est beau, j'ai terminé. Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission. Nous allons maintenant suspendre quelques instants afin d'accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 11 h 24)

(Reprise à 11 h 32)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission va maintenant reprendre ses travaux. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. Alors, je vous invite à vous présenter, noms et titres respectifs. Vous disposez de 10 minutes.

**Association des constructeurs de routes et
grands travaux du Québec (ACRGQTQ)**

M. Tremblay (Pierre) : Alors, merci beaucoup. Tout d'abord, je tiens à excuser le retard de mes collègues. Donc, je ne sais pourquoi, ce matin, c'est le cas. Donc, je prends la balle au bond. Donc, mon nom est Pierre Tremblay. Je suis directeur du secteur science, technologie et innovation à l'ACRGQTQ. Je suis accompagné de M. Marc Joncas, qui est président du groupe... du conseil d'administration de l'association. Je laisse la parole à ma collègue, Mme Bourque, pour la lecture.

Mme Bourque (Gisèle) : Alors, présidente du conseil d'administration, M. Jean-François Turgeon, qui arrive d'une minute à l'autre, qui est en arrière de moi, premier vice-président du conseil d'administration, et Pierre Tremblay, directeur du secteur science, technologie et innovation.

Je me permets de vous présenter brièvement notre association. Incorporée en 1944, l'ACRGQTQ représente la majorité des principaux entrepreneurs et fournisseurs oeuvrant dans la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux. À ce titre, elle représente plus de 2 600 employeurs actifs au sein de l'industrie de la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux, lesquels emploient plus de 44 500 salariés ayant travaillé 39,6 millions d'heures estimées par la CCQ en 2023.

L'ACRGQTQ salue la décision du gouvernement de créer Mobilité Infra Québec, une agence indépendante ayant pour principale mission l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport. Confier de tels projets à un organisme spécialisé pour réaliser ceux-ci pourrait comporter plusieurs avantages, notamment l'établissement et le maintien de l'expertise en projets complexes de transport auprès d'un même organisme et permettre d'obtenir une certaine prévisibilité dans les projets complexes, ce qui est nécessaire pour permettre à l'industrie de collaborer adéquatement à la réalisation des projets. Cependant, certains éléments proposés par le projet de loi soulèvent des interrogations ou mériteraient des précisions selon l'ACRGQTQ, à savoir la notion de projet complexe de transport, la répartition de l'expertise entre les organismes publics, la prévisibilité ainsi que la collaboration entre les différents intervenants.

Dans un premier temps, quant à la notion de projet complexe de transport, nous croyons que cette notion devrait être précisée afin d'ajouter de la prévisibilité aux organismes publics et à l'industrie quant aux projets qui seront confiés à Mobilité Infra Québec. Considérant qu'il repose sur le gouvernement de déterminer les mandats qu'il se verra octroyer, il est essentiel, à notre avis, de connaître les motifs sur lesquels une telle décision reposera. Or, la définition actuellement proposée, prévoyant, entre autres, la construction, la reconstruction ou la réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport, pourrait englober la presque totalité des travaux effectués actuellement par nos membres, ce qui est contraire, à notre avis, à l'esprit du projet de loi.

Dans un second temps, clarifier la notion de projet complexe de transport permettrait à l'industrie, de même qu'aux organismes publics, de prévoir en amont les projets qui devraient relever de la compétence de ces derniers ou de MIQ. Une telle prévisibilité devrait, de ce fait, permettre une répartition optimale des ressources et de l'expertise entre les différents donneurs d'ouvrage, à savoir que MIQ se verrait confier les projets complexes de transport et disposerait de l'expertise pour les réaliser, alors que les autres donneurs d'ouvrage pourraient concerter leurs ressources pour la réalisation de projets tout aussi essentiels, mais d'une moins grande complexité, comme les travaux d'entretien du réseau routier.

Dans un troisième temps, l'ACRGQTQ est favorable à l'octroi à MIQ de fonctions visant la réalisation des analyses de transport, dont la planification de la mobilité, qui, nous l'espérons, lui permettra de détenir la vision globale des projets, qui est nécessaire à leur planification, tout en étant sensibilisée à la disponibilité de la main-d'oeuvre et, par le fait même, des entrepreneurs. En ce sens, le projet de loi n° 61 devrait aussi prévoir que le choix des projets par le gouvernement du Québec doit se faire selon les recommandations en amont de MIQ.

De plus, il est de notoriété, au sein du gouvernement, que l'ACRGQTQ propose depuis de nombreuses années que le cadre législatif soit révisé afin de revoir le mode contractuel du plus bas soumissionnaire conforme pour l'octroi de projets complexes de travaux de construction, lequel engendre des enjeux importants pour les donneurs d'ouvrage et les entrepreneurs.

Considérant que Mobilité Infra Québec sera soumis à l'application des dispositions de la Loi sur les contrats des organismes publics, l'ACRGQTQ soulève qu'il est impératif de revoir le cadre législatif et réglementaire pour que cet organisme ait une latitude au niveau contractuel pour réaliser des projets complexes de transport. Ainsi, il est essentiel que MIQ puisse avoir la possibilité de recourir à des modes collaboratifs, tels les contrats de partenariat, lorsqu'il se fait confier un projet par le gouvernement.

Ensuite, l'ACRGQTQ se questionne concernant les pouvoirs de MIQ de constituer ou d'acquérir une filiale dédiée à l'exercice des activités qu'elle peut elle-même exercer. Considérant que MIQ pourrait avoir la responsabilité de la construction, la reconstruction ou la réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou

utile à un système de transport, l'ACRGQT se doit d'émettre une mise en garde sur la possibilité que MIQ puisse créer une filiale pour effectuer la construction de projets. Cette éventualité constituerait un important facteur de désintéressement pour ce marché et aurait un impact négatif sur notre industrie et l'expertise québécoise.

Également, l'ACRGQT s'interroge concernant la possibilité pour MIQ de se substituer à un donneur d'ouvrage initial qui était jusqu'alors responsable d'un projet. Il est prévu que, dans une telle situation, MIQ pourrait récupérer l'ensemble des documents du projet. Or, il est nécessaire que la communication de certains documents ayant un caractère confidentiel pour l'entrepreneur doit faire l'objet d'une autorisation de celui-ci. Au surplus, les effets de la substitution devraient être clarifiés à l'égard des réclamations éventuelles d'un entrepreneur découlant d'un projet, considérant que le donneur d'ouvrage initial se retrouve déchargé de ses obligations pour le futur en vertu du projet de loi.

En terminant, l'ACRGQT appuie le projet de loi n° 61 et croit que Mobilité Infra Québec pourrait être un atout majeur pour la réalisation des projets complexes de transport dans la province. Nous croyons cependant que le mandat de MIQ serait bonifié en précisant davantage la notion de projet complexe de transport et les critères permettant de confier à MIQ de tels projets. De plus, la prévisibilité des projets ainsi que la collaboration entre MIQ et tous les intervenants impliqués doivent être favorisés afin que ces projets complexes de transport soient menés à terme dans des délais et des coûts acceptables pour la population québécoise. Il est donc essentiel que MIQ bénéficie de l'aptitude contractuelle requise pour remplir son mandat.

Dans un autre ordre d'idées, l'ACRGQT doit profiter de cette tribune pour rappeler au gouvernement que, bien qu'il soit souhaitable et louable de se doter d'un organisme qui puisse réaliser des projets complexes d'infrastructure au Québec, les projets moins complexes d'ouvrages destinés aux transports méritent également une attention accrue. L'ACRGQT constate que le déficit de maintien des actifs au Québec augmente d'année en année et que les investissements effectués ne permettront pas de stabiliser cette dégradation.

Le DMA du réseau routier était, par ailleurs, évalué à plus de 20,36 milliards de dollars dans le dernier PQI, et il continue d'augmenter d'année en année malgré les investissements annoncés. Ainsi, bien qu'elle soit très favorable à la construction de nouvelles infrastructures et à la mise en place de MIQ pour les mener à bien, il est essentiel que les travaux de réfection et d'entretien soient aussi priorités dans les prochaines années pour éviter que le déficit de maintien d'actifs ne devienne insurmontable.

Nous vous remercions de votre attention.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Le premier bloc sera d'une durée de 16 min 30 s. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Guilbault : Oui, merci, M. le Président. Merci beaucoup d'être ici avec nous aujourd'hui.

Très, très, très intéressant, tous les... ce que j'appelle les «doers», si on me passe l'expression, là, les réalisateurs, je dis ça comme ça, des fameux projets d'infrastructure dont on parle ad nauseam, en tout cas, comme ministre des Transports puis d'autres... d'autres de mes collègues aussi qui sont beaucoup dans ces questions-là de projets d'infrastructure, pas juste aux Transports, d'ailleurs, des infrastructures en général. On en parle sans arrêt, le fameux PQI qu'on a augmenté à 153 milliards, Plan québécois des infrastructures, avec une foule de projets qu'on finance là-dedans, mais, après ça, dans la vraie vie, une fois qu'on annonce nos intentions d'investissement dans un PQI, les gens qui les réalisent pour vrai, avec qui on est appelés à collaborer, je pense que c'est des acteurs clés dans l'évolution de notre projet de loi n° 61, dans l'évolution aussi du projet de loi n° 62 de mon collègue.

• (11 h 40) •

Et, vous en parlez, vous avez votre recommandation n° 4, je crois, c'est ça, la recommandation n° 4, sur les modes collaboratifs, puis je vais évidemment m'attarder à ça, parce qu'un peu comme ceux qui vous ont précédés, Pomerleau, pour des gens qui réalisent des projets... qui réalisent des projets comme vous, vous le faites, notamment en partenariat avec le gouvernement, le mode collaboratif, pour moi, c'est l'élément clé du succès éventuel de Mobilité Infra Québec, parce que faire le projet de loi n° 61 sans faire la réforme des modes contractuels de l'État, ce serait vain, quant à moi, là, vain, v-a-i-n, ou, en tout cas, ce serait cosmétique, bref.

Donc, je vais commencer avec ça parce que... puis ça fait longtemps... Je pense, en tout cas, on s'était rencontrés, au tout début de mon mandat, à mon cabinet, puis on avait abordé une foule de choses, mais toute la question des appels d'offres, justement, la façon de faire des projets ensemble, dans un contexte de rareté de main-d'oeuvre, dans un contexte aussi où les municipalités ont leurs besoins, les gouvernements ont leurs besoins, cette réforme-là de... qui est en train de se faire au projet de loi n° 62...

D'ailleurs, avez-vous été en consultations sur le projet de loi n° 62? Oui? Parfait. Donc, toute cette réforme-là qui est en train d'être faite, dont je dis moi-même qu'elle est un élément clé de mon propre projet de loi, êtes-vous en mesure, vous aussi... Puis j'ai posé la question à ceux qui vous ont précédés, mais vous, encore plus, peut-être, à grande échelle, vous pourriez donner des exemples, de nous exemplifier à quel point cette réforme-là, dans un contexte, potentiellement, de projets de transport collectif d'envergure, qui est le propos de mon projet de loi... mais nous exemplifier à quel point cette réforme-là va nous permettre de livrer des projets d'infrastructure plus rapidement, à moindre coût, pour le bénéfice de nos citoyens, qui, eux aussi, manquent d'argent, comme les gouvernements, et qui paient ultimement pour ces projets-là?

M. Joncas (Marc) : Je peux commencer, puis ils pourront ajouter. Merci, Mme la ministre, de nous laisser la chance de s'exprimer aujourd'hui.

Bien, on était bien présents lors du projet de loi n° 62 et on a fait un mémoire en ce sens aussi. Je ne veux pas tout reprendre, mais, effectivement, on est... on salue aussi le projet de loi n° 62, qui est, pour nous, vraiment, une avancée importante dans le domaine des contrats d'appels d'offres publics au Québec, qui a toujours été la loi du plus bas soumissionnaire.

Après, si vous voulez un exemple, bien, je pense, Pomerleau l'a donné. L'exemple le plus... le plus... le dernier exemple, c'est le tramway de Québec. Les entreprises ne peuvent plus... parce qu'ils ont subi des grosses pertes, souvent, sur ces gros contrats là parce qu'ils ne sont pas... Il y a trop d'imprévisibles... de choses imprévisibles. Il y a trop de choses qui ne sont pas connues au moment de l'appel d'offres. C'est pour ça qu'on est totalement d'accord avec vous. Les contrats collaboratifs permettent d'avancer le projet, de le construire ensemble, de limiter les coûts, de trouver les meilleures idées et d'arriver avec un projet et un partage de risques, sur le risque qui va rester, autant pour les contribuables... qui va faire le meilleur projet possible dans le meilleur temps possible.

Ça fait que, ça, il n'y a pas de doute là-dessus, je pense, tout le monde est d'accord de ce côté-là, et je pense qu'il y a des gens qui sont inquiets au niveau peut-être de la collusion. On voit ça dans... c'est partout dans le monde, mais que ce soit... on parlait de l'Australie, mais Nouvelle-Zélande, il y en a en Europe, il y en a dans l'Ouest canadien. Ça fonctionne. Il y a moyen de mettre des balises pour éviter... avoir le plus gros... d'avoir des contrats dans la plus grande norme d'éthique. Ça fait que, pour nous, ça, ce n'est pas un sujet... ce n'est pas quelque chose qui nous fait peur, pas du tout. Donc, on n'est pas inquiets de ce côté-là.

Après, ce qu'on... ce qu'on a dit aussi avec le projet de loi n° 62, ce n'est pas le but aujourd'hui, mais que nous, on voyait aussi peut-être plus loin. On comprend très bien que les gros... Les projets complexes, nous, on les identifie en termes d'échéancier, de complexité, de coût et... des gros projets qui coûtent très cher. C'est pas mal les barèmes qu'on dit... ça, ça devrait être géré par le MIQ.

Par contre, au projet de loi n° 62, nous, on allait plus loin en disant : Des projets plus standards... On pourrait même trouver des façons de faire en appel d'offres qui ne seraient pas nécessairement le plus bas soumissionnaire. Nous, on a réfléchi à ça, s'il ne pouvait pas y avoir un genre de période de questions avant les appels d'offres pour éviter... pour éviter que des gens soient laissés de côté ou que d'autres soient avantagés, qu'il y aurait un mécanisme, même pour ces contrats-là, que ça ne soit pas toujours le plus bas soumissionnaire. C'était essentiellement ce qu'on avait parlé au projet de loi n° 62.

Ça fait que, juste pour terminer sur votre question, il y en a plein, de projets, puis nous... Moi, je travaille pour une multinationale, puis on soumissionne dans l'Ouest canadien aussi, puis, malheureusement, les projets n'aboutissent pas. Ça finit comme le tramway de Québec. Je ne dis pas qu'il ne va pas aboutir un jour, mais ils sont annulés à cause de... La prise de risque est trop grande pour les entreprises, et c'est des contrats qui sont plus en mode conception-construction et non en mode collaboratif. Ça fait que, pour nous, c'est la solution, évidemment.

M. Tremblay (Pierre) : Si je peux me permettre, c'est l'optimisation des ressources. Quand on commence un projet, on l'imagine, on le voit, on le dessine, mais, en cours de route, il y a toujours des aléas, comme tout le monde sait, par rapport au fait de la façon de faire les choses. Nous, notre expertise, c'est la façon de faire les choses, puis, quand on imagine un projet, je pense que c'est nécessaire, à un moment donné, dans le projet qui est bâti à 50 % sur papier, 60 %, peu importe, de consulter les gens qui vont le faire pour voir justement de quelle manière on va faire les choses, parce que, quand on sait comment on fait les choses, on peut peut-être imaginer une autre manière de concevoir les choses — est-ce que je dois prendre du bois versus de l'acier? Ce sont des éléments aussi simples que ça, des fois, qui font en sorte qu'une entreprise, un entrepreneur, dont nous sommes, qui a de l'expertise... dire : Si je le fais de telle manière, on pourra le faire autrement, on pourra, à la limite, le préfabriquer, qui va faire... nous faire gagner du temps, ce qui n'était pas prévu en amont parce que le concepteur ne l'avait pas imaginé de cette façon-là. Donc, notre contribution dans le mode collaboratif, c'est d'arriver à un moment donné de la conception pour proposer des manières de faire qui vont faire en sorte que ça va être évidemment plus facile, moins coûteux puis plus efficace. Donc, c'est là notre «core business» puis c'est là notre point dans le mode collaboratif, à être participants à cette estimation-là ou à cette conception-là.

M. Joncas (Marc) : J'ai un autre point important qui... qui arrive très souvent, puis Pomerleau l'a mentionné, chaque entrepreneur a des idées comment faire le projet. Malheureusement, dans le mode actuel, on le garde pour nous puis, bien souvent, pratiquement à 80 %, 100 % du temps, on ne prendra pas le risque de baisser le prix de l'appel d'offres en sachant que ce n'est pas sûr que ça va être accepté. Et, même souvent, on le sait, que ce n'est pas accepté, parce que l'égalité entre les soumissionnaires, quand on rouvre les soumissions, ils ne veulent pas changer les plans, ils ne veulent pas rien changer, et on le comprend, pour être égaux entre les soumissionnaires.

Bien, ça, qu'est-ce que ça fait? Ça évite d'avoir des meilleurs prix, ça évite d'avoir de l'innovation puis ça évite d'avoir des solutions. Ça fait que c'est ça qui se passe aujourd'hui sur tous les projets en général, bien entendu, les plus complexes, là, mais qu'il y a des... il y a des... On peut penser le projet différent, mais, malheureusement, aujourd'hui, dans le mode contractuel, on ne peut pas donner ce crédit-là. Et, même, on a déjà essayé, les entreprises qui ont... sont arrivées par après en étant le plus bas soumissionnaire : Moi, je suis prêt à donner un crédit pour ça. C'est refusé pour le bénéfice d'équité des soumissionnaires. C'est correct aussi, mais le contribuable ne va pas bénéficier d'un meilleur projet ou d'un projet moins coûteux. C'est des exemples flagrants.

M. Turgeon (Jean-François) : ...

Mme Guilbault : Oui, non, non, allez-y.

M. Turgeon (Jean-François) : ...premier vice-président à l'ACRGQTQ. Je suis aussi directeur général puis propriétaire d'une entreprise familiale de bonne envergure, de moyenne envergure, disons ça comme ça.

On participe actuellement, nous, à des projets qui ne sont pas dans le domaine des transports, mais qui sont des travaux de génie civil où les clients privés ont décidé d'aller vers des modes collaboratifs. On voit très bien que, maintenant, aussi, pour sécuriser les ressources, on est dans un mode de sécuriser les bonnes ressources pour faire les bons projets. C'est superimportant puis, également, c'est que la planification en amont vient aussi beaucoup avec l'ingénierie puis de sécuriser des ressources en ingénierie.

Ce qu'on voit dans le marché, c'est que, souvent, les appels d'offres, quand ils sont à prix forfaitaire, vont au marché sans, on va dire, être optimaux ou avoir une ingénierie qui va être complétée à 100 %. On soumissionne là-dessus, puis souvent ça crée des problèmes ensuite. Donc, il va y avoir des changements au contrat. Ça va avoir des impacts sur l'échéancier. Quand on sait que c'est des projets de nature complexe comme ce qui est visé ici, dans le projet de loi, c'est tout à fait approprié pour ça. Ça ne veut pas dire également, un projet collaboratif, qu'il n'y aura pas des parties dans le projet collaboratif qui ne seront pas forfaitaires. Tu sais, c'est un projet qui se fait en collaboration avec des ressources qui sont choisies.

Ensuite, à l'intérieur de ce mode-là, il peut y avoir différents modes qui sont choisis. Peut-être, il peut y avoir des ressources qui vont être en régie contrôlée, d'autres parties qui vont être forfaitaires, d'autres parties qui vont être avec des prix cibles. Il y a plusieurs modèles, mais ça ne veut pas dire, quand on entend «collaboratif», qu'il va être... tu sais, qu'il va être, on va dire, en régie contrôlée sur tout le projet, là. Il y a différents... Ça peut être très malléable puis très flexible pour des projets de nature comme qui sont visés dans le projet de loi ici, là.

Mme Guilbault : Oui, voulez-vous y aller?

• (11 h 50) •

M. Joncas (Marc) : Avant qu'on manque de temps, je voulais juste dire : Pour le projet de loi n° 61, dans le fond, nous, c'est de la prévisibilité qui est vraiment importante. Si vous voulez des meilleurs prix, nous, on fait partie... On représente les petits, les moyens, les gros entrepreneurs, puis, si vous voulez avoir plusieurs soumissionnaires, bien, il faut de la prévisibilité. Il faut que les gens se préparent. Il faut qu'ils préparent leur entreprise à pouvoir accéder à ces gros chantiers là. Ça fait que ça prend ça si vous voulez vraiment avoir la réduction de prix, ça prend des joueurs, et je pense que tous les entrepreneurs du Québec, ils sont... ils sont prêts à faire partie de ça. Après, c'est un peu... c'est un peu flou, le choix des projets. On comprend que ça va être des projets complexes, mais c'est un peu flou, pour nous, quels projets vont aller là-dedans.

Et on en profite aussi pour vous suggérer de... Ça serait vraiment intéressant et profitable pour tous d'avoir des budgets séparés pour le MIQ et, peut-être, le traditionnel MTQ qui s'occupe du maintien des actifs. Et, on l'a vu cette année, compressions budgétaires, le maintien des actifs, ils ont gelé des contrats, ils ont repoussé des contrats, parce qu'on a des gros projets, comme l'Île-aux-Tourtes, le pont de Trois-Rivières, qui drainent l'argent des Québécois et qui fait que vous avez des choix à faire. Et malheureusement la vérificatrice l'a mis dans son rapport, le maintien des actifs ne s'améliore pas, il s'amplifie. Ça fait qu'on comprend tout ça puis on comprend... On a une... Le ministère et les gens ont une capacité de payer, mais, s'il y avait des... tant qu'il n'y aura pas des budgets dédiés au maintien des actifs, on va toujours finir par piger là-dedans, et on a l'état des routes qu'on connaît aujourd'hui, ça ne s'en va pas tellement en s'améliorant, ce qu'on voit sur les routes.

Mme Guilbault : C'est tout à fait juste. D'ailleurs, l'enveloppe de maintien dans le routier, au dernier PQI, est à 82 % en maintien des actifs. Donc, on fait un effort qui est important, mais on a besoin de la collaboration financière de tous les partenaires dans l'entretien de nos routes. J'en profite pour passer le message, parce que, oui, c'est le transport collectif, mais on a besoin de routes aussi pour faire rouler les autobus, notamment.

Et là vous avez dit plusieurs choses très, très intéressantes, là. Vous avez exemplifié, je trouve, de manière parfaite, exactement le propos de ce qu'on est en train d'essayer de faire. Vous avez souligné, à juste titre, puis ça a été évoqué par mon collègue, ça fait que je vais me permettre d'y revenir, des épisodes de collusion très importants qu'on a connus sous de précédents gouvernements, pour lesquels on s'est... on s'est donné des outils, et, notamment, nous, on a renforcé les pouvoirs de l'AMP, l'AMP à laquelle va être assujettie Mobilité Infra Québec. Je pense, c'est important de le préciser ici.

Vous avez rappelé aussi qu'il n'y a pas eu de soumissionnaires pour le tramway de Québec, ce qui a été dommage, mais ce qui, à mon sens, est un argument de plus dans le sens du bien-fondé de ce projet de loi là qui est devenu nécessaire en 2024, alors que tout le monde réclame du transport collectif, et qu'on n'a pas nécessairement les moyens de pouvoir en livrer comme gouvernement, que ce soit dans l'expertise en transport collectif ou dans des modes contractuels modernes, innovants, qui vont coûter moins cher et qui vont être moins longs.

Et c'est tout à fait juste, les exemples que vous avez donnés, vous dites : Des gros projets d'infrastructure qui drainent le PQI, les ponts, notamment. On est arrivés, et les ponts étaient en désuétude, l'Île-aux-Tourtes, le pont de l'Île-d'Orléans. Et, quand on parle d'un mode collaboratif, puis vous l'avez... je pense, c'est vous qui l'avez un peu abordé, parce qu'on le définit beaucoup comme étant un partage de risque entre le public et le privé, mais il y a aussi toute la notion, justement, de la coconception ou, je dirais, de la co-idéation du projet très en amont. Actuellement, on soumet au marché des projets un peu prédéfinis, pas nécessairement, tu sais, conçus de manière optimale avec les futurs partenaires, et là on teste ça sur le marché.

Le pont de l'Île-d'Orléans est un... est un bon exemple. On arrive avec le pont à haubans : Voici combien vous... combien ça coûterait pour faire ça, alors qu'il y a peut-être des façons de faire différemment, où, dès le début,

on est capables de tous travailler ensemble, et ça évite justement le cloisonnement, là, que vous décrivez, là : Je ne donnerai pas mon idée parce que l'autre va la prendre, puis il faut que j'arrive plus bas, puis on n'a pas le droit de se parler, puis on n'a pas le droit de parler au ministère. Tu sais, il y a un peu une façon de faire, disons, qui nous condamne à... ou, disons, qui... qui ne favorise pas l'émergence des prix et des délais les meilleurs pour les citoyens qui paient pour ces projets-là. C'est bien... c'est bien... Est-ce que je résume bien votre pensée?

M. Joncas (Marc) : Oui, exactement.

Mme Guilbault : Puis, quand vous dites : On fait... on «bid», on soumissionne pour des projets dans l'Ouest canadien, on peut penser que vous en faites justement en mode collaboratif là-bas ou que vous en faites sous différents modes. Est-ce que vous en faites... J'imagine, vos entreprises que vous représentez en font aussi à l'extérieur du Canada, donc fonctionnent avec différents modes un peu partout. Alors, est-ce que vous êtes en mesure de nous confirmer que ça va beaucoup mieux, tu sais, que c'est plus facile, c'est plus fluide, c'est plus efficace, c'est moins coûteux que... dans les projets en mode collaboratif que vous faites ailleurs?

M. Joncas (Marc) : Oui. Moi, mon entreprise, c'est une entreprise qui est partout dans le monde, et, comme on a nommé, en Australie, et moi, j'ai plutôt entendu du bon que du mal des contrats collaboratifs en Australie, en Nouvelle-Zélande, tout ça. Je ne peux pas vous confirmer parce que je ne suis pas là, mais l'Ouest canadien, c'est un peu... un peu copier ça, et, moi, ce que j'entends de l'Ouest canadien, c'est une façon de fonctionner qu'on doit s'adapter parce qu'on est un peu... Ça prend... ça prend vraiment une bonne collaboration des deux côtés. Au début, on est un peu frileux de donner... de donner ses vrais chiffres, et tout ça. C'est un apprentissage, mais, quand tout le monde joue le jeu, ça va très bien. Moi, c'est vraiment ce que j'entends partout où il y a des contrats collaboratifs, mais il faut que ce soit bien encadré. On a l'AMP, on a... Je pense qu'on a tout ce qu'il faut au Québec pour ne pas se retrouver dans les années... dans les années 2000.

Mme Guilbault : Vouliez-vous...

M. Turgeon (Jean-François) : On a réalisé quand même plusieurs projets en mode...

Le Président (M. St-Louis) : Rapidement, s'il vous plaît.

M. Turgeon (Jean-François) : Pardon?

Le Président (M. St-Louis) : Rapidement, s'il vous plaît.

M. Turgeon (Jean-François) : Oui. En Colombie-Britannique, on a fait des projets, entre autres dans le domaine de l'énergie, en mode collaboratif, qui ont été finalisés dans des modes clés en main forfaitaires. Donc, comme je vous dis, il y a plusieurs variantes à ça, mais l'idée, c'est de trouver le bon partenaire sur des critères qui sont établis pour avoir le partenaire dès le début et d'avoir les bonnes ressources qui sont...

Le Président (M. St-Louis) : Je m'excuse, je dois vous couper. Malheureusement, ceci conclut le premier bloc d'échange. Nous allons poursuivre avec le porte-parole de l'opposition officielle. Vous disposez de 9 min 54 s. La parole est à vous.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous quatre. J'ai l'impression d'être encore une fois au 62. Nous avons eu l'échange... Nous avons échangé sur les contrats collaboratifs. Merci pour votre présence aujourd'hui encore une fois.

Vous avez ramené pas mal de points intéressants. Nous avons eu déjà l'échange dans l'ancienne commission, mais on voit très bien qu'il n'y a pas d'agence s'il n'y a pas les contrats collaboratifs. Je pense que vous êtes clairs sur ce point. L'agence, s'il n'y a pas de contrat collaboratif, est-ce qu'on va atteindre ce que le gouvernement caquiste est en train de mettre sur la place publique, à savoir que ça coûte moins cher aux Québécois, donc des projets moins coûteux, et qu'on baisse le délai?

Je ne sais pas si vous étiez là avant, avec mon échange avec Pomerleau. Il y a plusieurs endroits au monde où, peu importe le contrat collaboratif ou alliance, on parle beaucoup de l'augmentation de coût. Ce n'est pas vrai qu'on arrive à baisser les coûts. Il y a aussi d'autres écoles de pensée qui disent que, vu la notion de risque qu'on essaie de mettre dans le contrat collaboratif, on se ramasse avec des coûts élevés. Pourquoi? Parce que le risque est inclus dans l'offre finale.

Aujourd'hui, vous êtes venus dans une autre commission qui concerne l'ajout d'une agence, et ce qui est sur la table, c'est deux éléments, une agence qui va s'occuper des projets complexes et que dorénavant ces projets complexes doivent passer par des contrats collaboratifs. Première question que j'ai pour vous : Quelle est votre définition d'un projet complexe?

M. Tremblay (Pierre) : Un projet complexe, pour nous, c'est, oui, effectivement, la valeur, OK, évidemment, plus il y a des montants élevés, plus le projet peut être, je dirais, complexe comme tel, mais ça ne peut pas être

nécessairement que ça. Il y a la complexité par rapport à la... au technique, OK, ça peut être très, très compliqué, une expertise très pointue, ça peut être des éléments qui sont tout à fait... pas nécessairement en valeur importante, mais, en termes de complexité d'exécution ou même technologiquement parlant, ça peut être aussi un projet cité comme un projet complexe. L'échéancier, donc, des fois, ça peut être, à la limite, simple, mais la complexité vient dans le fait de le faire en deux semaines plutôt qu'en deux mois. Donc, l'échéancier est un élément de complexité qu'il faut considérer. Je disais l'expertise, et l'autre qui n'est pas à négliger, surtout dans les projets complexes comme le... ceux dont on parle ce matin, au niveau des transports, c'est le nombre d'intervenants, les villes, le ministère, les propriétaires de réseaux, donc, Bell, gaz, et tout ce beau monde là, dans un contexte d'un projet d'une ville, ce sont tous des intervenants avec lequel on doit faire avec. Donc, ça, ça fait aussi partie de la complexité d'un projet, d'avoir à s'entendre avec tout ce beau monde là.

Donc, c'est, à notre sens à nous, les quatre ou cinq éléments qui sont à considérer pour définir ce qu'est un projet complexe, de ce qu'il en est, de ce qui est moins...

M. Derraji : Donc, déjà, la définition de la complexité, c'est très important. Il faut la définir dans le projet de loi. Si on ne définit pas les contours de la complexité, c'est comme... on navigue à l'aveuglette.

M. Tremblay (Pierre) : Bien, c'est notre... Notre perception du projet de loi, c'est : si l'agence existe, elle est là pour planifier, imaginer, prévoir, donc, qu'est-ce que va être le transport de demain. Là, on parle du transport collectif, mais à ça s'ajoute ce qu'on a déjà. Donc, c'est beau de faire un pont, mais ça prend des approches. Si on fait des approches, là, on tombe dans une autre case qui est : Est-ce que c'est complexe, ce bout-là, ou ce l'est moins? Donc, de là le point de le définir comme il faut, parce que, dans notre imaginaire, de ce que le projet de loi propose, c'est... Les ressources, les personnes qui vont être là, à l'agence, c'est eux qui vont avoir à planifier, imaginer puis, je dirais, voir comment la construction va se faire, de ces nouveaux projets là. En parallèle à ça, il y a les autres personnes qui sont, exemple, au ministère des Transports, qui s'occupent de l'entretien. Donc, c'est deux expertises différentes. Donc, théoriquement, le fait de les centrer au niveau d'un type de projet complexe va départager les bonnes ressources aux bons endroits.

• (12 heures) •

M. Derraji : Oui, mais j'adore votre réponse. C'est très, très clair. Donc, définir la complexité, il y a des paramètres à respecter, sinon il n'y a pas... Je ne veux pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites, mais c'est comme si on a raté quelque chose d'important si on ne définit pas c'est quoi, un projet complexe. Est-ce que j'ai bien résumé ce que vous venez de dire?

M. Tremblay (Pierre) : Bien, ça va faciliter le fait d'associer ou d'affecter les ressources aux bons endroits.

M. Derraji : OK. Excellent. Votre collègue juste à côté parlait de financement, et avec raison, à juste titre. Vous avez mentionné que le maintien d'actif, c'est quelque chose qu'on ne peut pas laisser de côté, parce que, pendant qu'on développe des projets, aller piger dans la même... le même fonds, c'est comme... on n'avance pas. Oui, on peut lancer des projets complexes, mais, en même temps, il faut qu'on s'occupe du maintien d'actif. Est-ce que j'ai bien résumé ce que vous avez dit?

