



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 11 septembre 2024 — Vol. 47 N° 55

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 (2)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mercredi 11 septembre 2024 — Vol. 47 N° 55

Table des matières

Auditions (suite)	1
Syndicat de professionnelles et professionnels du gouvernement du Québec (SPGQ)	1
Ville de Québec	8
Ville de Montréal	15
Société de transport de Montréal (STM)	24
Réseau de transport de la Capitale (RTC)	33
Vivre en Ville	42

Intervenants

M. François St-Louis, vice-président
Mme Valérie Schmaltz, présidente suppléante

Mme Geneviève Guilbault
M. Monsef Derraji
M. Etienne Grandmont
M. Joël Arseneau
M. Sol Zanetti
M. Mathieu Lemay

- * M. Guillaume Bouvrette, SPGQ
- * M. Luc Monty, ville de Québec
- * Mme Valérie Plante, ville de Montréal
- * M. David Therrien, idem
- * M. Claude Carette, idem
- * M. Éric Alan Caldwell, STM
- * Mme Maha Clour, idem
- * M. Nicolas Girard, RTC
- * Mme Stéphanie Deschênes, idem
- * M. Michel de Mauraige, idem
- * M. Christian Savard, Vivre en Ville
- * M. Francis Garnier, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 11 septembre 2024 — Vol. 47 N° 55

**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 (2)**

(Onze heures trente-cinq 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 poursuivre les consultations particulières et 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.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) est remplacé par Mme Schmaltz (Vimont) et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Auditions (suite)

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Alors, nous entendrons ce matin les témoins suivants, soit : le Syndicat de professionnelles et professionnels du gouvernement du Québec ainsi que la ville de Québec.

Alors, j'aimerais souhaiter la bienvenue au syndicat des professionnels du gouvernement du Québec. Vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Donc, je vous demanderais, avant toute chose, de vous présenter, nom et fonctions, au bénéfice des membres de la commission ainsi de... et au bénéfice des gens qui nous regardent. Donc, la parole est à vous pour 10 minutes. Merci.

**Syndicat de professionnelles et professionnels
du gouvernement du Québec (SPGQ)**

M. Bouvrette (Guillaume) : M. le Président, je suis, pour commencer, Guillaume Bouvrette, président du Syndicat de professionnelles et professionnels du gouvernement du Québec. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Jean-François Landry, conseiller politique, et de M. Marc Dean, conseiller à la recherche au SPGQ.

Je commence en vous disant qu'on aurait préféré être avec vous en personne. Je souligne qu'un célèbre virus existe encore dans la province de Québec et circule. Alors, on a choisi de comparaître en visioconférence.

Alors, Mmes et MM. les députés et députées, membres de la Commission des transports et de l'environnement, Mme la ministre Guilbault, mesdames et messieurs, membres du SPGQ, affectés à la bonne marche de cette commission et des travaux parlementaires en général, je vous dis bonjour.

Le SPGQ est, comme vous le savez, le plus grand syndicat de personnel professionnel du Québec. Il représente aujourd'hui plus de 35 000 spécialistes travaillant au sein des ministères et organismes de l'État québécois. Je tiens à remercier... remercier, dis-je, chacun et chacune d'entre vous pour votre présence à cette allocution qui porte, d'abord et avant tout, sur un aspect central du projet de loi, soit la nécessité même de créer Mobilité Infra Québec.

Ce projet de loi crée une entité qui est chargée, comme vous le savez, de l'analyse, de la planification et de la réalisation de projets complexes de transport et qui sera également responsable de l'acquisition bien nécessaire à ces missions, y compris par expropriation. Elle aura aussi la responsabilité de la gestion de projets de transport en collaboration avec divers organismes publics.

Alors, d'abord, afin de contextualiser nos préoccupations, je nous permets un bref retour en arrière, et «bref», ce n'est peut-être pas le bon mot, puisque je vais nous ramener à l'adoption de la Loi sur la fonction publique, en 1965. À ce moment-là, le gouvernement du Québec s'est doté d'un cadre qui visait notamment l'efficacité de l'administration, mais aussi la fin du patronage avec l'égalité d'accès de tous les citoyens et citoyennes à la fonction publique, et ce, peu importent leurs allégeances politiques.

Avec le temps, plusieurs pans de cette fonction publique en ont été sortis pour créer diverses agences et autres organismes gouvernementaux, et cette tendance, elle semble s'accélérer depuis plusieurs années, nous l'avons tous constaté. Il ne s'agit pas ici de simples changements cosmétiques. Dans les faits, en créant des entités externes à la fonction publique, le message envoie, selon nous... Je reprends. Le gouvernement envoie, selon nous, le message que l'administration publique gouvernementale est inefficace. On pense qu'on devrait plutôt s'engager dans une démarche de simplification des processus décisionnels afin de gagner en efficacité. L'agilité, l'imputabilité et l'efficacité mises de l'avant dans la création des agences sont pourtant des objectifs tout à fait atteignables dans le cadre de la fonction publique québécoise.

Le gouvernement considère aujourd'hui que le ministère n'a pas l'expertise nécessaire. Alors, plutôt que de se doter de cette expertise-là, on crée une nouvelle structure par ce projet de loi. Est-ce qu'on s'est posé la question à savoir pourquoi? Est-ce que l'expertise serait manquante? Quelles en sont les raisons profondes? Est-ce que les

décisions ou les orientations gouvernementales sont en cause? Est-ce que les conditions de travail empêchent d'attirer l'expertise nécessaire, et surtout de la retenir?

• (11 h 40) •

Le SPGQ s'inquiète fortement de la tendance du gouvernement à créer des entités externes à la fonction publique, échappant ainsi aux contrôles démocratiques et aux normes sévères de la Loi sur la fonction publique, alors que des améliorations internes pourraient être envisagées. La création de nouvelles entités comme Mobilité Infra Québec risque d'exacerber encore une fois les disparités salariales et les conditions de travail inéquitables entre les employés de la fonction publique et ceux des agences et sociétés d'État. Le principe de base, à travail égal, salaire égal, doit être respecté pour éviter les sentiments d'injustice et de démotivation parmi le personnel, qui amènent inévitablement des taux de roulement importants.

D'abord, nous croyons qu'une modernisation, une refonte complète de la classification des emplois dans la fonction publique québécoise, est nécessaire pour mieux valoriser les compétences et l'expérience des employés et pour rendre l'État québécois plus compétitif sur le marché du travail. Le système actuel de classification des emplois de la fonction publique est désuet, ne rend pas compte des nombreuses expertises détenues par nos membres. Si je le vulgarise, 75 % des professionnels de la fonction publique appartiennent à seulement trois classes d'emploi différentes, alors que leurs tâches varient grandement d'un à l'autre. C'est une refonte en profondeur qui doit être faite dans les prochaines années. Nous y contribuerons, si c'est la volonté du gouvernement.

Ce que nous soumettons au gouvernement aujourd'hui, c'est que les objectifs qui sont recherchés par ce projet de loi seraient bien mieux servis au sein même du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Alors, si vous avez une chose à retenir, c'est celle-là, mais, si, toutefois, le gouvernement allait de l'avant, nous avons également des commentaires et des recommandations sur le projet de loi et la création de Mobilité Infra Québec éventuelle.

On rappelle une chose que le projet de loi prévoit, c'est la création unilatérale d'unités de négociation par le gouvernement, ce qui complexifie, selon nous, les relations de travail et la négociation collective. On estime qu'il s'agit d'un manque de cohérence gouvernemental, alors que, d'un côté, chez Santé Québec, comptant des centaines de milliers d'employés, on voit le nombre d'unités de négociation ramené à six et que, dans ce cas-ci, le gouvernement impose le même nombre d'unités de négociation, donc, soit six, pour environ une centaine d'employés, à Mobilité Infra, selon les estimations qui ont circulé.

Alors, on perçoit que le gouvernement semble vouloir créer des régimes de représentation syndicale à la carte dans le but de pallier à ses difficultés d'attraction et de rétention du personnel dans certaines catégories d'emploi. Les solutions pour se doter et conserver des expertises pointues à l'interne existent pourtant, comme on vient de le présenter, et ce n'est pas en choisissant des régimes de négociation à la carte qu'on va y arriver. Ça empiète, disons-le, sur la liberté d'association, qui est un droit prévu par la charte.

Par ailleurs, si le gouvernement souhaite aller de l'avant avec la création de Mobilité Infra Québec, on soumet... pour assurer une gouvernance intègre, ça doit être une priorité. On souligne cette année les 10 ans de la commission Charbonneau, qui a marqué les esprits, évidemment, dans le domaine de la construction, et pourtant l'article 13 du projet de loi prévoit la nomination possible de personnes ayant été condamnées pour des infractions graves... la nomination de ceux-ci à des postes de direction après 10 ans, ce qui pose des questions sur l'intégrité des nominations. On pense qu'un encadrement un peu plus serré, comme par exemple ce qu'on retrouve comme modalité pour nommer des administrateurs à l'Agence du revenu du Québec, serait souhaitable et plus strict.

Le SPGQ s'inquiète aussi de l'article 26, qui permet au gouvernement de déterminer la propriété des infrastructures, ce qui pourrait mener à une possible privatisation des infrastructures publiques. Si ce n'est pas l'objectif recherché, on pense qu'il y a lieu de le baliser clairement à l'intérieur du projet de loi.

Finalement, nous aimerions savoir quelles sont les balises qui permettront au président-directeur général d'autoriser les employés de Mobilité Infra Québec à travailler ailleurs, évidemment dans le but d'éviter des conflits d'intérêts potentiels.

Nous souhaitons aussi rappeler aux parlementaires les constatations du Vérificateur général du Québec et de l'Autorité des marchés publics sur l'importance de renforcer l'expertise dans les domaines clés de la gestion contractuelle. On le cite dans notre mémoire. Pour ce faire, on doit veiller à ce que les intervenants soient en nombre suffisant, compétents et adéquatement formés.

Soulignons aussi qu'en mai dernier, lors des auditions sur le projet de loi n° 62, l'Autorité des marchés publics a conclu sa déclaration en commission parlementaire en disant que, peu important les modifications qui seront apportées au cadre normatif, tant et aussi longtemps que les donneurs d'ouvrage ne consacreront pas le temps nécessaire à la planification des projets d'infrastructure, à la définition des besoins, à la qualité des devis, bien, l'explosion des coûts et des délais de réalisation des projets d'infrastructure vont continuer de survenir. C'est inévitable et c'est une chose qu'on doit retenir. Maintenant, est-ce que la création de Mobilité Infra Québec va changer la donne? Le Vérificateur général et l'Autorité des marchés publics devront veiller au grain.

On vous soumet, dans notre mémoire, sept recommandations, la première sur la simplification des processus décisionnels. On l'a dit, mais je le réitère, qu'on doit s'engager dans une démarche de simplification de ceux-ci pour gagner en efficacité, et de créer de nouvelles structures à l'extérieur de la fonction publique, ce n'est pas la bonne solution. On pense qu'il y a tout ce qu'il faut pour créer une unité administrative à l'interne au ministère des Transports et de la Mobilité durable avec la même mission effectuée lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité : l'analyse d'opportunité, la planification, la réalisation de projets complexes de transport.