M. Joncas (Marc) : Oui, exactement, et on l'a senti cette année. Je pense qu'il y a eu un déficit important au Québec, et on a senti qu'on cherchait un peu à minimiser, trouver la façon de... oui, le faire, je pense, ce n'était pas une mauvaise volonté. C'est de faire les projets, mais, en même temps, il y avait des dépenses énormes sur des gros projets. Mais on ne peut pas faire ça. On va continuer de reculer et, à un moment donné, on va frapper un mur.

M. Derraji : ...craintes?

M. Joncas (Marc) : Bien oui, on a des craintes, et nos... les entrepreneurs, on a eu beaucoup d'appels, nous, cette année, en début d'année, qu'il y avait des projets qui étaient repoussés, qui étaient reportés ou qui étaient carrément arrêtés en appel d'offres. Je parle de projets standards, planage, pavage, là, qui... que les gens sont habitués de voir l'été, parce qu'il y a eu... il y a eu probablement des budgets gelés à cause de... du manque de... du manque d'argent, donc...

M. Derraji : Bien, je pense que vous avez vu, le 29 juin, le gouvernement s'est trompé d'un autre milliard. Ils ont fait une mise à jour. On est rendus à 7 milliards. Donc, ce que vous êtes en train de dire aujourd'hui, publiquement, qu'il y a des arrêts de projets qui étaient jugés nécessaires à faire pendant l'été et que le gouvernement a mis le «hold» sur ces projets.

M. Joncas (Marc) : Oui. Je pense qu'il est peut-être jugé nécessaire... Ce n'est pas à moi de le dire, mais il y avait certains projets qui étaient dans la programmation. Je pense qu'ils ont fait leur boulot. Ils ont fait les projets qui étaient vraiment nécessaires, point de vue sécurité, j'imagine. Mais il y a des projets qui étaient dans la programmation qui ont été soit repoussés ou une... en partie repoussés, qui ont été mis sur deux ans au lieu d'un an, sachant que les actifs... on n'était pas... on est... on est plutôt en déficit qu'en...

M. Derraji : Et, selon vous, l'interprétation, c'est que le gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques. On a un déficit. Maintenant, ce qu'on voulait faire sur une année, on le... on le pousse sur deux ans.

M. Joncas (Marc) : Bien, moi, ce n'est pas ça que je dis. Ce que je dis, c'est qu'on ne doit pas piger dans ces... les budgets de ces... ces planifications de maintien des actifs étant donné qu'il y a eu beaucoup d'infrastructures, des ponts, des ouvrages d'art, et il y a plein de choses à réparer, des gros projets qui drainent beaucoup d'argent. On le voit dans la région de Montréal, le pont de l'Île-aux-Tourtes. Il y a très peu de projets de pavage dans la région de Montréal à cause des gros coûts de... du pont de l'Île-aux-Tourtes. C'est une... c'est une réalité. Je pense qu'ils font leur boulot avec l'argent qu'ils ont, mais tant que le Conseil du trésor ne va pas autoriser et figer des montants sur le maintien des actifs, bien, on va avoir des problèmes.

M. Derraji : Oui. Donc, ce que vous dites, c'est que, dans la partie du financement, faisons attention aux maintiens d'actif, parce que, si on ne prend pas en considération l'état de l'actif qu'on a, on risque de se ramasser avec une facture beaucoup plus lourde, je dirais, un peu plus tard. Et d'ailleurs c'est ce que vous constatez sur le terrain.

M. Joncas (Marc) : C'est... Bien, c'est comme une maison, hein? Si tu laisses le toit... tu laisses le toit couler un an, deux ans, trois ans, il va y avoir beaucoup plus de dommages, ça va être beaucoup plus coûteux à réparer qu'à agir rapidement.

M. Derraji : Vous avez raison. Oui?

M. Tremblay (Pierre) : C'est... c'est pour ça que l'imagination qu'on a du... de... du projet de loi, c'est que, si l'agence est capable de voir loin d'avance par rapport aux projets de construction, on va être capables d'aménager des budgets en conséquence de ce que la construction va demander puis ce que l'entretien demande. Parce que, si on arrive avec un projet qui n'est pas planifié ou qui... qui arrive sur le tas, en bon français, là, on est obligés de composer avec les argents qu'on a au moment où on l'a. Donc, si l'agence fait une planification à long terme des projets, cette problématique-là... qu'il puisse arriver, que là, oups! je suis obligé de faire un... un lien x qui n'était pas prévu, bien là, à ce moment-là, ça... ça limiterait cet élément-là, donc moins de chances d'aller piger, selon notre compréhension, dans les argents qui sont dédiés à l'entretien, qui est aussi important.

M. Turgeon (Jean-François) : Peut-être une planification puis une vision également. Nous, on travaille beaucoup dans le Nord-du-Québec, puis dans des pistes d'aéroports, dans des réseaux autonomes, des endroits qui sont géographiquement... Je pense que ça, la complexité, vient aussi avec la localisation des projets. Ça peut être un projet beaucoup plus petit, mais qui est localisé à un endroit difficile. Mais d'avoir une vision de... le gouvernement, nous, comme Québécois, on veut aller où avec nos infrastructures, bien, ça, je pense que c'est super important, puis ça... ça rentre dans la mission du MIQ, mais effectivement, il ne faut pas que ça... ça empêche les budgets reliés à l'entretien.

M. Derraji : Donc, vous insistez que la mission de l'État, c'est la planification du transport. Si j'ajoute l'intervention de votre collègue : attention au financement, on voit un ralentissement, le maintien d'actif est très important, mais il ne faut pas aller piger là, là, pour financer des projets. J'ai bien résumé? Oui. Question de coûts versus délais...

Le Président (M. St-Louis) : En 15 secondes, s'il vous plaît.

M. Derraji : Coûts et délais. Le gouvernement veut baisser de 25 %, 15 %. Croyez-vous qu'on va arriver au bout de la ligne à avoir des infrastructures qui ont de l'allure avec un prix raisonnable?

M. Tremblay (Pierre) : Avec la collaboration, on y croit.

M. Turgeon (Jean-François) : Ce que je crois, surtout, c'est qu'on va améliorer les budgets des projets qui sont mal planifiés...

Le Président (M. St-Louis) : Je m'excuse, je dois vous... je dois vous interrompre, malheureusement.

M. Turgeon (Jean-François) : C'est surtout ça qui va arriver.

Le Président (M. St-Louis) : Ceci conclut ce bloc d'échange. Donc, je céderais maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. Vous disposez de 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Bonjour à vous quatre. Merci pour votre présentation et votre mémoire aussi, que j'ai lu avec attention.

On a très peu de temps, vous l'avez entendu. Donc, j'aimerais vous amener d'abord sur la question de la prévisibilité. Vous avez... puis vos prédécesseurs aussi, là, chez Pomerleau aussi, ont nommé la... le besoin de prévisibilité. Je comprends qu'on a des ressources humaines, matérielles, financières au Québec qui sont limitées. Puis, pour bien

planifier l'ordonnancement des travaux, autant pour le gouvernement que pour les entreprises qui sont mises à contribution, bien, la prévisibilité est un... joue un rôle important.

Moi, j'aimerais vous poser la question sur le... cette prévisibilité-là, mais du point de vue du politique. On l'a vu dans différents projets au Québec, le tramway de Québec, le Projet structurant de l'Est, puis je nomme deux projets rapidement, là, mais c'est... dans beaucoup d'autres projets, on l'a vu, le politique joue un rôle dans la prévisibilité ou le manque de prévisibilité qu'on peut obtenir pour l'industrie. Puis là, bien, ce qu'on voit, c'est que l'agence, qui sera à même de réaliser des projets complexes de transport collectif mais aussi de routes — ce n'est pas souvent nommé, mais les routes sont aussi là-dedans — bien, vont toujours être donnés à l'agence, mais sur décision du gouvernement. Donc, le politique risque de continuer à jouer un rôle là-dedans. Puis il peut y avoir des changements de gouvernement aussi. Il y a déjà eu des projets d'agence, puis je vais le souligner, là, de... d'un gouvernement précédent, là, du Parti québécois, notamment, où on dépolitisait la réalisation, la planification des projets.

Donc, pour vous, là, la façon dont l'agence est constituée, est-ce qu'on ne risque pas à quelque part de ne pas être capables d'aller chercher ce niveau de prévisibilité là, considérant que le politique va toujours jouer dedans?

M. Tremblay (Pierre) : C'est... c'est difficile de dissocier les deux, on en convient, mais on a le souhait que l'agence, par le fait que les experts vont être là pour justement planifier, et loin d'avance, pas juste un an, mais cinq ans, mais 10 ans, mais 20 ans, va influencer le politique, justement. Donc, on espère que l'agence va faire son... va jouer son rôle, justement, en influençant la programmation des 15 prochaines années sur les différents projets, ce qui va, on le souhaite, influencer le politique à, justement, arriver avec un plan qui va être suivi.

M. Grandmont : OK. Donc, vous, vous comptez sur l'expertise qui serait développée à l'agence pour influencer le politique.

M. Tremblay (Pierre) : Oui, exact.

• (12 h 10) •

M. Grandmont : D'accord. On pourra en discuter éventuellement, mais merci pour votre réponse.

En page 8 de votre mémoire, vous dites : «Ces modes permettront...» On parle du mode collaboratif, là : «Ces modes permettront de s'assurer que les citoyens obtiennent le meilleur projet, au meilleur coût, dans les meilleurs délais.» Chez Pomerleau, tantôt, on avait une approche similaire. On a même parlé d'amélioration au niveau de la santé, sécurité au travail.

Ce n'est évidemment pas tous les projets qui vont être soumis à MIQ, puis ce n'est pas tous les projets non plus qui pourront bénéficier des outils octroyés par le projet de loi 62. Les villes, les sociétés de transport notamment, à l'heure actuelle, n'auraient pas ces pouvoirs-là. Est-ce que vous pensez qu'elles devraient l'obtenir, encore une fois, pour s'assurer que les citoyens obtiennent le meilleur projet, au meilleur coût, dans les meilleurs délais?

M. Tremblay (Pierre) : On croit que oui. Encore là, selon notre compréhension puis ce qu'on fait dans le «day-to-day», passez-moi l'expression, on considère que ce n'est pas tous les projets que le mode collaboratif va être associé. On est... on est tout à fait au courant.

M. Grandmont : On est d'accord, mais pour des projets complexes?

M. Tremblay (Pierre) : Pour des projets complexes, pour des projets, je le disais tantôt, d'échéanciers très serrés où on a besoin d'expertises pointues, je pense que ça peut être tout à fait valable.

M. Joncas (Marc) : ...il faut faire attention, je pense...

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie beaucoup. Malheureusement, je dois vous interrompre à nouveau. Le temps est écoulé.

On continue pour un quatrième et dernier bloc d'échange. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. Vous disposez de 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci. Est-ce que vous voulez, rapidement, compléter votre réponse?

M. Joncas (Marc) : Ah! oui, bien, merci. Dans le fond, ce que je voulais dire, c'est que le MIQ, je pense qu'il est créé pour avoir vraiment une expertise pointue sur les grands projets et les projets complexes. On ne peut pas demander non plus à toutes les villes du... du Québec d'avoir cette... Ça fait que c'est sûr qu'ils vont devoir travailler ensemble. Après, la ville de Montréal, la ville de Québec, ça peut être différent, mais je pense que c'est...

M. Arseneau : Mais ça m'amène justement à la première question. Vous identifiez, à juste titre, un élément que moi, je considère comme une... la plus grande lacune du projet de loi, c'est-à-dire qu'on n'a pas de planification de la mobilité qui est confiée à l'agence, mais vous souhaitez, à la page 6, qu'on le fasse, mais en amont des décisions gouvernementales, de confier des mandats. En d'autres mots, ma question, c'est : Quand vous dites que votre association est favorable à l'octroi à MIQ de fonctions visant la réalisation des analyses de transport, dont la planification de la mobilité qui lui permettra de détenir une vision globale des projets, est-ce que vous le voyez à l'échelle d'une

ville ou à l'échelle de l'ensemble du Québec? Compte tenu que vous représentez une multitude d'organisations, de... d'entreprises, puis que le marché, disons, de... de la construction d'infrastructures en mobilité peut être influencé si on donne des mégacontrats, par exemple dans la région de Montréal, j'imagine, puis qu'à Québec, puis à Sherbrooke, on ne peut peut-être pas faire la même chose... Est-ce que vous le voyez de façon globale? C'est ça, ma question.

M. Turgeon (Jean-François) : Bien, je pense... je pense qu'il faut que ce soit vu de façon globale, certainement, de façon globale avec l'ensemble des infrastructures dont on a besoin puis qu'ils tiennent compte des besoins où est-ce qu'on veut développer. Si on veut développer de l'industriel, par exemple à Bécancour ou ailleurs, s'il y a des projets hydroélectriques qui se font, bien, il faut que les infrastructures soient pensées en conséquence de ça. Un petit peu comme Hydro-Québec, à leur façon, vont penser le développement énergétique du Québec globalement. Ils ont une... Dans cette optique-là, oui.

M. Arseneau : Donc, parce que ce que vous dites aussi, et c'est très intéressant : «Le projet de loi devrait prévoir que le choix des projets par le gouvernement du Québec doit se faire selon les recommandations en amont de Mobilité Infra Québec». Donc, vous souhaiteriez, puis ce n'est pas prévu dans le projet de loi, mais nous, on va se battre pour que ça le devienne... c'est une agence indépendante qui dit : Voici ce qu'on doit faire au Québec, voici les priorités sur lesquelles on doit travailler, puis voici le plan de match sous forme de recommandations qu'on confie au gouvernement pour qu'on puisse ensuite travailler sur chacun des projets, parce que sinon, c'est...

M. Tremblay (Pierre) : Pour les entrepreneurs qu'on représente, oui, mais aussi pour le contribuable. On le pense.

M. Arseneau : Exact. Mais est-ce que... Donc, la sélection des projets, ce que je comprends, c'est que ça doit être fait sur une... sur une base d'expertise et non pas sur une base politique. Puis quand vous parlez du maintien des actifs, c'est un peu la même chose.

Une voix : ...

M. Arseneau : D'accord. Bien, c'est... c'est tout pour moi. Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci, ceci conclut ce bloc d'échange. Je vous remercie pour votre contribution à nos travaux.

La commission suspend ses travaux jusqu'après les avis touchant les travaux des commissions.

(Suspension de la séance à 12 h 14)

(Reprise à 15 h 33)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, bonjour à tous. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons les consultations particulières et les auditions publiques sur le projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants, soit l'association régionale de transport métropolitain, l'Association du transport urbain du Québec, Exo, la Pre Catherine Morency ainsi que la Fédération québécoise des municipalités.

Donc, je souhaite la bienvenue aux gens de... aux représentants de l'association régionale de transport métropolitain. Vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Ce sera suivi d'une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter personnellement, nom et titre, pour le bénéfice des membres de la commission ainsi que pour les gens qui nous écoutent. Donc, la parole est à vous.

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Mme Sylvain (Ginette) : Bonjour, M. le Président, Mme la ministre, et Mmes et MM. les députés. Je me présente, Ginette Sylvain, présidente du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain depuis tout récemment, le 22 juillet dernier. Alors, je vais souvent parler de l'ARTM, alors c'est l'agence régionale de transport métropolitain.

Il me fait plaisir de vous présenter les principales recommandations de l'ARTM au sujet du projet de loi n° 61. Pour ce faire, je suis accompagnée, à ma droite, de Mme Houda Slaoui, directrice exécutive, Planification stratégique, tarification et financement, et, à ma gauche, M. Ludwig Desjardins, directeur exécutif, Modélisation, organisation et développement des réseaux. Je tiens aussi à remercier l'équipe de l'ARTM qui a étudié le projet de loi, sous la gouverne de Me Robert Guertin, secrétaire général et directeur exécutif, Affaires corporatives, juridiques et immobilières.

Créée en 2016, l'ARTM est responsable de la planification, de l'organisation, du financement, du développement et de la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Elle est donc directement concernée par le projet de loi n° 61, qui fait l'objet de ces consultations particulières.

L'ARTM accueille favorablement la création de Mobilité Infra Québec. Elle soutient la volonté du gouvernement du Québec de doter cet organisme des moyens nécessaires pour livrer des projets de transport complexes plus rapidement et de façon plus efficace. L'ARTM souhaite toutefois que le projet de loi soit amendé pour tenir compte de la gouvernance du transport collectif présentement en vigueur dans la région métropolitaine.

Nous croyons qu'il est important de réitérer que la Loi sur l'autorité régionale de transport métropolitain confie déjà à l'ARTM la planification et l'intégration de l'offre de transport et de la tarification des services. La loi prévoit également que l'ARTM est responsable de l'élaboration et de l'adoption d'une politique de financement des services, avec l'approbation de la Communauté métropolitaine de Montréal, qu'on nomme souvent CMM. C'est pourquoi l'ARTM souhaite être considérée comme un interlocuteur privilégié du gouvernement lorsque celui-ci confiera à Mobilité Infra Québec un projet lié au transport collectif sur le territoire métropolitain. L'ARTM pourra ainsi mettre à profit sa connaissance du réseau et des besoins du milieu, son expertise en mobilité, en plus d'assurer la concertation auprès des parties prenantes et ainsi favoriser leur adhésion. Ces étapes de planification et de consultation préalable sont primordiales afin d'offrir les meilleures chances de succès durant la réalisation.

Ainsi, lorsque le gouvernement confiera à Mobilité Infra Québec un projet complexe, ses principaux paramètres financiers et son intégration au réseau de transport collectif métropolitain auront fait l'objet d'un travail rigoureux de l'ARTM et de ses partenaires. Afin de concrétiser cette volonté, l'ARTM propose d'ajouter un paragraphe à l'article 4 du projet de loi, qui se lirait comme suit : «Lorsque le projet visé concerne le transport collectif sur le territoire de l'ARTM, le gouvernement tient compte des projets priorités et des options élaborées et recommandées par celle-ci, et ce, préalablement à la décision de confier un projet complexe à Mobilité Infra Québec.»

L'ARTM estime que la réalisation d'un projet complexe de transport collectif sur son territoire devrait s'appuyer sur l'expertise que l'ARTM a développée conformément aux rôles et responsabilités qui lui ont été conférés par sa loi et sur sa connaissance fine des contraintes du milieu, pour ainsi trouver des solutions appropriées en concertation avec les parties prenantes. De cela découle la nécessité de prévoir spécifiquement, dans le projet de loi n° 61, un mécanisme de concertation entre Mobilité Infra Québec et l'ARTM. La concertation entre Mobilité Infra Québec et l'ARTM nous paraît, en effet, essentielle à chaque étape, que ce soient la planification, la mise en oeuvre, le financement ou l'exploitation, afin de bonifier les projets qui seront confiés à la nouvelle agence. À titre d'exemple, l'ARTM a la vue d'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain et pourra donc recommander des ajustements de conception afin d'éviter la multiplication des exploitants des services, de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes, telles que les garages et les centres d'entretien, ou de favoriser un plus grand achalandage.

• (15 h 40) •

L'ARTM a également la responsabilité d'assurer que le réseau de rabattement aux projets complexes de transport collectif actif et adapté soit efficace et réponde aux diverses attentes du milieu. L'ARTM pourra aussi conseiller Mobilité Infra Québec quant au niveau de services requis, au modèle d'exploitation, à la tarification ainsi qu'à l'établissement des contributions municipales aux immobilisations et à l'exploitation. Plus spécifiquement, l'ARTM propose d'ajouter, à l'article 6 du projet de loi, le paragraphe suivant : «Lorsque le projet concerne le transport collectif sur le territoire de l'ARTM, Mobilité Infra Québec détermine avec elle les modalités de prise de décision quant aux éléments fondamentaux du projet portant notamment sur la conception et la réalisation de l'infrastructure, sur toute question relative aux coûts d'exploitation et d'entretien, aux conditions d'exploitation, au financement de l'infrastructure, y compris la tarification et les contributions de la région métropolitaine aux immobilisations et à l'exploitation.»

De la même manière, dans l'éventualité où Mobilité Infra Québec est mandatée pour réaliser des analyses de transport collectif ou de planification en mobilité sur le territoire desservi par l'ARTM, nous estimons souhaitable qu'elle doive le faire en concertation avec elle. Ainsi, l'ARTM propose d'ajouter l'alinéa suivant à l'article 29 du projet de loi : «Lorsqu'une analyse en transport concerne le territoire de l'ARTM, Mobilité Infra Québec doit notamment consulter l'ARTM et prendre en considération la planification des services de transport collectif en vigueur et projetés par l'ARTM.»

Avant de conclure, j'aimerais souligner les enjeux liés au financement des futurs projets de transport collectif confiés à Mobilité Infra Québec dans la région métropolitaine de Montréal. Les sources de financement dont dispose l'ARTM étant limitées, elle doit mesurer les effets potentiels d'une nouvelle infrastructure sur le cadre financier métropolitain et assurer la concertation avec l'ensemble des contributeurs potentiels. En ce sens, nous croyons que le financement de tels projets devrait être convenu avec l'ARTM sous l'égide d'une approche collaborative et dans un esprit de partenariat. De plus, l'intégration d'un projet complexe au réseau de l'ARTM aura une incidence sur l'allocation des revenus aux services existants et pourrait donc indirectement avoir un impact considérable sur le financement de ces services. Pour toutes ces raisons, la reconnaissance et la confirmation du rôle de l'ARTM comme planificateur métropolitain sont essentielles.

En conclusion, l'ARTM est favorable à la création de Mobilité Infra Québec. Nous souhaitons toutefois que le projet de loi soit amendé pour tenir compte du mandat confié à l'ARTM par sa loi constitutive, soit celui de planifier le développement et l'intégration du transport collectif et de déterminer les infrastructures et les services de transport requis dans la région métropolitaine de Montréal. En y intégrant les modifications proposées, notamment le besoin de tenir compte de la priorisation des projets effectués par l'ARTM, nous croyons que le projet de loi jettera les bases d'une collaboration fructueuse entre Mobilité Infra Québec et l'ARTM, au grand bénéfice des usagers, des municipalités de la CMM et de toutes les autres parties intéressées. Merci de votre attention.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. Mme la ministre, la parole est à vous. Vous disposez de 15 minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, M. le Président. Rebonjour à tous les collègues. Bonjour, mesdames, monsieur de l'ARTM, un plaisir de vous recevoir cet après-midi, et bienvenue. Ça fait quand même... C'est le 17 juillet, de mémoire, que vous avez été nommée...

Mme Sylvain (Ginette) : ...

Mme Guilbault : Le 22? Il me semble que c'était au dernier Conseil des ministres, donc le 17.

Mme Sylvain (Ginette) : Ah! que j'ai été nommée, mais je suis entrée en fonction le 22, c'est correct, oui.

Mme Guilbault : Ah! oui, c'est ça. Mais donc la nomination le 17. Toujours est-il que ça ne fait pas longtemps...

Mme Sylvain (Ginette) : Non, non, non.

Mme Guilbault : ...alors je pense que c'est encore... les «bienvenue» et les... et les «bon succès dans votre mandat» sont encore de mise. Et on a eu l'occasion de se rencontrer d'ailleurs, déjà, une première fois, pour parler de l'ARTM. Et je trouve ça intéressant que vous soyez ici cet après-midi. On comprend, de l'exposé, que vous êtes, essentiellement, en faveur du projet de loi, comme les groupes qui vous ont précédé ce matin. On verra pour la suite, mais je pense que personne ne peut remettre en question la volonté d'un gouvernement de se doter de la capacité à livrer des projets de transport collectif d'envergure plus efficacement, en 2024, pour une nation telle que celle du Québec, avec un vaste territoire, donc des besoins très variables d'une région à l'autre.

Et vous, vous desservez la CMM, donc des besoins, évidemment, très différents de certaines autres régions du Québec, mais des besoins qui concordent exactement avec ce que propose de venir régler le projet de loi puis la création de Mobilité Infra Québec, parce que, quand on parle de projets de transport... de transport collectif d'envergure, on pense spontanément aux milieux plus densifiés, donc, effectivement, la CMM.

Alors, c'est une bonne chose que vous soyez en faveur, évidemment. Et là vous amenez la notion de la planification. Je trouve ça intéressant, parce que ça permet aussi peut-être de remettre à l'avant-plan ou, en tout cas, de revulgariser peut-être le rôle de l'ARTM. Parce que, tu sais, c'est une jeune organisation, depuis 2016, donc il n'y a pas eu tellement de temps, peut-être, pour se faire connaître ou se mettre en place. On a eu deux, trois ans de pandémie là-dedans, ça n'a pas été simple pour personne, et on sait qu'il y a beaucoup de choses qui se disent là, sur l'ARTM. Bon, des fois, ça peut être un peu complexe.

Et sur la notion de planification, j'aimerais ça peut-être juste vous entendre, puis, encore là, je sais que ça ne fait pas si longtemps que ça que vous êtes arrivée, mais vous avez beaucoup d'expérience, ce n'est pas pour rien que vous avez été nommée là. Donc, sur cette fonction-là de planification qu'a l'ARTM, qui a été complexe jusqu'à ce jour, la priorisation, le choix des projets, l'organisation, le fait d'attacher ça avec tous les partenaires CMM — c'est quand même 82 municipalités, donc — et dans la mesure où Mobilité Infra Québec... C'est sûr que la CMM, c'est à peu près la moitié du Québec, mais il reste que Mobilité Infra Québec, elle, se propose d'avoir une vision pour l'ensemble du Québec, donc ça déborde la CMM, même si, de prime abord, on ne pense pas tellement à la CMM pour le transport collectif, et aussi, à Québec.

Donc, comment, vous, est-ce que vous voyez la... je ne dirais pas, la protection, mais l'admission d'une espèce de rôle de planification nationale, pour l'ensemble du territoire du Québec, qui serait en concordance avec celui de l'ARTM pour la CMM?

Mme Sylvain (Ginette) : Dans le fond, l'ARTM a été créée en 2016, vous l'avez dit, pour, justement, faire la planification de la région métropolitaine. À l'époque, il y avait la commission des transports à la CMM, mais il n'y avait pas de... Il y avait l'AMT aussi qui avait deux rôles, hein, un rôle de planificateur et un rôle d'opérateur. Ce qui fait que le gouvernement a décidé de créer l'ARTM pour vraiment avoir un planificateur métropolitain des projets de transport collectif pour, enfin, avoir une vision aussi à moyen et long terme. Parce que ces projets-là, ça ne se fait pas du jour au lendemain, puis il faut plus... Alors, l'ARTM a été créée, c'est sûr, avec les plus et les moins de cette loi-là, qui est une loi, je dis tout le temps, de bon vouloir, hein? C'est une loi, si tout le monde embarque, tout le monde participe, ça va bien. Si ce n'est pas le cas, bien, c'est plus difficile.

Alors, moi, je viens d'arriver, puis une de mes priorités, c'est le plan stratégique de développement. C'est un des mandats de l'ARTM, et c'est important de le faire pour se donner une vision au moins sur 30 ans, ce qui fait qu'on va mettre beaucoup d'efforts dans les prochains mois, et je souhaite, pour décembre, avoir une planification et, à ce moment-là, Infra Québec pourra voir aussi, à l'intérieur de ça, qu'est-ce qu'il... qu'est-ce qu'il peut prendre comme projets éventuellement. Mais c'est la base de l'organisation de faire cette planification-là, c'est urgent et c'est important de... puis la CMM doit donner son accord, ainsi que le gouvernement. Alors, à partir du moment que la planification stratégique de développement va être acceptée, bien, on va pouvoir confier... vous pourrez confier des mandats à Infra Québec et... puis on pourra collaborer aussi, parce qu'on a quand même une très bonne connaissance de la région métropolitaine, là, sur les projets.

Mme Guilbault : Oui, bien, tout à fait. Puis moi, dans toute la... dans tout le processus préalable au dépôt du projet de loi, dans tout le long et laborieux processus de confection du projet de loi, dans toutes les mêlées de presse, les questions qu'on peut nous poser, c'est sûr que pour nous, ça prend un projet dans l'est de Montréal.

Mme Sylvain (Ginette) : Tout à fait.

Mme Guilbault : Donc, tu sais, c'est un exemple de consensus, je pense, puis je suis assez certaine que, si on en parlait avec les élus de la CMM, ils seraient assez d'accord dans l'ensemble. Donc, c'est un exemple, pour moi, de projet qui pourrait éventuellement être confié à Mobilité Infra Québec, forcément, avec la collaboration de l'ARTM puis des municipalités qui sont concernées.

Puis je vais faire le lien parce que, quand on parle de collaboration, il y a toutes sortes de recommandations, mais la recommandation n° 5, consultation de l'ARTM pour l'établissement d'une contribution financière sur son territoire, on a parlé de ça ce matin avec l'UMQ, qui avait un souci sur la contribution financière, on peut le comprendre. Puis dans l'article... c'est l'article 12, je pense, donc 74, c'est déjà prévu qu'on doit fonctionner par entente, que ce soit sur la participation financière ou sur éventuellement, l'exploitation et les dépenses d'exploitation.

• (15 h 50) •

Alors, est-ce que vous... Puis là je pense que vous proposez de modifier l'article en disant : «Lorsque le projet complexe concerne le territoire métropolitain, consulter l'ARTM relativement à la contribution financière exigible en tenant compte de la Loi sur l'ARTM et de la politique de financement.» Pour nous, c'est déjà un peu implicite, même que l'ARTM est nommée explicitement dans les articles. Alors, qu'est-ce qui, pour vous, serait manquant ou qu'est-ce qui pourrait être amélioré ou modifié, dans la mesure où, pour nous, c'est... vous êtes déjà explicitement mentionnés comme faisant partie des éventuelles ententes?

Mme Sylvain (Ginette) : Je vais demander à Ludwig Desjardins de répondre à la question.

M. Desjardins (Ludwig) : Oui, bonjour. Oui, parfait. Bien, effectivement, la notion, peut-être, qui amenait une incertitude, c'était la notion où le gouvernement, en fait, pouvait trancher sur le modèle de financement d'un projet. Nous, ce qu'on considère, c'est que le fait qu'on ait un rôle et une mission à l'égard du financement dans la région de Montréal on peut, justement, jouer ce rôle-là d'arbitrage pour la région de Montréal puis s'assurer qu'il y a une entente qui est... qui est gagnante pour tout le monde. Donc, d'explicitier cet... ce rôle-là, c'était un peu la proposition qu'on faisait là, de modification, là.

Mme Guilbault : Parfait. Puis est-ce que... Parce que, tu sais, si on prend... mettons, si on prend un exemple concret, actuellement, d'un projet qui se fait dans la région métropolitaine... de toute façon, ce genre d'arbitrage là doit se faire... pensons au prolongement de la ligne bleue, par exemple, alors, pour vous, dans votre esprit, est-ce qu'il y aurait quelque chose de différent avec l'article qu'on amène dans le projet de loi? Est-ce que ça amènerait plus de flou, quelque chose de différent? Parce que moi, pour moi, dans ma tête, ça va être un peu le prolongement de ce qui se fait déjà, mais de manière formalisée, c'est-à-dire que le gouvernement doit s'entendre pour la contribution. Mais, tu sais, j'essaie de voir exactement où pourrait être l'enjeu par rapport à ce qui se fait déjà.

M. Desjardins (Ludwig) : En fait, c'est surtout... ce n'est pas tant pour le financement des immobilisations, parce que les programmes sont... sont clairs. Habituellement, il y a une part considérable du gouvernement. C'est plus pour... dans les modalités au niveau des dépenses d'exploitation par la suite, où, là, on tombe avec des contributeurs divers. Il y a les programmes du gouvernement, mais il y a les municipalités qui viennent compenser le déficit. On a une politique de financement, dont le rôle est d'encadrer ça dans la région, qui doit être approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc, un nouveau projet x, peu importe par qui il serait exploité, selon nous, devrait s'insérer dans cette politique de financement là et dans les modalités pour payer son exploitation.

Donc, c'est surtout dans les phases... Ce n'est pas tant la phase de financement du projet lui-même que le système avec lequel on va vivre financièrement, là, sur une très longue période. Et la politique de financement de l'ARTM, explicitement, par la loi, a le rôle de venir régler cet aspect-là, de fait, là. Donc, c'est un peu ce qu'on recherchait là, à préciser dans le projet de loi, là.

Mme Guilbault : Puis la politique de financement... Ce n'est pas directement dans le projet de loi, mais c'est parce que... disons que j'ai eu plusieurs rencontres avec plusieurs personnes, et la politique de financement est un sujet assez récurrent. Ça fait que, je ne sais pas, pour le bénéfice des gens, parce que c'est le genre de sujet qui est soulevé aussi, alors... peut-être, vous, comment vous voyez ça, la révision de la politique de financement? Ça fait longtemps qu'on nous la demande. La pandémie puis... tu sais, ça, je veux dire, les gens, des fois, disent que c'est une excuse, mais ce n'est pas une excuse, là, il faudrait être complètement déconnecté pour penser que la pandémie n'a pas eu de réel effet sur la planification de... la gouvernance de toutes les nations. Mais comment vous voyez ça, vous, la révision de la politique de financement?

Mme Sylvain (Ginette) : ...je vais commencer puis je vais demander à Houda de compléter, à ce moment-là. Alors, la politique de financement, effectivement, elle a été faite en 2016, avec ce qu'on avait comme informations à ce moment-là, et... ce qui fait que, dans le fond, il y a un bloc métropolitain que les gens doivent payer, et il y a un résiduel de déficit. Exemple, si les services bus sur la couronne sud coûtent tant, bien, ça va être facturé aux municipalités selon l'utilisation de leurs citoyens. Mais il y a toujours le bloc central, qui est métropolitain, là, puis qui, eux, vont... vient chercher les revenus généraux, comme les... la TIV ou des taxes.