On insiste que, pour ce faire, une modernisation profonde de la classification des emplois dans la fonction publique permettrait de valoriser les diplômes, l'expérience, de retenir le personnel expérimenté et d'être plus

concurrentiels sur le marché du travail. On réitère de suivre les recommandations faites par le Vérificateur général du Québec et l'Autorité des marchés publics concernant la gestion contractuelle, d'investir les efforts nécessaires à la planification, à la définition des besoins. On insiste sur l'ingérence gouvernementale dans... L'ingérence gouvernementale, dis-je, dans la détermination des unités de négociation, bien, ça vient complexifier les relations de travail. Ce n'est pas cohérent avec ce qui est fait ailleurs. Si on veut simplifier le régime, il faut le faire partout.

On insiste, en terminant, sur le resserrement des contrôles des politiques de rémunération des administrateurs des sociétés d'État pour éviter des écarts, sur les balises qui doivent être mises en place pour les nominations sur ces conseils d'administration là et également sur l'encadrement de l'article 26 de la loi pour éviter la privatisation des infrastructures.

En conclusion, le SPGQ appelle le gouvernement à revoir sa stratégie de création d'entités externes, renforcer la fonction publique pour garantir des services publics efficaces, équitables et intègres à la population du Québec. Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie pour votre exposé. Avant de procéder à la période d'échange, comme la période de questions s'est prolongée, le règlement de la commission prévoit que le retard de... est imputable de façon proportionnelle aux différents groupes parlementaires. Par contre, à la suggestion de Mme la ministre, le retard pourrait être absorbé par la banquette gouvernementale, mais, pour ce faire, j'ai besoin du consentement de cette commission. Alors, est-ce que... Parfait. Donc, Mme la ministre, la parole est à vous. Vous disposez de 8 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Salutations à tous. Rebienvenue dans nos travaux. Bonjour, messieurs. Merci d'être avec nous, de prendre le temps de venir nous présenter votre mémoire.

Plusieurs choses qui ont été dites dans votre intervention. Étant donné que j'ai 8 min 30 s, c'est sûr qu'on n'aura pas le temps de faire le tour de l'ensemble des points qui ont été évoqués, mais je vais commencer, je pense, par le point un, justement, ou la recommandation n° 1, parce que je suis d'accord, moi, là, avec, tu sais, la recommandation n° 1, là, le texte où il est écrit : «Le gouvernement devrait s'engager dans une démarche de simplification des processus décisionnels internes afin de gagner en efficacité». Bon, là, il y a l'autre bout, «plutôt que créer l'agence», là, mais concentrons-nous sur la première partie de la phrase, parce que je trouve qu'effectivement vous avez raison.

Et, depuis hier, je ne sais pas si vous avez suivi les travaux hier, on a commencé hier, et j'ai souvent fait référence au projet de loi n° 62, qui est en train d'être travaillé par mon collègue du Trésor en parallèle, en disant que le projet de loi n° 61, de toute façon, n'aurait pas d'intérêt si on n'avait pas le projet de loi n° 62. Je ne sais pas si vous êtes familiers avec le projet de loi n° 62 qui vient réformer, là, c'est ça, les modes contractuels puis un peu les façons de faire au Conseil du trésor, parce qu'aux Transports on a beaucoup de projets majeurs, vous le savez, et c'est toujours très... Tu sais, c'est souvent compliqué, les projets majeurs, en général, puis c'est normal. Il y a tellement de... beaucoup d'argent qui est en... qui est, comment je pourrais dire, engagé — c'est ça, engagé, je cherchais mon mot — engagé dans ces projets-là que c'est normal qu'on ait une... tu sais, des balises puis des façons de faire avec des... un cadre, et tout ça.

Donc, je ne suis pas en train de dire qu'il faut faire n'importe quoi n'importe comment, mais, quand même, c'est long, c'est lourd et ça finit par coûter plus cher. Alors, bref, on veut être plus efficaces. Donc, est-ce que vous, vous voyez d'un bon oeil le projet de loi n° 62 et est-ce que, pour vous, ça vient répondre, en partie du moins, à la recommandation n° 1 sur la simplification des processus décisionnels pour gagner en efficacité?

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, d'abord, je suis content de voir qu'on peut être d'accord sur certains éléments, Mme la ministre, puis... et vous... Si je ne l'ai pas déjà souligné directement, le SPGQ se positionne partout comme un acteur de collaboration. Les professionnels au ministère des Transports sont... sont des ressources expertes qui sont là pour servir. Alors, ce qu'on souligne d'abord et avant tout, c'est que les objectifs que vous recherchez par le présent projet de loi pourraient tout à fait être atteints au sein même de votre ministère, et donc sous votre... votre responsabilité, votre imputabilité, votre contrôle direct. Alors, ceux-ci sont atteignables. On s'est penchés légèrement sur le projet de loi n° 62, mais on n'a pas fait une analyse détaillée qui nous permettrait, là, de vous donner une réponse claire, aujourd'hui, là-dessus.

• (11 h 50) •

Mme Guilbault : Parfait, pas de problème. Effectivement, ce n'est pas le propos de la commission, ici, mais, comme c'est très lié... et juste pour le bénéfice peut-être de tout le monde, le projet de loi n° 62 vient simplifier beaucoup de procédures au Conseil du trésor, et ça va être applicable à l'ensemble du gouvernement. Donc, même en faisant fi de Mobilité Infra Québec, ça va être applicable au ministère des Transports.

Donc, quand je parlais de tous les projets majeurs qu'on a, entre autres les projets routiers, les viaducs, etc., qu'on va continuer de faire au ministère de toute façon, on va pouvoir être plus efficaces grâce au projet de loi n° 62. Ça fait que ça, je pense que c'est une bonne nouvelle pour, entre autres, nos professionnels, là, mais même l'ensemble de... tu sais, le Syndicat de la fonction publique aussi puis ceux qui représentent les autres aussi, les syndicats des ingénieurs, ça va être une bonne nouvelle parce que ça va nous simplifier la vie puis ça va nous permettre d'être plus efficaces. Donc... Oui?

M. Bouvrette (Guillaume) : Quand même, dans le projet de loi n° 62, Mme la ministre, c'est une similitude dans notre recommandation de simplifier les régimes de négociation syndicale. Le projet de loi n° 62 prévoit notamment cinq accréditations syndicales différentes au sein de la Société québécoise des infrastructures. On aurait le même

commentaire que celui qu'on fait par rapport à Mobilité Infra Québec, où on vient, de manière unilatérale, par le gouvernement, à notre sens, complexifier les régimes de négociation.

Mme Guilbault : Puis est-ce que... si on va à la... c'est le numéro 2, oui... bien, en fait, dans la recommandation n° 1, il y a divers éléments et il y en a un où vous dites : «Le SPGQ indique que le gouvernement considère qu'il ne possède pas l'expertise nécessaire pour réaliser les mandats de MIQ, alors qu'il pourrait le faire à moindre coût en faisant appel aux employés des ministères et organismes.» Moi, depuis... ça fait deux ans, là, presque, que je suis là, et, à ma connaissance, le ministère des Transports n'a pas, comme tel, d'équipes qui ont été dédiées à la réalisation de projets de transport collectif d'envergure. C'est sûr qu'il n'y en a pas eu tant que ça, là, à part le métro, puis là on est en train de faire la ligne bleue, le prolongement de la ligne bleue, c'est piloté par la STM, mais il n'y a pas, comme tel, de ressources qui sont dédiées à ça. Alors, quand vous dites qu'on pourrait le faire à l'intérieur du ministère, pour vous, de quelle façon vous voyez ça? Parce que, pour moi, de toute façon, il faut créer une expertise, là, où qu'elle soit, parce qu'actuellement il n'y en a pas, de ces gens-là qui... qui font ce travail-là. Alors, vous, comment vous voyez ça?

M. Bouvrette (Guillaume) : Ce qu'on questionne, Mme la ministre, c'est : Qu'est-ce qui empêcherait le ministère de créer cette structure-là, cette unité administrative, ce service, avec une expertise, un mandat clair et précis, au sein même du ministère des Transports? Ce qu'on a de la difficulté à voir, c'est la valeur ajoutée de sortir un pan des mandats de l'État de la fonction publique et de créer ainsi une structure administrative complexe, avec tout ce que ça implique, conseil d'administration, reddition de comptes, et autres, alors que notre perception, c'est que tout ça pourrait très bien être réalisé au sein même de votre ministère.

Mme Guilbault : Puis vous êtes, j'imagine, conscients... puis, même, il y a des éléments, dans le projet de loi, qui prévoient éventuellement un prêt ou... On a-tu pris prêt ou transfert?

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...potentiel transfert, c'est ça, parce qu'on a choisi les mots judicieusement, là. Donc, il y a des gens du ministère, ne serait-ce que pour partir le... la nouvelle équipe, qui peuvent aller travailler... Autrement dit, un professionnel du ministère pourrait très bien aller travailler chez MIQ, s'il le souhaite, tu sais, bien, en tout cas, postuler, puis, après ça, on va voir avec le PDG. Donc, est-ce que, pour vous, ce n'est pas une avenue intéressante au moins d'avoir la possibilité, pour des gens du ministère qui auraient le profil pour travailler dans la future équipe, de pouvoir le faire?

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, on revient avec un dossier qui revient à travers les années, c'est la création d'agences comme ça. Il y a... Si c'était fait à l'interne, donc au sein même du ministère des Transports, les gens seraient plus facilement volontaires pour y aller parce qu'il y a un élément puis une richesse des emplois, particulièrement des emplois professionnels dans la fonction publique, c'est l'opportunité de mobilité à l'intérieur même de la fonction publique, ce qui permet un maintien de l'expertise de l'État, mais des transferts d'un ministère à l'autre. Lorsqu'on vient créer une agence, les dispositions transitoires usuelles permettent, aux gens qui sont transférés, un droit de retour unique, une seule fois, dans l'appareil public, mais c'est tout, et j'en sais quelque chose, là. Je proviens moi-même de l'Agence du revenu du Québec. J'étais employé au moment de la création de celle-ci. Ça crée des enjeux de mobilité. Ça fait perdre en attractivité aux agences, par rapport au gouvernement, comme fonction publique, et il y a ultimement une perte d'expertise, là, du gouvernement.

Mme Guilbault : Bien, c'est-à-dire, une perte d'expertise, vous voulez dire dans les... dans un ministère ou un organisme traditionnel, parce que c'est sûr que Mobilité Infra Québec va quand même être ultimement sous la responsabilité d'une élue ou d'un élu, un ou une, dépendant, là, ce ne sera pas toujours moi, alors, tu sais, qui est quand même dans le giron gouvernemental. Les investissements vont être dans le périmètre comptable du gouvernement. Donc, d'une certaine façon, du point de vue du citoyen qui... dont les taxes et les impôts paient pour ces projets-là, ça demeure quand même une expertise qui va profiter au gouvernement puis, par extension, à la nation et aux Québécois.

Le Président (M. St-Louis) : En 20 secondes, s'il vous plaît.

M. Bouvrette (Guillaume) : Parfait, je serai bref, deux choses. La première, c'est que la création de cette structure-là a des coûts, la direction indépendante, le conseil d'administration, et autres, et pourtant, à la fin, ce sont les contribuables québécois qui paient. Autre chose, ce qu'on a constaté, dans les mouvements de personnel, comme c'est moins facile de changer pour un nouveau défi à l'intérieur même de la fonction publique une fois qu'on est dans une agence, les mouvements vont se faire peut-être plus vers le privé.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie.