Une voix : ...

Mme Sylvain (Ginette) : Oui, c'est ça. La taxe sur l'essence, c'est un... c'est un bel exemple. Ça fait qu'elle est... les gens la trouvent compliquée. C'est fait aussi... la répartition entre les municipalités, c'est fait sur des enquêtes origine-destination, qui datent quand même de plusieurs années. On en a fait une nouvelle, qui sort incessamment, ce qui fait que ça va mettre au moins à jour comment les gens se comportent en... au niveau du transport. Mais on est en révision puis on va le faire avec les gens... avec nos partenaires, avec les municipalités aussi. Je pense qu'il faut la rendre moins complexe et avoir une sensibilité pour les petites municipalités qui, eux, le modèle, actuellement, est... amène des factures un peu trop élevées, à mon avis. Ce n'est pas long, tu sais, quand ils ont quelques citoyens qui prennent l'autobus, bien, tout de suite, ils sont fortement taxés. Ça fait que je pense qu'il va falloir avoir une sensibilité pour les municipalités, les plus petites municipalités là, dans la politique de financement, se mettre des... comme des plafonds ou des planchers, là, mais c'est à revoir.

Veux-tu compléter, Houda?

Mme Slaoui (Houda) : Oui, je peux peut-être parler de l'échéancier de révision. Bonjour, tout le monde. Effectivement, on a dû suspendre la politique. On devait en avoir une nouvelle à l'horizon de 2020, mais on a dû la suspendre en raison du contexte financier, puis, maintenant que le cadre se stabilise, qu'on a une meilleure prévisibilité aussi, du retour de l'achalandage dans les services, donc, on est plus à même de la réviser. On s'est donné comme échéancier septembre 2025 pour proposer une nouvelle politique puis on le fait, effectivement, en collaboration, donc, des municipalités qui sont directement concernées, puisqu'elles sont les dernières payeuses du déficit résiduel des services. Voilà.

Mme Guilbault : Bien, merci pour la réponse. Puis je suis heureuse d'entendre la sensibilité pour les petites municipalités, parce que, nous, c'est quelque chose qu'on entend énormément, un peu le déséquilibre entre le gonflement des factures et le dégonflement des services, si vous me permettez de l'exprimer ainsi, sur les couronnes nord et sud. Donc, je pense que c'est une excellente chose que vous soyez... Bon, il me reste deux minutes, ça va vite. Je pense que c'est une excellente chose que vous ayez ça à l'esprit, là, parce que le bloc métropolitain... on comprend bien que prendre le métro, ça peut servir en dehors de l'île de Montréal, mais, en même temps, il y a des factures qui n'ont pas de bon sens sur la rive sud, sur la rive nord. Et là je ne nommerai pas d'élus, mais j'en ai qui me parlent souvent, et ils ont raison. Donc, je veux juste vous remercier d'avoir cette sensibilité-là, parce que je ne pense pas que ça va pouvoir survivre encore longtemps, cette méthode-là, là, parce que la pression est beaucoup trop forte sur les rives nord et sud.

J'avais un autre point. Votre recommandation n° 7, «ajouter aux pouvoirs de l'ARTM, en matière de redevances, un pouvoir pour lui permettre d'imposer une redevance plus large et d'application plus simple, comme celui dont bénéficient les municipalités, prévu aux articles 500.6 à 500.11 de la Loi sur les cités et villes», alors, ça, je veux juste vous dire que nous, on a eu des discussions là-dessus et qu'on a nous aussi, une sensibilité là-dessus. Et là il y a toute la question des exclusions, et tout ça. Alors, je vais simplement vous transmettre le fait qu'on a une sensibilité et... et c'est ça.

Il me reste une minute? Bon, bien, en fait, je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque... Parce qu'une minute, on n'a pas vraiment le temps, mais peut-être simplement vous remercier, en terminant, puis vous rassurer sur le fait qu'on a le même objectif, on veut que les projets... en tout cas, j'espère... on veut que les projets sortent plus vite puis coûtent moins cher. C'est ça qu'on répète depuis le début de la journée puis qu'on va répéter au fil des 27 groupes, 26 ou 27 qui vont venir nous rencontrer. Alors, dans la mesure où on veut la même chose, je suis certaine qu'on va... qu'on va pouvoir y arriver ensemble. Merci beaucoup.

Mme Sylvain (Ginette) : Bienvenue.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle. Vous disposez de 11 min 15 s.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bien, bonjour, Mme Sylvain, mes félicitations, premièrement, quelle bonne... quel bon début de mandat...

Mme Sylvain (Ginette) : Un gros début.

M. Derraji : J'imagine. Je me mets à votre place. J'espère que vous avez eu quelques jours de vacances, parce que préparer une commission parlementaire, et surtout, avec un projet de loi pareil... Bonjour aussi à Mme Slaoui, bonjour, M. Desjardins, bienvenue en commission parlementaire.

J'ai lu votre mémoire. Vous avez facilité la tâche aux membres des oppositions, je vais parler en mon nom, mais, j'en suis sûr et certain, mes collègues aussi, parce que vous avez même proposé des amendements. Mais avant d'aller dans les amendements, quand vous avez vu l'idée de créer une agence... L'ARTM, si je peux dire, joue déjà un rôle au niveau de la grande région de la CMM. Avez-vous des inquiétudes quand on parle... je vais utiliser les mots «une certaine cannibalisation» par rapport au rôle de chacun, chaque intervenant? On parle de gouvernance, on parle d'une concertation locale, on parle d'une décentralisation. C'est quoi, les premiers mots que vous avez en tête? Est-ce que le gouvernement est en train de centraliser? Est-ce que le gouvernement est en train de ne pas écouter les

instances qui travaillent en concertation avec l'ensemble des villes, notamment l'exemple parfait que vous venez de mentionner, les petites villes? Ça a été quoi, votre première impression?

• (16 heures) •

Mme Sylvain (Ginette) : Je peux y aller sur ma première impression... Je trouve que c'est une très bonne chose de réunir l'expertise des gens qui savent faire des grands projets en transport collectif, des projets complexes. Actuellement, ils sont répartis un peu partout. Il y en a au ministère des Transports, il y en a à l'ARTM, il y en a à la STM, il y en a un petit peu partout, puis il y en a probablement dans les régions aussi. J'imagine, à Québec, il doit y en avoir. Alors, je pense que de réunir... Elle est rare, cette expertise-là, et de les réunir ensemble au sein d'une organisation, tout le monde peut y gagner, et de donner des moyens aussi, à cette agence-là, de flexibilité, de plus... de moins de... C'est complexe, faire un grand projet, là. Quand j'étais au ministère des Transports, j'étais responsable des grands projets et je peux vous dire que c'est long, c'est compliqué, et si on peut faciliter la tâche dans l'agence en mettant des moyens plus faciles, ce n'est qu'une bonne chose qu'on puisse réunir les expertises ensemble.

Je ne sais pas si tu veux...

M. Desjardins (Ludwig) : Oui, peut-être au niveau de la perception, parce que Mme Sylvain est avec nous depuis... depuis juillet. On avait beaucoup réfléchi, à l'ARTM, sur des concepts, justement, de mode de gouvernance pour les projets, et autres, là, comme... comme les grands organismes qui en réalisent.

Quand on regarde les meilleurs modèles dans le monde, les modèles en Europe, où il y a des autorités de transport, on a un rôle beaucoup plus large que là... les projets eux-mêmes. On a un rôle en tarification, en planification, en promotion du transport collectif. Et les modèles qu'on voit, les meilleurs, en général, en Europe, c'est les modèles où, justement, il y a des sociétés externes consacrées aux métiers de projet, aux métiers de réalisation, et qui sont en synergie avec les autorités. Donc, la plupart des grands projets qui sont réalisés présentement en Europe fonctionnent sur un modèle comme ça. Il y a une autorité pour la région, et il y a une société mixte, en France, ou une société créée pour le bien de réaliser un projet x, qui va s'intégrer, dans le fond, dans la planification de l'autorité, qui va ensuite reprendre le système de transport, l'exploiter, faire des contrats d'exploitation et financer son exploitation. Donc, ce n'est pas un modèle qu'on a perçu spontanément comme un dédoublement, là, au contraire, parce qu'on a des exemples fréquents d'endroits où ça fonctionne très bien, là.

M. Derraji : Oui. Donc, selon vous, que Mobilité Infra supervise des projets complexes. D'ailleurs, on va y revenir parce qu'il y a beaucoup de gens qui demandent à ce qu'on doive définir c'est quoi, un projet complexe. J'aimerais bien vous entendre aussi sur ça. Donc, pour vous, que Mobilité Infra centralise ce pouvoir avec l'expertise. Et je peux vous assurer que Gatineau aussi, il y a de l'expertise. Je les ai rencontrés, ils me parlaient de leur tramway aussi. Donc, vous avez raison de le mentionner. La plupart des sociétés de transport cherchent l'expertise, qui est une denrée rare, mais, si je comprends entre les lignes, pour vous, gestion de projets, projets complexes, ce n'est pas grave que l'ARTM, l'ARTM ne s'en mêle plus, mais c'est plus Mobilité Infra, mais que vous serez impliqué dans la concertation, planification en amont, mais que vous, vous n'ayez plus ce service, ça ne vous dérange pas? En fait, Mobilité Infra s'en occupe?

M. Desjardins (Ludwig) : J'apporterais des nuances, et Mme la ministre l'a mentionné tout à l'heure, le projet structurant de l'Est. C'est un bon exemple de comment pourrait fonctionner une synergie comme ça, parce qu'on a repris, en fait, un projet. On a déterminé un mode, des tracés. On a généré un consensus avec les municipalités, avec les partenaires assez majoritaires sur ce projet-là. Éventuellement, il arrive à maturité, il est acceptable pour la région, à un point où il peut passer en réalisation avec un organisme dont c'est le métier de réaliser. Ce qui ne veut pas dire qu'on disparaît, parce qu'on doit être... éventuellement, on va hériter d'un mode comme ça, on va le contractualiser, on va financer son exploitation, son maintien ou autre, selon la formule qui est retenue. Donc, on est... on se voit davantage impliqués en amont pour fixer les paramètres de ces projets-là. Ensuite, la nouvelle agence peut reprendre la réalisation, puis on est garant, en fait, de la suite. Après, il y a une vie dans le projet, mais on va vivre avec ce projet-là plusieurs décennies.

Donc on... notre rôle est... en fait, est différents à chacune des étapes. Mais il ne s'agit pas pour nous d'un transfert de compétences à l'agence, au contraire, on exerce notre mission à travers tout le cycle du projet et son exploitation par la suite, là.

M. Derraji : Vous voulez ajouter quelque chose?

Mme Sylvain (Ginette) : Non, ça va.

M. Derraji : Non. C'est bon. Donc, pour vous, le PSE... Prenons l'exemple, le PSE, le plan structurant de l'Est, est un exemple concret que l'ARTM a joué son rôle. Mais, rendu à une certaine étape, ce n'est plus vous, il faut que ce soit quelqu'un d'autre et, pour vous, c'est mobilité... l'agence de mobilité... Mobilité Infra.

M. Desjardins (Ludwig) : Il est logique que ce soit un organisme dont c'est le métier de réaliser et de construire ce qui n'était pas l'essence de notre... de notre existence et de notre rôle à l'ARTM. Donc, on a une vocation de planification, tarification, financement. On ne nous a pas créés pour... dans l'optique de faire la construction de projets majeurs, donc ce n'était pas l'objectif visé.

M. Derraji : Vous insistez pas mal dans votre mémoire sur l'étape de la planification, la concertation. Mais ce qui m'a le plus touché, c'est le financement, pas besoin de refaire... Vous avez vu comment on a terminé notre session par rapport au financement des transports, pas besoin de répéter les mots prononcés sur est-ce que c'est la mission de l'État ou pas, est-ce que les maires c'est des quêteux. Et tout, tout cela, ça fait partie du débat public, et j'en suis sûr et certain, les maires et mairesses de la CMM, ils vous contactent, mais ils me contactent aussi. Donc, juste cartes sur table, c'est le nerf de la guerre, le financement. Peu importe... peu importe ce qu'on veut faire par rapport à la future agence, s'il n'y a pas d'argent, s'il n'y a pas des montants dédiés pour le financement, est-ce qu'on n'est pas en train de perdre notre temps avec une nouvelle structure?

Mme Sylvain (Ginette) : Non, pas du tout. Actuellement, on est à regarder à optimiser les opérations et se donner une vitesse de croisière aussi. Je pense qu'il faut faire du développement puis il faut trouver le moyen... Il faut trouver les moyens financiers pour le faire. On travaille avec les sociétés de transport, on travaille avec une firme, avec le conseil d'administration de l'ARTM, pour trouver des pistes qui, actuellement, sont quand même assez intéressantes. Mais il va falloir aller plus loin, là, les détailler, les préciser et... Mais on n'a pas le choix d'optimiser. Puis il faut trouver aussi d'autres sources de financement, les sources de financement, c'est... On a plein d'infrastructures comme le métro de Laval. On a deux endroits où on pourrait faire, pas nous, là, mais...

M. Derraji : De la captation...

Mme Sylvain (Ginette) : ...oui, de la captation foncière. Même chose sur la Rive-Sud aussi, on n'a pas les moyens actuellement. C'est sûr qu'éventuellement ça pourrait être intéressant de trouver des sources de financement comme telles qui font en sorte qu'on ne va pas toujours taxer les municipalités ou les autos, en tout cas, et ce qui fait qu'à ce moment-là on va pouvoir faire du développement de transport collectif, mais on est vraiment dans un processus d'optimisation, actuellement, pour trouver des sources de financement et pour améliorer.

M. Derraji : Oui. Mais juste par rapport aux sources de financement, je ne sais pas si vous avez vu le projet de loi que j'ai déposé la session dernière, sinon, on peut vous l'envoyer, justement, par rapport à la captation. Je ne sais pas si un de vos collègues est au courant, mais pensez-vous qu'on doit, au moins, amender le projet de loi? Parce que, si on ne règle pas la question de financement, encore une fois, je pense que vous êtes en train de perdre votre temps, et l'ensemble des citoyens de la grande région métropolitaine, qui, il faut le rappeler... parlons de combien de personnes transportées par le métro de Montréal? Les compressions que ces sociétés de transport vivent, Laval, Montréal, Longueuil, c'est énorme.

Donc, l'enjeu du financement, c'est maintenant, ce n'est pas... ce n'est pas dans trois, quatre mois, là. Pensez-vous que la solution de la captation foncière est quelque chose qui... le gouvernement peut facilement mettre en place pour vous aider?

Mme Sylvain (Ginette) : Bien, je pense que c'est déjà prévu, je ne sais pas, on me disait que ça pourrait...

M. Desjardins (Ludwig) : En fait, dans le mémoire, on s'est concentrés, dans le fond, sur le PL 61 et la nouvelle agence à créer, mais c'est certain que les mesures de captation... On a dans notre loi une mesure qui est les redevances de développement, qui en est une, forme de captation de la valeur. Ce qui est évoqué, c'est des développements conjoints, des développements de droit aérien au-dessus des stations, et autres. A priori, on ne peut pas être contre ça, parce que ça génère... ça peut générer des revenus intéressants pour les projets.

Si on ne l'a pas abordé spécifiquement ici, c'est qu'on s'est concentrés vraiment sur l'objet du projet de loi 61, mais c'est un... c'est quelque chose qui est pratiqué un peu partout dans le monde et qui fait l'objet de...

Mme Sylvain (Ginette) : Ça fait partie de nos demandes.

M. Derraji : Non, non, mais c'est très clair, parce que, sinon, vous n'allez pas mettre le quatrième point, le financement. Donc, vous avez quand même maximisé de gérer le nombre de pages que vous avez, 15 pages. Il y a tout un bout sur le financement, ça veut dire que c'est extrêmement important pour vous, mais c'est aussi mentionné par l'ensemble, que ce soit villes, que vous représentez, petites municipalités mais aussi des sociétés de transport. Le drame vécu, cette année, par plusieurs villes, qu'ils étaient obligés d'augmenter et de faire voter des augmentations, je ne pense pas que la population et les citoyens aimeraient revoir ça chaque année, surtout avec l'absence d'un plan prévisible. C'est ce que vous dites aujourd'hui. Vous voulez de la prévisibilité.

Une voix : Oui.

• (16 h 10) •

M. Derraji : S'il n'y avait pas de prévisibilité, je ne pense pas que Mme Slaoui, qui est responsable de la planification stratégique, tarification et financement, on facilite sa tâche.

Le Président (M. St-Louis) : ...je dois malheureusement...

M. Derraji : C'est terminé? Merci à vous trois.

Le Président (M. St-Louis) : Oui. Le temps dédié à ce bloc est malheureusement écoulé. Donc, nous allons poursuivre les échanges pour un troisième bloc, d'une durée de 3 min 45 s. Je cède la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition.

M. Grandmont : Oui. Merci, M. le Président. Bonjour à vous trois. Merci beaucoup. Félicitations pour votre nomination.

On a peu de temps. J'ai quelques questions. Très intéressant, votre mémoire. Je n'irai pas sur tout ce qui me semblait tout à fait pertinent. Les propositions d'amendement que vous apportez me semblent intéressantes, puis même... pourraient même être élargies aussi à d'autres sociétés de transport, éventuellement, aussi. Il y a quelque chose là-dedans que je trouvais tout à fait pertinent. Il faut respecter, il faut encourager puis valoriser l'expertise de ces sociétés de transport là, puis aussi, je dirais, les compétences qu'elles ont au niveau, notamment, de l'aménagement du territoire, transport et aménagement du territoire, on sait très bien que c'est fortement lié.

J'aimerais vous amener sur un enjeu particulier, là. Je vais référer, à la fin de ma question, à l'article 26. Donc, l'ARTM a été créée en 2016. En 2017, on a lancé le... on a adopté la loi qui constituait le projet de REM, en fait. J'aimerais que vous nous disiez rapidement qu'est-ce que ça a eu, comme impacts, au niveau du financement dans la région métropolitaine, l'arrivée du REM. Qu'est-ce que c'est, l'impact?

Mme Slaoui (Houda) : Bien, le REM, il a fallu l'ajouter dans le cadre financier, donc, avec les moyens qu'on connaît et qui ont été réduits à cause de la pandémie, donc, on a perdu beaucoup de revenus. Donc, il a un impact financier considérable sur l'exploitation. On parle, à l'ouverture complète du REM, d'un 500 millions de dollars par année. C'est certain que le gouvernement finance 85 % de ces coûts d'exploitation là. Mais voilà, il faut... il faut trouver des sources supplémentaires. C'est pour ça qu'on demande également dans le mémoire de faire partie des discussions lorsque le modèle d'exploitation... défini par le gouvernement ou par l'agence.

M. Grandmont : Oui, c'est ça, parce que le REM est arrivé, a été imposé à la région métropolitaine, dans le fond, puis ça a amené un certain débalancement. Là, dans l'article 26, ce qu'on dit, c'est que, bon, s'il s'agit d'une route, parce que le MIQ, l'agence pourra éventuellement faire des routes, mais si c'est du transport collectif, dans le fond, l'opération de ce système de transport collectif là reviendra à l'autorité en place. Sauf que, malgré tout ça, «le gouvernement peut déterminer qu'un bien construit ou reconstruit est la propriété du gouvernement ou de toute autre personne qu'il détermine». Donc, on pourrait avoir potentiellement d'autres REM de ce monde qui pourraient être gérés par une caisse de dépôt et placement ou un opérateur privé, et donc être imposés, finalement, à une autorité qui, actuellement, gère sur...

Est-ce que vous voyez un risque potentiel? Est-ce que vous voyez une possibilité qu'on revive des épisodes comme on a vécu avec le REM, qui sont difficiles?

Mme Sylvain (Ginette) : ...c'est qu'on travaille en collaboration et qu'on trouve des moyens ensemble pour assurer le financement des nouvelles infrastructures.

M. Grandmont : D'accord. Mais est-ce que, dans le fond, on devrait enlever ce bout de l'article, cet alinéa de l'article 26, pour s'assurer que, dans le fond, l'opérateur, ça devrait pas être la société de transport ou l'ARTM ou la... C'est l'autorité qui est en place actuellement, qui devrait être gestionnaire du projet de transport collectif qui est livré par l'agence.

Mme Sylvain (Ginette) : ...je pense, la porte... Tu sais, dans le fond, un projet de loi, ça vit longtemps, et de laisser une porte ouverte... on ne la souhaite pas... que ce soit n'importe qui qui intervienne, mais de laisser une porte ouverte, je pense que ça peut être intéressant aussi. On pourrait avoir des partenariats public-privé, on pourrait avoir d'autres modalités aussi. Alors, de laisser cette porte-là, je ne vois pas que ça pourrait être contraignant. C'est sûr qu'on souhaite un mode collaboratif puis qu'on veut être impliqué dans les décisions, mais il faut peut-être voir un petit peu plus loin puis avoir les opportunités.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Malheureusement, ceci met fin à ce bloc d'échange. Donc, un grand merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 14)

(Reprise à 16 h 18)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, nous allons reprendre les travaux. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Association du transport urbain du Québec. Avant de débiter votre exposé, pour lequel vous disposez de 10 minutes, je vous demanderai de vous présenter, nom et titre, pour le bénéfice des membres de la commission et des gens qui nous écoutent. La parole est à vous.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

Mme Lafond (Véronique) : Merci beaucoup. Donc, M. le Président, Mme la ministre, Mmes, MM. les députés, bonjour. Merci de nous accueillir aujourd'hui. Très apprécié. Mon nom est Véronique Lafond. Je suis directrice générale adjointe à l'ATUQ, l'Association du transport urbain du Québec. Je suis accompagnée de ma collègue Valérie Leclerc, qui est directrice des affaires gouvernementales et institutionnelles.

Notre association est composée de 10 membres, donc les neuf sociétés de transport en commun et Exo. Notre... nos activités s'articulent autour de trois axes, donc, d'abord, la concertation de nos membres dans divers dossiers d'intérêt commun et les activités de représentation à titre d'expert; deuxièmement, l'identification et l'échange des meilleures pratiques entre nos membres et la mise en place de projets communs grâce à la collaboration dans divers comités sectoriels, plus d'une vingtaine de comités sectoriels; et, finalement, l'activité qui nous occupe le plus, la coordination des achats regroupés de véhicules et de pièces pour les sociétés de transport et Exo. On effectue également la gestion contractuelle de ces contrats d'acquisition de bus durant toute la durée de vie des véhicules, donc 16 ans, et on fait effectivement, également, dans ce cadre-là, une veille technologique pour assurer l'amélioration de la performance des véhicules au profit de nos membres.

Mme Leclerc (Valérie) : Merci, Véronique. Bonjour à tous. Bonjour, M. le Président, Mme la ministre et les membres de la commission. Alors, on le sait tous, le transport en commun a une valeur inestimable pour le développement durable du Québec, donc, tant au niveau environnemental, social qu'économique. Le défi est vraiment de le développer à la hauteur de son potentiel. Et on veut tous, comme disait tantôt aussi Mme la ministre, que les projets se développent dans les meilleurs délais et au meilleur coût. C'est pourquoi on a accueilli favorablement le projet de loi 61 et on est contentes d'être là aujourd'hui, au nom de nos membres, pour vous faire des recommandations pour en améliorer sa mise en oeuvre.

• (16 h 20) •

Donc, nos demandes sont bien détaillées dans notre mémoire, et, aujourd'hui, on veut attirer votre attention sur trois principales demandes. Donc, au niveau de la valorisation immobilière, nous demandons à ce que soient donnés aux sociétés de transport les moyens de favoriser la valorisation immobilière des sites de transport collectif et prévoir que la contrepartie financière réalisée puisse profiter au financement, à l'entretien, à l'exploitation ou à la bonification de l'offre de service. Nous avons également des propositions sur les articles déterminants de la mission de MIQ, ses champs d'intervention, ses responsabilités. Selon nous, certains articles, au coeur de la création de MIQ, sont trop larges et imprécis et semblent aller au-delà du réel mandat que le gouvernement souhaite lui octroyer. Et finalement nous demandons à ce que nos membres soient impliqués dans la planification et la conception des projets complexes de transport, incluant la définition des besoins.

Donc, si je commence par la valorisation immobilière, les sociétés de transport souhaitent avoir la possibilité de s'unir à un tiers privé, par exemple un promoteur immobilier, dans le cadre de travaux de construction d'une infrastructure de transport collectif ou pour des travaux d'un développement immobilier adjacent ou intégré à l'infrastructure de transport. Donc, concrètement, ça pourrait, par exemple, se traduire par une association entre une société de transport qui fait des travaux de construction d'un terminus et un promoteur immobilier qui souhaite développer une offre de logements locatifs adjacents à ce terminus.

Quand il y a des développements de projets de transport collectif, les sociétés se retrouvent souvent avec des terrains excédentaires ou des droits... aériens, pardon, au-dessus des infrastructures de transport. Présentement, les sociétés n'ont qu'un seul choix : vendre des terrains, ce qui génère un gain en capital, mais elles ne trouvent pas toujours preneur. Donc, si elles avaient le droit de faire de la valorisation immobilière, elles pourraient s'associer à un promoteur immobilier dans un projet où elles fourniraient le terrain excédentaire pour que le promoteur immobilier, par exemple, effectue un projet. Les risques, selon nous, sont limités, parce que l'ensemble des responsabilités de financement et de gestion du projet, incluant les risques de dépassements de coûts, seraient à la charge du partenaire privé. En contrepartie de son apport de terrain, les sociétés auraient droit à un pourcentage des revenus récurrent de location advenant un gain en capital beaucoup plus significatif qu'avant le développement immobilier. Donc, ça aurait plus de valeur.

Les revenus permettraient aussi de financer le coût de développement du projet de transport collectif, mais aussi une partie des frais d'exploitation, d'entretien et de maintien des actifs qui sont déjà des enjeux très importants présentement pour les sociétés de transport. Donc, ça serait vraiment du financement innovant pour nous. Donc, en plus de ces avantages financiers directs pour les sociétés de transport, ce modèle-là permettrait également d'augmenter l'offre de logements au Québec, qui est déjà un enjeu présentement. Et les gens qui habiteraient aux abords des infrastructures de transport en commun seraient évidemment une clientèle superintéressante pour les sociétés de transport. Il y a plusieurs sociétés de transport en commun dans le monde, qui le font depuis longtemps et avec succès. Donc, on parle par exemple, à RATP, à Paris; à Toronto, Metrolinx; Washington, Los Angeles, Hong Kong, Londres. Bref, il y a plusieurs exemples. Donc, c'était la première demande que nous avions.

Deuxième recommandation, c'est sur les articles au coeur de la création de MIQ. Donc, selon nous, ils sont larges et imprécis et semblent aller au-delà du réel mandat que le gouvernement souhaite octroyer à MIQ. Cette situation entraîne un risque de duplication ou de conflit des compétences entre les expertises présentes dans les sociétés de transport et celles que MIQ souhaite mettre en place. Par exemple, tel que rédigé dans le projet de loi... en fait, tel que rédigé, le projet de loi pourrait permettre à MIQ d'intervenir dans des projets opérationnels au coeur des activités des sociétés de transport. On parle ici de l'agrandissement ou la construction de garages, de maintien d'actif, de

développement ou d'amélioration de systèmes de transport intelligents comme la gestion des parcs ou de la billettique. Donc, le projet de loi contient également des articles suffisamment larges pour penser que MIQ pourrait être impliqué dans la planification régulière des services. Or, les sociétés de transport sont les mieux placées pour assumer la responsabilité et elles en ont toutes déjà l'expertise nécessaire. Le rôle de MIQ devrait être précisé en indiquant qu'il se situe au niveau de la réalisation des projets structurants de transport sur la voie publique.

Finalement, notre dernière proposition serait de prévoir une obligation d'association entre l'exploitant du projet et MIQ. L'exploitant doit être impliqué dans les décisions sur les choix faits durant la planification et la réalisation du projet qui auront un impact sur les responsabilités qui lui seront dévolues à la fin du projet. Comme des choix impactant les coûts et l'entretien et... les coûts, pardon, d'entretien et de l'exploitation, une coordination étroite permettra aussi d'harmoniser les efforts et éviter un transfert difficile, long et coûteux du projet à l'exploitant. De plus, l'exploitation des projets réalisés par MIQ devrait automatiquement être effectuée par les sociétés de transport qui oeuvrent sur le territoire où est réalisé le projet, sauf si la société de transport estime ne pas être en mesure de faire l'exploitation. Ça permettrait non seulement de profiter de leur expertise, mais également d'éviter le dédoublement des structures et les coûts associés à la multiplication des exploitants. Le projet de loi doit aussi prévoir que les articles doivent avoir une entente... les parties, pardon, doivent avoir une entente négociée sur la façon dont seront financés les coûts d'entretien et d'exploitation du projet, le cas échéant, sur la contribution financière des sociétés et des municipalités au développement du projet. Ce serait dommage, finalement, que l'on développe des projets qu'on n'aurait pas collectivement les moyens d'exploiter.

Merci pour votre écoute. C'étaient nos trois recommandations principales.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie beaucoup pour votre exposé. Avant de débiter la période d'échange, comme nous accusons un certain retard sur le temps prévu pour les travaux de la commission, je vais avoir besoin du consentement des membres de la commission pour modifier le temps de parole. À la suggestion de Mme la ministre, le temps de retard serait imputé à la banquette gouvernementale. Donc, est-ce que j'ai consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Donc, nous allons débiter la période d'échange. Mme la ministre, la parole est à vous. Vous disposez de 13 min 30 s.

Mme Guilbault : Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Merci, mesdames, d'être avec nous. Encore un partenaire avec qui on a l'habitude de travailler. Je dois dire, depuis ce matin, c'est des gens avec qui on a l'habitude, justement, de travailler puis d'échanger, c'est normal, depuis deux ans. Et je trouve ça très intéressant que non seulement vous ayez pris la peine de faire un mémoire, mais, en plus, de venir nous le présenter en personne. L'ATUQ est peut-être une association un peu moins connue du grand public, c'est peut-être plus dans le milieu des initiés, en tout cas, moi, avant d'être ministre des Transports, bien franchement, je ne vous connaissais pas. Maintenant, je vous connais bien, parce qu'on fait beaucoup de choses ensemble, mais, bref, je trouve ça intéressant parce que l'ensemble de mes collègues ont l'occasion de découvrir tout le travail que vous faites.

Une des choses importantes qu'on a faites ensemble, c'est toute la question de l'approvisionnement pour les autobus électriques. Et là je ne pense pas qu'en 13 minutes... je ne pense pas que je vais aller sur l'électrification, parce que ce n'est pas le propos direct du projet de loi. Remarquez que j'aurais aimé... puis, si on a le temps, peut-être, j'aimerais vous entendre sur l'électrification, qui est un projet qui nous est cher, mais qui, en même temps, comporte beaucoup de défi, vous le savez, vos sociétés de transport vous le disent.

Mais allons dans le vif du sujet pour l'instant. Vous l'avez dit, puis on l'a tous dit, là, on veut tous des projets, le plus de projets possible, mais, dans la réalité budgétaire qu'on connaît, les projets les moins chers possible, réalisés le plus rapidement possible. Puis, souvent, si tu es capable d'aller plus vite, ça va, naturellement, coûter moins cher. Donc, tout ça est lié. Est-ce que... puis je comprends que vous voyez d'un bon oeil l'agence, avec toutes les... avec toutes les suggestions que vous faites, mais est-ce qu'en ce moment vous avez l'impression que le fait d'avoir un éparpillement des ressources... Parce que vous dites qu'il y a déjà des ressources compétentes, des ressources capables de faire des projets dans les différentes sociétés de transport, puis c'est vrai, sans doute qu'il y en a, en tout cas, il y en a, au minimum, à la STM qui sont en train de faire le prolongement de la ligne bleue. Mais est-ce que... est-ce que, pour vous, c'est une évidence comme ça peut l'être, en tout cas, pour moi, puis l'ARTM, qui vous a précédées, ça semblait l'être pour la présidente du CA aussi, que le fait de centraliser des ressources qui, somme toute, ne sont pas si nombreuses que ça pour un territoire comme le Québec, d'avoir une équipe, vraiment, qui ne soit pas gigantesque, une équipe agile, une équipe souple, une équipe experte, capable de travailler éventuellement sur plus d'un projet à la fois... Tu sais, un même ingénieur va pouvoir travailler sur un, ou deux, ou trois projets à la fois, plutôt que d'avoir des bureaux de projets un peu partout qui coûtent une fortune, des syndicats là-dedans. Donc, c'est compliqué, ça coûte cher, c'est lourd et, en plus, c'est nous qui devons payer sans avoir de contrôle direct sur le projet... mais il y a toutes ces personnes-là qui sont très bonnes pour faire les projets. Donc, est-ce que, pour vous, c'est une évidence que d'avoir cette équipe-là centralisée où on met tout ce bon monde là ensemble, capable de faire plus qu'un projet en même temps, c'est non seulement un gain d'argent, mais d'efficacité, puis un gain de gros bon sens, même, je dirais?

• (16 h 30) •

Mme Lafond (Véronique) : L'ATUQ est vraiment la représentation que la mutualisation des forces des sociétés de transport, ça fonctionne. On le fait beaucoup dans différents... dans différents départements. On échange les meilleures

pratiques, puis ça, c'est vraiment porteur pour l'ensemble des sociétés de transport. Donc, d'avoir la possibilité d'avoir accès à une ressource qui est dans une autre société de transport, d'échanger sur les meilleures pratiques puis, après ça, de les ramener dans leur société, ça fonctionne puis c'est un plus.

Et c'est un peu ce qu'on voit, là, de Mobilité Infra Québec, la possibilité d'avoir des ressources concentrées puis d'avoir la mutualisation des forces à un même endroit. C'est sûr que, comme vous dites, là, il y a de l'expertise dans les sociétés de transport. Leur mission première, c'est de livrer le service. Elles ont toutes une expertise pour y arriver. Elles se sont dotées de l'expertise nécessaire pour mener à bien des projets quand c'est nécessaire. Là, comme la STM, vous disiez, évidemment, ont toutes une expertise qui est là, mais, ailleurs, ils doivent se doter de cette expertise-là quand les grands projets arrivent. Je pense au RTC, il y a peut-être STO, éventuellement, qui a un projet de tramway qui pourrait venir à Gatineau. Donc, ils vont devoir se doter de ces forces-là. Ça fait que là, effectivement, il y a une multiplication qui vient là, et l'expertise très, très fine, elle est... elle est limitée et elle est rare.

Et donc de la centraliser, on le voit effectivement d'un bon oeil, et on voit que c'est porteur. Déjà, quand on le fait au sein de l'ATUQ, là, sur la mutualisation, qui ne sont pas sur des projets structurants, mais sur d'autres activités, on voit que c'est porteur puis effectivement que ça apporte des bienfaits à l'ensemble des sociétés de transport.

Mme Guilbault : Bien, exactement, la mutualisation, j'aime bien votre terme, c'est précisément ça qu'on vise. Puis vous donnez l'exemple de l'Outaouais, j'ai donné l'exemple de Montréal, il y a évidemment le bureau de projet à Québec. Donc, on a des équipes avec... qui sont dans des structures, des conditions de travail différentes d'une place à l'autre, qui n'ont pas la possibilité de travailler sur un projet, tu sais. Les gens qui sont à Gatineau travaillent à Gatineau, les gens qui sont à Québec travaillent à Québec. Donc, pour moi, il y a vraiment un gain pour le citoyen d'avoir une personne qui va être dans une instance nationale et qui va pouvoir offrir son expertise à plusieurs projets, puis à plusieurs villes, puis à plusieurs régions en même temps. Donc, ça, c'est... on semble s'entendre là-dessus.

Vous aviez une recommandation, je pense la n° 8, sur les ententes, c'est ça, parce que ça, ça revient beaucoup, toute la question des ententes, puis de la collaboration, puis s'assurer que les gens concernés par le projet vont être parties prenantes puis vont faire partie des décisions quant aux modalités tant du financement que de la réalisation du projet. Puis je le disais ce matin pour rassurer, entre autres, l'UMQ, pour nous, c'est une évidence. C'est sûr que, tu sais... Puis je ne sais pas qui me disait : On veut être sûrs qu'on ne se fait pas imposer des projets. Mais j'ai dit : L'argent est tellement rare qu'avant qu'on en arrive au stade d'imposer un projet sur un territoire, on va faire le projet chez ceux qui en veulent. Puis, déjà là, l'argent, tu sais... C'est ça. Ça fait que je ne pense pas qu'on va se rendre à imposer un projet un jour sur un territoire. Mais c'est normal de nommer cette préoccupation-là, de la collaboration, d'autant plus qu'on crée quelque chose de nouveau.

C'est pour ça qu'on a l'article qui vient dire qu'on va fonctionner par ententes, hein, avec les municipalités et les sociétés. Bien, en fait, je ne veux pas... Vu qu'on est au micro, là, je veux être sûre de bien... Il y a l'ARTM, il y a le Réseau de transport métropolitain. Donc, on vient nommer finalement les différentes parties prenantes qui pourraient vraisemblablement faire partie de cette entente-là. Là, je ne le trouve pas, mais en tout cas, il est un petit peu plus loin, donc.

Alors, est-ce que... est-ce que pour vous, c'est... Ah, c'est ça, on l'a ici. Donc, on a le 12.21.11 puis on a le 12.21.12, à l'article 74, qui prévoient les ententes de financement et de futures exploitations. Donc, est-ce que ça, ça vous rassure ou est-ce que pour vous c'est... c'est inadéquat ou... Qu'est-ce que vous en pensez, de cet article-là?

Mme Lafond (Véronique) : Oui. En fait, notre recommandation, c'est... c'est d'aller un petit peu plus loin que ce qui est proposé, là. Présentement, ce qu'on entend, c'est... c'est une discussion, une collaboration, mais on souhaite vraiment une concertation, on souhaite vraiment un partenariat.

Et la crainte est moins dans se faire imposer un projet, parce que je suis d'accord avec vous, ça ne devrait pas arriver, mais plus dans... dans le développement des projets qui seront pensés, de s'assurer que l'expertise des sociétés de transport qui reste, dans plusieurs des cas, puis c'est ce qu'on souhaite, là, qu'ils deviennent l'exploitant de ce projet-là, puissent apporter leur expertise puis s'assurer que ce projet-là va bien vivre dans le temps. Parce que le développement, c'est une chose, ça dure quelques années, mais l'exploitation, évidemment, c'est des dizaines et des dizaines d'années. Donc, notre... notre préoccupation est plus sur le... sur justement aller un petit peu plus loin que la collaboration, que sur la discussion dans le cadre d'une entente, d'avoir de façon précise une obligation de concertation, d'implication des sociétés de transport dans le cadre du développement du projet. Donc, c'est plus... c'est plus à ce niveau-là que notre recommandation se situe, en fait.

Mme Guilbault : Puis vous avez...

Des voix : ...

Mme Guilbault : Ah! cinq minutes. OK, bien, parfait. Effectivement, mais dans les modalités financières... Parce qu'il y avait ce souci-là qui a été évoqué par l'UMQ, puis plus tard, la FQM va venir, peut-être qu'ils vont... je ne veux rien présumer, mais possiblement qu'ils vont avoir des préoccupations qui vont dans le même sens, sur la contribution financière des municipalités. C'est sûr que, là, vous, vos membres, c'est les sociétés de transport, mais quand même, les budgets, tu sais, il y a une partie... en grande partie viennent des municipalités, donc, tu sais, le mariage entre la société de transport et la municipalité est évident. Donc, est-ce que pour vous, c'est normal que le gouvernement envisage une contribution systématique des municipalités qui, ultimement, va être modulée, tu sais,

selon la réalité des choses, là? De toute façon, Mobilité Infra Québec va s'occuper de projets de transport collectif complexes, on parlait tout à l'heure, là, de complexe, alors, tu sais, c'est sûr que ça va se faire dans des villes où la taille de la population fait en sorte qu'une contribution municipale est raisonnable ou envisageable. Donc, pour vous, est-ce que c'est normal, voire souhaitable, tu sais, dans la mesure où les fonds publics sont rares, puis ultimement c'est le même argent, là, les citoyens paient des taxes à tous les niveaux de gouvernement... des impôts, plutôt, et des taxes, bien, aux deux niveaux, du moins, fédéral, provincial? Tout ça pour dire que : Est-ce que pour vous, c'est normal et c'est raisonnable, la façon dont on a prévu la chose?

Mme Lafond (Véronique) : Bien, en fait, nous, ce qu'on constatait, c'est que la contribution financière au niveau du développement des projets structurants, des projets d'envergure, ça, ce sera quelque chose qui sera nouveau. Donc, c'est... c'est quelque chose qu'on ne voyait pas dans le passé. Évidemment, pour les sociétés de transport, c'est ça, ce sont des vases communicants, le développement, le financement du développement et le financement de l'exploitation. Donc, c'est sûr que plus il y a des sommes qui sont... qui doivent être investies dans le développement du projet, comme le propose le projet de loi, bien, il y a... il y a un... on a une préoccupation à savoir est-ce que les sommes seront suffisantes après ça pour financer l'exploitation. Parce qu'on sait que, pour l'exploitation, les municipalités sont déjà impliquées, en fait. Donc, il y a cette préoccupation-là de dire que les sommes sont... ce sont des vases communicants. Si on contribue plus en un, on va moins contribuer... on risque peut-être d'avoir moins d'argent pour contribuer dans l'autre.

Puis... puis nous, notre réflexion, là, c'est... ce n'est pas le sujet de notre mémoire, mais il faut... on pense qu'il faut éventuellement aller au-delà puis trouver de nouvelles sources de financement. On en propose une dans notre mémoire, qui est la valorisation immobilière, qui est une source de financement innovante. Mais on pense qu'il doit y avoir cette réflexion-là, au Québec, sur retrouver des nouvelles sources de financement pour autant le développement des projets que l'exploitation puis le maintien des actifs.

Mme Guilbault : Étant... étant entendu évidemment que toute forme de développement, dans un... dans le cadre d'un projet de transport collectif, l'argent servirait à financer le projet?

Mme Lafond (Véronique) : Je ne suis pas sûre de comprendre la question.

Mme Guilbault : Bien, c'est que, si on va dans le sens de plus de développement, par exemple, si on prend le projet de la ligne bleue, là, on est... on est beaucoup en discussion avec le bureau de projet de la ligne bleue, puis tout ce qu'on pourrait faire pour maximiser les retombées, disons, qui sont possibles le long des nouvelles stations, cet argent-là, qui pourrait être fait des redevances ou autres, l'argent qui pourrait découler de ça serait réinvesti dans le projet, dans le transport collectif?

Mme Lafond (Véronique) : Bien, en fait, nous, notre vision, là, c'est... tu sais, les sommes qui vont venir de la valorisation immobilière ne permettront pas de régler l'ensemble des problèmes, là.

Mme Guilbault : Non.

Mme Lafond (Véronique) : C'est un premier pas, donc, effectivement, d'abord pour financer le projet, mais, par la suite, ces revenus récurrents là pourraient servir pour de l'exploitation, des frais... des frais de maintien d'actif. Donc, notre recommandation, c'est d'aller, s'il y a des sommes excédentaires au financement du projet, pouvoir les utiliser à d'autres fins, là, donc au-delà du financement du projet lui-même, là.

Mme Guilbault : Parfait. Sur... Parce que le... J'ai dit... Heille! Il me reste juste deux minutes. Non. Je n'aurai pas le temps de parler de ça. OK. Bien, peut-être juste sur le financement du transport collectif, parce que je voulais parler de l'électrification, mais je n'aurai pas le temps. Le financement du transport collectif, parce que c'est souvent nommé, probablement que mes collègues vont... vont vouloir vous faire parler de ça ou non, là, mais c'est revenu depuis ce matin, puis c'est normal d'en parler aussi, parce que, veux veux pas, c'est... c'est connexe, on a beaucoup travaillé ensemble, avec vos 10 membres. Et, comme vous savez, on a beaucoup, beaucoup, beaucoup progressé. Même que les choses avancent énormément. Est-ce que vous convenez, puis je ne veux pas vous placer dans une situation délicate... mais est-ce que vous convenez avec nous que le soutien, seulement... prenons juste le soutien à l'exploitation, là, même pas les investissements en immobilisation, n'a jamais été aussi élevé de la part du gouvernement qu'en ce moment?

Mme Lafond (Véronique) : ...en mesure, en termes...

Mme Guilbault : Dans les dernières années, disons, les cinq dernières années?

Mme Lafond (Véronique) : Oui. Je ne suis pas en mesure, en termes de quantification, là, de répondre à cette question-là, de... ni... ni positivement ni négativement, là. J'ai... je n'ai pas ce chiffre-là et je n'ai pas cette... cette information-là.

C'est sûr qu'on est au fait, là, que nos membres travaillent avec le gouvernement justement pour le financement de 2025 mais également pour un financement pluriannuel. Donc, ça, c'est une demande que les sociétés

de transport avaient. Et on sait que c'est en cours. Mais est-ce que le gouvernement a financé plus, là, au niveau de l'exploitation? J'ai... je n'ai pas... je n'ai pas de chiffre à ce stade-ci, là, où je pourrais répondre à cette question-là.

• (16 h 40) •

Mme Guilbault : Parfait. Pas de problème. Bien, effectivement, les choses avancent bien. On avait pris l'engagement d'enfin régler ce financement-là sur un horizon, d'ici 2027-2028, pour assurer la prévisibilité puis éviter à chaque année de retomber dans le même psychodrame des fermetures de budgets de fin d'année. Alors, ça avance bien, puis je vous remercie à cet égard parce que vous êtes un partenaire de... prioritaire autour de cette table. Donc, là-dessus, je vais vous remercier. C'est probablement terminé. Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Merci beaucoup. C'est en... c'est en effet terminé. Donc, on va procéder au second bloc d'échange. Je cède la parole au porte-parole de l'opposition officielle. M. le député, vous disposez de 9 min 54 s.

M. Derraji : Oui, merci. Bonjour à vous deux. Merci pour le mémoire. Merci pour votre présence. Et je tiens aussi à saluer votre présence dans le débat public sur les enjeux de mobilité et de transport. On vous lit beaucoup, on vous suit beaucoup, vos commentaires sont très bien suivis. Surtout, surtout, la ministre a raison de parler de l'électrification des transports. Si j'ai le temps aujourd'hui, je vais juste utiliser mon temps à parler d'électrification des transports parce que... parce que vous étiez pas mal... vous avez fait pas mal, je dirais, d'interventions dans ce sens.

Je vais aller au vif du sujet pour parler de l'agence... l'agence Mobilité Infra Québec. Et je peux vous dire que moi, je partage à 100 % votre point sur la valorisation immobilière issue du transport collectif. J'imagine que vous avez déjà vu ce projet de loi, projet de loi, il se nomme 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. Est-ce que vous avez eu le temps de le lire?

Mme Lafond (Véronique) : ...

M. Derraji : Oui. Qu'est-ce que vous en pensez? Vous avez le droit de dire qu'on ne l'aime pas, hein?

Mme Lafond (Véronique) : Non. En fait, bien, c'est... c'est une demande qui est portée par... par nos membres depuis un petit bout de temps, là, même avant le dépôt de votre projet de loi. Ça avait été présenté par la STM dans le cadre du projet de loi sur l'expropriation, si je ne me trompe.

M. Derraji : Oui.

Mme Lafond (Véronique) : Donc, effectivement, quand on a pris connaissance du projet de loi que vous avez déposé, c'est en ligne avec les demandes que nos membres font et c'est en ligne avec la demande qu'on refait aujourd'hui au niveau de la valorisation immobilière. Donc, c'est vraiment la possibilité de s'associer avec un tiers privé pour faire du développement immobilier et avoir la possibilité d'avoir accès à des revenus récurrents de location et avoir accès, si le projet immobilier a une vente dans plusieurs années, d'avoir un gain en capital qui serait plus significatif. Donc, c'est d'aller augmenter la part de revenus, là, au niveau... qui sont accessibles au niveau des sociétés de transport.

M. Derraji : Oui. Vous l'avez très bien mentionné, que ça existe déjà. On n'est pas... On n'est pas les seuls à penser à cela effectivement. Je vais donner le crédit à l'ensemble des sociétés de transport. Lors de ma tournée, tous, tous unanimes, avant la crise du financement, tout le monde parlait : Donnez-nous les leviers. Ça existe aux États-Unis, en France. Même chez nous, au Canada, Vancouver, il y a des projets de captation, de développement. Vous... Vous l'avez très bien dit, ça ne règle pas et ça ne règlera pas tous les enjeux de financement, mais, au moins, une bonne partie parce que c'est du récurrent. Est-ce que j'ai raison de le mentionner comme ça?

Mme Lafond (Véronique) : Tout à fait. Tout à fait. C'est ce qui est recherché. En fait, présentement, les sociétés, comme ma collègue l'expliquait dans son intervention, les sociétés ont souvent des terrains excédentaires. Donc, ce n'est pas des... ce n'est pas des sommes d'argent... on ne demande pas que la société puisse investir des sommes d'argent dans un développement immobilier. Ce sont des terrains qui lui... qu'elle a déjà, qu'elle possède déjà, des terrains excédentaires, des droits aériens qu'elle pourrait utiliser, là, pour... pour avoir un développement conjoint avec un promoteur et, à ce moment-là, effectivement bénéficier de revenus récurrents de location, là.

M. Derraji : Oui. Et, ce que vous dites, c'est... Parce que c'est la première fois que je le vois. Je n'ai pas vu les autres groupes le parler. C'est que vous, c'est... Votre première recommandation porte sur l'insertion de l'article 4.1 à la Loi sur les sociétés de transport en commun, c'est après LSTC, proposé par le PL 61. Cet article prévoit qu'«accessoirement à un projet d'infrastructure de transport en commun et afin de favoriser la mise en valeur des espaces à proximité...» Au fait, c'est... Pour vous, c'est... c'est très important, que ce projet de loi, qu'on ouvre maintenant... plutôt le projet de loi n° 61, qui ouvre d'autres lois, notamment la Loi sur les sociétés de transport en commun, ne rate pas la cible d'ajouter et d'amender pour permettre aux sociétés de transport de pouvoir jouir de l'espace qu'ils ont à leur disposition.

Mme Lafond (Véronique) : Mais notre compréhension, c'est que... l'article 4.1, c'était... c'était un premier pas pour donner des pouvoirs additionnels aux sociétés. Donc, on le lisait comme une certaine ouverture à... au

discours qu'avaient les sociétés sur aller chercher des sources de revenus additionnels, et donc on voyait une certaine ouverture. Mais ça ne va pas assez loin pour rencontrer l'objectif qu'on recherchait. Donc, on trouve que le projet de loi, considérant, là, qu'il y a déjà cette ouverture-là, c'est un bon véhicule pour aller plus loin puis permettre ces pouvoirs-là aux sociétés de transport.

Et je veux ajouter que le mémoire de l'ATUQ, là, c'est vraiment... Tu sais, il y a d'autres sociétés de transport qui vont venir en commission présenter leur... leurs points particuliers, mais... mais c'est une recommandation qui est faite par l'ensemble de nos membres, là. Donc, toutes les sociétés de transport membres de l'ATUQ étaient d'accord et trouvaient que c'était un objectif important.

M. Derraji : Oui. Mais... mais vous... Précisez parce que c'est très important. Donc, vous, c'est une ouverture, mais ce n'est pas assez. Je l'ai lu, hein, mais... mais vous avez le droit de l'expliquer. Vous voulez... En tant que législateurs, vous voulez qu'on aille jusqu'à quel point? Parce que, là, c'est... Il y a une ouverture, mais vous voulez qu'on aille jusqu'à quel point?

Mme Lafond (Véronique) : On veut que les sociétés de transport aient la possibilité de s'associer avec un promoteur immobilier, un tiers privé. Donc, présentement, les sociétés peuvent s'associer avec, par exemple, une ville pour faire des travaux, mais ils ne peuvent pas le faire avec un tiers privé. Donc, on voudrait que ça, ce soit ajouté dans la loi.

Il y a certaines balises, là, qu'on propose pour s'assurer que le projet soit prudent, en fait, donc, tu sais, donc, par exemple, de prévoir justement que tous les risques financiers sur les dépassements de coûts soient pris en charge par le tiers privé, que le seul apport de la société de transport pourrait être un terrain qu'elle possède déjà, qui est un terrain excédentaire. Donc, il y a une possibilité d'encadrer ce projet-là, mais, à la base, il faut minimalement donner aux sociétés le pouvoir de s'associer avec un tiers privé pour faire du développement immobilier.

M. Derraji : Oui. Je ne sais pas, dans le cadre de vos échanges avec la société, je vais poser la même question aux autres sociétés de transport, ça représente quoi sur le budget d'une société de transport. On peut enlever la STM de l'équation parce que c'est une grosse société de transport, mais les petites sociétés de transport qui vont avoir ce genre de captation, est-ce que ça va représenter quelque chose qui est quand même non négligeable?

Mme Lafond (Véronique) : Ça dépend. Chaque projet va être différent parce que ça va dépendre de l'ampleur du projet, ça va dépendre du coût du terrain qui est mis dans le projet par la société de transport, donc ça peut varier. Mais je disais tantôt que ça ne règlera pas tous les enjeux. Parce que c'est sûr que moins on prend de risques, moins on va faire de revenus. Donc, il va y avoir un partage des revenus entre le promoteur, qui, lui, prend tous les risques, et la société de transport. Donc, ça ne règlera pas tout, mais c'est une première amorce. Et, dans le contexte financier des sociétés de transport, je vous dirais que toute somme est bienvenue.

Donc, je ne peux pas chiffrer aujourd'hui. Les sociétés qui viendront en commission pourront peut-être vous donner plus d'informations, mais ça va varier en fonction des projets.

M. Derraji : OK. Bien, merci beaucoup. Un autre point que j'ai aimé dans votre mémoire, c'est la notion du risque associé au manque de précision du projet de loi. Vous avez nommé le risque de duplication des conflits de compétence, vous avez mentionné le risque du transfert difficile des projets aux exploitants, risque de développer des projets sans s'assurer de la capacité financière de toutes les parties prenantes. Moi, je pense que, même Mme la ministre vient de le mentionner, écoutez, là, il y a... au niveau de l'argent, il y a... il y a un enjeu et, c'est vrai, on manque d'argent. Risque de ne pas octroyer les pouvoirs requis pour assurer l'agilité des sociétés de transport. Vous avez mentionné, quand même, quatre niveaux de risque. Je vous le dis, c'est... c'est tellement un beau... un mémoire que j'ai vraiment aimé.

Pourquoi vous parlez de duplication de conflits de compétence? Parce qu'il y en a qui parlent aussi d'une nouvelle forme de centralisation. Il y a des gens qui disent : Non, non, non, on en a besoin parce qu'on n'a pas d'expertise par rapport à la gestion de projets complexes. Vous, vous vous situez où?

Mme Lafond (Véronique) : Comme on précisait tantôt, on est favorables... on est favorables, en fait, à la création de Mobilité Infra Québec, on est favorables à la mutualisation des forces.

Par contre, le risque, c'est sur la définition... certaines définitions dans le projet de loi, là. Donc, on parle notamment du projet de transport complexe, ce n'est pas défini, ce que c'est. Et il y a, dans les articles qui réfèrent à la mission de MIQ, en fait, certaines imprécisions qui pourraient penser que MIQ pourrait s'occuper d'électrification, là. C'est un sujet qui est très... qui est très important, en ce moment, de développement de garages, de billettique. Et ça, cette expertise-là, celle-là, elle existe, et elle existe au sein des sociétés de transport.

Donc, notre commentaire par rapport à ça, c'est... c'est vraiment : On croit que MIQ devrait se concentrer sur des projets structurants sur route. Puis, ce qu'on entend, c'est ce que... c'est les projets, là, qui sont souhaités pour cet organisme-là. Donc, on pense que ça devrait être... ça devrait être précisé dans le projet de loi, là.

M. Derraji : C'est... c'est très clair. D'ailleurs, la ministre a... a parlé tout à l'heure du financement, 4 milliards. Si on prend 14 milliards, rien que l'électrification des transports, je ne pense pas que MIQ... en tout cas, je le souhaite, on va poser les questions lors de l'étude détaillée, qu'ils vont avoir et l'argent et le temps d'aller chercher les garages. Parce que tu veux aller faire un projet, je pense, s'il n'y a pas d'argent, s'il n'y a pas d'argent sur la table, pas sûr que ça va être quelque chose que... l'agence future fera, en tout cas.

Vous avez parlé... «Risque d'un transfert difficile des projets aux exploitants.» Je l'ai lu, mais j'ai de la misère à suivre. Ça veut dire que l'exploitant, il va être impliqué au début au niveau de l'étape de la planification? J'ai posé la question à l'ARTM, mais... mais vous, où vous voyez le risque?

• (16 h 50) •

Mme Lafond (Véronique) : Notre compréhension, c'est que le projet de loi ne prévoit pas spécifiquement que les sociétés de transport vont être impliquées dans les... les discussions et les décisions dans le développement du projet. Or, évidemment, toutes les décisions qui vont être prises dans le développement du projet vont avoir des... des répercussions sur l'exploitation. Et donc... et donc c'est là qu'on voit le risque, là, sur le fait qu'il pourrait y avoir une difficulté de transfert du projet si les sociétés ne sont pas présentes en amont puis s'il n'y a pas une planification intégrée de l'ensemble du projet, du développement jusqu'à son exploitation.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie beaucoup. Ceci vient... conclut ce bloc d'échange, pardon. Donc, nous allons poursuivre les échanges avec le porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Taschereau, la parole est à vous. Vous disposez de 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, Mme Lafond, Mme Leclerc. Merci pour votre mémoire. Il y a des belles propositions, là-dedans, notamment, là, évidemment, là, la valorisation immobilière. On en a déjà parlé dans l'ancien projet de loi, ça avait été refusé, mais je pense qu'on est en train de... je pense qu'il y a une voie... il y a une voie de passage pour cette opportunité, finalement, d'aider au financement du transport collectif. Donc, on saura y revenir, éventuellement.

Vous mentionnez que c'est important de prévoir que l'opération revient comme de facto aux sociétés de transport qui sont sur place. Expliquez-nous pourquoi c'est important puis qu'est-ce qu'on devrait changer, finalement, dans le projet de loi pour y arriver.

Mme Lafond (Véronique) : En fait, le projet de loi prévoit la possibilité d'avoir une entente pour déterminer l'exploitant, mais il n'y a pas de... il n'y a pas de droit acquis, là, sur une société qui serait en place sur le territoire, de prendre cette exploitation-là. Or, évidemment, l'expertise, elle est là. Et, s'il y a un autre exploitant qui arrive, il peut y avoir un risque de... de duplication. Ça peut être plus lourd, là, puis dupliquer les coûts, même, là, sur... pour essayer d'arrimer les différents réseaux.

Donc, notre recommandation pour bénéficier de l'expertise qui est déjà en place puis éviter cette duplication-là, c'est vraiment, de facto, que l'exploitant soit celui sur le territoire, la société de transport, sur le territoire, qui est déjà en place, qui connaît bien son territoire, qui offre déjà des services à la population. Et, si la société considère qu'elle ne peut pas rendre ce service-là...

M. Grandmont : C'est un droit de refus.

Mme Lafond (Véronique) : ...refuse et mentionne...

M. Grandmont : Elle a un droit de refus.

Mme Lafond (Véronique) : Oui, tout à fait.

M. Grandmont : Parfait. Excellent. Merci beaucoup. Très éclairant.

Deuxième chose. Vous parlez quand même de bien définir les responsabilités de Mobilité Infra Québec versus ce qui va demeurer dans le... dans le jardin, finalement, des sociétés de transport. Vous parlez de maintien des actifs. Or, le maintien des actifs, c'est des opérations qui peuvent quand même coûter cher. Le métro, on en a pour 10 milliards de dollars en maintien d'actif.

Ma question porte sur l'autre projet de loi, le projet de loi 62 : Est-ce qu'on ne devrait pas octroyer aux sociétés de transport les mêmes avantages concurrentiels qui permettraient de réduire les coûts de... bien, de 15 %, puis les délais de 25 % au bénéfice de tous les Québécois et Québécoises?

Mme Lafond (Véronique) : On a déposé un mémoire dans le cadre du projet de loi 62, et c'est effectivement une demande qu'on avait, que les sociétés de transport puissent en bénéficier, parce qu'effectivement on risque d'avoir de la difficulté à trouver des fournisseurs qui voudront travailler avec les sociétés de transport parce qu'ils vont continuer à faire des... différents travaux, ne seraient-ce que les garages, justement. Donc, effectivement, c'est une demande qu'on a présentée, qui est importante pour nous.

Et on pense aussi que, dans la collaboration entre les sociétés de transport et MIQ, c'est important d'avoir un arrimage au niveau de nos lois. On n'a pas tous les mêmes pouvoirs que les organismes publics, là, qui sont régis sous la LCOP, là, la Loi sur les contrats des organismes publics, ou les villes sous la Loi sur les cités et villes. Et on pense qu'il va y avoir un arrimage important à faire pour que les sociétés de transport puissent avoir l'agilité nécessaire, là, pour travailler avec cet organisme-là, là.

M. Grandmont : Merci. Vous êtes très efficace. On va avoir le temps pour une troisième petite question un peu plus philosophique.

Au PQI actuellement, on a, aux Transports, deux tiers des budgets qui sont alloués aux routes, un tiers au transport collectif, malgré un objectif, dans le... dans le Plan pour une économie verte, de 50-50. Or, Mobilité Infra Québec pourra faire des projets complexes de transport collectif, mais aussi de transport... des transports routiers aussi. Est-ce qu'on... est-ce qu'on... Il n'y a rien qui nous garantit, dans le fond, qu'on va prioriser, dans ce cas-là, le transport collectif. On pourrait avoir les mêmes ratios qu'actuellement dans le PQI.

Le Président (M. St-Louis) : Très rapidement, s'il vous plaît.

Mme Lafond (Véronique) : En fait, j'ai... on n'a pas eu cette réflexion-là, avec nos membres, sur cette nécessité-là. C'est sûr qu'à l'ATUQ on porte quand même la nécessité d'avoir des investissements...

Une voix : ...

Mme Lafond (Véronique) : ...oui, équitables entre le routier et le transport collectif. Mais, à ce niveau-là, on n'a pas eu cette réflexion-là.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Malheureusement, ceci conclut ce bloc d'échange. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.

M. Arseneau : Merci, M. le Président. Merci beaucoup, Mmes Lafond et Leclerc.

Vous... d'entrée de jeu, vous dites : Bien, on est d'accord avec le projet de loi, cette idée de créer une agence, mais les recommandations que vous faites dans le mémoire, qui est très, très intéressant, me semblent assez fondamentales. Puis j'ai le goût de vous poser la question suivante : Si la ministre rejetait l'ensemble de vos propositions, est-ce que, pour les sociétés que vous représentez, c'est toujours un projet de loi qui a... qui a du bon sens? Si vous ne pouvez pas faire la valorisation immobilière, donc une source de financement que l'on écarte, si vous n'êtes pas mis à contribution pour la planification puis la réalisation des projets, on vous consulte au début, c'est quoi, les besoins, puis qu'on donne le réseau qu'on vient de créer à quelqu'un d'autre que vos sociétés, est-ce que vous dites : Bien, finalement, c'est une bonne chose?

Mme Lafond (Véronique) : Je peux... Je peux y aller. En fait, c'est sûr que ce sont des recommandations qui sont essentielles pour nous pour assurer le succès de Mobilité Infra Québec. Pour nous, c'est la collaboration entre les sociétés qui sont en place et les villes, et ce nouvel organisme là, c'est la base.

Par contre, je vous dirais qu'à l'heure actuelle, là, la nécessité pour le Québec de livrer des projets de transport collectif, là, on lui accorde beaucoup, beaucoup d'importance. Il y a tellement d'avantages au transport collectif, là, vous le savez, environnemental, économique, social, on a besoin de nouveaux projets. Ceci dit, comme... comme on met dans notre mémoire, les recommandations, pour nous, c'est... ce sont des risques qui vont faire en sorte que MIQ ne pourra pas livrer à la hauteur de ce que... ce qu'on souhaiterait, là.

M. Arseneau : Non seulement que MIQ ne pourra pas livrer, mais que la population ne pourra pas bénéficier pleinement des avantages qu'on fait miroiter si on ne met pas à contribution les sociétés qui ont déjà l'expertise dans... dans tous les champs de compétence que vous avez déjà nommés.

En fait, moi, je considère que le nombre de recommandations que vous avez faites, qui sont peu nombreuses, est inversement proportionnel à leur importance pour que le projet de loi se tienne. C'est-à-dire que ça me semble absolument absurde qu'on puisse arriver avec une définition d'un projet sans vous mettre dans le coup puis le donner à une nouvelle entité qui vous ferait concurrence sur votre marché ou sur votre territoire, par exemple, territoires de vos sociétés. Ce serait vraiment contre-productif. Puis on l'a d'ailleurs déjà vu, là, dans la région de Montréal, avec l'avènement du REM, où les sociétés sont davantage en difficulté lorsqu'on draine à la fois les revenus et la... et la clientèle. Les dédoublements, et tout ça, c'est une crainte réelle que vous avez, là. Je veux juste vous entendre là-dessus.

Mme Lafond (Véronique) : C'est effectivement une crainte réelle qu'on a. On pense vraiment que, justement, l'objectif du projet de loi, c'est de ramener toutes les forces, mais il faut ramener les bonnes forces. Donc, les forces sur le développement des projets, c'est une chose, mais la... l'expertise au niveau de l'exploitation demeure au centre, là, pour... pour une pérennité à long terme, là.

M. Arseneau : ...la question de la définition, là? Par exemple, tu sais, on a parlé d'électrification ou, en tout cas, tous les autres...

Le Président (M. St-Louis) : Quinze secondes, M. le député.

M. Arseneau : ...les autres projets, là, ce que vous avez à la recommandation 2, ça vous semble sine qua non également, là, pour que le projet se tienne?

Mme Lafond (Véronique) : Tout à fait.

M. Arseneau : Oui?

Mme Lafond (Véronique) : C'est... c'est d'importance, de bien préciser ce que... ce sur quoi travaillera MIQ et ce sur quoi ils vont mettre leurs efforts.