Mme Guilbault : Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Malheureusement, le temps est écoulé. Je cède donc maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle. M. le député, la parole est à vous. Vous disposez de 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous trois. Merci pour votre mémoire. Vous amenez des éléments nouveaux, le premier groupe qui nous parle côté compétence, côté travailleurs, et je vous félicite.

Première question, sur la table, le gouvernement, pour justifier une nouvelle création... parce que, le gouvernement, maintenant, on peut le dire, que c'est un gouvernement qui crée des agences. Vous avez devant vous le fruit de la création de l'agence de santé. Vous, vous... je pense que vos membres ou... vous constatez ce qui se passe avec les recrutements. Au fait, aujourd'hui, vous venez en commission parlementaire me dire : Attention, misons sur la compétence à l'intérieur du ministère, parce que, d'ailleurs, c'est l'argument que... du gouvernement, qu'on n'a pas... on n'a pas l'expertise, hein? C'est pour cela que ça nous prend une agence, et, vous, aujourd'hui, ce que vous dites, c'est : Attention parce que c'est comme... on va créer deux classes de travailleurs au Québec.

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, on le fait déjà parfois, et je vais me permettre... Ça fait de nombreuses années, et ce n'est pas seulement sous ce gouvernement, que la création d'agences est devenue une pratique au Québec. On soulève des enjeux sur l'intégrité, le maintien d'une fonction publique québécoise indépendante, experte, non partisane. Maintenant, à l'intérieur même de cette fonction publique là, on peut tout à fait se donner les moyens d'attirer l'expertise nécessaire et la retenir. La création d'agences n'est pas une panacée, n'est pas une solution magique qui permet d'augmenter les conditions de travail des travailleurs au niveau qui est nécessaire pour attirer l'expertise dont on a besoin. On peut tout à fait réaliser ça au sein même de la fonction publique et, dans ce cas précis, au sein même du ministère des Transports.

M. Derraji : Mais je ne vais pas faire l'avocat du diable, mais le gouvernement pense que l'agence Mobilité Infra Québec va accélérer les projets. On va avoir des ponts, des trams, des projets de mobilité d'une manière accélérée et à moindre coût, comme si l'appareil gouvernemental est incapable d'avoir des ponts à moindre coût et dans un délai respectable. Vous répondez quoi?

M. Bouvrette (Guillaume) : Je pense qu'on fait dévier le débat. C'est effectivement le message qui est envoyé, quand on crée des agences à répétition comme ça, alors qu'on pourrait le faire au sein même du gouvernement et de la fonction publique québécoise. C'est une question de ressources. Si on veut développer plus de projets plus rapidement, on a besoin des ressources humaines, de l'expertise nécessaire pour arriver à les développer, et ça ne se fera pas par magie. Et on comprend qu'en matière de transport et développement durable c'est un peu le jeu de la poule ou l'oeuf. Il faut investir d'abord pour créer ces projets de transport là, pour qu'ils deviennent attractifs et que les gens aient envie de les utiliser. Tant qu'on ne fait pas ces investissements-là, on se retrouve avec des services de transport inefficaces et moins utilisés.

M. Derraji : Donc, selon vous, le problème qu'on a en face de nous aujourd'hui en matière de transport, c'est l'absence de financement et non pas l'absence de compétence à l'intérieur même du ministère pour gérer les grands projets de société en matière de transport collectif.

M. Bouvrette (Guillaume) : En fait, l'expertise, elle existe. Elle existe dans la population québécoise. Pour l'attirer au sein du ministère ou même chez Mobilité Infra Québec, parce qu'on aura le même problème si cette agence voit le jour, il faudra mettre les... réunir les conditions nécessaires pour que ces gens-là aient envie de travailler au sein... à développer ces projets de transport structurant, et, tant qu'on ne le fera pas, on devra continuer, comme l'ont soulevé d'autres intervenants, à planifier de manière moins optimale et voir une explosion des coûts de construction se poursuivre.

• (12 heures) •

M. Derraji : Donc, vous, vous faites le pari que ça va juste exploser des coûts. Il n'y aura pas un bénéfice net pour les Québécois parce qu'au bout de la ligne vous, moi et les autres, on va payer pour la création de cette agence, mais, au bout de la ligne, il n'y aura pas de résultat, là, parce que l'agence est... selon vous, ne donnera pas les résultats escomptés parce qu'il y a un problème de financement.

M. Bouvrette (Guillaume) : Ce n'est pas cce qu'on a dit. Je veux préciser. L'explosion des coûts, si on veut la contrôler, ce sont les recommandations du Vérificateur général et de l'Autorité des marchés publics, bien, il faut investir en amont pour avoir l'expertise nécessaire à travailler à la planification, pour éviter l'explosion des coûts de construction, et ce risque d'explosion de coût, il est bien plus important que les coûts structuraux de la création de l'agence. On pense que de créer l'agence, ce n'est pas la meilleure solution. Ça pourrait se faire au sein du ministère, je le réitère, à moindre coût, mais l'inquiétude première est que, si on n'investit pas dans l'attraction et la rétention de l'expertise nécessaire, c'est l'explosion des coûts des travaux qui est bien plus inquiétante pour les Québécois.

M. Derraji : C'est très clair. Recommandation 4, vous parlez de... l'ingérence gouvernementale dans la détermination des unités de négociation complexifie les relations de travail et la négociation collective. Est-ce que vous pensez que le gouvernement, avec la création de ces agences, s'ingère dans les unités de négociation parce que, justement, c'est ce qu'il veut éviter dorénavant, c'est que le gouvernement veut éviter ces unités de négociation qui,

selon le gouvernement, complexifient le travail de négociation? En fait, au bout de la ligne, on n'a pas besoin de syndicat en face de nous. On veut que ça aille très vite. On veut rendre des comptes. On veut accélérer les projets et, pour le faire, on va créer une agence pour se débarrasser de ces unités de négociation ou de ce contre-pouvoir.

M. Bouvrette (Guillaume) : On ne s'en débarrasse pas, dans les faits. On vient complexifier les choses. Puis je vais essayer de... Je pourrais m'étendre longuement sur le sujet, mais, si je vulgarise, le SPGQ était à l'origine un syndicat exclusivement des professionnels de la fonction publique québécoise, et donc, c'est-à-dire, des différents ministères et organismes. Avec les années, on a vu des fractionnements, certains plus importants, comme l'agence du revenu, mais aussi des plus petits. Je pense à l'institut de... l'institut de tourisme et d'agroalimentaire du Québec. C'est un petit groupe scindé du MAPAQ, mais, pour nous, comme organisation syndicale, c'est une nouvelle convention collective à négocier.

Alors, on négocie de multiples conventions collectives différentes, et toujours avec le même employeur, à la fin, le même payeur, qui est le gouvernement québécois, qui vient, lui, mettre un cadre financier qui est unique, qui empêche une réelle négociation dans chacun des groupes. Ici, ce qu'on demanderait, c'est une certaine cohérence. On a affirmé, avec la création de Santé Québec, vouloir simplifier en regroupant des catégories d'emploi, en diminuant le nombre de négociations à faire. Alors, on comprend mal pourquoi, avec Mobilité Infra, on viendrait à en avoir six unités différentes pour une entité où on estime la taille à environ 100 personnes.

M. Derraji : Quand je relis la recommandation 1, est-ce que je peux conclure que vous êtes contre la création de l'agence Mobilité Infra Québec, et ce que vous dites aujourd'hui, de manière très claire : C'est au gouvernement d'investir à l'intérieur... une unité administrative interne au ministère des Transports? C'est que... ce que vous dites aujourd'hui, là : Ne créez pas l'agence, mettez les ressources à l'intérieur, au lieu de créer une nouvelle agence, Mobilité Infra Québec, que vous êtes contre la création de cette agence, et mettre les ressources nécessaires à l'intérieur même du ministère. Est-ce que c'est ça, votre proposition?

M. Bouvrette (Guillaume) : Les ressources qui seront investies et qui seront les coûts à la création de cette structure, de cette agence-là, à notre sens, seraient mieux dépensées et investies, au bénéfice des Québécois, en traitant cela à l'interne, au sein même du ministère, qui resterait tout à fait sous le contrôle et l'imputabilité ministériels.

M. Derraji : Vous comprenez le jeu politique. Le gouvernement est majoritaire. Peu importe ce qu'on va faire, nous, avec nos collègues de l'opposition, des autres oppositions, Mobilité Infra Québec risque d'être créée. Vous, en tant qu'acteur sur le terrain, c'est quoi, les risques que vous voyez pour... une fois l'agence est créée... est créée?

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, on en a souligné quelques-uns dans notre mémoire. Le premier, je vous disais, la complexification des relations de travail, avec une multiplication des unités de négociation. Maintenant, dans la création d'agences, il y a des risques sur le transfert. Mme la ministre le soulignait plus tôt, qu'on prévoit que des professionnels du ministère des Transports ou même de l'ensemble de l'appareil public, là, pourraient être transférés, s'ils le voulaient, à l'agence. Eh bien, si... notre expérience d'autres projets semblables nous dit que, si on ne réunit pas les conditions et qu'on ne bonifie pas substantiellement les conditions de travail, les volontaires pour relever ces défis-là sont très peu au rendez-vous. Ça, c'est un risque majeur.

M. Derraji : Donc, votre... donc, ce que vous dites, c'est qu'il n'y aura pas assez d'engouement pour aller à l'agence? Est-ce que c'est ça que j'ai compris ou c'est plutôt le contraire?

M. Bouvrette (Guillaume) : Tout ça est tributaire des conditions qui seront réunies pour attirer les gens et les motiver à aller relever le défi de l'agence. On pense que c'est... ça demande moins pour garder ça à l'interne. Les gens seraient plus ouverts, de manière générale, à migrer vers une nouvelle unité administrative pour relever ces défis-là, parce que les gens, dans leur avancement professionnel, ont envie de contribuer à l'avancement de la société québécoise. Mais, si ça demeurait au sein même du ministère des Transports, c'est plus facile d'attirer les professionnels.

M. Derraji : Mais vous...

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

M. Derraji : Combien il me reste...

Le Président (M. St-Louis) : Il vous reste 25 secondes.

M. Derraji : OK. Mais vous, vous avez vu ce qui se passe avec l'agence de santé, là. Écoute, il y a quand même des beaux salaires. Il y a des postes affichés, des vice-présidents, la plupart, des postes comblés. Vous répondez quoi?

M. Bouvrette (Guillaume) : Ce n'est pas vrai pour les professionnels. On est intervenus à de multiples reprises sur le sujet. Les professionnels qu'on représente au ministère de la Santé n'ont présentement pas envie de migrer vers l'agence de santé parce qu'on ne leur garantit même pas un maintien de leurs conditions de rémunération actuelles.

M. Derraji : Merci à vous trois, merci.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie. Je céderai maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député, la parole est à vous pour un bloc de 3 min 18 s.