M. Arseneau : Et exclus ces éléments-là, que vous savez faire déjà, là, à travers les sociétés que vous représentez?

Mme Lafond (Véronique) : Oui.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie beaucoup pour votre contribution aux travaux de cette commission. Je vais donc suspendre les travaux quelques instants afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe, qui sera en visioconférence. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 17 h 07)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, nous allons reprendre les travaux. J'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue aux représentants d'Exo, qui sont avec nous en visioconférence. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Avant toute chose, pour le bénéfice des membres de la commission ainsi que pour les gens qui nous regardent, je vous demanderais de vous présenter, titre et nom, titre et fonction. Alors, la parole est à vous. Merci.

Exo

Mme Bérubé (Josée) : Merci, M. le Président. Je me présente d'abord, je m'appelle Josée Bérubé, présidente du conseil d'administration d'Exo, de formation d'architecte et urbaniste, et je suis accompagnée de M. Sylvain Yelle, qui est directeur général, de même que de Marie Hélène Cloutier et de Me Fanny Gayet, qui agiront à titre d'expertes.

Le Président (M. St-Louis) : Merci.

Mme Bérubé (Josée) : Alors, d'abord, merci de nous recevoir dans le cadre de ces consultations. C'est un privilège pour nous d'être ici aujourd'hui. Nous témoignons aujourd'hui au nom du RTM, aussi appelé Exo, la société de transport des couronnes nord et sud de Montréal.

Notre organisation a été créée en 2017 dans le cadre de la réorganisation de la gouvernance des transports collectifs de la région métropolitaine. Nous avons repris l'exploitation des trains de banlieue, des services d'autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal. Notre territoire desservi couvre plus de 4 000 kilomètres carrés et comprend les 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal, en plus de Saint-Jérôme et de Kahnawake. En 2023, Exo a enregistré plus de 21 millions de déplacements, et nos actifs se chiffrent à plus de 2,3 milliards.

Nous allons aujourd'hui partager à haut niveau nos recommandations concernant le projet de loi, mais il nous fera plaisir d'échanger plus en détail sur certains éléments de notre mémoire suite à notre exposé.

Notre position générale sur le projet de loi, notamment sur la création de l'agence. De façon générale, Exo apprécie l'opportunité de cette consultation sur le projet de loi n° 61. Sur la création de Mobilité Infra Québec spécifiquement, nous saluons l'intention de la ministre d'améliorer l'efficacité des projets complexes de transport et de combler le manque d'expertise de l'État pour réaliser ces projets. Plus que jamais, ces projets sont essentiels pour atteindre les cibles de réduction de GES, offrir des alternatives viables à l'auto solo et réduire la congestion routière. Il est toutefois crucial de bien définir le rôle de cette nouvelle agence afin d'éviter les chevauchements qui pourraient nuire à l'efficacité et à la livraison des projets. Une définition plus précise de ce que constitue un projet complexe serait également souhaitable afin d'éviter des interprétations différentes des nombreux partenaires impliqués. À cet égard, nous souscrivons aux recommandations de l'ATUQ.

Exo se réjouit des amendements proposés dans le projet de loi concernant sa loi constitutive. Toutefois, nous avons quelques recommandations à formuler pour mieux refléter les besoins d'Exo, toujours dans l'optique d'optimiser notre performance et notre flexibilité opérationnelle et de réaliser des économies au bénéfice de nos usagers.

Les recommandations d'amendements, plus spécifiquement concernant le développement conjoint. Premièrement, nous appuyons pleinement les recommandations de l'ATUQ concernant la valorisation immobilière des sites de transport collectif. Sans reprendre leur exposé, nous souhaitons insister sur l'importance pour les sociétés de transport de pouvoir conclure des partenariats de développement conjoint.

Je précise qu'Exo n'aspire pas à devenir un grand développeur immobilier. Notre objectif est plutôt d'obtenir les leviers nécessaires pour conclure des partenariats avec des tiers, tant pour la réalisation de travaux de construction d'infrastructures de transport collectif que pour la construction de développements immobiliers adjacents ou intégrés à nos infrastructures.

De nombreuses municipalités sollicitent notre collaboration pour développer des projets de quartiers mixtes autour des infrastructures de transport. Exo souhaite pouvoir participer pleinement à ces projets, qui sont alignés avec notre vision de mobilité et celle du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, de création de logements, de mobilité durable, de responsabilité financière et encore bien plus.

• (17 h 10) •

Des partenariats avec des acteurs privés nous permettraient non seulement de garantir une intégration et un aménagement optimal, mais aussi de gérer des revenus récurrents à long terme. Exo possède d'ailleurs toute l'expertise nécessaire pour contribuer à des projets de développement mixtes intégrés autour de nos infrastructures. Alors que nos besoins financiers sont importants et que les acteurs de la mobilité cherchent de nouveaux modes de financement innovants, cette situation nous prive non seulement d'opportunités de générer des revenus récurrents, mais aussi d'optimiser l'usage des actifs publics et de répondre aux ambitions des municipalités.

Sur ceci, je cède maintenant la parole au directeur général, M. Sylvain Yelle.

M. Yelle (Sylvain) : Merci, Mme Bérubé. Mme la ministre, parlementaires, merci de l'occasion que vous nous offrez aujourd'hui de commenter le projet de loi n° 61. On aurait bien aimé être présents parmi vous. Malheureusement, c'était impossible pour nous de se déplacer aujourd'hui. Ce sera peut-être pour un prochain projet de loi.

Nous profitons des modifications proposées à notre loi constitutive dans ce projet de loi pour recommander des amendements supplémentaires qui permettront d'accroître davantage notre performance. Ces recommandations visent à résoudre des enjeux législatifs qui persistent depuis la création d'Exo en raison de notre cadre juridique unique qui diffère des autres sociétés de transport.

Si nous apprécions la modification qui permet maintenant à Exo de pouvoir réaliser toute activité commerciale connexe, nous recommandons qu'Exo puisse aussi disposer de tous les pouvoirs d'une personne morale dans le cadre de l'exercice de ce droit, en plus de pouvoir constituer des filiales distinctes. Ces ajouts évacueraient toute ambiguïté quant à notre capacité juridique pour réaliser des activités commerciales à but lucratif, tout en nous offrant la flexibilité nécessaire pour mener à bien des projets commerciaux.

Nous avons identifié également d'autres opportunités d'amendements qui apporteraient des allègements significatifs pour Exo et les citoyens que nous desservons.

Au niveau du transport adapté, nous recommandons qu'Exo puisse attribuer des contrats de gré à gré avec les transporteurs de transport adapté. Nous sommes la seule société de transport au Québec qui ne bénéficie pas de cette exception. Il s'agit d'un irritant qui pénalise non seulement les usagers, mais également les petites entreprises de taxi qui sont réticentes à participer parfois à des appels d'offres publics complexes. La possibilité de conclure des contrats de gré à gré nous permettrait aussi de mieux répondre aux besoins de cette clientèle vulnérable en réduisant les impacts négatifs lors de la transition entre deux entreprises.

Soulignons d'autres propositions d'amendements qui sont présentes dans notre mémoire, notamment en lien avec la composition du nouveau comité... nouveau comité du CA d'Exo : l'exercice d'un droit de préemption sur un immeuble du territoire, la négociation de contrats de gré à gré avec des compagnies de chemin ferroviaire et le pouvoir de sanction sur les véhicules en infraction sur nos immeubles. Ces propositions nous permettraient de gagner en efficacité dans un cadre législatif comparable aux autres sociétés de transport du Québec.

En regard de la structure de gouvernance du transport collectif et bien que ce ne soit pas l'objet principal de cette consultation, avec l'arrivée de Mobilité Infra Québec, pour nous, c'est l'occasion de faire un pas en avant en ajustant les rôles et responsabilités de chaque acteur pour répondre aux enjeux du modèle de gouvernance actuel. La réforme de 2017, qui a vu naître l'ARTM et le RTM, Exo, promettait des gains d'efficacité et une meilleure intégration du transport collectif. Force est de constater que les résultats attendus ne sont pas toujours au rendez-vous. Des délais, des doublages de rôle et des coûts supplémentaires pèsent sur nos opérations et la livraison des projets. Les municipalités que nous desservons expriment également leur insatisfaction face au manque de contrôle sur la planification des services locaux. Elles pointent aussi du doigt l'opacité du lien entre leur contribution financière et les services reçus. C'est pourquoi nous proposons un nouveau modèle adapté à la situation d'Exo et des municipalités du territoire que nous desservons.

Sans tout changer du modèle actuel, nous proposons certains changements qui visent principalement à redonner aux municipalités des couronnes un pouvoir décisionnel sur le niveau d'offre de service locale pour lequel ils assument le déficit financier, tout en clarifiant et en renforçant les responsabilités de chaque acteur là où leur expertise sera la plus pertinente. Dans ce modèle de gouvernance, les municipalités participeraient dorénavant à définir et à approuver le niveau d'offre de service locale, le budget annuel pour les services et le plan d'investissement. Elles conserveraient également leur rôle dans l'administration d'Exo via le conseil d'administration.

Dans ce fonctionnement, Exo a la responsabilité exclusive de collaboration avec les municipalités afin de planifier l'offre de service locale. Évidemment, des obligations en matière d'intégration des services viendraient encadrer ce rôle. Et Exo exploiterait également les services métropolitains, comme l'exploitation des trains de banlieue, délégués par l'ARTM. En conséquence, l'offre de transport locale serait retirée de l'entente de service avec l'ARTM, et le financement provenant des villes serait directement géré et perçu par Exo, comme c'est le cas dans les autres sociétés de transport à l'extérieur de la région de Montréal.

Cette proposition, que nous avons partagée avec plusieurs acteurs municipaux ainsi que des membres de votre équipe, Mme la ministre, qui a su porter une oreille respectueuse et attentive, vise à rendre les responsabilités plus claires, plus efficaces, en misant sur les compétences et expertises propres à chaque secteur.

Le Président (M. St-Louis) : Je dois malheureusement vous interrompre. On arrive... On a dépassé, même, le temps alloué de 10 minutes pour votre présentation. Nous en serions maintenant à la période d'échange. Mme la ministre, la parole est à vous. Ce bloc est de 13 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Merci beaucoup à vous quatre de la société Exo. Effectivement, on a déjà eu plusieurs discussions depuis presque deux ans. On s'est souvent rencontrés pour... dans un contexte ou dans un autre, que ce soient des rencontres privées pour parler des différents sujets ou dans des colloques, des congrès, des dîners-conférences ou tous ces nombreux événements où on a l'habitude de se croiser. Toujours un plaisir. Alors, merci de prendre le temps d'être avec nous aujourd'hui, d'avoir... prendre le temps, d'abord, de faire le mémoire et, ensuite, de nous le présenter.

Il y a des choses très intéressantes là-dedans. Vous le disiez, vous endossez un peu une partie des propos ou, en tout cas, certains éléments qui ont été nommés par l'ATUQ juste avant vous, l'ATUQ qui, d'ailleurs... dont vous êtes... avec qui vous travaillez aussi. Puis, un peu comme je leur disais, tu sais, on a tous la même volonté. Puis vous desservez des municipalités qui sont dans la grande CMM, donc sous le couvert, sous l'égide de l'ARTM, alors vous êtes dans toute cette question-là qu'on... dont on parle depuis ce matin, là, les grands projets de transport d'envergure, qui sont le propos du projet de loi, de transport collectif d'envergure, toujours... toujours préciser, parce qu'on n'est pas... pour l'instant, on ne parle pas de projets routiers, mais bien de transport collectif. Donc, vous êtes sur ce territoire-là et vous êtes appelés à collaborer. On le voit dans le REM, là, toute la question du rabattement... Rabattement ou rabattage? Je ne sais jamais quel mot il faut dire.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Rabattement, hein? C'est ça. Bon. Des fois, j'entends «rabattage», mais bon. Mais mon collègue ici est un expert, là, assurément, ça fait que je vais dire «rabattement» comme lui. Donc, le rabattement sur le REM, les trains. Alors, tu sais, il y a plusieurs choses là-dedans, mais ce qu'on veut, c'est du transport collectif efficace dans... dans nos divers territoires, mais entre autres dans la CMM, mais on sait à quel point c'est compliqué puis que ça coûte cher en ce moment.

Donc, vous, dans le rôle que vous avez, puis, tu sais, comme vous desservez essentiellement les couronnes, vous n'êtes pas nécessairement directement impliqués. Tu sais, vous avez des infrastructures puis des équipements sur l'île de Montréal, mais vous n'êtes pas directement dans les projets, par exemple le prolongement de la ligne bleue ou les projets de métro, et tout ça.

Donc, comment est-ce que vous voyez, à supposer qu'éventuellement on aurait... Tu sais, bien là, déjà, on a le REM qui va aller à Deux-Montagnes, mais, tu sais, on parle beaucoup du... puis on parlait tout à l'heure du projet de l'est de Montréal, donc, qui pourrait aller, tu sais, jusque dans la couronne nord, et tout ça, alors il y aurait beaucoup de partenariats puis beaucoup de liens à faire avec Exo, ou éventuellement un projet sur la Rive-Sud. Donc, pour vous, est-ce que c'est la même évidence que pour nous que la création d'une équipe spécialisée où on va centraliser les ressources... Puis là peut-être que vous en avez chez vous, vous connaissez mieux votre équipe que nous, mais, tu sais, on le disait tout à l'heure, les quelques ressources expertes qu'on a au Québec sont disséminées, actuellement. Donc, pour vous, est-ce que c'est une évidence, comme pour nous, que de centraliser ces ressources-là dans une petite équipe efficace, capable de travailler sur plusieurs projets en même temps, plutôt que de les faire travailler un à la fois ou un après l'autre... est-ce que, pour vous, c'est une évidence qu'on va être plus performants pour nos citoyens, dont les taxes et les impôts paient pour ces projets-là?

M. Yelle (Sylvain) : Oui, on pense que c'est une bonne idée, justement, de centraliser cette expertise-là. Nous, d'ailleurs, notre mission principale, hein, c'est de livrer des services de transport collectif avec efficacité, qualité puis être attractifs. Ça fait que, dans les projets majeurs ou complexes, on est contents de les accueillir parce que ça nous permet, justement, de mettre en oeuvre nos talents, là, notre expertise de livraison de services. Donc, oui, on est... on est favorables à cette... à la création de cette agence.

Cela dit, on a des actifs et on a de la compétence aussi dans l'exploitation de modes lourds et donc on est aussi ouverts à faire... faire part de notre expertise à ce niveau-là dans de futurs projets, disons, métropolitains qui impliquent des modes lourds, par exemple.

• (17 h 20) •

Mme Guilbault : Puis qu'est-ce que vous pensez de... ça a été abordé beaucoup aussi, là, et... toute la question des ententes ou de la consultation, de la collaboration dans la détermination des modalités des ententes, que ce soit sur le financement des projets ou... Puis c'est sûr que, là, vous, vous êtes, je l'ai dit, sous l'égide de l'ARTM, donc, éventuellement, ces discussions-là auraient lieu avec l'ARTM, mais, en même temps, de son côté, elle doit faire les arbitrages avec ses quatre sociétés. Donc, est-ce que l'article 74... Je ne sais pas... je ne sais pas si vous l'avez... peut-être, vous ne l'avez pas à l'esprit, là, mais c'est l'article où on parle du fait que le gouvernement doit convenir, par entente, avec les divers partenaires, de... des modalités pour la participation financière, puis, éventuellement, pour l'exploitation puis pour le financement de l'exploitation. Donc, est-ce que vous, ça vous semble raisonnable et adéquat comme... comme mesure, à supposer ou en tenant pour acquis que ça va de soi que tout le monde doit participer pour un projet d'envergure, tout le monde doit participer financièrement? Donc, est-ce que ça vous semble adéquat?

M. Yelle (Sylvain) : Oui. Puis c'est vraiment une responsabilité qu'on comprend que l'ARTM doit avoir dans son giron. Mais, effectivement, on comprend que le financement de ces services-là doive se faire en complémentarité

au financement de base des services actuels. Donc, c'est plutôt ça, notre préoccupation. Mais on pense que l'ARTM a la capacité et compétence aussi pour partager, justement, via une politique de financement, le financement de ces nouveaux projets là, certainement.

Mme Guilbault : Je ne sais pas... parce que vous mentionnez l'ARTM, la politique de financement, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'écouter un peu plus tôt, l'ARTM est venue ici nous parler, puis on a entre autres abordé la question de la politique de financement, parce que, vous le savez, vous desservez vous-mêmes les couronnes, là, et les élus des couronnes sont très, très préoccupés par la politique de financement, à juste titre, parce que c'est vrai que, là, il faudrait éventuellement en arriver avec une révision, et la nouvelle présidente du CA évoquait la sensibilité, justement, pour les couronnes et les plus petites municipalités de la CMM. Vous qui transigez aussi énormément avec ces mêmes élus là, est-ce que vous abondez dans le même sens et est-ce que vous êtes d'accord qu'il faudra, dans la prochaine politique, avoir une sensibilité pour les municipalités de la Rive-Nord et de la Rive-Sud?

M. Yelle (Sylvain) : Oui, on a entendu les...

Mme Guilbault : De moins grande envergure que Longueuil et Laval, disons, là.

M. Yelle (Sylvain) : Effectivement, on a entendu les discussions sur ce sujet-là un peu plus tôt avec l'ARTM, puis, oui, c'est... c'est quelque chose qu'on entend depuis sept ans maintenant, là, des petites municipalités. Dans le fond, ils se trouvent à dénoncer la facture qu'ils ont par rapport aux services. On comprend qu'en couronne on dessert 61 municipalités, 61 municipalités en couronne qui ont... des petites et des plus grandes. Donc, effectivement, c'est des représentations qu'on entend constamment. Ils ne comprennent pas non plus la politique actuelle, et, on sait, quand les gens ne comprennent pas leur facture, souvent ils ont... ils ont des réserves pour... pour la payer, là. Ça fait que je pense qu'on aurait intérêt à clarifier, dans une prochaine politique de financement, à simplifier cette politique-là, d'où notre proposition de retirer l'exploitation des services locaux de cette entente-là, parce qu'il n'y a pas de valeur ajoutée à intégrer, dans l'ensemble des services, les services locaux d'autobus, parce qu'ils sont à 100 %... le déficit est financé à 100 % par les municipalités. Ça fait que ça viendrait aussi enlever une certaine complexité à la répartition des factures pour les municipalités de couronne.

Mme Guilbault : Donc, vous, vous suggérez de retirer le financement des lignes d'autobus de la politique?

M. Yelle (Sylvain) : Oui.

Mme Guilbault : Pour toutes les dessertes locales?

M. Yelle (Sylvain) : Exactement, comme c'est fait dans les six autres sociétés de transport à l'extérieur du Québec. Dans la région, on comprend qu'il y a un volet métropolitain qui est très important, puis... donc la politique devrait s'arrêter aux services métropolitains, c'est-à-dire trains, métro, REM et autres projets, puis partager ces services-là entre les municipalités.

Par contre, pour ce qui est des services d'autobus locaux, ça pourrait se faire directement avec les municipalités, comme ça se fait partout ailleurs, parce qu'il n'y a pas de gain actuellement, on n'en voit pas, à intégrer ces sommes-là dans le grand cadre financier métropolitain.

Mme Guilbault : Parfait. J'ai... Il me reste...

Le Président (M. St-Louis) : ...

Mme Guilbault : Cinq minutes. Bon. On a un petit bloc de... Bien, il y a plusieurs choses qui vous concernent plus ou moins directement dans le projet de loi, mais on a, entre autres, au chapitre II, l'article 4, dans lequel on vient, si je peux résumer, là, régler certains de vos problèmes. Donc, je ne sais pas si vous avez quelque chose à dire là-dessus. L'article 4, l'article 5 du chapitre II, l'article... l'article 6, l'article 7, l'article 8. Est-ce que, pour vous, ça vient effectivement atteindre l'objectif de régler certains de vos problèmes puis de rendre votre vie plus belle?

M. Yelle (Sylvain) : Oui, totalement. Il y a beaucoup de ces améliorations-là. On les a soulignées rapidement. Notre vie est plus belle avec ces amendements-là. Puis on espère toujours pour mieux, ça fait qu'on ajoute des petits amendements qu'on souhaiterait, là, qui... qu'on a déjà discutés dans le passé, qui viendraient encore mieux nous aider à performer dans notre mission, là. Mais, oui, on est... on est satisfaits, puis il y a beaucoup des éléments qu'on a soulevés qui ont été tenus en compte, là, dans le projet de loi. Merci.

Mme Guilbault : Puis, tu sais, si on regarde juste l'article 4 ou même l'article 5, là, donc, tu sais... parce que, la question de la diversification des sources de revenus, parce que l'argent est rare, donc on court tous après l'argent, donc, pour vous, ça, ça vient aider, j'imagine, à pouvoir tirer davantage de profits de... des retombées d'un éventuel projet de transport collectif.

M. Yelle (Sylvain) : Oui. Puis, comme je le soulignais, ce serait... ce serait important que la question de... des pleins pouvoirs d'une personne morale soit éclaircie dans le projet de loi pour justement nous assurer qu'on peut aller chercher le maximum de ce... de cette... de cette nouvelle disposition là, là, parce qu'on a certaines limites telle qu'elle est écrite en ce moment. Mais, si on est assurés d'aller chercher les pleins pouvoirs d'une personne morale puis de créer des filiales, c'est certain que, là, ça nous ouvre beaucoup d'opportunités. On l'a mentionné, on a des milliards d'actifs qui sont sous-exploités, on a plus d'une cinquantaine de gares, de terminus où on pourrait vraiment développer des projets. Et également on a des capacités qu'on pourrait même offrir à d'autres organismes puis aller chercher des revenus additionnels avec ça. Donc, c'est pour ça qu'on demande... oui, les... le projet de loi nous ouvre des belles portes, on demande une clarification pour être certains qu'on ait les coudées franches, là, pour aller jusqu'au bout, là, des avantages de ces... de ces amendements.

Mme Guilbault : Parfait. Puis peut-être un dernier... un dernier élément, parce que, c'est sûr, une autre chose qui revient beaucoup, même si ce n'est pas directement dans le projet de loi : le financement du transport collectif. Vous... Puis je le disais à l'ARTM, je le disais à l'ATUQ, etc., tous ceux avec qui, justement, on a des discussions sur ledit financement du transport collectif. Je ne sais pas si vous, vous avez des chiffres un peu plus à l'esprit, parce que je ne veux pas mettre personne sur la sellette, là, ce n'est pas l'objectif cet après-midi, mais, tu sais, on en parle beaucoup, puis moi, j'essaie de faire de la pédagogie. J'ai mon tableau, d'habitude. Là, je ne l'ai pas, je l'ai oublié. Je l'oublie de place en place. J'ai mon collègue de Taschereau, tantôt, qui l'a... qui me l'a ramené au salon bleu... au salon rouge, en tout cas. Mais, bref, là je ne l'ai pas avec moi. Mais, sur le... sur la contribution gouvernementale au financement du transport collectif, entre autres sur l'exploitation, mais même dans l'ensemble, quand on regarde les chiffres, pour moi, c'est probant que la contribution gouvernementale n'a jamais été aussi élevée que depuis les dernières années. Est-ce que c'est aussi votre lecture de la situation?

M. Yelle (Sylvain) : Bien, on voit, en chiffres...

Mme Guilbault : Mais, encore une fois, sentez-vous à l'aise, là, si vous n'avez pas les chiffres à portée de main.

M. Yelle (Sylvain) : Oui. Bien, je n'ai pas les chiffres détaillés, mais on voit qu'il y a une augmentation en chiffres... en chiffres absolus. Évidemment, les coûts ont beaucoup augmenté. On voit aussi qu'il y a certaines... certaines aides qui ont été... qui ont été... qui n'ont pas été indexées aussi. Donc, oui, il y a une bonne part des... du financement qui est... qui est faite par le gouvernement dans l'exploitation, mais il y a des sources qui n'ont pas été indexées qui font que, relativement à l'ensemble des coûts, bon, il y a des plus puis des moins. Mais on ne nie pas, là, l'implication très, très importante du gouvernement dans l'exploitation. Il reste que nos coûts sont en augmentation beaucoup plus rapidement que les sources de financement qu'on a. C'est ce qu'on voit aussi.

Le Président (M. St-Louis) : 20 secondes.

Mme Guilbault : Bon, parfait. Alors, il me reste 20 secondes, donc... mais... mais, c'est ça, effectivement, c'est sûr que tout coûte cher, on le sait. Mais merci beaucoup pour votre participation, pour votre mémoire puis pour l'ensemble de l'oeuvre depuis deux ans, tout le travail qu'on fait ensemble puis tout le... tout le travail à venir. Merci.

M. Yelle (Sylvain) : Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Nous allons poursuivre les échanges en cédant la parole au porte-parole du groupe... c'est-à-dire de l'opposition officielle, pardon, pour un bloc d'échange de 9 min 54 s.

• (17 h 30) •

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous quatre. Merci pour votre mémoire. Et, encore une fois, j'ai lu attentivement l'allègement législatif proposé par Exo, pas mal, pas mal d'articles détaillés. Donc, je tiens premièrement à féliciter et à remercier ceux et celles qui ont travaillé pour amender presque article par article. C'est vrai, c'est votre lecture, lecture d'Exo, mais ce qui est très bien. Ça nous donne l'heure juste par rapport à votre interprétation du projet de loi. Donc, s'il vous plaît, merci beaucoup et surtout saluez ceux et celles qui ont travaillé sur ça. Parfois, on pense que c'est facile, alors que ce n'est pas le cas, surtout quand on n'a pas rédigé le projet de loi. Je peux en témoigner, donc, qu'on n'était pas dans les officines du gouvernement pour savoir le pourquoi du comment de chaque article. Mais je tiens quand même à vous féliciter parce que ça nous aide, ça nous donne beaucoup, beaucoup d'idées... et surtout interpeler le gouvernement quand l'étape de l'étude détaillée va commencer. Donc, merci encore une fois.

Il y a une chose qui m'a interpellé pas mal, c'est le pouvoir d'une personne morale à créer des filiales. Vous êtes le premier groupe qui le parle, et je vais vous citer. Vous avez dit qu'on laisse sur la table des milliards d'actifs non exploités, et, pour vous, le projet de loi actuel ne touche pas à cet aspect. La ministre, tout à l'heure, parlait, au niveau des finances, vous le savez, la dette, on n'a plus... on ne navigue plus dans les surplus budgétaires. Il y a beaucoup de projets sur la table. On ne parle pas de l'électrification du transport encore, c'est un sujet tabou, parce qu'il n'y a pas d'argent. Mais là vous, vous ramenez une solution. Pouvez-vous, premièrement, expliquer qu'est-ce que vous voulez dire par «pouvoir d'une personne morale», je l'ai compris un peu, mais j'aimerais bien vous entendre davantage, expliquer les milliards d'actifs non exploités, ce qui est quand même impressionnant, parce que vous

gerez toute une région en matière de transport, et qu'est-ce que vous voulez dire par «filiale», quel type de filiale et dans quel but? Voilà. Désolé, si ça a été long, mais la parole est à vous.

M. Yelle (Sylvain) : Je vais commencer la réponse puis me faire accompagner par ma collègue, Fanny qui, au niveau plus des termes juridiques, là, pourra éclaircir. En fait, oui, on a des milliards d'actifs. Comme je l'ai mentionné, on a 52 gares qui sont composées, souvent, de stationnements incitatifs sur lesquels on pourrait construire des projets de densification. On a également des capacités liées à tout ce qui est ferroviaire, mais également transport collectif par autobus, actifs, terminus, etc., qui sont sous-exploités aussi.

Qu'est-ce qu'on... On a, par exemple, je vais donner un exemple très simple... on a un système d'aide à l'exploitation, qui est quelque chose qu'on a développé ici, à l'interne, c'est un outil pour informer les passagers du temps de passage réel, là, donc, pour gérer toute l'exploitation des services d'autobus, qu'on pourrait vendre à d'autres sociétés de transport ou à d'autres organisations qui rechercheraient un tel produit. Donc, créer une filiale nous permettrait de faire ça sans mettre à risque la partie publique, là, de notre... de notre mission aussi.

Pour ce qui est de la personne morale, c'est qu'on est une personne morale, mais on n'a pas tous... pas, clairement, tous les pouvoirs d'une personne morale, en ce moment, de par notre nature publique. Et peut-être que Fanny pourra ajouter un peu par rapport à ça, qu'est-ce que ça nous empêche de faire.

Mme Gayet (Fanny) : Effectivement, si je peux me permettre. Donc, Exo, en vertu de sa loi constitutive, est une personne morale de droit public, donc n'a pas les pleins pouvoirs d'une personne morale, contrairement aux autres sociétés de transport, pour lesquelles il y a actuellement dans la loi la possibilité de créer des filiales. Exo n'a pas cette possibilité. Donc, pour Exo, c'est vraiment une question de diminuer les risques légaux et financiers, donc, par la création de filiales, pour vraiment dissocier la responsabilité de l'exploitant avec la responsabilité du développeur ou du commerçant. Donc, c'est vraiment pour séparer et diminuer les risques légaux et financiers.

M. Derraji : OK. Très clair. Je vais revenir à la question des filiales. Pour vous, c'est faisable, à l'intérieur de ce projet de loi, mais ce que vous dites, c'est que ça va permettre à la société mais aussi à vous d'exploiter cet actif qui est non exploité présentement?

M. Yelle (Sylvain) : Oui, exactement. Donc, comme je mentionnais, on pourrait vendre ou louer des actifs qu'on possède pour aller chercher des revenus additionnels, comme c'est le cas dans l'exemple que je vous ai donné du système technologique qu'on pourrait vendre à des tiers.

M. Derraji : Oui, c'est très clair. Merci beaucoup. Tout à l'heure, je parlais avec... Je ne sais pas si vous avez suivi l'intervention de l'ATUQ par rapport aux droits que l'ATUQ demande pour pouvoir développer des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de leurs infrastructures de transport en commun. Je ne sais pas si vous avez vu le projet de loi n° 791, que j'ai déposé il y a quelques mois, vous avez vu l'ouverture dans le projet de loi. L'ATUQ nous ont expliqué tout à l'heure ce qu'eux ils comprenaient de l'ouverture. Vous, c'est quoi, votre interprétation? Est-ce que ça vous satisfait tel qu'il est libellé dans le projet de loi?

M. Yelle (Sylvain) : Non, c'est pour ça qu'on a demandé d'ouvrir davantage des possibilités pour nous permettre de travailler avec des partenaires privés. Ce qu'on... Notre interprétation du projet de loi tel qu'il est déposé en ce moment ne nous permettrait pas ça, actuellement, s'il n'y a pas d'amendement. Donc, si on peut faire des projets... Aujourd'hui, ce qu'on pourrait faire, c'est simplement vendre un terrain pour qu'il soit exploité, plutôt que de le garder puis de louer, par exemple, des droits ou des redevances, là, qui pourraient nous être redonnées à la suite d'un projet qui aurait été mis en oeuvre avec une ville et un tiers privé, par exemple.

M. Derraji : ...vous voulez, c'est vraiment avoir l'opportunité de développer avec des partenaires privés des projets immobiliers, comme c'est le cas ailleurs, là, prenons l'exemple de Vancouver ou même en France, aux États-Unis. Est-ce que c'est que... c'est ça, votre demande, pouvoir le faire?

M. Yelle (Sylvain) : C'est tout à fait ça, c'est tout à fait ça. Puis d'ailleurs, dans... on a déposé avec notre mémoire des lettres de municipalités qui ont ce genre de projet là en ambition puis qui souhaitent aussi qu'on les... on les accompagne, là, dans le développement de ces projets-là, dans nos infrastructures, nos actifs.

M. Derraji : Oui, mais le problème, c'est qu'au niveau de la loi, aujourd'hui, que ce soit au niveau de la Loi sur les sociétés de transport, il ne permet à aucun partenaire, que ce soient les sociétés de transport ou vous-même, de le faire.

M. Yelle (Sylvain) : Exact.

M. Derraji : OK. Excellent.

M. Yelle (Sylvain) : C'est ça.

M. Derraji : Oui. Un autre point où j'aimerais vous entendre, c'est... à part que vous avez parlé de la... l'article 7, ça, c'est vraiment au niveau de la présence d'administrateurs désignés parmi les usagers de services, ça, c'est... c'est

bon. Mais il y a un autre point où vous avez parlé pas mal de l'attribution des contrats gré à gré avec le propriétaire ou l'exploitant... l'exploitant d'une voie ferrée pour l'exécution de travaux, sur l'emprise, donc l'ajout de l'article 24.1 au projet de loi. Est-ce que la lecture du projet de loi de Mobilité Infra vous laisse imaginer qu'il y a l'oubli des... d'un... de vous, hein, l'oubli d'un exploitant de voies ferrées?

M. Yelle (Sylvain) : En fait, ce qu'on... on profite de... on profite du projet de loi pour demander cet... ce changement-là ou cet amendement-là qui nous permettrait d'être plus efficaces, parce que le processus, il est lourd. On fait affaire avec des propriétaires de voies ferrées exclusifs, là, le CN, le CP, et le processus pour, justement, intervenir est lourd. C'est pour ça qu'on souhaite avoir l'occasion de pouvoir faire des contrats directement, de gré à gré, avec eux. Donc, ce n'est pas nécessairement relié directement avec le... Infrastructures... Infra Québec, mais on profite de l'occasion pour corriger cet élément-là qui nous empêche d'être plus performants dans nos projets.

M. Derraji : Continuons avec la même chose au niveau des contrats gré à gré. Vous demandez la même chose aussi par rapport aux contrats de service de transport adapté?

M. Yelle (Sylvain) : Oui, ça, c'est essentiel. On a vécu... Compte tenu du territoire qu'on dessert, du nombre de contrats qu'on a, on a des dizaines de contrats avec des transporteurs, et le fait de devoir aller en appel d'offres public à chaque fois crée des inconvénients autant pour les clients que pour les transporteurs locaux. On est conscients qu'on travaille dans des petites municipalités. Des fois, il y a deux chauffeurs de taxi, qui ne sont pas nécessairement aptes à répondre à des appels d'offres publics, donc... Et toutes les sociétés de transport ont déjà cette exception-là de gré à gré avec des transporteurs adaptés. C'est ce qu'on demande d'avoir aussi.

• (17 h 40) •

M. Derraji : ...de meilleures performances, notamment réduction des coûts, aussi la flexibilité, l'équité avec les autres sociétés de transport. C'est très clair, vos points. Mais vous, réduction de coûts, c'est de l'ordre de combien? C'est de très bons arguments, mais c'est... ça ne figure pas dans le projet de loi, malheureusement. Mais, quand vous dites «une réduction de coûts», surtout une réalité régionale, une réalité où des petites villes, vous l'avez très bien mentionné, petites municipalités... Mais ça représente, en termes de réduction de coûts, combien?

Le Président (M. St-Louis) : En 15 secondes, s'il vous plaît.

M. Yelle (Sylvain) : On a... On a environ 20 millions de contrats dans le transport adapté, là. On pense qu'il y a un pourcentage qui serait diminué du fait que les petits joueurs qui ont des meilleurs prix apporteraient une diminution des coûts, mais on n'a pas calculé le bénéfice directement.

M. Derraji : Merci. Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Nous allons poursuivre maintenant avec le porte-parole du deuxième groupe d'opposition pour un bloc d'échange de 3 min 18 s. La parole est à vous.

M. Grandmont : Parfait. Merci, M. le Président. Bonjour à vous quatre. Content de vous rencontrer aujourd'hui. Très intéressant mémoire.

J'irais sur un sujet qu'on n'a pas beaucoup couvert jusqu'à maintenant, parce que, moi aussi, ça m'avait quand même... ça avait attiré mon attention, là, quand j'ai lu le projet de loi, c'est la composition du conseil d'administration. J'ai regardé un peu qu'est-ce qui se passe ailleurs, dans d'autres sociétés d'État, dans d'autres organisations du même type que ce qu'on veut faire avec Mobilité Infra Québec, puis j'aimerais vous entendre sur l'importance d'avoir une meilleure représentativité, notamment, et autres bonifications que vous pouvez, évidemment, là, souligner ou proposer sur la composition du conseil d'administration de Mobilité Infra Québec.

M. Yelle (Sylvain) : Sur celle de Mobilité Infra Québec, on n'a pas... on n'a pas regardé cette question-là, considérant que, comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, la question de réalisation des projets, ce n'est pas dans notre mission principale, là, c'est surtout les projets complexes. Donc, on n'a pas d'opinion sur ça actuellement.

M. Grandmont : D'accord. Vous avez... Vous avez dit que vous appuyez d'emblée, là, toutes les propositions qui étaient dans le mémoire de l'ATUQ. Donc, j'aimerais vous entendre sur certains éléments. D'abord, la valorisation potentielle des immobilisations, les sources supplémentaires de revenus, en quoi ça pourrait être utile pour vous, pour Exo?

M. Yelle (Sylvain) : Bien, essentiellement, c'est des revenus supplémentaires qui nous permettraient soit, un, de diminuer les contributions des différents joueurs au transport collectif, mais surtout, ce qu'on souhaiterait, c'est de pouvoir injecter ça dans de l'offre de services additionnels, on pense que ce serait une belle opportunité de le faire, et donc avec des revenus qui sont récurrents, plutôt que juste capitaliser sur une bande d'un terrain. Donc, c'est là-dessus qu'on mise. Puis on croit qu'il y en a. D'ailleurs, je l'ai mentionné, hein, on sert 61 villes puis on a souvent un beau terminus avec un beau stationnement en plein coeur de la ville, qui est le hub de transport collectif. Donc, il y a des... il y a beaucoup d'appétit pour ce genre de projet là dans les municipalités qu'on dessert, puis ça nous permettrait d'aller chercher des revenus... (panne de son) ...services en conséquence.

M. Grandmont : Parfait. Merci. Bon, donc... puis on comprend, évidemment, que ce n'est pas la solution à tous les maux, en termes de financement des opérations de transport collectif, mais c'est un... ce serait un pas dans la bonne direction, ce serait une source de revenus que vous seriez prêt à envisager, évidemment?

M. Yelle (Sylvain) : Certainement.

M. Grandmont : Il y a la question de s'assurer ou de donner de facto l'opération des projets réalisés par Mobilité Infra Québec aux organismes, aux sociétés de transport collectif déjà en place avec possible droit de refus. Donc, ça aussi, c'est une proposition que vous appuyez de...

M. Yelle (Sylvain) : Oui, c'est... On appuyait l'ensemble des recommandations de l'ATUQ.

M. Grandmont : Qu'est-ce que ça changerait pour vous, là, autrement, si ce n'est pas dans le projet de loi? Qu'est-ce que c'est, le risque, pour vous?

Le Président (M. St-Louis) : Rapidement.

M. Yelle (Sylvain) : Bien, évidemment, comme je l'ai mentionné, on a des actifs, des capacités, des connaissances pour exploiter des services, puis on a justement un système de train de banlieue, ici, qui est... qu'on exploite, mais on a des capacités excédentaires. Donc, ce qu'on souhaite, c'est que ces capacités-là soient utilisées avant d'amener un nouveau joueur puis que des doubléments soient occasionnés par ça, là, comme ça a été mentionné par les gens de l'ATUQ.

M. Grandmont : Parfait. Je vous remercie.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie. Ceci conclut ce bloc. Pour la suite, je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.

M. Arseneau : Merci. Bonjour, monsieur, mesdames. Merci pour votre mémoire, qui est extrêmement intéressant. Mais, avant d'y arriver, je voulais juste revenir sur les recommandations de l'ATUQ, que vous appuyez, concernant par exemple la précision de ce que sont des projets complexes, quand on mentionne, par exemple, des projets opérationnels en lien avec des activités des sociétés de transport qui, si elles ne sont pas exclues d'emblée, pourraient rentrer dans les projets qui sont donnés à la nouvelle agence. Est-ce que... Est-ce que, vous, c'est significatif qu'on adopte, justement, un amendement en ce sens-là? Est-ce que vous voyez un risque que l'agence se mêle de vos affaires, essentiellement?

M. Yelle (Sylvain) : Effectivement, c'est quelque chose qu'on souhaiterait que ce soit précisé, qu'est-ce qu'un projet complexe. Parce qu'effectivement on fait aussi des projets, notamment dans le ferroviaire, qui peuvent être parfois des projets d'ampleur, là, donc on voudrait s'assurer que les rôles et responsabilités sont clairs, là, à ce niveau-là.

M. Arseneau : Et de la même façon pour ce qui est, par exemple, du dédoublement, on vient de le mentionner, mais surtout de la synergie entre le développement de projets et l'opérationnalisation du même projet, c'est une préoccupation importante pour vous?

M. Yelle (Sylvain) : Oui, ça va de pair. On est aussi à cette enseigne-là parce que, a, les besoins, souvent, bien, il y a un... il y a une balance des inconvénients entre le projet de construction puis l'exploitation ou les coûts d'exploitation. Donc, c'est important qu'il y ait un équilibre qui soit créé, dès le début du projet, entre les coûts de construction, de réalisation et les coûts d'exploitation qui vont suivre.

M. Arseneau : Mais on mentionne également que les sociétés de transport, puis j'imagine que vous vous identifiez comme tels, là, devraient siéger aux différents comités de mise en oeuvre du projet, y compris au comité décisionnel. C'est vraiment important pour vous?

M. Yelle (Sylvain) : Dans notre cas, on est dans la région de Montréal, c'est une responsabilité qui est davantage dévolue à l'ARTM, mais évidemment toutes les questions opérationnelles, dans la mesure où c'est nous qui exploiterions ces projets-là, oui, on devrait être également partie prenante.

M. Arseneau : Maintenant, pour votre mémoire en particulier, on a abordé différents aspects, les collègues l'ont fait. Moi, je vais aborder quelque chose qui n'a peut-être pas été abordé en profondeur, dans la minute qu'il me reste, la proposition d'une nouvelle gouvernance. Est-ce que vous pouvez me résumer comment vous... vous voyez les améliorations qui pourraient être apportées à la gouvernance actuelle?

M. Yelle (Sylvain) : Oui. En fait, c'est les services locaux d'autobus. Il faut comprendre, dans notre région, là, c'est tout sous des ententes de services qu'on a avec l'autorité. Ce qu'on voit, depuis les sept ans que cette loi-là est

entrée en vigueur, c'est qu'il y a un «disconnect» entre les besoins des municipalités qui paient le déficit des services, ce qu'ils souhaitent avoir puis ce qu'ils paient. Ça fait que nous, dans le fond, comme actuellement, dans la gouvernance actuelle, on est un centre de coûts, pour faire les services, puis les villes paient à l'ARTM les déficits, et ça crée une... ça crée une confusion qui fait en sorte que les municipalités sont... sont perdues dans leurs factures. Nous, on pense que la reddition sur l'offre de service locale, les coûts, elle devrait être faite directement entre la société de transport et les villes qu'on dessert, comme c'est le cas partout au Québec et comme c'était le cas avant 2017 aussi. On n'a pas vu de valeur ajoutée à intégrer ça.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Permettez-moi de vous remercier tous les quatre pour votre contribution aux travaux de notre commission.

Je vais suspendre brièvement afin que l'on puisse accueillir notre prochain invité. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 49)

(Reprise à 17 h 57)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, nous allons reprendre les travaux. J'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue à Mme Catherine Morency et à M. Hubert Verreault. Je vais vous demander tous les deux de vous présenter, pour le bénéfice des membres de la commission et pour celui des gens qui nous écoutent. Donc, la parole est à vous. Vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Merci.

Mme Catherine Morency et M. Hubert Verreault

Mme Morency (Catherine) : Donc, merci beaucoup. Mon nom est Catherine Morency, je suis professeure à Polytechnique Montréal, je suis titulaire de deux chaires de recherche sur la mobilité des personnes. Donc, évidemment, ce qu'on va présenter, c'est sous la perspective de chercheurs qui travaillent à développer des outils d'aide à la décision.

Je vais demander à mon collaborateur de se présenter.

M. Verreault (Hubert) : Bonjour, je suis Hubert Verreault, je suis professionnel de recherche à Polytechnique Montréal, dans une des chaires de Catherine Morency, puis je suis également chargé de cours en planification des transports à Polytechnique Montréal aussi.

Mme Morency (Catherine) : Donc, évidemment, on est chercheurs en... à Polytechnique, donc ingénieurs aussi, c'est clair qu'on n'est pas des avocats, pas des spécialistes en gouvernance et... en fait, quand on analyse cette loi. On va vous exposer notre compréhension, là, puis merci de nous recevoir pour exposer un peu ce qu'on comprend, et nos préoccupations, et, en fait, ce qu'on... ce qui pourrait être positif, là, selon les perspectives qui sont prises. Donc, je vais d'abord commencer avec les questions préalables, ensuite faire état de certaines choses qui clochent autour de la mobilité au Québec, faire des constats généraux sur le projet de loi, qu'on en a compris, et ensuite certains éléments ciblés, là.

Donc, je dirais que les questions préalables, là, si on regarde ce projet de loi et la création de cette agence, là, je ne sais pas comment la nommer, là, Mobilité Infra Québec, moi, évidemment que la question que je pose en partant, c'est : Est-ce que ce type d'organisation va nous permettre de prendre des décisions qui sont davantage ancrées sur la science, qui sont basées sur des données probantes, qui s'appuient sur des analyses objectives et qui sont plus à l'abri des influences politiques? Ça, c'est ma première question. Deuxième question : Est-ce que ça va nous permettre de répondre aux besoins de mobilité de tous les segments de population actuelle et projetée à l'intérieur des différentes régions et entre les régions? Est-ce que ça va être en cohérence avec les cibles de la Politique de mobilité durable? Parce que c'est quand même clé, on a cette politique, avec des cibles fort pertinentes.

Bon, ensuite, on se questionne sur la cohérence des décisions qui sont prises. Est-ce que ça va être adapté, donc, nos décisions vont-elles être adaptées aux multiples contextes qu'on retrouve à travers le Québec, qui exigent quand même une bonne compréhension des enjeux locaux, et des besoins locaux, et des interdépendances entre les différents morceaux de réseaux de transport et modes qui interagissent? Et est-ce que les décisions qui sont prises vont tenir compte des coûts futurs? Ça, c'est les questions préalables.

• (18 heures) •

Ensuite, si j'essaie d'évaluer rapidement, là, qu'est-ce qui cloche au Québec, selon notre point de vue, là... Et ce sont sans doute des choses que vous avez entendues. Donc, ma compréhension, c'est qu'il n'existe pas aujourd'hui de vision québécoise de la mobilité des personnes et des biens qui couvre l'ensemble des échelles spatiales. Bon, qu'est-ce que ça veut dire? C'est que c'est certainement pertinent d'avoir quelque chose qui couvre l'ensemble du Québec. On en a déjà, d'ailleurs, et on n'a pas cette vision qui nous permet, justement, d'atteindre nos cibles de politique de mobilité durable.

La deuxième chose que je constate, qui est un enjeu fondamental, c'est qu'on a actuellement des réseaux de transport en commun extrêmement vulnérables, et c'est comme si on avait... on programmait, là, d'avance l'absence

de redondance. On a des réseaux qui sont stagnants, parce qu'on n'est pas en train de faire progresser l'offre, on a des origines/destinations pour lesquelles il n'y a pas de service. Donc, je me questionne, est-ce que ces nouvelles infrastructures là... Est-ce que c'est la gouvernance qui fait qu'on a ces problèmes-là? Là, je ne suis pas certaine. Je pense qu'on a vraiment un manque de fondement scientifique et d'objectivité dans plusieurs des décisions. Donc, est-ce que cette nouvelle... cette nouvelle MIQ va nous permettre d'être davantage ancrés sur la science et le... Est-ce que... est-ce qu'on va cesser de voir, un peu, l'instrumentalisation des projets pour soutenir certains... certains souhaits politiques? En fait, je ne sais pas comment le formuler.

J'observe aussi une certaine tendance inquiétante, et là aussi je pense qu'il faut se questionner quand on met en place des organisations comme ça, à voir les réseaux de transport en commun comme étant des services qui ne sont pas nécessairement des services sociaux, mais qui visent à avoir une forme de rentabilité. On le voit dans la région de Montréal, là, ça... il y a des risques associés au développement de réseaux ou à la prise en charge de projets, si l'objectif, c'est d'assurer une rentabilité. Parce qu'un réseau de transport en commun, ça doit offrir aussi un service public, et si on abandonne le côté social du transport en commun, on a un sérieux problème en termes d'inclusivité et d'atteinte de certaines cibles d'équité. Je ne vois pas nécessairement de cibles au niveau de la réduction de la dépendance à l'automobile. Je pense qu'il faut en parler davantage. Donc, je ne sais pas où ça va se situer dans les exercices de planification qui seraient faits par... par MIQ, si je peux me permettre de parler de MIQ comme ça.

Et, si j'y vais avec certains constats généraux sur la loi 61, donc, ce qu'on en comprend... moi, ce que je comprends, quand on analyse ceci, c'est que l'hypothèse de départ, c'est que nos enjeux actuels en mobilité sont liés à un problème de gouvernance. Moi, je ne suis pas certaine que c'est le cas. Comme je vous dis, je ne suis pas une spécialiste en gouvernance, mais je ne suis pas certaine que notre seule clé, c'est un enjeu de gouvernance et que de mettre en place une structure très centralisée va nous permettre de faciliter ou de mieux réaliser... en fait, mieux choisir, mieux planifier, mieux réaliser. Je ne suis pas certaine que c'est ça, l'enjeu. Donc, j' imagine qu'on a en être convaincus, que c'est le seul enjeu. Et si nos organisations actuelles avaient les mêmes pouvoirs que certains ont eus ou que ceux qu'on prévoit donner à cette nouvelle organisation, est-ce que ça... ça réglerait nos problèmes? Ça, je ne suis pas certaine.

Donc, mes observations, en fait, les observations sur cette loi, on constate que c'est beaucoup de la grande centralisation. Est-ce que... Je ne suis pas certaine que c'est mieux parce que ça va vraiment écarter, en fait, ça va éloigner ceux qui décident du contexte local. Puis en transport, je le répète souvent, il y a beaucoup d'interactions, hein? Si je construis une nouvelle infrastructure comme un troisième lien, je vais avoir des impacts directs dans les milieux de vie dans la ville de Québec, dans les quartiers centraux, sur les rues locales, sur les artères. Ça, il faut vraiment le comprendre. C'est... c'est... On ne peut pas isoler les projets du reste du contexte.

Il y a un flou, hein, sur les... la notion de projet complexe.

On voit aussi beaucoup de pouvoir qui est donné, puis j'ai quelques craintes, hein, pour avoir vu des projets imposés qui vont à l'encontre de cibles et de tendances que les gouvernements locaux veulent prendre. Ça fait que ça, c'est un peu inquiétant.

Et je constate aussi qu'on a entendu qu'il y avait beaucoup un manque de compétences. Là, je ne suis pas certaine que c'est à ce point vrai sur l'ensemble de ce qui est dédié à ce MIQ, là. En termes de planification, modélisation, collecte de données, le Québec... le Québec a... est quand même reconnu pour la qualité de ce qui est fait. Donc, je suis aussi un peu inquiète de voir qu'on veut reconstruire quelque chose aussi pour soutenir la planification.

Donc, sur ce, parce que sinon je vais parler trop — vous savez, c'est ça, un prof — je vais quand même laisser la parole à mon collaborateur sur des observations plus ciblées sur la loi n° 61, puis ensuite, de toute façon, on pourra interagir. Alors, Hubert, je te laisse aller.

M. Verreault (Hubert) : Oui, merci. Donc, c'est ça, quelques questions ciblées sur les constats que Mme Morency a... vous a énoncés. Premièrement, sur cette notion de projet complexe, qui a un certain flou par rapport à la définition de ce que c'est un projet complexe. Donc, c'est quoi? Quels pourraient être les critères pour déterminer si c'est un... un projet complexe ou pas? Quels modes sont concernés? Le transport collectif, les autres modes également, tous les autres modes? Et qu'est-ce qui pourrait rentrer aussi dans le transport collectif? Donc, oui, l'autobus, le train, le métro, le tramway, le REM, mais également le taxi, l'autocar? Est-ce vraiment réaliste aussi de penser que des ressources de l'agence pourront développer rapidement une compréhension du contexte local et régional et pas seulement provincial? Et il y a aussi un risque d'approche qui serait un peu de type «plug and play», c'est-à-dire un modèle de projet qu'on essaierait d'implanter partout nonobstant le contexte d'implantation locale et régionale.

Par la suite, au niveau de la centralisation. Donc, on comprend... Notre compréhension, c'est que le gouvernement s'approprie la planification et la réalisation des projets complexes, peu importe la définition. Donc, on tasse un peu complètement tous les autres paliers gouvernementaux. Donc, ça ressemble un peu à une mise en tutelle, d'une certaine façon. On s'interroge surtout sur le rôle des élus locaux, où pourrait être la reddition de comptes pour ces élus-là également. Est-ce que les élus auront un mot à dire sur les projets qui touchent leurs citoyens, leurs services et leur développement urbain? Et de l'autre côté, du point de vue de la population, quels seront les leviers pour eux, pour les populations qui sont ciblées et impactées par ces projets-là, pour se faire entendre et considérer? Et il ne faut pas oublier également qu'il y a de fortes interactions entre les différents projets de transport aux différentes échelles, donc très locales, régionales et, à la limite, provinciales, bien entendu.

Troisième point, au niveau du pouvoir d'imposer. Donc, notre compréhension, c'est que l'agence peut imposer à peu près toutes les composantes d'un projet, c'est-à-dire le tracé, les infrastructures, la technologie qui va être utilisée, et le gouvernement peut aussi spécifier qui va payer quoi, même sans entente avec les différents partenaires. Donc, ces choix-là peuvent être, pourraient être faits sans considération des coûts à long terme qui ne seront pas sous

la charge du gouvernement provincial, a priori. C'est des décisions qui peuvent impacter le coût d'autres services et projets à des sociétés de transport ou des municipalités et mettre en péril certaines orientations de leurs propres exercices de planification. Et aussi on se demande comment va se matérialiser le processus de consultation, donc la prise en compte des préoccupations des gouvernements locaux, des populations concernées par les projets, des impacts, et ainsi de suite.

Et finalement...

Le Président (M. St-Louis) : En conclusion, s'il vous plaît.

M. Verreault (Hubert) : Oui, oui, c'est la dernière acétate. Pour ce qui touche la planification en mobilité, donc, il y a flou par rapport à ce que c'est, la planification en mobilité. Donc, on se demande c'est quoi le rôle, bien entendu, du MTMD, de l'ARTM à Montréal. Mais surtout, la planification en mobilité, ça va être à quelle échelle que l'agence va la faire, la position d'un arrêt d'autobus, une ligne de bus, un autocar régional, la politique de mobilité durable ou des plans de transports...

Le Président (M. St-Louis) : Malheureusement, M. Verreault, je suis... je suis obligé de vous interrompre, car le temps est un facteur important en commission parlementaire. Vous m'en excuserez. Donc...

M. Verreault (Hubert) : C'était ma dernière...

Le Président (M. St-Louis) : ...nous allons passer à la période d'échanges. Donc, Mme la ministre, la parole est à vous. Vous disposez de 10 minutes.

Mme Guilbault : Oui. Merci, M. le Président. Merci beaucoup, Mme Morency, M. Verreault, d'être avec nous cet après-midi, Mme Morency qui est bien connue, qui se prononce régulièrement sur divers enjeux de mobilité. D'ailleurs, la dernière fois qu'on s'est vues, c'était dans, je pense, la station de Cogeco pour une entrevue sur, peut-être, la sécurité routière ou... enfin. Vous êtes de tous les sujets en mobilité, donc merci de prendre le temps, à cette heure-là en plus, ce soir, d'être avec nous pour nous présenter vos... votre point de vue sur le projet de loi que moi, évidemment, je trouve très important. On prend la peine de le faire, c'est parce qu'on le trouve important. Bien, je pense qu'on s'entend tous sur son importance pour le développement du transport collectif au Québec. On veut tous la même chose, plus de transport collectif, mais encore faut-il que ça réponde aux bons besoins.

Et là j'ai noté... là, on a tous noté... pas tous, mais en tout cas, ma collègue et moi, divers points que vous avez évoqués. Donc, je n'aurai peut-être pas le temps de tous les couvrir, mais je vais aller sur le premier, parce que vous avez dit diverses choses qui, pour moi, vont un peu dans le sens de la... du même élément. C'est-à-dire, vous avez dit : Il faut s'assurer que ça réponde à plusieurs besoins... à tous les besoins de l'ensemble des gens, les régions, les divers besoins qui peuvent... aux... selon le territoire... de notre grand territoire du Québec, d'avoir des décisions qui sont adaptées aux divers... aux nombreux contextes, donc un peu, peut-être, dans le même sens, et aussi qui tiennent compte de l'interdépendance puis des différents modes. Donc, pour moi, l'élément commun à ces trois... En fait, pour moi, le fait de créer une équipe centralisée...

Puis peut-être je vais... je vais tout de suite insérer le fait que vous disiez qu'on a mentionné qu'il y avait un manque de compétences au Québec puis vous dites : Je ne suis pas tout à fait certaine que c'est vrai. Je suis d'accord avec vous. En fait, en ce qui me concerne, ce n'est pas tant un manque de compétences que je dirais un éparpillement des ressources compétentes, ça serait plutôt ça, et... mais là, c'est ça, vous pourrez nous éclairer, là. C'est pour ça que je veux vous amener là-dessus, parce que pour moi, c'est important.

L'idée, c'est de centraliser des ressources qui vont être capables d'avoir justement une vision nationale, donc d'être capable à la fois de savoir ce qu'on projette pour la grande CMM, dont on parle beaucoup, mais éventuellement, il va y avoir aussi d'autres projets, peut-être ailleurs, donc d'être capables de travailler sur l'ensemble des projets en même temps. Pour moi, ça nous donne plus de chances de répondre justement aux divers besoins, de tenir compte des différents contextes, des différents modes, de l'interdépendance, et tout ça, sans parler de la vision budgétaire qu'on est capable d'avoir à l'échelle nationale aussi, ce qui est quand même un enjeu crucial, là, l'aspect budgétaire.

Alors, pour moi, ça, ça répond à un besoin, plutôt que d'avoir des sociétés de transport sur des territoires fixes qui — puis c'est normal — pensent à leur territoire à eux puis ils font leurs projets à eux. Puis c'est correct, c'est comme ça que c'est fait. Mais d'avoir une instance nationale, pour moi, ça vient répondre à ça. Qu'est-ce que vous en pensez?

• (18 h 10) •

Mme Morency (Catherine) : Oui. Bien, en fait, ça... c'est directement la question sur l'échelle de planification, parce qu'à ma connaissance, on a une politique de mobilité durable, donc on a été capable d'avoir des énoncés qui couvrent la totalité du Québec. Mais quand on est à l'échelle de l'implantation, bien là, ça veut dire qu'il faut avoir une connaissance des interactions qui vont s'opérer au niveau local puis effectivement assurer qu'il y ait une cohérence à l'échelle nationale. Puis, à cet égard, le ministère a pris une très bonne décision de lancer une enquête pour avoir des données à l'échelle du Québec, ce qui était manquant.

Ça fait qu'on voit déjà qu'il y a des... il y a des bons projets qui vont dans le sens d'avoir une compréhension des... de la demande de mobilité à l'échelle du Québec. Là où... là où il y a des... je pense, il y a des enjeux, c'est quand on veut aller faire de la planification de l'échelle plus fine, sans compréhension du contexte. Puis c'est là où j'ai

quand même un doute. Je pense que plus on est loin... Ça fait qu'au niveau provincial, il faut avoir des éléments de vision qui sont très clairs. Il faut sans doute établir des règles, peut-être des normes ou des... je dirais, des... l'approche de justice, là, le suffisantisme, là, ou le suffisantisme, là. Tu dis : C'est quoi le service minimum qu'on doit offrir à l'ensemble de la population? Pour moi, ce sont des éléments qui doivent être énoncés à l'échelle du Québec.

Ensuite, je ne suis vraiment convaincue que la réalisation des projets ou le choix des technologies pour des corridors spécifiques, ça doit relever de cette échelle-là. C'est là où je pense qu'il y a... il y a... je ne suis pas certaine. Établir des plans de collecte de données, faire le diagnostic de la mobilité à l'échelle du Québec? Oui. Décider d'un corridor dans une région? Je ne suis pas convaincue. Assurer qu'il y a des interconnexions puis qu'on crée des pôles intermodaux pour assurer qu'il y a des cohérences à différentes échelles? Sans doute que là, il y a un rôle à une échelle supérieure. C'est vraiment au niveau de l'échelle de planification, puis je ne la saisis pas tout à fait dans le projet de loi, mais bon, comme on dit, le texte de loi, ce n'est pas tout le temps l'affaire que je comprends mieux. Mais il y a quand même...

Au niveau des échelles spatiales, ce n'est pas clair. Tu sais, on comprend que planifier une ligne de bus, ça ne relève pas du provincial, en tout cas, je ne vois pas, là. Ça fait qu'à quelle échelle on se situe pour être cohérent puis assurer, effectivement, que tout le monde comprend un peu les mêmes éléments de vision, soit en cohérence avec la politique de mobilité durable, ce qu'on a réussi à faire malgré l'absence de cette agence?

Mme Guilbault : Oui. Bien, vous avez... vous avez raison. C'est sûr que l'agence n'est pas là pour gérer des lignes d'autobus. Il y a déjà des sociétés de transport pour faire ça. Vous avez tout à fait raison. C'est pour ça qu'on parle de projet de transport collectif complexe, donc, d'une certaine envergure, le REM est un exemple. Puis là, tout à l'heure, on parlait du futur projet dans l'est de Montréal qui va chevaucher plus d'une région, fort probablement, donc, tu sais. Alors là, on est dans quelque chose de plus complexe. Et vous disiez aussi, parce que je... tu sais, on n'a pas beaucoup de temps, mais vous avez dit... sur la gouvernance, vous dites : On parle de la gouvernance, mais, pour moi, je ne suis pas certaine que c'est ça, l'enjeu, la gouvernance. Alors, pour vous, ce serait quoi, l'enjeu? Puis vous avez aussi parlé de tenir compte des coûts futurs qui devraient être un des objectifs aussi. Puis là c'est sûr que, pour moi, deux choses, plus rapide, moins coûteux, donc d'être plus efficace.

Alors, les coûts futurs, pour pouvoir avoir le meilleur projet au meilleur coût, quant à moi... Puis là j'embarque dans le projet de loi de mon collègue. Je ne sais pas si vous avez été consultée ou si vous avez pris connaissance du projet de la réforme des modes contractuels, mais c'est sûr que ce projet de loi là est un outil crucial pour Mobilité Infra Québec, parce que, sans cette réforme-là, ça ne mènerait à rien, là je suis d'accord, ça ne mènerait à rien du tout. Alors, tenir compte des coûts futurs, pour nous, ça, c'est une des façons d'y arriver. Mais bref, donc, si la gouvernance, pour vous, n'est pas un enjeu, pour vous, ce serait quoi, l'enjeu?

Mme Morency (Catherine) : Là on pourrait dire que ça va toujours en être un, là.

Mme Guilbault : L'ensemble du reste, oui.

Mme Morency (Catherine) : On en voit, des réformes, puis chacun arrive avec sa solution qui va tout régler. Ça fait que moi, à force de voir ça, je me dis : Bien, coudon, tu sais, si chacun pense qu'à chaque fois qu'il arrive, il faut qu'il change la gouvernance, peut-être que ce n'est pas là, l'enjeu. Moi, je... Tu sais, il y a des éléments de vision clairs qui doivent être énoncés. Puis ensuite, je pense qu'il y a plusieurs types d'organisations qui peuvent les mettre en pratique, peut-être que c'est là où on... il y a une errance. Puis je pense aussi que les projets de transport, hein, sont quand même soumis à des influences qui ne sont pas des faits probants ancrés sur la science. Si c'était le cas, ce serait bien plus facile de décider ce qu'il faut faire, si on s'appuyait sur une analyse objective des besoins, puis ce que la science dit et le consensus de plusieurs qui sont spécialistes du domaine, ce serait moins compliqué que ce qu'on voit là.

Ça fait que, est-ce que c'est la gouvernance ou c'est autre... ou c'est la façon dont on instrumentalise les projets? Je ne suis pas certaine. Ça fait que je suis... je suis... Sur la réalisation, je comprends qu'il faut aller plus vite. Quand on dit qu'il faut tenir compte des coupures, c'est qu'actuellement on a quand même un déficit dans le maintien des actifs de certaines infrastructures importantes. Ça fait que, pour moi, quand on fait le choix d'une technologie, quand on fait le choix d'un corridor, on fait le choix d'un mode. Quand on parle de projets qui, même si on les réalise vite, vont amener un fardeau supplémentaire, il faut quand même en tenir compte.

Et là la façon dont ça semble être articulé, là, même si... Ce que j'en comprends, du moins, c'est qu'on pourrait faire des choix et léguer l'entretien, l'opération, tu sais, le maintien des actifs à autrui. Donc, quand on fait le calcul des coûts, si on fait le projet le moins cher aujourd'hui, peut-être qu'il va coûter plus cher à opérer, à long terme, et à entretenir. Ça, pour moi, je trouve que c'est un enjeu. Si on n'a pas le fardeau complet, bien, je ne sais pas, tu sais... puis il faut... Comme, quand on parle des coûts, il y a cette question d'entretien, d'opération et l'adaptation aux changements climatiques. Il y a... Dans 15 ans, on va se déplacer comment? Est-ce qu'on est capable de comprendre qu'on va devoir changer de mode de déplacement? En tout cas, il y a... il y a tout ça que je trouve un peu... Ce n'est pas clair pour moi. Est-ce qu'on ne va pas hériter de projets qui sont... qui sont coûteux à entretenir? Et est-ce qu'on va avoir les moyens de les entretenir?

Mme Guilbault : Mais c'est sûr que... Bon, j'ai juste une minute. Mais c'est certain que vous nommez un enjeu qui est un peu l'éléphant dans la pièce, là, on a un déficit de maintien des actifs, mais, en même temps, les gens

veulent plus de transport collectif. Donc, si on dit : On met tout dans le maintien des actifs et on ne fait plus du tout de développement... Prenez le routier, on met 82 % de nos investissements dans le routier, dans le maintien des actifs et seulement 18 % dans le développement, parce qu'à un moment donné, il faut... il faut être réaliste, mais en même temps, les gens veulent du transport collectif. Donc, on essaie de trouver l'équilibre malgré que l'argent est rare.