M. Grandmont : Bonjour, merci beaucoup à vous trois, merci pour votre mémoire fort pertinent. On n'a pas beaucoup de temps, alors j'irai sur peut-être deux... deux, trois questions, là. La première, sur, disons, la question plus de fond, en fait : Pourquoi une agence? Mme la ministre, tout à l'heure, a bien évoqué, a bien mentionné que, le projet de loi n° 62, là, donc, les nouvelles règles d'attribution du gouvernement du Québec vont s'appliquer à la fois à l'agence, mais aussi, donc, au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc, est-ce qu'on... Dans le fond, pourquoi une agence? C'est la question que je vous pose, là, mais... Est-ce qu'on a... est-ce qu'on a vraiment... est-ce qu'on en a vraiment besoin?

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, ça, c'est aussi la question qu'on pose, M. le député, c'est aussi la question qu'on pose. On ne voit pas, à ce moment-ci, la valeur ajoutée. Mais évidemment, comme votre collègue l'a souligné, si le gouvernement allait de l'avant, on a pris soin de faire des recommandations sur la mise en place et les meilleures règles de gouvernance, là, pour la création de l'agence. Mais on ne voit pas aujourd'hui la pertinence et la valeur ajoutée de sortir ces mandats-là de l'appareil public, là, directement.

M. Grandmont : Oui, effectivement. On a eu quand même plusieurs ministres des Transports, ça fait plusieurs années qu'on aurait pu développer cette expertise-là à l'interne, et ça n'a jamais été fait.

Peut-être aller sur l'article 26, que vous nommez, que vous identifiez comme un risque possible de privatisation. Vous ne demandez pas, finalement, de retirer la partie où on dit que tout bien peut être transféré à l'organisme du choix, là, de la ministre, là, j'y vais dans mes mots, mais de plutôt baliser, si ce n'est pas l'objectif, que de privatiser, dans le fond, des services éventuels de transport collectif. Peut-être, vous... m'expliquer un petit peu là-dessus, là.

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, c'est exact. En fait... puis là on touche à un pan... puis on aurait eu des commentaires à faire autres sur le projet de loi, là, que d'autres intervenants ont faits, notamment l'Union des municipalités, mais on... dans sa formulation actuelle, cet article-là, pour nous, semblait ouvrir une porte à la privatisation, et, si on comprend que ce n'est pas la volonté du gouvernement, bien, il y a lieu de le préciser, là, directement dans les textes.

M. Grandmont : Donc, c'est ce que vous demandez, dans le fond, que ce soit... que ce soit... que ce soit bien balisé, parce que ce que vous voulez éviter, c'est une privatisation. Ce serait quoi, les risques d'une privatisation, selon vous?

M. Bouvrette (Guillaume) : Je vais laisser d'autres acteurs plus experts dans le milieu répondre...

M. Grandmont : Est-ce que c'est quelqu'un dans votre équipe qui va répondre?

M. Bouvrette (Guillaume) : Je ne pense pas. En fait, je... Ça me semble sortir un peu de notre...

M. Grandmont : Ah! OK, OK, parfait, excellent.

M. Bouvrette (Guillaume) : ... notre domaine d'expertise, qui est la représentation des professionnels de l'État.

M. Grandmont : Excellent, excellent. Peut-être juste, en terminant, là, sur l'article 13, vous feriez quoi pour les... d'éventuels administrateurs qui auraient été condamnés par l'Autorité des marchés financiers, là, ou autres instances? 10 ans, ça vous semble insuffisant? Est-ce que vous avez d'autres... une proposition plus concrète à faire?

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

M. Bouvrette (Guillaume) : Concrète, notamment des balises plus sévères, qui ont été mises en place dans les règles pour nommer des administrateurs à l'Agence du revenu du Québec. Alors, on pourrait s'inspirer de ça pour bonifier et rassurer les Québécois que les règles de gouvernance sont respectées et que les gens qui ont été condamnés pour des infractions dans le domaine de la construction ne siègeront pas au conseil d'administration de Mobilité Infra Québec.

M. Grandmont : Je vous remercie, c'est très éclairant.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député, la parole est à vous pour un bloc de 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup. Merci, messieurs, pour votre contribution aux travaux de la commission et pour votre mémoire. Ma première question concerne les emplois et les catégories d'emploi qu'on veut créer. Quelle

pourrait être, selon vous, l'explication, créer autant de catégories d'emploi pour un si petit groupe? Je ne comprends pas pourquoi on ferait ça si on veut maximiser l'efficacité d'une équipe.

• (12 h 10) •

M. Bouvrette (Guillaume) : On ne se l'explique pas. L'effet de créer autant de catégories d'emploi vient segmenter les gens, créer parfois des compétitions malsaines à l'interne, alors que la représentation syndicale pourrait tout à fait être uniformisée. À l'intérieur d'une convention collective, il y a, bien sûr, des échelles salariales et des classifications des emplois qui vont différer, qui vont reconnaître l'expertise, la complexité d'une tâche ou d'une autre. Ça ne nécessite pas de multiplier les intervenants syndicaux. Si la maxime diviser pour mieux régner s'appliquait, on pourrait s'en servir.

M. Arseneau : Merci. Vous avez, en guise d'introduction, parlé de l'adoption de la Loi sur la fonction publique et vous avez mentionné que vous ne voyez pas la nécessité de créer une entité externe à la fonction publique. Mais, essentiellement, si on veut, disons, simplifier le projet de loi, là, la ministre nous propose de créer un gros bureau de projet auquel on va confier plusieurs projets en concentrant l'expertise. Pourquoi, aujourd'hui, on a besoin d'avoir des bureaux de projet et qu'on ne le fait pas déjà au ministère, tu sais? Quelle a été l'évolution des choses et de l'expertise qui font en sorte que tout le monde a l'impression contraire à ce que vous mentionnez, que l'expertise n'est plus là, et elle est dans les firmes privées, les firmes de consultants, constructeurs, et ainsi de suite?

M. Bouvrette (Guillaume) : Bien, si on veut créer un bureau de projet comme le projet de loi le... comme vous le résumez, ce qu'on dit, nous, c'est qu'on peut tout à fait le faire au sein même du ministère. Alors, c'est une question de choix, d'investissement, de budget, à la fin. Si on veut avoir les ressources et l'expertise nécessaires au sein des ministères, ça demande un investissement. On pense clairement que les budgets qui seront prévus pour Mobilité Infra Québec seraient utilisés à meilleur escient au sein même du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

M. Arseneau : Est-ce que vous admettez qu'on pourrait rehausser l'expertise au sein du ministère si on avait, j'imagine, des conditions de travail et des conditions salariales qui le permettraient? C'est ce que je comprends de votre message.

M. Bouvrette (Guillaume) : Définitivement. C'est... ce sont... ce sont des enjeux qui sont récurrents. Année après année, l'Institut de la statistique du Québec publie un rapport et établit que les... particulièrement chez les professionnels, l'administration publique québécoise fait mauvaise figure par comparaison aux autres administrations, et ce, quand on tient compte de la rémunération globale, là. Alors, évidemment que ça a un impact sur l'expertise et sur le taux de roulement.

M. Arseneau : Une dernière petite question, en quelques secondes. En quelques secondes, ma petite dernière question. Vous avez parlé d'une entité qui va échapper au contrôle démocratique. Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Bouvrette (Guillaume) : Que la gestion qui serait faite, selon nous, directement sous l'égide du ministère des Transports aurait un lien plus direct et donc un contrôle et une imputabilité du ou de la ministre des Transports qui seraient plus directs sur les projets, plutôt que de déferer et transférer la responsabilité au PDG ou au conseil d'administration de cette nouvelle agence.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de cette commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe. Bonne journée, messieurs.

(Suspension de la séance à 12 h 13)

(Reprise à 12 h 15)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, bonjour à tous. Nous allons poursuivre nos travaux. Donc, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux gens de la ville de Québec. Vous disposerez de 10 minutes pour votre exposé, et ce sera suivi d'une période d'échange avec les membres de la commission. Donc, avant de commencer, je vous demanderais simplement de vous nommer, nom, et titre, et fonctions, au bénéfice des membres de la commission et des gens qui nous écoutent. Donc, la parole est à vous.

Ville de Québec

M. Monty (Luc) : Merci, M. le Président. Je me présente, Luc Monty, directeur général de la ville de Québec, et je suis accompagné de M. Serge Giasson, directeur du Service des affaires juridiques, et de Mme Isabelle Chouinard, directrice de la division du droit public à ce même service.

Alors, d'entrée de jeu, Mme... M. le Président, Mme la ministre, Mmes et MM. les députés, je vous remercie d'accueillir les commentaires de la ville de Québec sur le projet de loi n° 61, et nous saluons la création de Mobilité Infra Québec, dont la mission sera de livrer des projets complexes de transport.

La crise climatique sans précédent que nous vivons commande des gestes forts de la part du gouvernement en faveur de la mobilité durable. Il faut accélérer la réalisation des projets de transport collectif. C'est nécessaire pour améliorer notre résilience face aux changements climatiques et pour améliorer la qualité de vie de nos citoyens.

La création de MIQ arrive au moment où le gouvernement dote ses ministères et organismes d'un environnement d'affaires plus collaboratif et compétitif, tel que promu par le projet de loi n° 62, qui a été mentionné. On ne peut qu'applaudir à cette vision globale qui devrait permettre de livrer davantage de projets, plus rapidement et à meilleur coût. Évidemment, le succès de l'insertion d'une infrastructure de transport dans la trame urbaine repose sur un étroit partenariat avec les municipalités concernées. Les décisions doivent être concertées, l'autorité publique doit pouvoir bénéficier de toute l'expertise disponible et de la connaissance du territoire développée dans les municipalités, ainsi que celle des sociétés de transport en commun.

À la ville de Québec, un projet complexe de transport collectif que vous connaissez bien, le tramway, est déjà bien avancé, et tout indique que la poursuite... sa poursuite s'effectuera concurremment à la création de MIQ. En juin dernier, le premier ministre a, en effet, annoncé que le projet de tramway de la ville de Québec allait se poursuivre, avec des adaptations proposées par CDPQ Infra et avec son concours à la réalisation du projet. Alors, les discussions sont en cours, et, pour ce faire, possiblement que des modifications législatives seront nécessaires à la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.

J'irai plus en détail sur quatre éléments. D'abord, le partenariat des... avec les municipalités pour les grands projets, qui concerne principalement les articles 33 et 36.

Alors, d'emblée, il nous apparaît essentiel de réaffirmer que les municipalités sont des partenaires incontournables dans la planification et la réalisation de tout projet complexe de transport collectif sur leur territoire. Tout projet devrait pouvoir se concrétiser dans le cadre d'une entente avec les municipalités concernées. À cet égard, le projet de loi prévoit, par ailleurs, que plusieurs décisions importantes concernant les conditions de réalisation d'un projet pourraient être prises unilatéralement par MIQ ou le ministre. C'est notamment le cas pour la contribution financière de la municipalité, le choix de l'organisme qui sera responsable de son exploitation, les décisions relatives à l'occupation des voies publiques, les mobilités, les modifications aux rues et aux réseaux publics existants. La ville de Québec recommande que des amendements soient apportés au projet de loi afin que ces décisions ne puissent être prises sans l'accord de la municipalité. La ville doit être partie prenante de tout projet sur son territoire, et nous croyons qu'il en va du succès de la réalisation des projets et de leur intégration dans le milieu.

En ce qui concerne le respect des compétences municipales, c'est-à-dire que la possibilité qu'un mandataire de l'État soit exempté des dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la planification de l'aménagement et du territoire et de la mobilité est une responsabilité de longue date des élus municipaux, des administrations municipales. Cette responsabilité est d'ailleurs partagée avec le gouvernement et elle implique les citoyens. Elle mène à l'aboutissement d'une planification et d'une réglementation municipale d'urbanisme, qui est en vigueur partout.

• (12 h 20) •

En conséquence, tout mandat de MIQ de produire une analyse d'opportunité devrait s'appuyer également sur cette planification. Les gouvernements locaux détiennent une connaissance fine de leurs territoires, des enjeux véhiculés par les citoyens et des perspectives de développement. À ce titre, ils sont les mieux à même d'indiquer les besoins de mobilité actuels et futurs. Alors, dans cette perspective, les mesures permettant à MIQ et au gouvernement d'écarter la planification locale devraient être reformulées, peut-être, afin d'assurer son respect, en prévoyant explicitement l'assujettissement de MIQ à la réglementation municipale.

Troisièmement, quant au financement des projets, c'est-à-dire l'article 74, la ville de Québec ne s'oppose pas au principe d'une contribution des municipalités et des sociétés de transport en commun au financement des grands projets d'infrastructure. De fait, la ville est déjà engagée, comme partenaire financier, dans le projet de tramway, avec le gouvernement du Québec et du Canada. Nous considérons toutefois qu'une telle contribution ne devrait pas pouvoir être imposée aux municipalités. Aussi, dans le cas où une contribution financière est prévue, la ville juge souhaitable de mettre en place un encadrement pour assurer une équité entre les projets et une prévisibilité pour les acteurs locaux. Le financement des infrastructures doit demeurer équitable, prévisible et adapté à chaque situation. Dans tous les cas, la participation financière des instances locales devrait être convenue au préalable avec les municipalités.

Enfin, quant à la poursuite du projet de tramway, alors, à la suite du dépôt du rapport de CDPQ Infra, nous travaillons activement avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable à préparer la transition. Évidemment, ce projet ne pourra se faire qu'en étroite collaboration avec la ville de Québec. En outre, il est question que la ville procède aux acquisitions d'immeubles, aux déplacements des réseaux techniques urbains, aux travaux d'infrastructures municipales afférentes au projet et à certains aménagements.

Alors, des ajustements seront conséquemment requis à la loi qui supporte le projet de Québec. Le projet de loi 61, actuellement, pourrait être un véhicule législatif intégrant ces changements, si c'est souhaité par le gouvernement. Il demeure souhaitable que la ville soit l'instance locale compétente pour réaliser le projet, de concert avec le partenaire que choisira le gouvernement. Évidemment, le Réseau de transport de la Capitale demeurera également un interlocuteur incontournable. Également, comme un tiers interviendra sur le territoire de la ville de Québec pour réaliser ce projet, qui s'insère sur la trame... dans la trame urbaine, il importe qu'il soit assujéti à la réglementation municipale. Le commentaire exprimé à cet égard concernant MIQ vaut aussi pour un projet qui serait réalisé par CDPQ Infra.

Alors, quant aux modalités qui seront prévues dans la loi pour répartir les responsabilités de chacun, et les compétences du mandataire de l'État, par exemple CDPQ Infra, et les compétences de la ville de Québec dans la réalisation du projet, nous préconisons, nous suggérons qu'elles soient établies par entente, une entente entre le gouvernement et CDPQ Infra et une entente entre le gouvernement et la ville de Québec. Une disposition de la Charte de la Ville de Québec confère déjà à la ville les pouvoirs requis pour exécuter les obligations découlant d'une entente avec le gouvernement. Des ajustements mineurs à cet article pourraient prévoir qu'une disposition permettrait au gouvernement de lui déléguer des pouvoirs nécessaires.

Voilà les suggestions que nous faisons à l'égard de ce projet, et nous vous remercions de votre attention et pouvons répondre à vos questions.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie pour votre exposé. Par contre, avant de poursuivre, j'aurais besoin... en fait, je demande le consentement des membres de cette commission afin que le député de Jean-Lesage puisse remplacer le député de Taschereau pour une partie de la séance.

Des voix : Consentement.

Le Président (M. St-Louis) : Consentement. Alors, merci. Je cède donc maintenant la parole à Mme la ministre. Vous disposez d'un bloc de 8 min 15 s. La parole est à vous.

Mme Guilbault : Merci beaucoup, M. le Président. Salutations au collègue de Jean-Lesage, bienvenue sur notre chaleureuse commission. Et salutation, M. Monty, un habitué de l'Assemblée dans une autre vie, aux gens qui vous accompagnent, aussi, de la ville de Québec. Merci d'être ici aujourd'hui, de prendre le temps, d'abord, de faire le mémoire puis, ensuite, de venir nous le présenter. C'est toujours intéressant d'avoir les gens, que ce soit en personne ou en Teams, mais... les gens qui prennent la peine de venir... de venir exposer leurs mémoires.

Et je vais quand même réitérer que vous avez entamé votre exposé en disant, comme la quasi-totalité, d'ailleurs, des groupes qu'on entend depuis hier... On a commencé hier matin, vous êtes le 10e groupe qu'on entend, et huit sur 10 ont dit appuyer, là, généreusement le projet de loi, la création d'une équipe spécialisée pour pouvoir enfin se doter d'une capacité à livrer des projets de transport collectif d'envergure. La ville de Québec est bien placée pour savoir à quel point ça peut être compliqué actuellement. Et on partage tous la même... le même appétit, la même volonté d'avoir plus de transport collectif, mais encore faut-il se donner les meilleurs moyens d'y arriver, pour livrer les projets le plus rapidement possible, au moindre coût possible. Donc, on s'entend tous là-dessus, et j'ai l'impression que M. Marchand, s'il était ici, serait d'accord aussi sur ce principe-là.

Donc, partant de là... Et je vais y aller avec des choses concrètes, là, que vous nous avez présentées dans le mémoire. Évidemment, puis je le disais hier à plusieurs groupes, entre autres l'UMQ, la FQM ou... C'est-tu à eux? Je ne le sais pas. En tout cas... mais je le disais hier, c'est sûr que, dans le contexte de rareté des ressources financières, il ne passerait pas dans l'idée du gouvernement, en tout cas pas dans la mienne, d'imposer un projet sur un territoire, parce que vous avez dit, je l'ai noté : La ville doit être partie prenante de tout projet sur son territoire. Pour moi, ça va de soi. Je vous rassure, là, il n'est pas dans l'intention du gouvernement d'imposer un projet quelque part si une ville n'en voulait pas, parce que, pour moi, ça n'a même pas de bon sens. Tu sais, on manque d'argent pour tous ceux qui en veulent, on est loin d'avoir de l'argent pour ceux qui n'en veulent pas. Résumons ça comme ça. Mais vous avez raison.

Puis, pour nous aussi, c'est important d'avoir cette collaboration-là et que tant l'aspect financier que l'aspect de la future exploitation fassent l'objet d'ententes avec les municipalités concernées ou, dépendant, avec l'ARTM, le Réseau de transport métropolitain, etc., donc les gens qui sont concernés, et on a l'article 74, dans le projet de loi, qui vient le prévoir, le 12.21.11, 12.21.12. Là, je ne sais pas si... j'imagine... ou vos collègues, là, sont peut-être familiers avec les articles comme tels. Donc, pour nous, ça, ça vient un peu enchâsser cette volonté-là d'avoir des ententes, d'avoir une collaboration puis de vraiment travailler en partenariat.

Alors, est-ce que vous êtes du même avis ou est-ce... Qu'est-ce que vous pensez de cet article-là par rapport aux soucis que vous évoquez, notamment la recommandation n° 6?

M. Monty (Luc) : Est-ce que le rouge, c'est correct?

Mme Guilbault : Il ouvre tout seul, oui.

M. Monty (Luc) : OK, c'était vert tantôt. Il reste que, quand même, le... les... Donc, comme vous avez mentionné, on est d'accord sur les objectifs poursuivis par l'agence, la création d'une spécialisation dans les grands projets, mais il reste que, dans la formulation, on prévoit quand même qu'il y a des... que, sans entente, il y a une... il y a un pouvoir unilatéral qui peut s'appliquer par MIQ ou la ministre.

Nous, ce qu'on voit, c'est que ce n'est pas nécessaire d'aller jusque-là. C'est qu'à chaque étape d'un projet une entente... il pourrait y avoir une entente-cadre avec les municipalités pour qu'à la fois MIQ s'entende avec les municipalités pour les questions de planification, d'aménagement, de réglementation municipale et de financement, puis, moyennant une entente, tout est parfait. S'il n'y a pas d'entente, là, la ministre, elle peut suspendre le projet, elle peut le retarder ou l'annuler. Mais de dire qu'unilatéralement MIQ, à chacun de... sur chacun de ces éléments-là, peut imposer des conditions d'aménagement, des conditions de tasser la réglementation municipale, des conditions de mettre en... puis le pouvoir, même, ultime de dire : Tu paies, bien, ça va trop loin pour rien puis ce serait difficilement applicable.

• (12 h 30) •

Maintenant, ce qu'on suggère, c'est de reformuler pour obtenir un assentiment des municipalités sur le... sur cet ensemble suite aux négociations avec MIQ, puis, si ça ne marche pas, bien, vous allez pouvoir le suspendre, le projet, puis là la municipalité... On va avoir intérêt à s'entendre. Là, présentement, vous avez des pouvoirs quand même disproportionnés par rapport aux objectifs, puis ça ne nous met pas dans des conditions qui sont favorables pour des ententes. Alors... Parce qu'ultimement, par exemple, d'imposer une contribution financière... C'est comme si vous aviez le pouvoir entre les mains, ou, en tout cas, c'est rédigé comme ça... c'est le pouvoir d'imposer une taxe à une municipalité. Parce que, si vous dites : Tu paies 100 millions pour un projet, bien, la ville de Québec, il faut qu'elle se retourne puis elle dise : Bien, moi, je lève une taxe de 100 millions pour participer au projet. Ça équivaut à ça, ce pouvoir-là. Ce n'est pas nécessaire que vous formuliez ça comme ça, à notre avis, pour avoir une émulation, une implication concertée des parties prenantes.

Alors, c'est comme ça qu'on le voit. Ça fait que c'est une question d'approche. Là, présentement, le projet est bâti. Si MIQ ne s'entend pas sur la planification, il peut l'imposer. S'il ne s'entend pas... si on ne s'entend pas sur la réglementation, vous pouvez l'imposer. Si on ne s'entend pas sur le financier, vous pouvez l'imposer. Il y a moyen de... d'être plus incitatifs sur le genre d'entente globale qu'on peut avoir. Puis les municipalités ont intérêt à ce que ça marche. On va... dans la mesure où on s'entend sur l'objet d'un projet, on va avoir intérêt, naturellement, à ce que ça marche, puis, ultimement, si on ne s'entend pas, vous avez le pouvoir de suspendre, reporter ou annuler. Ça, c'est de bonne guerre. Mais, d'imposer, on voit mal comment, en pratique, ça pourrait se traduire par un bon fonctionnement, parce que, dans des emprises de rue, dans des... dans l'insertion urbaine, c'est difficile de travailler quand on ne s'entend pas dans l'ensemble des projets.