Et là vous disiez, peut-être dernier élément, et je pense que c'est M. Verreault : Le gouvernement veut préciser qui va payer quoi. Est-ce que ce n'est pas normal... Puis là, encore une fois, l'article 74, là où on vient dire qu'on va fonctionner par entente, tant sur les modalités financières que sur les éventuelles modalités d'exploitation, est-ce que, pour vous, ce n'est pas sain de dire qu'on fonctionne par entente? Parce qu'effectivement il y a d'autres... il y a d'autres personnes que Mobilité Infra Québec qui vont être impliquées à la fois dans le financement puis dans l'exploitation. Donc, nous... nous, c'est comme ça qu'on le voit. Qu'est-ce que vous en pensez?

Mme Morency (Catherine) : Ça dépend des leviers économiques, tu sais. Si j'hérite d'une responsabilité puis que je n'ai pas les moyens qui vont avec, c'est un peu... c'est un peu tordu à certains points. Tu sais, quand j'hérite des problèmes qui ont été générés par un autre palier, mais je n'ai pas les revenus qui viennent avec, c'est un peu... c'est un peu incohérent. On manque un peu de temps pour discuter de cette question-là, mais effectivement, il va falloir éventuellement réfléchir à... Tu sais, j'ai une route provinciale qui traverse ma rue, puis j'hérite des problèmes parce qu'elle vient d'être élargie, puis je n'ai pas l'argent qui vient avec pour l'entretenir, les... pour gérer les impacts que ça génère, il y a... il y a quelque chose d'un peu incohérent. Mais ça, c'est tout le financement des municipalités aussi. Il y en a amplement... Il y en a qui sont mieux placés que moi pour discuter de cet enjeu, quand même.

Le Président (M. St-Louis) : Je dois malheureusement vous interrompre. Vous m'excuserez, c'est mon rôle, il est ingrat, mais c'est le mien. Nous allons poursuivre les échanges avec le porte-parole de l'opposition officielle. M. le député, la parole est à vous. Vous disposez d'un bloc de 9 min 54 s

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous deux. Merci. Toujours très apprécié de vous lire, de vous entendre sur toutes les plateformes. Continuez à le faire et à bien le faire, comme vous le faites, que ce soit l'électrification des transports, que ce soit tout autre sujet lié, c'est toujours très... très pertinent, l'ensemble de vos interventions.

Je vais revenir aux premiers mots que vous avez utilisés. Vous êtes probablement la première qui l'évoque d'une manière très directe. C'est une structure centralisée. Donc, vous évoquez la centralisation. Or que... Or que depuis plusieurs années, si on a des sociétés de transport dans plusieurs régions, c'est parce qu'on voulait justement éviter la centralisation, mais on voulait aller plus en mode décentralisation. Pensez-vous que ce projet de loi est un recul en matière de la décentralisation au niveau du transport?

Mme Morency (Catherine) : Bon, je ne suis pas une spécialiste de ces structures, là. Tu sais, moi, j'aime beaucoup les chiffres, là. Mais ce que je comprends, c'est que ça nous prend une vision claire au niveau québécois. Ensuite, au niveau des opérations, il faut comprendre à qui on s'adresse quand on met des services en place. On le vit, là, quand quelqu'un a une plainte à formuler parce que son bus n'est pas passé au coin de la rue, il va aller voir son gouvernement de proximité. Ça fait qu'on peut imaginer que, s'il y a des travaux qui sont faits ou qu'il y a une... je ne sais pas, il y a une barrière physique qui est créée en avant ou qu'il y a des choix qui sont faits, ce sont les gouvernements locaux qui vont hériter des enjeux. Ils vont... ils vont hériter de tous les impacts de ceux qui sont contents, donc qui bénéficient, ou qui subissent.

Ça fait que je ne le sais pas, je ne peux pas faire de recommandation sur la forme que ça doit prendre, mais il faut s'assurer que, quand on crée ce type d'organisation, on n'est pas en train justement de faire en sorte que le citoyen se frappe à des gens qui n'ont rien à dire dans ce qui est... ce qu'il fait. Parce que là, c'est... c'est épouvantable, là, de recevoir des plaintes quand on n'a aucun pouvoir, qu'on a peu de choses à dire puis qu'on se fait imposer. Bien, c'est... je veux dire, c'est... c'est une recette magique pour ne pas que ça fonctionne.

Donc, il faut quand même laisser des leviers à ceux qui créent les quartiers, les milieux de vie, parce que ce sont des milieux de vie. On parle de milieu de vie. Puis le transport urbain qui finance ça, ça touche le quotidien des gens. Ça fait que je n'ai pas nécessairement la réponse pour vous, mais...

• (18 h 20) •

M. Derraji : Oui, mais vous l'avez dit un peu plus tard, l'argument qui est derrière la création, vous l'avez qualifié de mythe, c'est le manque de compétences. Corrigez-moi si je me trompe, j'utilise vos propos, hein?

Mme Morency (Catherine) : Oui. Oui, oui, tout à fait.

M. Derraji : Vous avez dit que «manque de compétences», c'est un mythe, mais voilà, on dit qu'on n'a pas de compétences, on veut créer une agence pour mettre des compétences dedans. Vous venez aujourd'hui démolir cet argument, que c'est un mythe, le fait de dire qu'il y a un manque de compétences.

Mme Morency (Catherine) : Bien, je pense qu'il ne faut pas généraliser. Ce que... Il y a... il y a des domaines dans lesquels on a des compétences. Après ça, est-ce qu'elles sont bien connues et reconnues? Ce n'est pas certain. Mais quand on parle de planification des systèmes de transport, on parle de modélisation de la demande, au Québec, ce sont des choses qui sont bien maîtrisées, qui sont faites depuis des années. Il y a... il y a plein de gens qui

sont formés dans le domaine. On a des données. Les gens... Quand on se promène, les gens sont envieux des ensembles de données qui sont disponibles au Québec pour faire de la planification ou de la modélisation, évaluer des scénarios de transport. Ça fait que, s'il y a de la compétence absente, ce n'est pas ici.

Là, je le sais, j'observe, même si ce n'est pas ma spécialité, qu'il y a quand même des enjeux au niveau de la réalisation. Tu sais, faire un projet, c'est long, là. Je pense qu'on le sait, moi, j'ai dans ma tête... j'ai étudié le tramway de Québec en 2000, qu'on voit que c'est long. Bon, après ça, il faut se questionner pourquoi c'est long. Est-ce que la création de cette agence, ça, est la clé pour faire en sorte que ce soit moins long? Je ne suis pas certaine. Je n'ai pas dit que c'était le cas ou pas le cas. Je ne le sais pas.

M. Derraji : OK. C'est des propos... Oui, oui, mais c'est des propos très clairs. Donc, vous dites qu'on a un problème au niveau de la réalisation, pas au niveau de la planification. Les données sont là. Et pour vous, aujourd'hui, vous n'êtes pas convaincue qu'à l'étape de la réalisation, ça prend absolument une agence de mobilité pour réaliser. Est-ce que j'ai bien résumé vos propos?

Mme Morency (Catherine) : Bien, oui, ça, c'est ce que j'en comprends. Évidemment, je pense qu'il y a quand même des freins au niveau de la capacité de réalisation qui ne sont pas liés, ce que je vois, avec les compétences. En fait, peut-être qu'on n'en a pas assez, des gens, parce qu'on a beaucoup d'ambition. C'est vrai que les projets sont très longs.

M. Derraji : Oui. Oui, c'est vrai, on a... c'est vrai, on a beaucoup d'ambition. Mais vous répondez quoi aux gens qui vous disent : Écoutez, on a trouvé la solution, on a un autre projet de loi en parallèle — je sais que vous n'aimez pas tous les projets de loi, mais bon, ça, c'est une autre histoire — vous disent qu'il y a un autre projet de loi, on va régler toutes sortes de problèmes de contrat, et dorénavant, il va y avoir que des contrats collaboratifs et on va accélérer les projets?

Mme Morency (Catherine) : Ça, ça, je suis moins à l'aise de discuter de ça, parce que je ne connais pas vraiment ça, mais j'ai l'impression qu'il y a quand même un... ça va beaucoup aider. Parce qu'on a vu des projets se faire plus efficacement avec certains droits. Évidemment ça vient avec une approche qui est peut-être un peu moins consultative, et c'est dommage. Donc, il faut arriver à accélérer nos projets, c'est clair, mais est-ce qu'on est quand même capable aujourd'hui de... si on évacue toute influence politique, là, de pouvoir déterminer objectivement quels seraient les meilleurs projets?

M. Derraji : Mais vous avez raison. Parce qu'il y a le non-dit — depuis tout à l'heure, on... beaucoup de groupes l'ont mentionné — c'est la question du financement. Vous-même, vous avez parlé, vous avez parlé en long et en large sur l'électrification du transport. On peut être ambitieux au Québec de tout électrifier, avoir une date, mais, quand les besoins s'élèvent à 10 milliards et ce n'est même pas... on n'a même pas prévu 4 milliards... Donc, le problème, ce n'est pas un problème de compétences. C'est un problème de moyens. Ce n'est pas uniquement planifier. Les sociétés de transport peuvent planifier des garages, peuvent planifier des autobus électriques, mais, si on ne leur donne pas les moyens d'avoir des garages, des autobus électriques livrés à temps avec une bonne capacité de recharge, eh bien, c'est comme si on perd le temps.

Je veux juste revenir au manque de compétences. Parce qu'encore une fois vous êtes la première qui me parle de ce mythe. C'est quand même un constat que vous faites. Et je ne veux pas passer... laisser le temps passer sans creuser avec vous parce que c'est le nerf de la guerre de la création de l'agence. Depuis le début, on nous dit : On a un problème de compétences, on n'est pas capables de faire des projets parce qu'il y a un problème de compétences. Vous, vous dites le contraire : Il y a probablement quelques... quelques aspects ou quelques projets où on n'a pas la compétence nécessaire, mais c'est utopique de penser, aujourd'hui, que le manque de compétences justifie la création d'une agence.

Mme Morency (Catherine) : Ça, c'est là... Dans le domaine que je comprends, effectivement, je connais plein de gens qui sont en mesure de faire de la planification, de la modélisation, de la collecte de données, de l'analyse de tendances. Ça, c'est... ça existe.

On a une politique de mobilité durable, je le répète. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable a quand même été en mesure d'énoncer une politique dans laquelle il y a des cibles qui sont quantifiées. Là, on vient de lancer une enquête nationale justement pour mieux instrumenter ce type de mesures. Donc, sur ce volet-là, clairement, je pense qu'on a ce qu'il faut.

Ensuite, au niveau de la réalisation, les contraintes, il faudrait mieux les saisir. Je pense qu'il y a d'autres projets de loi qui abordent cette question de réalisation. Puis on a vu des projets être faits plus vite parce qu'ils ont eu certains privilèges ou droits qui ont été changés. Puis ça, je pense, c'est là un peu une clé.

M. Derraji : Oui. Mais, merci beaucoup. Donc, je note : structure centralisée, c'est de la grande centralisation, le manque de compétences est un mythe.

Vous avez aussi parlé de projets complexes. Je pense, c'est votre collègue qui dit que c'est flou...

Mme Morency (Catherine) : Oui. C'est flou, très flou.

M. Derraji : C'est très flou, le projet complexe, et il manque de critères. Bon. Si on revient au projet de loi et... Parce que le projet de loi, c'est sûr qu'il sera adopté, le gouvernement est majoritaire, mais vous, on ne peut pas laisser passer la définition sans clarifier ce... enlever ce flou, là, et mettre des critères pour déterminer c'est quoi, un projet complexe.

Mme Morency (Catherine) : Il faut... Oui, parce qu'il faut que les gens soient un peu plus informés des types de projets pour lesquels ils pourraient finalement se les faire prendre. Parce que c'est un peu ce qu'on lit, hein, dans la loi. C'est que l'agence pourrait récupérer les projets et... tout récupérer et faire... prendre les décisions. Je pense, c'est important de comprendre à quelle échelle. Je reviens souvent sur l'échelle spatiale, parce qu'en transport, c'est important, l'échelle spatiale. On veut des visions à l'échelle du Québec, mais les projets, là, ils ont... est-ce que c'est un terminus d'autobus, est-ce que c'est... Une ligne de REM, combien de temps? Tu sais... Tu sais, le REM de l'Est, je sais qu'on ne peut plus l'appeler comme ça, mais est-ce que c'est... le projet est complexe sous quelle forme? Est-ce que c'est juste parce qu'il traverse plusieurs territoires? Là, je ne suis pas convaincue que ça... que c'est ça, la règle ou la logique qui permettrait d'associer ça à un projet complexe. Je pense qu'il faut réfléchir sur cette notion-là.

M. Derraji : Oui, mais surtout que l'argument qu'on va juste avoir des projets complexes, c'est l'essence même de ce projet de loi. Ça, vous le savez, hein? C'est ce qu'on a vendu à la population : On va mettre dedans des projets complexes. On a un problème de compétences. Bien, vous savez quoi? Ça nous prend une agence. C'est les deux arguments que j'ai entendus. Pas de commentaires?

Mme Morency (Catherine) : ...

M. Derraji : Oui. Mais...

Mme Morency (Catherine) : Je vais vous envoyer ce qu'on a fait comme comme présentation, monsieur...

M. Derraji : Bien, écoutez, merci à vous deux, parce que le temps est terminé. Merci à vous deux. Continuez de prendre parole par rapport aux enjeux du transport. Merci pour votre passage.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Nous allons poursuivre les échanges avec le porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député, vous disposez de 3 min 18 s La parole est à vous.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Pre Morency, M. Verreault, bonjour. Merci d'être là aujourd'hui. Très content de vous avoir avec nous. On n'aura pas beaucoup de temps, donc deux, trois questions maximum, je pense, qu'on aura le temps de couvrir.

Il est peu mentionné par Mme la ministre, là, que le... Mobilité Infra Québec est une agence qui pourrait faire... qui pourra faire, en fait, des projets routiers, mais c'est écrit comme ça dans le projet de loi, ça me semble assez clair. Or, on sait très bien que l'objectif du gouvernement lui-même, dans son Plan pour une économie verte, c'est d'atteindre un 50-50 en termes d'investissements dans les infrastructures de transport collectif versus le routier. Or, la réalité, dans le PQI, c'est du deux tiers, un tiers en faveur du routier. Est-ce que... est-ce que, pour vous, le fait que cette agence-là puisse faire les deux types de projets pose problème? Puis est-ce que ça nous donne une garantie quelconque que ça va être vraiment juste du transport collectif, là?

Mme Morency (Catherine) : Heille, Seigneur! C'est une très bonne question. Parce qu'en fait, tu sais, on voudrait avoir une vision qui intègre la totalité des modes de transport, parce que ce qu'on veut, c'est optimiser la mobilité des personnes et des biens. Ça fait qu'on devrait comparer tous les projets et évaluer et choisir ceux qui ont les meilleurs bénéfices pour la population, tous modes confondus. Si on faisait ça de façon stricte, rarement on arriverait avec une idée comme un troisième lien, parce qu'il n'y a rien qui démontrerait que c'est ça qui va amener des bénéfices à long terme, connaissant l'ensemble des tendances puis l'ensemble des objectifs qu'on veut atteindre. Ça fait que... Puis je... C'est-à-dire, on ne voudrait pas, effectivement, que l'agence soit l'opportunité pour faire un projet qui... un projet routier qui n'a aucun fondement, là. Ça fait qu'il est...

En même temps, si ça n'analyse que les projets de transport en commun, là, j'ai encore l'impression qu'on va se ramasser avec des choses très critiques pour les réseaux de transport en commun, là, avec plein de démonstrations à faire pour être sûr que les projets se font, puis de l'autre côté, des investissements en transport routier sans aucune justification. Ça fait que j'ai... j'ai... je suis un peu ambiguë. C'est sûr qu'il faut mieux encadrer, là, je pense que la question de projets complexes doit vraiment être définie de façon stricte, parce qu'on ne veut pas non plus que, du jour au lendemain, quelqu'un soudainement dise : Ah! bien non, finalement, celui-là, ça va devenir un projet complexe parce que je pense que c'est un projet complexe, il faut vraiment mieux encadrer.

• (18 h 30) •

M. Grandmont : Donc, je comprends aussi que c'est parce qu'il y a toujours un côté politique. L'agence n'est pas... n'est pas créée pour dépolitiser les choix qui sont faits en termes de projets d'infrastructure qu'on réalise au Québec.

Mme Morency (Catherine) : Il faudrait, il faudrait. C'est le... c'est le... Le premier objectif, ce serait justement d'assurer que les décisions sont prises sur la base de faits objectifs, de données probantes, avec la prise en

compte des impacts que ça va avoir aujourd'hui et pour le futur. Donc, à la lumière de nos cibles qu'on a déjà énoncées...

M. Grandmont : Je vous entends bien. Parfait.

Mme Morency (Catherine) : ...c'est sûr que c'est ça qu'on voudrait.

M. Grandmont : Je sais que vous n'êtes pas une experte, là, du projet de loi n° 62, mais en même temps, on sait qu'il y a des... beaucoup de projets en maintien d'actifs, notamment, notamment l'entretien du métro, qui pourraient... qui seront des sommes importantes. Le projet 62 a... en tout cas, annonce qu'il y aura des réductions de coûts de l'ordre de 15 %, de délais de l'ordre de 25 %. Est-ce que les sociétés de transport puis les municipalités devraient avoir ces mêmes pouvoirs là qui, pour l'instant, ne leur sont pas octroyés?

Mme Morency (Catherine) : ...pourquoi on fait une discrimination en termes de capacités de réalisation des projets, là? Je... je... La question posée comme ça, évidemment qu'ils devraient avoir les mêmes droits, parce que l'objectif, c'est que les meilleurs projets se fassent. Puis, si on parle d'entretien du métro, là, ça presse, parce qu'on a quand même un risque associé, un changement de comportement majeur, si on n'arrive pas à maintenir cette infrastructure essentielle, pour le Québec au complet, là, quand on pense... Voilà.

M. Grandmont : Je vous remercie.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Ceci conclut le troisième bloc. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député, la parole est à vous.

M. Arseneau : Merci beaucoup, madame, monsieur, pour votre présentation. Est-ce que vous avez un texte? Vous avez parlé d'acétate tantôt? Est-ce qu'il y a un document qui sera soumis?

Mme Morency (Catherine) : Oui, oui, je vais vous l'envoyer. Je m'excuse, je n'ai pas eu le temps avant.

M. Arseneau : D'accord. Merci beaucoup. Donc, on peut un peu résumer votre présentation, puisque c'est la dernière intervention. Vous nous dites, Mme Morency, que ce n'est pas un problème... enfin, ça ne vous apparaît pas être un problème de gouvernance ou de compétences, le fait qu'on n'aboutit pas dans les projets. Alors, je vous donne une dernière chance de résumer : C'est quoi, le problème actuellement?

Mme Morency (Catherine) : Je ne sais pas si ça peut aider, mais, a priori, il me semble que, si on sait quels projets... qu'on arrive à choisir de façon objective les projets... les leviers pour pouvoir les réaliser efficacement. Ça fait qu'il faut vraiment identifier quels sont les freins, mais il me semble qu'on a tendance à toujours penser que c'est une question de gouvernance. Peut-être que ça en est une en partie, mais on... il faut aussi que, quand on crée des instances de cette échelle-là, que ça... justement, ça s'adresse à la bonne échelle. Ça fait que je reviens sur la nécessité de spécifier c'est quoi, un projet complexe et à quelle échelle cette agence va pouvoir intervenir, parce que ça, c'est ma plus grande préoccupation.

M. Arseneau : D'accord. Bien, maintenant... vous avez parlé tout à l'heure, M. Verreault du... je résumerais en disant qu'il risque d'y avoir un déficit démocratique dans les... la réalisation, la définition des projets. Est-ce que pour vous, c'est fondamental, tant du point de vue, là, des élus de... des autres niveaux de gouvernance, mais également du point de vue des citoyens?

M. Verreault (Hubert) : Oui, tout à fait. Puis là je reviens encore à ce que Mme Morency disait tout à l'heure par rapport à l'échelle, donc les projets qui sont à une échelle locale. Bien entendu, on veut que les élus locaux aient leur mot à dire, que ça ait une influence sur... parce que ça a une influence sur leurs services, sur l'aménagement de leur territoire. Puis on veut aussi que la population puisse pouvoir dire quelque chose, puisse interférer à l'avant-projet de ces projets-là pour qu'ils soient bien implantés par la suite.

M. Arseneau : Bien, j'imagine qu'on vous dira : Quand la population est mise à contribution, c'est souvent quand il y a un BAPE et puis quand il y a des consultations puis que ça prend du temps puis qu'on reporte les échéances. C'est le prix à payer, mais il... il faudrait le pouvoir. Je me fais l'avocat du diable un peu, là. Pour vous, ce serait quand même bénéfique de le faire dans la réalisation de projets porteurs, structurants et bénéfiques?

M. Verreault (Hubert) : Oui, tout à fait.

M. Arseneau : Maintenant...

Mme Morency (Catherine) : Ça a un impact sur le quotidien des gens, hein, la mobilité, sur le quotidien des gens. Quelqu'un qui n'a pas de voiture puis qui n'a pas de service pour aller dans une autre région, c'est... ça a un...

dans son quotidien. Ça fait qu'il faut vraiment faire très attention sur la prise en compte, justement, des impacts. Et les élus locaux ont une meilleure compréhension terrain, ça, c'est clair.

M. Arseneau : La question de la rentabilité, je vais finir là-dessus. Vous avez parlé de... il ne faut pas voir ça comme un projet rentable, mais je comprends que la rentabilité, il faut la calculer aussi sur le plan social.

Mme Morency (Catherine) : Bien oui, ça, c'est clair. Il y a des beaux documents qui expliquent effectivement à quoi ça sert, des réseaux de transport en commun. Effectivement, il y a un objectif de performance, mais il y a un objectif social très important. Puis, si on lisait les travaux qui sont faits sur les retombées économiques, les investissements dans les réseaux de transport en commun, on serait bien plus agressifs dans les investissements qu'on fait aujourd'hui sur ça, parce qu'on économiserait de l'argent collectivement et individuellement.

M. Arseneau : Merci infiniment.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Pre Morency et M. Verreault, merci pour votre contribution aux travaux de... de notre commission.

Alors, je suspends les travaux quelques instants afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe, donc, merci encore, et j'ai compris, Pre Morency, que vous alliez partager la présentation à la commission. Merci.

(Suspension de la séance à 18 h 36)

(Reprise à 18 h 38)

Le Président (M. St-Louis) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous allons reprendre les travaux. J'aimerais souhaiter la bienvenue au dernier groupe que nous recevrons aujourd'hui, les gens de... les représentants de la Fédération québécoise des municipalités. Donc, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Je vous invite à vous présenter, titres et fonctions, pour le bénéfice des membres de la commission et des gens qui nous écoutent. Merci.

Fédération québécoise des municipalités (FQM)

M. St-Pierre (Guy) : Bonjour. Merci de nous recevoir. Bonjour, M. le Président, Mmes, MM. les membres de la commission. Donc, je me présente, je suis Guy St-Pierre, maire de Manseau, et je siège au conseil d'administration de la Fédération québécoise des municipalités, et je suis accompagné de Mme Marie-Hélène Wolfe, qui est agente aux politiques dans le département des politiques, et M. Pierre Châteauvert, qui est notre directeur des politiques à la Fédération québécoise des municipalités.

Donc, la fédération, à titre de porte-parole des régions, réunit plus de 1 050 membres, dont la totalité des MRC. Nous remercions les membres de la commission de l'opportunité qui nous est offerte de présenter des commentaires et recommandations sur le projet de loi 61.

D'entrée de jeu, la fédération est d'avis que le transport collectif est un enjeu majeur pour toutes... pour toutes les régions du Québec. Nous sommes favorables aux mesures qui permettront aux régions de se développer et d'assurer leur prospérité. Cette loi vise la création d'une société d'État : Mobilité Infra Québec. Cette agence aura comme mission de faire l'analyse d'opportunités, de planifier et de réaliser des projets complexes de transport. Nous comprenons que le but est d'accélérer des projets comme le métro, le tramway dans les grands centres urbains. Nous attirons votre attention sur une réalité significative. Au Québec, 30 % de la population vit dans un territoire qui n'est pas desservi par une société de transport. Le projet de loi ne semble pas tenir compte de cette réalité.

• (18 h 40) •

Dans un premier temps, nous recommandons que soit défini ce qu'on entend par «projets complexes de transport». Nulle part nous n'avons vu d'indications sur ce qui incitera la ministre à confier un mandat à Mobilité Infra Québec. Comme l'agence se verra confier un très vaste pouvoir, la fédération croit qu'il y a lieu de définir mieux ce qui est visé. La fédération estime que l'expertise de cette agence devrait pouvoir bénéficier de toutes les... à toutes les régions, que l'expertise de cette agence devra bénéficier dans toutes les régions. Même si cela ne nécessite pas d'immenses infrastructures, des projets d'une... d'une certaine complexité pourraient permettre une nette amélioration dans les services disponibles.

Nous tenons à rappeler aux membres de la commission que ce sont les MRC qui sont responsables de l'aménagement du territoire. Le schéma d'aménagement et de développement est l'outil principal de planification et de mise en place des conditions propices à la vitalité et la prospérité d'une région. La révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire obligera les MRC à faire une mise à jour de leur schéma d'aménagement. Il est essentiel que Mobilité Infra Québec s'inscrive dans le respect des processus de révision des schémas. Cette agence ne doit pas imposer ses vues et ses projets sans tenir compte des volontés locales et régionales.

La fédération demande que les municipalités soient engagées dès le début dans les projets. Il est donc recommandé qu'un comité de projet soit mis en place pour chacun de ceux-ci. Les représentants de toutes MRC sur lesquelles les projets se réaliseront devront être aussi invités à ce comité. Cette participation ne sera pas simplement cosmétique. Les gouvernements de proximité participeront aux instances décisionnelles.

La fédération soulève des risques importants dans la manière dont seront gérées les ententes entre Mobilité Infra Québec et les municipalités. Bien sûr, nous sommes convaincus que toutes les parties voudront collaborer, mais la menace que le gouvernement fixe unilatéralement la condition financière d'une municipalité est pour nous inconcevable. C'est pourquoi il faudrait qu'un mécanisme de médiation ou de règlement de différends porté par une entité neutre soit inclus au processus. Cela faciliterait la conclusion des ententes et éviterait de ralentir indûment la réalisation de projets.

La fédération comprend qu'à un certain moment, un projet complexe de transport sera retiré des mains du porteur initial pour être confié à l'agence. D'un point de vue juridique, les articles 61 et 62 pourraient être modifiés. Il faudrait donc qu'au moment où le mandat est confié par la ministre à Mobilité Infra Québec, celle-ci devienne officiellement le donneur d'ouvrage. Cette modification éviterait des zones grises dans le cas où un appel d'offres aurait été en cours au moment où la responsabilité change de responsable.

Bien que le projet de loi puisse traiter des dispositions relativement au transport collectif, la fédération estime qu'il y aura lieu d'aller plus loin. Le Québec est prêt pour une réelle et profonde réflexion sur le transport collectif et interrégional. Par exemple, les 30 % de citoyens qui ne sont pas desservis par une société de transport n'ont accès qu'à 6,8 % du budget disponible dans les programmes d'aide au transport collectif. La Loi sur les transports n'est pas modifiée alors que nous avons besoin de beaucoup plus d'agilité et de flexibilité. En ce moment, l'ensemble des lois et règlements limite la capacité d'agir des municipalités. Dans certains cas, il vise à protéger les entreprises et non à mettre le citoyen au cœur de ces services... des services. Le monde municipal est prêt à travailler de concert avec le gouvernement pour modifier le transport dans les régions. La fédération demande que les municipalités et les MRC ne soient plus tenues de verser des aides financières pour maintenir le... du transport interurbain.

Nous demandons, pour terminer, que soit revue à la hausse la part du financement du transport collectif aux régions et que les modalités des transports soient mieux adaptées aux réalités municipales.

Donc, je vous remercie et je suis prêt à prendre vos questions. Je répondrai et M. Châteauvert aussi.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. Donc, Mme la ministre, la parole est à vous. Vous disposez de 16 min 30 s pour ce bloc.

Mme Guilbault : Merci, M. le Président. Merci beaucoup, messieurs, madame. D'autres habitués. Je disais tout à l'heure à l'UMQ qu'ils sont pratiquement sur tous nos projets de loi, pas juste aux transports, mais en général. C'est pas mal la même chose pour vous, donc... M. Châteauvert en particulier, un habitué.

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...Non, c'est ça. Donc, rebienvenue à l'Assemblée nationale. Vous connaissez bien les lieux. Avez-vous été sur la commission de mon collègue pour le 62?

M. Châteauvert (Pierre) : Non. C'est plus tard ça... Il faudrait que je regarde, parce qu'on en a quatre ce mois-ci, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Quatre ce mois-ci?

M. Châteauvert (Pierre) : Oui, c'est ça.

Mme Guilbault : Ah! bon. Bien, eux, les consultations sont faites, ça fait que vous n'en aurez pas un cinquième.

M. Châteauvert (Pierre) : Ah! bien là, on n'est pas là, mais j'en ai quatre, on en a quatre.

Mme Guilbault : Non, non. Bien, c'est ça, c'est pour ça. Bien, c'était pour savoir, parce que je vais peut-être l'amener aussi, la réforme des modes contractuels qu'on fait en parallèle chez mon collègue du trésor, là, ça fait que... selon l'évolution. Mais allons-y avec... Bien, d'abord, merci, merci pour le mémoire...

Des voix : ...

Mme Guilbault : ...merci pour...

M. Châteauvert (Pierre) : Le 62, on a été là en juin.

Mme Guilbault : Ah oui? OK. Bon, c'est ça. Il me semblait aussi. Je trouvais ça bizarre que vous soyez si peu présents.

M. Châteauvert (Pierre) : On vient mêlés un peu.

M. St-Pierre (Guy) : C'est le titre qu'on ne se souvenait pas.

Mme Guilbault : Donc... Alors, c'est ça. Bien, merci beaucoup. Justement, vous en faites beaucoup. Puis parlant, des fois... Des fois, les municipalités ou les organisations de plus petite taille, les ressources ne sont pas

illimitées puis, quand même, vous mettez du temps à faire des mémoires, puis à toujours nous rencontrer, puis à faire des... à faire valoir votre point de vue. Ça fait que merci beaucoup pour le mémoire et de vous être déplacés en plus en personne à Québec.

Je regardais l'ensemble de... de vos recommandations. C'est sûr que... Je pense, j'ai envie de commencer par le numéro... Bien, il y a des choses qui m'ont surprise. En fait, oui, je vais commencer par le numéro cinq, parce que j'ai été un peu surprise de celle-là, que l'article 61 soit modifié pour dire qu'«au moment où la responsabilité du projet est confiée à Mobilité Infra Québec en vertu de l'article 4, tout processus d'appel d'offres ou d'appel de qualification en cours sera annulé.» Nous, notre réflexion, ce qu'il y a dans le projet de loi puis notre réflexion générale, c'est plutôt d'aller dans le sens... Parce qu'on veut être plus efficaces, tu sais, que les projets soient livrés plus rapidement. Ça fait que c'est sûr que, s'il y a des transferts de projet dans la foulée de la création puis de la mise en marche, si on veut, la mise en opération de... de MIQ, nous, on est plutôt dans l'optique de transférer autant que possible ce qui a déjà été fait. Donc, de dire que des appels d'offres pourraient être annulés puis qu'on recommencerait des processus... ça pourrait retarder. Je me demande, tu sais... puis ça tombe sous le sens, pour moi, du moins, mais il y a peut-être un angle que je ne vois pas. Donc, je me demande ce qui est à l'origine, vous, de cette demande-là.

M. Châteauvert (Pierre) : En fait, l'analyse... Vous savez qu'en gestion contractuelle, on a développé une expertise au service de nos membres, et on a... on a demandé à nos... à nos gens chez nous de regarder cette question-là, parce qu'on avait un doute sur la façon, et on... et nos gens sont revenus avec la... avec l'opinion que la loi n'est pas suffisamment claire, que, lorsqu'effectivement il y a un transfert de projet, que, supposons, s'il y a des appels d'offres qui ont été complétés, puis qu'il y a déjà un projet qui est même lancé ou qui est sur le point d'être lancé, la responsabilité de l'entité qui transfère son projet, il faut qu'elle soit annulée, sinon elle pourrait... il pourrait y avoir des poursuites, il pourrait y avoir des... des problèmes. Et les gens chez nous sont... demandent... nous ont clairement dit qu'il faut qu'il y ait une précision... que ça... que, lorsque le projet est terminé, la responsabilité de l'entité qui débute le projet, il faut qu'elle se termine également.

Et, dans le projet de loi, ce n'est pas clair. On comprend la motivation et tout ça, puis effectivement le processus, mais ce qui est dans le projet de loi, par rapport aux responsabilités qui... du premier processus, la façon que le projet de loi est rédigé, ça demande un éclaircissement selon nos services juridiques.

Mme Guilbault : OK. Donc, c'est plus pour éviter un flou juridique, que pour le principe comme tel de dire : On veut tout recommencer.

M. Châteauvert (Pierre) : Non, non c'est ça, ce n'est pas sur le... ce n'est pas sur la façon de faire, parce qu'on comprend ce que vous voulez faire. C'est sur la façon que c'est écrit, la façon que c'est rédigé. Nos avocats sont... ont émis un doute et ont allumé une lumière jaune, peut-être pas rouge, mais, en fait, vous savez comment c'est, des avocats, quand ça discute d'un projet de loi puis d'un texte, de la façon que c'est écrit, que ce n'est pas suffisamment clair... Oui, j'en vois un qui est là puis qui pose la question... mais que c'est le... que ce n'est pas suffisamment clair sur la responsabilité du... de la première entité qui procède à l'appel d'offres. Il faut que sa responsabilité soit terminée, se clôt lors du transfert, et ça, ce n'est pas clair dans le projet de loi. Modalités, effectivement, mais quelque chose à éclaircir.

Mme Guilbault : Non, c'est vrai, des... C'est vrai que, des fois, on demande un avis juridique, puis ça peut être périlleux. Alors, on s'en tient aux interprétations des experts. Parfait. Alors, je comprends mieux que c'est sur le... la question de la clarté juridique.

Puis le numéro huit aussi m'a surprise, tu sais, je vous le dis comme ça, là, très candidement : «Que le gouvernement dégage complètement les municipalités et les MRC de la nécessité de verser des aides financières pour maintenir le transport interrégional, ce service essentiel dans toutes les régions, tout en rétablissant les lignes mises à l'arrêt.» Puis je vais faire ensuite le lien avec le numéro neuf, tu sais, qui, pour moi est un élément très important, là, toute la question du financement du transport collectif. Mais, de dire que... qu'on serait complètement dégages, est-ce que ce n'est pas un peu extrême?

• (18 h 50) •

M. St-Pierre (Guy) : On trouve un peu... un peu... pas bizarre, on trouve qu'un milieu éloigné soit obligé de subventionner des transporteurs pour faire du transport interrégional... Pourquoi ça relève du territoire qui va aller d'un territoire à l'autre? Ça ne devrait pas exister. C'est pour ça qu'on dit que... d'éviter que... pour éviter de demander, que les régions n'aient pas à payer pour le transport interrégional.

M. Châteauvert (Pierre) : Et, si vous permettez, j'ajouterais qu'actuellement ce qu'on... ce à quoi on assiste, vous savez, on voit des abandons en nombre important de lignes de... en région. C'est très difficile de se déplacer sur le territoire actuellement. Si tu n'as pas une auto, on oublie ça. Et on a vu des... Parce que, souvent, le transporteur doit aller chercher une participation locale. On a vu plusieurs transporteurs dire : Bon, bien, si tu ne paies pas, je n'arrête pas, je n'y vais pas. Et ça crée une espèce de marchandage de... de relations. C'est malsain, ce n'est pas une gestion globale de l'ensemble de l'accès au territoire. Ça a créé un... une... en fait, un problème et ça a... ça a mené à l'abandon de lignes qui... qui auraient pu continuer. Puis vous savez que, quand on abandonne une ligne, les habitudes de transport, bien, ça change, et tout ça. Puis, lorsque tu veux relancer la ligne, c'est encore plus compliqué.

Donc, en fait, la façon de faire actuelle... D'ailleurs, notre congrès, là, à la fin du mois, on a une résolution très importante en matière de transport. On en a adopté une, l'an passé, mais cette année encore plus, on a un atelier

sur le transport par rapport à ça. Et cette question-là va être directement abordée, on va vous arriver avec des résolutions. Clairement que la façon de faire pour le transport interurbain au Québec doit être revue, parce que cette façon-là, ça crée plus de problèmes que d'autres choses, une forme de marchandage. On... on a assisté à ça. Des... des municipalités qui se font visiter par un transporteur, dire que si vous ne contribuez pas, ou la MRC, vous ne contribuez pas, je n'arrête pas. Et là ce n'est pas comme ça qu'on peut gérer l'accès au territoire au Québec.

Donc, ça, c'est... c'est principalement pour cette question-là, il y a un problème fondamental avec cette approche-là, qui est inscrite dans la loi, depuis un bout, là, mais avec la... la... avec... depuis la... en fait, ça s'est accentué gravement depuis la pandémie, c'est... puis la fin de l'interfinancement, d'abord, mais depuis la pandémie, c'est une catastrophe. C'est véritablement une catastrophe.

Mme Guilbault : Puis donc, pour faire le lien avec le... le cadre financier du transport collectif, révision des programmes... Et là vous dites que la part du financement du transport collectif aux régions... soit plus grande, plus prévisible et que les calendriers de versement soient ajustés. Ça, on en avait parlé souvent d'ailleurs, là. Tu sais, des fois, juste le temps de recevoir le chèque, là, ça... Mais d'ailleurs, Jérôme était supposé travailler là-dessus, là, que les chèques arrivent plus vite, au moins, à défaut de... bien, pas nécessairement de mettre plus d'argent, mais... mais bon, passons, parce que là...

M. St-Pierre (Guy) : C'est sûr. C'est sûr qu'il y a des... qu'il y a des redditions de comptes qui fait en sorte que les rapports ou les redditions de comptes sont plus longues à faire. Qu'on prenne au transport adapté, où... je donnerai l'exemple du transport adapté, où chaque municipalité, à tous les ans, doit passer une résolution comme de quoi qu'elle accepte de participer au transport adapté et de payer la facture. Et elle ne peut pas faire sa reddition de comptes tant qu'il n'y a pas l'ensemble des résolutions des municipalités. Ça peut traîner, ça peut... Mais, quand une municipalité voudra se retirer du transport adapté, elle l'avisera à ce moment-là. Mais, si, à tous les ans, ils sont... ils sont parties prenantes, on ne voit pas pourquoi qu'il faut qu'à tous les ans on répète la même formule. Donc, ça pourrait, juste ça, alléger.

Et il y a une question aussi qui demande la quantité d'essence dépensée par les transporteurs pour... En tout cas, tu sais, comprenez-vous? C'est que la gestion... peut-être que du côté municipal, il y a certaines choses qui fait que les redditions de comptes sont... sont difficiles à... à produire rapidement. Mais, en même temps, est-ce qu'il y en a, des redditions de comptes qui pourraient être allégées, qui mettraient dans votre cour, que le paiement pourrait être plus rapide?

Mme Guilbault : Oui, bien, peut-être de trouver un meilleur équilibre. Bien, notre comité sur le transport adapté, présidé par mon adjoint le député de Drummond—Bois-Francs, j'imagine, c'est quelque chose que vous avez fait valoir?

M. St-Pierre (Guy) : Nous avons fait valoir. Nous avons fait valoir aussi que nous allons rencontrer... on veut rencontrer le ministère, et ça nous a été accordé, directement, le monde municipal avec le ministère. Parce que ces consultations-là, où on a retrouvé les transporteurs plus les propriétaires de taxi, et qui venaient nous... nous... qui prenaient une bonne partie du temps à dire qu'eux autres avaient la solution alors que c'est nous qui... qui organisons. Et, en même temps, on donne à ces gens-là des contrats. Donc, ils étaient à même... à la même table que nous pour parler du... être consultés sur le transport adapté. Mais effectivement, c'est toutes des choses qui ont été dites à la... à cette consultation-là.

Mme Guilbault : Parfait. Donc, alors, c'est ça, bien, pour le... le financement du transport... Il me reste combien de temps?

Le Président (M. St-Louis) : ...

Mme Guilbault : Ah! six minutes. Mon Dieu! Bon. Alors, c'est ça, bon, le financement du transport collectif, parce qu'on en a parlé toute la journée, et vous savez... Parce que vous disiez qu'il y a 30 % des gens qui habitent dans un territoire qui n'est pas desservi par une de nos 10 sociétés de transport. Ça laisse 70 % des gens qui sont dans ces territoires-là, donc plusieurs de vos membres. Puis je suis d'accord avec vous, le 30 %, il faut s'en occuper, là, mais c'est quand on parle plus du financement du transport collectif via La Tuque.

Tu sais, on avait l'association du transport urbain un peu plus tôt, on a eu... On a-tu eu une société de transport aujourd'hui? Pas encore, mais, en tout cas, ils vont venir, là. C'est ça. Mais toujours est-il que le cadre sur cinq ans qu'on souhaite, parce que vous parlez de prévisibilité, tu sais, c'est ça, une part de financement plus prévisible, est-ce que... Je ne sais pas à quel point vous êtes au courant du détail de l'avancement des démarches, là, sans doute que oui : ça avance quand même très bien. Ça fait longtemps qu'on parle d'avoir une entente, justement, sur un certain nombre d'années pour avoir plus de prévisibilité. Donc, ça, pour vous, est-ce que c'est une bonne nouvelle? Tu sais, ce n'est pas encore fait, là. C'est sûr que j'en parle encore à demi-mot parce qu'il faut que je finalise mes affaires, mais ça avance quand même très bien.

Donc... donc, en termes de prévisibilité, tu sais, au lieu de s'obstiner à chaque fin d'année, quand vous bouclez vos budgets, ça c'est quand même une avancée majeure à mon sens, là, dans la mesure où l'argent est extrêmement rarissime. Vous voyez le pléonasme, «extrêmement rarissime», tellement qu'on n'a plus d'argent.

M. Châteauvert (Pierre) : Nous, on est d'accord avec... en fait, d'essayer... Mais comme monsieur... M. St-Pierre disait tout à l'heure, avant qu'on... qu'on soit ici, c'est que, s'il y a quelque chose, on veut être là, puis on veut participer, puis on ne veut pas se faire imposer, puis on veut discuter, puis on veut échanger. Et... et, si le gouvernement, l'Assemblée nationale adopte ce projet de loi là puis décide de se doter de ce genre de structure là, ça doit se faire en collaboration, en coopération, puis en travaillant. Mais...

Parce qu'effectivement l'idée de créer un pôle de compétences nous intéresse aussi, parce que là, on ne travaille pas seulement pour trois, quatre, cinq ans ou des projets qui vont se réaliser en dix ans. C'est... c'est comme une... à moins qu'il y a un changement de... de cap dans cinq, six, sept ans et qu'on change la structure. Ça, c'est arrivé souvent en transport. D'ailleurs, c'est un problème, ça, les changements trop fréquents. Mais il y a... il y a peut-être un pôle de compétences qui pourrait servir aussi à d'autres types de projets. C'est ce qu'on disait, grosso modo, dans notre mémoire, peut-être maladroitement, mais qu'on dit clairement. On dit que ça peut... que ça peut profiter à tout le monde. Nous, ce qu'on dit, c'est que, si cette entité-là se met en place, il faut qu'elle s'inscrive dans les processus d'aménagement, de gestion du territoire en place. Elle ne peut pas imposer au niveau budgétaire. Mais il y a un processus en aménagement.

Lorsqu'on a discuté lorsque le projet de loi a été adopté... déposé, on a discuté, on a posé des questions au ministère, puis on a posé la question, notamment s'il y a une... il y a une adoption sur un schéma d'aménagement dans la couronne métropolitaine, par exemple. Il y a plusieurs schémas d'aménagement. Quel va être le rôle de cette agence-là? Qui va parler? Qui va donner son avis sur le schéma qui va être déposé par telle MRC? Est-ce que c'est l'agence ou c'est... ou c'est le ministère? Bon, ça semble être le ministère, mais dans le projet de loi, ce n'est pas clair... Sauf qu'il y a un pôle de compétences. Quelles vont être les relations? C'est fondamental, ces choix-là. Dans les 40 dernières années au Québec, on n'a pas vraiment fait d'aménagement puis, si on a des problèmes aussi intenses d'occupation et territoire, c'est à cause de ça.

Donc, comment ça va s'articuler? Le projet de loi ne nous répond pas, ne nous donne pas d'indication par rapport à ça. Et ça, c'est un des éléments fondamentaux de... du travail de notre monde, surtout dans des territoires avec des... avec des... des complexités. Parce que c'est certain qu'autour de la région... dans... dans la grande région de Montréal, il y a une complexité assez importante. Et, si une municipalité... puis le message, il est simple, il est clair, si on est là-dedans, si on est embarqués, bien, on veut être là, puis on veut participer, puis on veut décider, participer à la décision. C'est ce que... C'est... grosso modo, c'est le... Il n'est pas très compliqué, là, mais on n'a pas le sentiment que... que c'est hyper clair à ce niveau-là.

Et c'est... On ne veut pas se faire imposer de facture, on ne veut pas se faire... Mais on veut participer puis, s'il faut participer sous toutes ces formes, bien, à partir d'un moment qu'il y a un accord, je pense que les gens vont être d'accord. Mais... Et ils voient un retour aussi, un retour, parce qu'autour de Montréal il y a bien des municipalités qui vont être appelées à financer et qui ne verront pas l'impact direct. Bon, je comprends que, des fois, on parle toujours que ça va avoir un impact, ça va diminuer la pression sur le transport... sur le transit, des choses comme ça, mais quand même, il y a... plus tu t'éloignes des grands centres, moins il y a de transport collectif, et ça, c'est un problème...

M. St-Pierre (Guy) : Efficace.

M. Châteauvert (Pierre) : Efficace, efficace...

M. St-Pierre (Guy) : Et, quand on parlait tantôt de projets complexes, mais... Dans les intervenants qui étaient précédemment... ils ont semblé dire que peut-être que les projets routiers de construction de routes feraient partie aussi des... Parce qu'on ne le voit pas clairement au niveau du... du projet de loi, on lit beaucoup le «transport collectif». Mais est-ce que le transport collectif, c'est les tramways, métros et sociétés de transport, ou ça peut comprendre aussi des routes qui pourraient être construites? C'est sûr qu'on ne veut pas en construire trop à Montréal, mais peut-être qu'il y en aurait besoin dans des régions plus éloignées.

• (19 heures) •

Mme Guilbault : Oui, 40 secondes...

M. St-Pierre (Guy) : C'est pour ça que... c'est pour ça qu'on demande une définition de... des projets complexes. Parce qu'un projet complexe dans une région pourrait être moins complexe que s'il était à Montréal.

Mme Guilbault : Mais vous avez raison, dans la mission, on a volontairement mis «projets de transport complexes». Ça fait que là, on axe beaucoup sur le transport collectif, parce que c'est ça en ce moment qui nous manque un peu plus comme expertise au ministère. Mais il ne serait pas exclu que d'autres projets de transport complexes pourraient être confiés à Mobilité Infra Québec, mais le premier objectif, c'est vraiment pour le transport collectif d'envergure. Mais merci beaucoup. Merci beaucoup à vous trois.

Une voix : Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle. M. le député, la parole est à vous.

M. Derraji : Combien?

Le Président (M. St-Louis) : Vous disposez de 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci. Merci, M. le Président. Bonjour à vous trois. Merci. Toujours très, très intéressant, voir un autre point de vue. Vous représentez quand même pas mal, pas mal de municipalités, et j'ai bien aimé votre mémoire. Merci pour la qualité au niveau de la rédaction aussi.

Et je vais commencer par le premier point, page 4 : «À la lecture du projet de loi, il est difficile d'identifier les bénéfices qu'en retireront les MRC et municipalités situées à l'extérieur des zones desservies par l'une des deux sociétés de transport. La portée du projet de loi donne un très grand pouvoir à Mobilité Infra Québec.» Votre première lecture du projet de loi, parce que là, vous avez vu, il y avait beaucoup d'articles, il y avait beaucoup d'interventions sur la table... Je ne sais pas si vous avez entendu tout à l'heure madame... la professeure Morency, où elle parlait de problèmes de compétences, centralisation. À la lumière de tout cela, au bout de la ligne, une fois l'agence commence, pensez-vous réellement que les enjeux que vous avez soulevés en matière de transport collectif, notamment de la planification jusqu'au financement, seront réglés et que vos membres bénéficieront de quelque chose?

M. St-Pierre (Guy) : Est-ce que, depuis le temps... depuis le temps qu'on est dans le domaine municipal, est-ce qu'on a réussi à toujours régler des problèmes dans le transport? Non. Mais si ça est créé pour amener de l'expertise, si ça est créé pour gérer des... Nous, ce qu'on veut, comme municipalités, c'est d'être présents, qu'ils respectent nos orientations en termes d'aménagement de territoire, parce qu'on est quand même un gouvernement de proximité qui connaît encore un peu, pas mal, beaucoup les besoins de notre population. Et ça, la dame qui était avant nous tantôt, elle l'a dit. Quand elle a parlé des gouvernements de proximité, elle parlait de nous autres et elle disait même, elle l'a dit, qu'on était ceux qui avaient le plus de sensibilité à nos territoires, à nos régions, à nos citoyens. Donc... Et ça, ça fait longtemps qu'on le dit, ça fait longtemps qu'on le sait, qu'on est un gouvernement de proximité, qu'on connaît nos besoins. Et c'est là qu'on demande que le ministère respecte nos décisions dans l'élaboration du plan d'action.

M. Châteauvert (Pierre) : Simplement rajouter que, depuis 20, 25 ans, on a changé plusieurs fois d'idée puis de structures au Québec par rapport à toutes ces questions-là. Nous, ce qu'on aimerait, c'est un cadre clair. C'est certain qu'une modification, un changement aussi important ne peut pas se déployer seulement en quelques années. C'est quelque chose à long terme. Ce qu'on aimerait beaucoup, c'est un choix, puis qu'on travaille avec, ça, c'est certain, sur un plus long terme. Et on comprend qu'on veut commencer par les grands projets structurants et complexes, genre métro puis tramway Québec, peut-être, puis... je ne sais même pas. Là, actuellement, on ne sait pas ce que ça va être, là, mais on... le cadre clair, la prévisibilité, la façon de faire puis surtout de profiter s'il y a un pôle d'expertise puis de compétences qui peut être profitable aux régions, ça, ce serait un gain.

M. Derraji : Bien, on s'entend...

M. Châteauvert (Pierre) : Il y a un défi sur le déploiement, c'est certain.

M. Derraji : Oui. Allez-y, allez-y.

M. St-Pierre (Guy) : Non, non, c'est beau.

M. Derraji : OK. C'est beau.

M. St-Pierre (Guy) : Mais c'est...

M. Derraji : Hein?

M. St-Pierre (Guy) : C'est ce que je disais tantôt.

M. Derraji : Oui, oui, vous avez raison. Et la Pre Morency l'a très bien dit, l'a très bien expliqué dans ses propos, et vous avez raison de le mentionner. Est-ce qu'on crée une agence juste pour mettre un troisième lien, et un REM, ou un métro, ou bien un tramway quelque part? Soyons clairs, on le dit, c'est ça, les projets complexes... Et vous savez quoi, là, les problèmes de transport qu'on vit dans les régions, votre cri de coeur aujourd'hui, là, ça va être autre chose. Parce qu'on le sait, hein, il y a déjà une crise au niveau des finances publiques. Le déficit est à quoi? 9 milliards, 11 milliards? Je n'arrive plus à suivre. On a l'électrification des transports qui nécessite beaucoup d'argent sur la table. Transport adapté, vous avez vu Exo tout à l'heure qui parlait de ça. Et là, si le but, c'est dire qu'on a un manque de compétences, Pre Morency a été très claire, c'est un mythe. Et on parle de la centralisation, mais j'ai en face de moi un gouvernement de proximité. Est-ce qu'avec l'agence vous allez décentraliser ou centraliser?

M. St-Pierre (Guy) : Mais est-ce que...

Des voix : ...

M. Derraji : Ça me déconcentre, s'il vous plaît.

M. St-Pierre (Guy) : Est-ce que ce sera centralisé ou non? On peut peut-être dire que oui, mais nous, si c'est centralisé, mais qu'on est là pour prendre des décisions et participer à l'élaboration de la planification et de l'ensemble de l'oeuvre, bien, que ce soit centralisé ou non, nos préoccupations doivent être prises en compte et respectées.

M. Derraji : ...pour vous, sur la structure, vous dites : C'est centralisé, on vit avec, mais on...

M. St-Pierre (Guy) : Bien, je ne dirais pas que c'est bon ou pas bon, je vais dire, oui, effectivement, on vivra avec.

M. Derraji : Oui, exact. Oui, je comprends, ce n'est même pas mon but. Oui, vous avez raison. Ce n'est pas mon but de vous faire dire que... est-ce que c'est bon ou pas bon. Ce n'est pas ça, le but. Le but, c'est que vous ayez un plan d'aménagement, Vous devez, au nom de vos membres, que ce plan d'aménagement soit respecté. D'ailleurs, c'est ce que vous dites dans la recommandation 2, où vous parlez des schémas d'aménagement. Pour vous, c'est la condition sine qua non, si on veut respecter...

(Interruption)

Le Président (M. St-Louis) : Je vous inviterais à poursuivre, M. le député.

M. Derraji : Oui. Non, mais c'est juste qu'il y a trop de bruit. Dans le plan d'aménagement, qu'il soit respecté...

M. Châteauvert (Pierre) : Oui. En fait, le schéma d'aménagement, c'est notre moyen de développer le territoire puis la vision, mais ce n'est pas nécessairement... Le schéma d'aménagement, ce n'est pas le fruit seulement de la vision locale, c'est le fruit aussi d'un échange avec le national, avec le gouvernement, et le gouvernement a son mot à dire. D'ailleurs, les nouvelles orientations qui ont été publiées, c'est ça d'épais, là, puis c'est plein d'orientations, et c'est tout à fait correct, parce que le gouvernement doit dire ce qu'il veut faire avec le territoire. Et c'est le fruit d'un échange puis d'un consensus entre le local et le gouvernement. Et nous, si... Dans les territoires où est-ce que l'agence... cette agence-là viendrait intervenir, il faut que cette agence-là participe au processus, à l'établissement de ce consensus-là. Elle ne doit pas imposer, elle doit participer pour définir qu'est-ce qu'on fait dans ce territoire-là, avec la structure qu'on veut mettre en place. C'est ça, c'est ça qu'on dit.

M. Derraji : Oui. Au début, vous avez mentionné les projets complexes. Vous avez nommé les projets complexes. Concrètement, vous voulez que, parmi les projets complexes... vous parlez dans la mobilité des personnes en région, 3.1, «une vision équitable du transport collectif et interrégional». Vous avez beaucoup insisté, tout au long de votre mémoire, sur l'interrégional. Donc, si la définition du complexe... parce qu'on verra avec l'étude détaillée comment le gouvernement va accepter la définition ou pas d'un projet complexe...

M. Châteauvert (Pierre) : C'est parce que ça prend énormément de compétences pour concevoir un réseau qui fonctionne. D'ailleurs, c'est une dimension que Marie-Hélène a beaucoup travaillée, là, dans la mémoire. Parce que, si la complexité, à Montréal, c'est justement de bâtir, faire un métro, creuser, des choses comme ça, en région, déployer un système de transport efficace qui va desservir convenablement les gens, ça prend études, compétences, et tout ça. Et, si ce lieu de compétence là, qui est en train de... qui se créerait autour de cette agence-là peut être mis à contribution pour nous aider à définir une desserte efficace à un coût raisonnable en région, bien, nous, on est acheteurs de ça, c'est ça qu'on dit, et à partir du moment où est-ce qu'on participe, puis c'est ça qu'on aimerait beaucoup, c'est que... Et cette compétence-là n'est pas si... On a des gens qui travaillent dans chacune de nos MRC, des choses... mais c'est des gens qui sont toujours sur le service, ils sont toujours sur la première ligne. Mais nous amener à réfléchir tout le monde ensemble puis à faire de l'inter-MRC sur des grands territoires, ça prend... cette compétence-là, elle est rare, et, si on est capable de la créer, ça, on est acheteurs de ça.

M. Derraji : Mais le grand si, c'est si c'est un projet complexe, c'est là, le défi...

M. Châteauvert (Pierre) : Bien, c'est ça. Ce qu'on dit, c'est que la complexité en ville...

M. Derraji : ...parce que vous voulez cette compétence, parce que vous ne l'avez pas, chose qui est correcte, mais vous savez que la mission de l'agence, c'est dorénavant les projets complexes.

M. St-Pierre (Guy) : Mais c'est quoi, la définition d'un projet complexe?

M. Derraji : Excellent, c'est une... Je ne l'ai pas, moi, je vais être bien honnête avec vous, je la cherche, moi aussi. Je cherche c'est quoi, le projet complexe.

M. St-Pierre (Guy) : Et c'est ce qu'on demande dans la mémoire.

• (19 h 10) •

M. Derraji : OK. Donc, pour vous, FQM, aujourd'hui, il faut définir la notion du projet complexe en tenant compte que vous, vous voulez cette expertise pour aider justement dans le transport interrégional.

M. Châteauvert (Pierre) : On apprécierait beaucoup une définition large et qui s'adapte à chacune des réalités des projets complexes.

M. St-Pierre (Guy) : Parce qu'un projet complexe à Montréal ne sera pas la même chose qu'un projet complexe en Gaspésie ou en Abitibi.

M. Derraji : Très d'accord avec vous, très d'accord avec vous, d'où l'importance de le définir dans le cadre de la loi.

M. St-Pierre (Guy) : C'est ça et c'est aussi pour ça, quand on a parlé des orientations gouvernementales, qu'il fallait que les orientations gouvernementales soient aussi... prennent en compte les réalités régionales.

M. Derraji : OK. Merci à vous. Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Ceci conclut le deuxième bloc d'échange. Donc, je céderais maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député, la parole est à vous. Vous disposez de 3 min 12 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. M. St-Pierre, M. Châteauvert, Mme Wolfe, bonjour. Content de vous retrouver. C'est vrai qu'on passe souvent du temps ensemble, mais, en même temps, votre éclairage est toujours superapprécié.

D'ailleurs, je commencerais par quelque chose que j'ai particulièrement aimé, c'est en page 5 de votre mémoire, quand vous parlez que le transport collectif est déficient sur nombre de vos territoires et que c'est une limite importante à l'accès aux services publics, notamment en santé. Pouvez-vous nous en parler un petit peu?

M. St-Pierre (Guy) : Bien, je pense que c'est clair...

M. Grandmont : Oui?

M. St-Pierre (Guy) : Non, non, mais dans le sens où, si on n'a pas... Ne serait-ce que dans le transport adapté dans notre territoire, je vous donne l'exemple de chez nous, dans la MRC de Bécancour, on n'a pas d'hôpital. Donc, le transport adapté, on a des gens qu'il faut transporter à Trois-Rivières, ou à Victoriaville, ou à Québec, et là on a quelqu'un qui... oui, qui gère ça et on a des prix différents pour le transport quand on va à une place ou à l'autre. On ne peut pas... C'est une réalité. Et le transport collectif, si on veut se servir des autobus scolaires, bien, tu ne ferais pas... ça va te prendre la journée pour te rendre à la job puis la journée pour revenir, compte tenu de la façon dont on s'en sert, mais on n'a pas de transport collectif avec... Oui, on a une partie du territoire qui va à Trois-Rivières, mais il faut que tu te rendes à Gentilly en auto pour prendre le transport collectif.

M. Grandmont : Oui. Puis c'est sous forme d'express, dans le fond, aussi. Ça fait que c'est certaines heures de la semaine, certaines...

M. St-Pierre (Guy) : C'est ça, qui sont à peu près à trois fois par jour durant l'été puis...

M. Grandmont : Effectivement. C'est ça. Mais donc on peut dire aussi qu'en quelque part les enjeux de santé, à cause du manque de transport collectif, peuvent potentiellement devenir des enjeux de sécurité publique, là.

M. St-Pierre (Guy) : Les enjeux de santé, les enjeux de socialisation entre personnes, où la famille ne reste pas toute à proximité et qui veulent se déplacer, on n'a pas ça, là. Tu as le transport bénévole, qui est organisé par les centres d'action bénévole, qui sont soutenus par eux autres, qui ont... oui, mais, encore là, ils ne peuvent pas répondre à l'ensemble des demandes.

M. Grandmont : Ils n'ont pas d'obligation comme une agence ou, en tout cas, tu sais, quelqu'un qui aurait vraiment la responsabilité.

Aussi, en page 7, là, je reviens sur votre idée de comité. Je trouve ça très intéressant aussi dans le but, dans le fond, de démocratiser, en quelque part, la prise de décision, là. Parce que vous dites, vous avez des responsabilités qui sont partagées par ailleurs avec le gouvernement, là, dans le respect de votre schéma d'aménagement qui relève effectivement d'une discussion avec le gouvernement central. Ce comité-là, comment vous le voyez travailler? Comment vous voyez que ça peut être une idée qui vous aiderait, à vous autres?

M. Châteauvert (Pierre) : En fait, dans un comité de projet, les principaux décideurs qui ont un intérêt sont représentés.

M. Grandmont : Donc, ce serait... on a un projet qui pourrait être déployé dans une région donnée, on forme le comité sur la base de critères, ça nous prend tant de personnes...

M. Châteauvert (Pierre) : Et dans le respect des responsabilités de chacun.

M. Grandmont : Exact.

M. Châteauvert (Pierre) : Parce que c'est certain que ce n'est pas... tu sais, il faut quand même être réaliste par rapport à tout ça. Mais lorsqu'il y a un projet qui se déploie, bien, que tout le monde soit autour de la table et qu'il ait son mot à dire puis qu'il y ait le respect de chacune des entités. Et, si, des fois, il y a un conflit, ce qu'on dit, c'est qu'il y ait une procédure pour régler... de règlement de ces conflits-là par un tiers ou de médiation. Parce que ça peut arriver, des fois, ça peut être difficile. Nos amis des... je ne sais pas si la ville de Montréal est passée mais... ou bien la ville de Québec, je sais qu'elle vient, puis quand ils vont passer le métro... le tramway, il y a des fois que ça va... ça va être difficile. C'est difficile de passer de ce genre de projet là...

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Malheureusement, le temps pour ce bloc est écoulé. Donc, nous allons poursuivre avec le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député, la parole est à vous, vous disposez de 3 min 18 secondes.

M. Arseneau : Merci, M. le Président. Mme Wolfe, M. St-Pierre, M. Châteauvert.

Si vous pouviez définir... parce qu'on nage en plein mystère, évidemment, si vous pouviez définir ce qu'est un projet complexe de transport, quels sont les exemples que vous pouvez voir dans les municipalités que vous représentez, des municipalités de la FQM, où il serait... où ce serait une bonne idée que des projets soient qualifiés de projets complexes pour qu'ils puissent être confiés à l'agence?

M. St-Pierre (Guy) : J'ai un exemple, la 55, qu'ils sont présentement à développer entre... à partir de Trois-Rivières à se rendre à l'autoroute 20.

M. Arseneau : Donc, un projet d'autoroute?

M. St-Pierre (Guy) : Oui. Bien, parce qu'en région, je ne pense pas qu'on va arriver avec un ponceau, dans une route municipale, que ça va devenir un projet complexe. Sauf que, pour certaines municipalités, ça peut être complexe de réparer un ponceau qui était à quatre mètres, qui monte à 5,8 mètres, puis que ça prend une éternité, là. Probablement que vous êtes au courant d'un dossier qu'on a vécu. Mais, tu sais, c'est... pour la municipalité, c'est complexe. Il y a peut-être aussi, vu que le gouvernement a conservé la responsabilité des ponts et des ponceaux de plus de quatre mètres, bien, ça peut être, pour certaines municipalités, quelque chose de complexe. Donc... Mais on a tout ce qui est de transport...

M. Arseneau : Oui. En tout cas, ça a l'air d'être très complexe de faire un pont sur la rivière Saguenay, entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Ça pourrait être un projet complexe, j'imagine, qui bénéficierait à certaines de vos municipalités membres. Même si c'est un ouvrage, ça semble être assez complexe pour... d'aboutir avec des études, en tout cas.

M. Châteauvert (Pierre) : Mais c'est certain que, pour nos municipalités dans la grande... du Grand Montréal, des projets dont il est question, qui sont là pour desservir, c'est nécessairement un projet complexe. Des projets complexes couvrent plusieurs territoires, traversent plusieurs territoires, va modifier énormément d'infrastructures, de... d'habitudes, ce sont des projets complexes. Mais, comme on disait tantôt, potentiellement, genre, d'arriver... Actuellement, le Bas-Saint-Laurent, les huit MRC sont en train de définir un projet de transport régional inter-MRC. C'est... Ça, ça demeure pour arriver avec la bonne intervention, le type d'intervention, les équipements. Ça aussi, c'est un projet complexe.

M. Arseneau : C'est la mise en place d'un réseau, en fait. C'est ça.

M. Châteauvert (Pierre) : C'est... ça aussi, c'est un projet complexe. Parce que la complexité, ce n'est pas nécessairement au niveau du coût de l'infrastructure, des fois, c'est la façon de le déployer.

M. Arseneau : Oui. Mais donc, si vous avez des projets complexes dans les membres que vous représentez, je pense qu'il y a une notion fondamentale, vous la mentionnez, là, mais je voulais savoir à quel point c'est fondamental que vous soyez partie prenante au départ, pendant et après.

M. Châteauvert (Pierre) : Bien, ça, c'est clair, et qu'on respecte qu'on est un gouvernement de proximité, qu'on a un schéma d'aménagement qui a établi des priorités et que le ministère a... que chacun des ministères dise : OK, votre schéma, on est d'accord avec. Donc, je pense que c'est ce qu'on s'attend en termes de... je dirai, de respect du ministère.

M. Arseneau : Y compris, là, dans la phase décisionnelle, vous parlez d'être membre du comité décisionnel. Vous voulez avoir une prise sur ce qui... donc, rétablir, là, votre...

M. St-Pierre (Guy) : Les priorités et...

M. Arseneau : ...votre voix et la voix des citoyens que vous représentez, là...

M. St-Pierre (Guy) : C'est ça.

M. Arseneau : ...pour la promotion des projets. Merci beaucoup. Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci. Ceci conclut la période d'échange. Je veux vous remercier pour votre contribution aux travaux de cette commission.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mercredi 11 septembre 2024, après les avis touchant les travaux des commissions, où elle poursuivra son mandat. Merci, tout le monde.

(Fin de la séance à 19 h 18)