Puis d'ailleurs je pense que le tramway est un bon exemple. Il y a eu des questions d'appel d'offres, de coûts, mais, sur le fonctionnement, dans les ententes qu'on a eues avec le gouvernement dans l'exécution du projet, ça a été très harmonieux, puis notre réglementation s'est ajustée au projet, la... on a pu établir un bon mécanisme de fonctionnement avec le ministère et avec... dans la réalisation du 600 millions qui a quand même été investi jusqu'à maintenant dans ce projet-là, puis en respectant toutes les prérogatives des pouvoirs municipaux puis nos...

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

M. Monty (Luc) : Alors, avec une société ou une agence qui veut jouer le même rôle, je ne vois pas pourquoi on n'y arriverait pas par entente.

Mme Guilbault : Merci beaucoup.

Le Président (M. St-Louis) : Malheureusement, le temps alloué à ce bloc d'échange est écoulé. Donc, je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle. M. le député, vous disposez de 9 min 54 s. La parole est à vous.

M. Derraji : Bonjour à vous trois, merci d'être là. Est-ce que vous avez des inquiétudes par rapport à l'arrivée de l'agence?

M. Monty (Luc) : Non, pas du tout, c'est... Je pense que c'est une formule qui peut fonctionner, qui a déjà fait ses preuves ailleurs puis pour toutes les raisons qui ont été souvent mentionnées, l'expertise, le fait qu'il y a de nombreux projets à réaliser, qu'il y a des économies d'échelle, d'expertise puis de fonctionnement. C'est une formule que le gouvernement peut se donner pour gérer l'ensemble des projets au Québec, qui, notamment dans un contexte de changements climatiques, devront se multiplier dans les prochaines années.

M. Derraji : OK. On va faire un peu de futurologie. Et la futurologie, c'est étudier les tendances, les possibilités futures et prendre en considération les tendances actuelles. Vous, votre projet-phare, c'est le tramway. Depuis tout à l'heure, vous l'avez prononcé, pas une fois ou deux, c'est pour ça que je vous ai posé la question : Avez-vous des craintes? Vous avez insisté sur... qu'on doit travailler d'une manière harmonieuse, que le gouvernement ne doit pas venir jouer dans nos rues, le tracé. Dans un monde idéal, encore une fois, on se projette dans le futur, l'agence est lancée. Vous pouvez faire le constat par vous-même, vous êtes un homme expérimenté. Le gouvernement est majoritaire. L'agence serait opérationnelle... va être opérationnelle au courant des prochains mois. Quel dossier prioritaire complexe devrait être sur la liste n° 1 de l'agence?

M. Monty (Luc) : Si je parle pour la ville de Québec, ça peut être la ville de Québec, si le gouvernement décide qu'il soit éventuellement supervisé par l'agence, évidemment.

M. Derraji : Bien, évidemment, on parle du tramway.

M. Monty (Luc) : On parle du tramway.

M. Derraji : Oui, donc, votre souhait : que ce soit le tramway priorité. OK. Maintenant, avec tout ce qui a été fait depuis quelques années, depuis l'arrivée de ce gouvernement en poste, c'est quoi, les choses que vous aimeriez avoir pour que le projet voie le jour? Parce que là il y avait... les études sont là, là, la Caisse de dépôt, vous avez vu ce qui a été prononcé, le maire s'est prononcé, la ville s'est positionnée. C'est quoi, vos attentes concrètement?

M. Monty (Luc) : Le projet... c'est que le projet avance. Le projet est déjà bien avancé sur le plan de la conception, le tracé, le tracé qu'ils ont recommandé par la CDPQ Infra est favorable. Il complète bien, il correspond bien aux... à notre planification urbaine ou à ce qu'on pense qui sont les axes des flux de déplacements importants. Alors, on est en accord avec le tracé qui a été retenu. Donc, tout est favorable.

Ça permet aussi de récupérer l'ensemble des investissements qui ont été réalisés jusqu'à maintenant, hein, près de 600 millions. Alors, qu'il soit récupéré dans la première phase d'une phase II, je pense qu'au bénéfice de tout ce qui a été investi, ça permet de récupérer toute cette connaissance et cette... ces investissements-là. Alors...

M. Derraji : Excellent.

M. Monty (Luc) : ...dans la suite des choses, bien, on est en discussion avec le ministère et le gouvernement pour, justement, se donner les... se donner des bases pour assurer la poursuite du projet.

M. Derraji : OK. Donc, pour le moment, vous acceptez que le projet... je vais utiliser, entre guillemets, sur le «hold», parce qu'il y a une agence qui va venir. Et, en attendant l'arrivée de l'agence, on est en discussion avec le gouvernement pour qu'on puisse le mettre sur la liste des priorités de l'agence.

M. Monty (Luc) : Je ne pense pas qu'on attende l'agence. C'est... c'est convenu avec le gouvernement qu'on poursuit, avec la caisse et le ministère des Transports, les... On a un comité de transition pour voir les suites à donner pour mettre l'avant... de l'avant la phase I puis la phase... la réalisation du projet de tramway tel qu'il a été indiqué par le premier ministre.

M. Derraji : Mais, dans votre...

M. Monty (Luc) : Et on n'attend pas l'agence, mais, si, dans le temps, le gouvernement décide qu'en matière de gouvernance, éventuellement, l'agence pourrait jouer un rôle dans la gouvernance, c'est possible, ou il y aura un choix par la ministre et son équipe à décider qui va superviser le projet de tramway du point de vue du gouvernement. Est-ce que c'est l'agence? Est-ce que c'est son ministère? Bien, ce n'est pas nous... ce n'est pas à nous à décider, mais possiblement que les deux sont possibles.

M. Derraji : Oui. Bien, vous êtes clair. Donc, le comité de transition joue son rôle. Nous, de toute façon, on n'attend pas après l'agence, le comité de transition continue son travail. Donc, vos attentes, c'est ne pas ramener le projet tramway à la future agence mais qu'il y ait une annonce effective par rapport au financement et à la suite du projet. C'est ce que...

M. Monty (Luc) : Je pense que l'intention par le premier ministre a été claire à cet effet au mois de juin, puis on n'a pas de doute que ça avance.

M. Derraji : Je tiens à vous rappeler qu'il y avait beaucoup d'attention par rapport à un autre projet, que je ne nommerai pas, parce qu'il y avait... il va y avoir de l'allergie autour de la table. Il s'appelle le troisième lien. Il y a des bonnes intentions. On est rendus à la sixième version. C'est comme jouer dans un film. Vous êtes un homme expérimenté. Au-delà des bonnes intentions, il y a un comité de transition. Aujourd'hui, la ville de Québec demande clairement quoi, c'est quoi, l'étape prochaine?

M. Monty (Luc) : Bien, je peux vous dire que, depuis l'annonce du premier ministre, on est... on est en action, on travaille régulièrement. À chaque semaine, il y a des discussions entre la CDPQ Infra, la ville de Québec puis le bureau de projet, et c'est supervisé par l'équipe du ministère des Transports.

M. Derraji : Donc, je décode entre les lignes que le scénario de troisième lien risque de ne se pas... risque de ne pas arriver avec le tramway. Ça va très bien. Vous êtes heureux, contents. Le bureau de transition fonctionne très bien. Là, je sens de la synergie, de l'harmonie dans l'air entre le comité, la ville, la caisse. Est-ce qu'on peut dire ça?

• (12 h 40) •

M. Monty (Luc) : Les travaux avancent...

M. Derraji : OK. Donc, vous êtes confiant...

M. Monty (Luc) : ...on a des bonnes discussions.

M. Derraji : ...vous êtes confiant que...

M. Monty (Luc) : Oui, oui, c'est... on travaille pour... Je ne pense pas que la Caisse de dépôt s'assoie avec nous et le ministère pour perdre son temps, alors...

M. Derraji : Non, non, il n'y a personne qui perd son temps, sauf dans le dossier du troisième lien.

M. Monty (Luc) : ...et nous non plus, puis ça va bien.

M. Derraji : OK. Donc...

M. Monty (Luc) : On cherche... dans l'intérêt public, on cherche les meilleures solutions...

M. Derraji : Ça, je...

M. Monty (Luc) : ...ou la meilleure... le meilleur fonctionnement pour faire arriver ce projet.

M. Derraji : Donc, vous êtes confiant qu'une annonce se prépare incessamment pour le tramway avec la boucle du financement et le début du...

M. Monty (Luc) : Moi, je ne suis pas dans le domaine des annonces. On est dans...

M. Derraji : Mais vous me semblez un homme confiant aujourd'hui. Je sens vraiment du positivisme. Ça va bien.

M. Monty (Luc) : Bien oui. En tout cas, on travaille bien.

M. Derraji : Bien, vous, vous travaillez bien, je n'ai aucun doute. Moi, je...

M. Monty (Luc) : Tous ensemble. Tous ensemble, il n'y a pas de doute.

M. Derraji : Absolument. Vous avez besoin de tout le monde, et c'est très bien, tant mieux, tant mieux. Donc, aujourd'hui, ce qui est très bien... parce que ce que vous ramenez sur la table est que le comité de transition fonctionne très bien, des bonnes... des échanges avec le ministère du Transport, la Caisse de dépôt. Vous n'avez pas besoin de l'agence à court terme, ça, c'est très bien. Parce qu'on m'a dit : Vous appuyez l'agence. Oui, c'est très bien, mais c'est pour le futur. Le comité de transition fait son travail. Donc, vous allez... Je vais être obligé de vous poser la question : Ça sert à quoi, l'agence, dans ce cas, pour la ville de Québec, si vous êtes capable de tout faire, de tout mener et vous êtes un homme confiant?

M. Monty (Luc) : C'est pour... c'est pour... On n'a pas seulement que le tramway à faire au Québec, hein, c'est pour l'intérêt de... Et même pour le tramway, il y a plusieurs phases à faire. Alors, que le gouvernement, que le ministère des Transports se donne cette agence, c'est un plus, c'est un plus pour réaliser plusieurs projets au Québec. Si on... La ville de Québec, on aurait pu dire : Bien, nous, on a des indications claires que le projet de tramway va de l'avant. On n'est pas obligé de commenter, là, sur l'agence, on est correct, comme vous dites. Bien non, peut-être que l'agence aura à nous superviser, à superviser le projet, et certainement que l'agence va jouer un rôle dans les phases ultérieures, parce que c'est... la caisse propose un grand projet à long terme, et il y a d'autres projets au Québec. On travaille avec d'autres villes au Québec, alors... puis c'est... Les façons qu'adopte l'agence pour travailler avec les villes, bien, c'est important, c'est... On travaille avec le gouvernement et des acteurs gouvernementaux quotidiennement en relation dans nos champs de responsabilités respectifs. Alors, de la façon dont on travaille ensemble, c'est important, puis c'est ce qu'on vient aujourd'hui expliquer, comment l'agence... Je pense qu'on a une expertise là-dedans...

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

M. Monty (Luc) : ...comment l'agence peut bien fonctionner avec les municipalités pour faire arriver rapidement ces projets-là.

M. Derraji : Je vous remercie pour le passage. Merci.

M. Monty (Luc) : Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Je cède maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député, vous disposez de 3 min 18 s. La parole est à vous.

M. Zanetti : Merci, M. le Président. Merci beaucoup de nous partager votre vision. J'ai deux questions. Je commence par la plus courte. Est-ce que vous craignez que, dans l'état actuel du projet de loi, l'agence favorise la privatisation de l'opérationnalisation du transport en commun dans les villes? Est-ce que vous voyez là quelque chose qui est un risque potentiel?

M. Monty (Luc) : Bien, en fait, ce qu'on dit, c'est : Il serait souhaitable qu'on s'entende avec le gouvernement sur les choix, ses... les orientations ou qu'il y ait... qu'il y ait plus qu'une consultation, c'est qu'on fasse partie des discussions pour faire ce genre de choix là et que ça fasse partie des ententes pour la réalisation des projets.

M. Zanetti : Je comprends. Donc, il y a un risque de privatisation...

M. Monty (Luc) : Dans la mesure où il y a une contribution financière, bien, on dit : Bien, on peut-tu... on peut-tu voir comment ça va être organisé?

M. Zanetti : C'est comme si, essentiellement, dans l'état actuel des choses, ça... le projet de loi met les municipalités dans un... une position de pouvoir insuffisant. Puis, tu sais, le pouvoir de contrôler, disons, le transport en commun, puis son avenir, puis ce qui va arriver pourrait lui échapper dans l'état actuel du projet de loi. OK. Bien...

M. Monty (Luc) : Bien, ça... il y a une formulation qui permet des décisions unilatérales, ça fait que...

M. Zanetti : Oui, il faudrait enlever ça.

M. Monty (Luc) : ...c'est dans ce sens-là qu'il peut y avoir une incertitude.

M. Zanetti : OK. Alors, on va faire des propositions pour enlever ça.

De ce que vous dites, j'induis une espèce de vision de quel devrait être le rôle de chacun. Je vais vous dire ce que je comprends, puis vous me dites... vous me direz si ça correspond à ce que vous percevez. Dans le fond, le rôle du gouvernement, ça devrait être de financer le transport en commun. Le rôle des villes, qui est un gouvernement de proximité, ça devrait être de planifier et concevoir le transport en commun, parce que rien de... personne de mieux placé que les villes pour connaître le terrain et les besoins. Puis le rôle de l'agence, ça devrait être au service des villes, dans la planification puis la conception. Puis là on a l'impression que, disons, l'agence est comme un peu... pas tout à fait en posture de service des villes, parce qu'ils ont comme un peu un pouvoir qui vient empiéter dans le pouvoir des municipalités. Est-ce que je comprends bien votre critique?

M. Monty (Luc) : On pourrait le simplifier comme ça, mais c'est plus complexe, la réalité est plus complexe. C'est que les villes ont quand même... n'en font pas... Une agence peut être confrontée ou peut bénéficier de la réalisation de plusieurs projets, de plusieurs expertises, d'un éventail, que ce soit d'expertise internationale dans le temps, et c'est ce que... c'est une raison de la création de l'agence, dont... avec lesquelles une ville... les villes peuvent... dont les villes peuvent bénéficier dans le temps.

Alors, c'est un échange, hein? Oui, les villes apportent ce qu'ils ont à apporter en matière d'aménagement. Ça, on pense qu'on s'y connaît plus...

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

M. Monty (Luc) : ...parce que... Et, d'autre part, une agence peut apporter beaucoup d'expertise sur... que ce soit le choix, par exemple, des véhicules, le type d'infrastructure, l'expérience. Alors, il y a un gain... on appelle ça, en économie, un gain d'échange.

Le Président (M. St-Louis) : Malheureusement, je dois vous interrompre. Ceci conclut le troisième bloc d'échange. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. Vous disposez de 3 min 18 s. La parole est à vous.

M. Arseneau : Merci beaucoup, M. le Président. Madame, messieurs. On n'en parle pas beaucoup... en fait, la ministre évite soigneusement de dire que cette espèce de gros bureau de projets, qui va s'appeler l'agence, là, ça va pouvoir réaliser non seulement des projets de transport collectif, mais aussi des projets de transport routier. Ce que vous demandez, là, à savoir qu'on respecte les compétences municipales lorsqu'on va mener un projet sur le territoire de la ville de Québec, est-ce que ça vaut aussi pour le troisième lien? Parce que c'est l'éléphant dans la pièce, si on crée l'agence, c'est pour lui confier la septième version du troisième lien. Allez-vous demander d'être partie prenante à ce projet-là, dans les compétences municipales, pour le réaliser?

M. Monty (Luc) : Le troisième lien, ce n'est pas un projet de compétence municipale.

M. Arseneau : Mais c'est un projet complexe qui risque d'être confié à l'agence, sur le territoire de Québec, en partie...

M. Monty (Luc) : Mais pas... pas de responsabilité municipale. Bon, maintenant...

M. Arseneau : Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, par exemple, dépendamment où on atterrit du côté de la ville de Québec?

M. Monty (Luc) : Bien, évidemment, comme dans tous les projets routiers, quand le ministère des Transports fonctionne, quels soient-ils, il y a des discussions puis...

M. Arseneau : Mais est-ce que ça ne vous inquiète pas que la mouture actuelle du projet de loi fait une consultation en amont puis, après ça, impose à peu près tout?

M. Monty (Luc) : Je ne peux pas présumer que l'agence va pouvoir avoir à gérer le troisième lien ou quoi que ce soit, là.

M. Arseneau : OK, moi, je le présume, mais j'avoue que vous n'avez pas à rentrer là-dedans.

M. Monty (Luc) : Tu sais, je ne voudrais pas rentrer dans un projet quelconque, mais disons que, si l'agence est responsable d'un projet de transport routier dans la région de la ville de Québec, oui, je souhaite que... effectivement, on souhaite que le MIQ consulte et travaille avec la ville de Québec pour s'assurer que les aménagements...

M. Arseneau : ...consulte en amont, mais, également, puisse vous tenir dans le coup pour la réalisation, la mise en oeuvre.

M. Monty (Luc) : Oui, mais, maintenant, je ne peux pas exiger des choses si je ne participe pas financièrement au projet, hein?

M. Arseneau : Mais on pourrait aussi vous imposer une partie financière au projet, selon la mouture actuelle du projet de loi.

Mais je veux aborder le deuxième aspect. Ce que vous nous dites, essentiellement, en page 7, c'est que la loi adoptée en 2019 vous donne la maîtrise d'oeuvre du projet. Maintenant, vous devez la partager avec la Caisse de dépôt et placement puis vous dites : On veut garder ça comme ça, ça devrait rester comme ça. Et vous dites : On est favorables au projet de loi actuel, dans sa mouture actuelle, mais le projet de loi, si, aujourd'hui, vous n'aviez pas eu cette loi de 2019, vous interdirait toutes les responsabilités que vous avez présentement dans le projet de loi.

Est-ce que ça ne vous inquiète pas pour des projets futurs? En d'autres mots, vous risquez d'être la dernière ville à avoir les pouvoirs que vous avez pour réaliser un projet de transport collectif au Québec.

• (12 h 50) •

Le Président (M. St-Louis) : En 30 secondes, s'il vous plaît.

M. Monty (Luc) : Bien, notre priorité, c'est d'avoir les pouvoirs pour que ce projet de tramway se réalise. Maintenant, quelles seront les conséquences pour d'autres projets, là, bien, ce sont des éléments qui sont à examiner.

M. Arseneau : En d'autres mots, vous dites : On est d'accord avec le projet de loi, d'abord que ça ne touche pas, actuellement, le projet actuel et les compétences qui vous sont reconnues.

M. Monty (Luc) : Bien, on pense que la collaboration qu'on suggère implique qu'il y ait une certaine responsabilité des municipalités, même légalement, dans... qui sont sujets à ce projet. Par exemple, ce qu'on demande... Je pense, Serge, tu pourrais expliquer...

Le Président (M. St-Louis) : Malheureusement, je dois vous interrompre, on a dépassé le temps alloué pour la période d'échange. Donc, je souhaite vous remercier pour votre contribution aux travaux de la commission.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 51)

(Reprise à 15 h 13)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour à tous. La Commission des transports et de l'environnement, donc, reprend ses travaux. Nous poursuivons les consultations particulières et 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.

Avant de continuer, j'aimerais avoir le consentement. Vu qu'on a débuté un petit peu plus tard, on aimerait amputer le temps sur la banquette gouvernementale. Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : la ville de Montréal, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de la Capitale et Vivre en Ville.

Alors, je souhaite donc la bienvenue aux représentants de la ville de Montréal. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous allons procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous invite à vous présenter puis à commencer votre exposé.

Ville de Montréal

Mme Plante (Valérie) : Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Et permettez-moi de vous saluer, mais d'abord, madame... Mme la ministre, Mme Guilbault, bonjour, ainsi que Mmes et MM. les députés.

Alors, permettez-moi d'entrer dans le vif du sujet. Vous le savez, l'accélération des projets de transport collectif est une priorité pour Montréal, mais également pour la région métropolitaine de Montréal. Et c'est donc avec beaucoup d'espoir et d'enthousiasme que nous participons aujourd'hui aux consultations et auditions publiques sur le projet de loi n° 61. Je tiens à remercier la ministre de l'initiative, et nous partageons pleinement sa volonté d'actualiser les façons de faire au Québec en matière de transport collectif et du développement de nos grands projets.

Je suis accompagnée aujourd'hui de MM. Claude Carette, qui est le directeur adjoint... général adjoint, pardon, responsable de l'urbanisme, de la mobilité et des infrastructures, ainsi que M. Jean Therrien, directeur des grands projets en partenariat.

Dans la région métropolitaine, les constats sont... actuels sont clairs, documentés et unanimes : le réseau automobile est déjà surchargé, et, chaque année, le nombre de voitures augmente plus rapidement que la population. Aussi, la congestion coûte 4 milliards de dollars par année à la chaîne logistique, sans compter les impacts de plus en plus importants liés à l'émission des gaz à effet de serre.

Rappelons que l'absence d'une offre de transport collectif complète à travers la région métropolitaine représente un frein majeur à la construction de milliers de logements et à l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre du gouvernement du Québec, qui souhaite les réduire de 37,5 % d'ici 2030.

À titre d'exemple, dans la métropole, ça fait 30 ans qu'on n'a pas inauguré de station de métro à Montréal. Cette année... en fait, depuis quelques... depuis deux ans, on a débloqué cinq stations, avec le gouvernement du Québec, pour la ligne bleue, ce qui est une excellente nouvelle, mais ce déblocage ne doit pas être considéré comme un miracle. C'est un rattrapage qui ne doit pas être une norme. Pendant ce temps-là, l'est et le grand sud-ouest de Montréal et plein d'autres régions au Québec attendent des modes de transport structurant pour déplacer efficacement leurs populations, qui ne cessent d'augmenter et qui souhaitent des alternatives efficaces à l'auto solo.

On sent que l'accélération des projets, c'est une volonté de ce projet de loi, et on l'applaudit, mais, pour qu'on passe du rêve à la réalité, c'est essentiel d'intégrer des améliorations nécessaires au projet de loi et à la future agence qui en découle. Cette agence doit accélérer les projets, pas devenir une étape administrative supplémentaire. La création de l'agence Mobilité Infra Québec offre une rare opportunité de mettre fin au «tout à l'auto» qui a longtemps caractérisé les investissements en transport au Québec. Malheureusement, telle que formulée actuellement, la mission de la future agence risque de noyer les projets de transport collectif dans une grande mer de projets autoroutiers.

Si le gouvernement croit véritablement que le transport collectif est une solution à nos enjeux de mobilité et à nos enjeux climatiques, si le gouvernement croit profondément que le transport collectif, c'est un moteur formidable de développement économique, social et résidentiel, ça ne serait pas cohérent de mettre les futurs projets de transport collectif sur un pied d'égalité avec les projets routiers, essentiellement pour deux raisons : tout d'abord parce que les projets de transport collectif sont beaucoup plus complexes à développer et à organiser, et d'autre part parce que les besoins en transport collectif sont criants.

Pour la ville de Montréal, c'est évident que Mobilité Infra Québec doit prioriser le développement de projets de transport collectif plutôt que des projets autoroutiers. Prenons, par exemple, le futur Projet structurant de l'Est, anciennement le REM de l'Est. Considérant ses impacts majeurs autant en mobilité qu'en potentiel de développement économique et résidentiel, considérant la grande complexité de son intégration au paysage urbain et au réseau de transport actuel, on ne peut pas comparer ce projet-là à la prolongation d'une autoroute qui existe déjà.

Notre première recommandation, c'est donc d'inscrire, noir sur blanc dans le projet de loi n° 61, que la réalisation de projets de transport collectif est prioritaire dans la décision de Mobilité Infra Québec.

Une autre façon d'accélérer les projets, c'est d'utiliser ce qui existe déjà et d'arrêter de repartir à zéro à chaque fois. On doit miser sur l'expertise de chacun. Et, pour... dans la région métropolitaine, c'est l'ARTM qui doit s'occuper de la planification et la nouvelle agence qui devrait s'occuper de la réalisation.

La deuxième recommandation qu'on fait pour Mobilité Infra est donc de se baser sur les études et la planification déjà existantes pour les projets qui seront priorisés. Les experts des sociétés de transport de l'ARTM et des villes de la région métropolitaine travaillent déjà depuis de nombreuses années sur des projets de transport collectif qui sont prometteurs et attendus. On les a documentés par des professionnels en fonction de l'urbanisme, de l'évolution démographique, du réseau existant et des réalités de quartier.

Comme l'a bien présenté l'ARTM, l'arrivée d'une nouvelle agence ne doit pas forcer un redémarrage complet du processus de priorisation et de planification, qui est déjà bien entamé par l'ensemble des acteurs locaux. De grâce, ne disons pas aux gens de l'est qu'ils devront attendre encore trois ans pour savoir quel mode de transport sera implanté dans l'est de Montréal et quand il va se faire. Ça vaut pour l'est, mais ça vaut aussi pour les projets attendus et déjà étudiés dans la région montréalaise, je pense... je pense notamment au lien du grand sud-ouest, qui fait déjà l'objet d'un dossier d'opportunité par l'ARTM pour le prolongement de la ligne orange vers l'ouest, pour au moins le connecter au REM, qui est à un kilomètre plus loin.

• (15 h 20) •

Pour répondre aux besoins de la population, l'agence doit commencer à bâtir dès que possible et mener plusieurs projets en même temps. Nous, on est prêts, les sociétés de transport le sont, la population aussi.

Jusqu'ici, je vous ai parlé de la structure même de Mobilité Infra Québec, mais j'aimerais vous parler de l'éléphant dans la pièce : le financement. La meilleure structure de gouvernance imaginable ne pourra jamais réussir à atteindre ses objectifs sans une profonde transformation du mode de financement.

Premièrement, ça prend du financement récurrent. Tant qu'on verra le transport collectif comme une dépense et non comme un investissement, on ne répondra pas aux objectifs du gouvernement du Québec en matière de densification et de réduction des gaz à effet de serre ni aux besoins de la population, qui souhaite ardemment, dans la

région métropolitaine, des alternatives efficaces à l'auto solo. Il faut un financement qui est récurrent et stable pour construire des projets de transport collectif et du financement stable pour les opérer.

Les autres États qui ont développé une expertise et des économies d'échelle en matière de construction de transport collectif ont réussi grâce à une logique de développement constant avec du financement régulier. On peut penser à notre voisin, l'Ontario. Le ratio d'investissement est d'environ 75 % dans le transport collectif et 25 % pour les routes. Ici, c'est le contraire, puis on doit inverser la tendance pour réussir.

Deuxièmement, il faut de la flexibilité. Comme la STM a confirmé ce matin, l'ajout de mesures de financement autonome serait extrêmement bénéfique pour les sociétés de transport. Ça leur permettrait de réaliser des travaux et du développement immobilier autour de leurs stations et d'en percevoir les droits aériens. Cet ajustement permettrait de réduire la contribution directe des différents paliers de gouvernement, puis c'est un argument qu'on juge qui est d'autonomie financière et qui serait bénéfique pour tout le monde et d'abord et avant tout pour les contribuables, qu'on veut tous protéger.

Troisièmement, Mobilité Infra Québec ne peut pas glisser en dessous du tapis sa responsabilité de financer les opérations des projets une fois qu'ils sont développés. D'ailleurs, la grande région de Montréal traverse présentement une crise du financement sans précédent, une crise de financement de ses opérations du transport collectif. Une grande partie du problème découle directement du modèle d'affaires du REM, dont l'offre de transport vient cannibaliser les revenus des autres sociétés de transport. Ça n'a pas de bon sens et c'est, pour nous, un exemple à ne pas reproduire. Donc, on souhaite que le projet de loi n° 61 intègre le facteur des coûts d'opération dès sa conception des projets.

Finalement, toujours sur la question du financement, on s'inquiète du pouvoir unilatéral de l'agence, qui pourrait déterminer la contribution des villes aux futurs projets de transport collectif. Je tiens à rappeler que la ville de Montréal investit déjà énormément d'argent. On a plus de 1 milliard de prévu pour tous les projets en matière de transport collectif. Pour vous donner un exemple, à lui seul le REM de l'Ouest aura coûté près de 300 millions de dollars à Montréal en intégration de toutes sortes. Et ça, ça fait partie des... du «core business» de la ville de Montréal, et on l'a fait, et, pour nous, c'est important de continuer à le faire, mais vous comprendrez qu'on trouverait ça inacceptable de se faire ajouter des factures de façon unilatérale en sachant qu'on fait déjà notre part.

En terminant, on dépose un mémoire qu'on juge constructif parce qu'on veut que ça marche. Montréal, c'est une métropole d'avenir qui croit au transport collectif. Puis, pour notre administration, c'est une priorité depuis le jour 1. Le projet de loi doit prendre en considération notre expertise et les attentes de la région métropolitaine. On sera toujours des alliés du transport collectif. On espère donc que le projet de loi fera de Montréal, des villes et de la région métropolitaine et leurs sociétés de transport des partenaires en bonne et due forme, des partenaires du développement des grands projets. Parce que, des exemples de partenariats efficaces, on en a. On peut penser au pont Champlain, on peut penser à l'échangeur Turcot...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant, s'il vous plaît.

Mme Plante (Valérie) : ...et un projet qui marche très bien, celui de la ligne bleue, qui est présentement en cours et qu'on a développé avec le gouvernement du Québec. Alors, en se basant sur ce qui marche, sur de bons exemples, on peut aller plus loin...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci.

Mme Plante (Valérie) : ...et on a hâte de voir ce projet de loi évoluer.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup. Merci pour votre exposé. Alors, nous allons débiter, donc, la période d'échange avec les parlementaires. Mme la ministre, vous disposez de 14 minutes.

Mme Guilbault : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Salutations à tous les collègues en ce début d'après-midi, ou plutôt de séance de l'après-midi. Mme la mairesse, toujours un plaisir, messieurs aussi. Désolée, des fois ça finit un peu abruptement, là, mais on a les gardiens du temps ici. Puis c'est la même chose pour nous, les députés, on se fait interrompre au bon moment. Donc, c'est parfait comme ça, sinon on n'en finirait plus, des fois. Mais... mais donc, vraiment, merci beaucoup.

Moi, j'avais, évidemment, regardé les... le mémoire, les recommandations. Puis on aura, je pense, tout de suite après vous, la STM, d'ailleurs. Ça fait qu'il y a peut-être des éléments qui vont se recouper. Ça fait qu'on aura une bonne discussion avec deux partenaires de choix, ville de Montréal, STM. Le nombre de fois où on peut se parler, nos équipes, le nombre de projets qu'on a à travailler ensemble... Donc, quand vous dites : On est des partenaires du transport collectif, je dirais même : Vous êtes des partenaires du ministère, parce qu'on a vraiment beaucoup, beaucoup de dossiers ensemble. Donc, toujours un plaisir.

Vous avez aussi mentionné le projet de la ligne bleue. Et je trouve ça intéressant, là, que ça vienne de la municipalité comme telle, qui, hors de tout doute raisonnable, confirme que le projet de la ligne bleue est en train de se réaliser. Et ça, c'est très, très, très intéressant. Ça fait tellement longtemps qu'on l'attendait. Il a déjà été annoncé plusieurs fois par d'autres gouvernements, mais là, maintenant, il est réalisé... il est en train de se réaliser, très bonne nouvelle, un contrat qu'on a signé cet été. Alors, cinq nouvelles stations sur la ligne bleue pour l'est de Montréal. Donc, ça, c'est une très, très belle nouvelle. D'ailleurs, on en fera l'annonce incessamment, quand les divers agendas le permettront.

Bref, sur cette belle introduction, j'ai envie de commencer avec, justement, le partenariat puis la recommandation n° 3 dans votre mémoire, puis plus largement, là, la question, justement, de la collaboration puis des futures ententes. La recommandation n° 3 fait référence à l'article 31 du projet de loi, qui prévoit un peu ce que... ce dont on peut convenir dans une entente, mais il y a, par ailleurs, l'article 74, aussi, de la loi, qui vient dire qu'on doit fonctionner par entente, que ce soit avec les sociétés de transport, l'ARTM, le Réseau de transport métropolitain, etc. Donc, on va fonctionner par entente à la fois pour les modalités du financement et pour les éventuelles modalités de l'exploitation du projet.

Donc, pour nous, parce que c'est ça... puis je le dis à tous ceux qui soulèvent la question... puis, en fait, pas mal tout le monde a soulevé la question du partenariat, qui est naturel, quant à moi, mais qui est important d'être enchâssé quelque part dans la loi. Et, pour nous, la façon de le faire, c'était, entre autres, via l'article 74. On peut combiner avec l'article 31. Bref, pour nous, cette volonté-là d'avoir des ententes, donc un partenariat formalisé, il est présent... elle est présente, plutôt, la volonté, dans le projet de loi.

Alors, qu'est-ce que vous en pensez? Est-ce que vous estimez que ce sont de bons articles? Est-ce que... Parce que ça me semble aller dans le sens de ce que vous réclamez, qui est tout à fait légitime, d'ailleurs.

Mme Plante (Valérie) : Oui. Merci beaucoup, Mme la ministre. Puis, en effet, on est très... Quelle belle... quelle belle nouvelle pour l'est de Montréal, la ligne bleue, et la façon dont on avance dans ce projet! Donc, on s'en réjouit. Et, effectivement, je le disais tantôt, c'est un bon exemple d'une... d'un travail qui se fait en collaboration avec les compétences de chacun. Donc, moi, je pense qu'il faut... ce qui ne marche pas, mais il faut dire ce qui marche aussi, là, c'est important.

Pour ce qui est de l'entente, vous avez raison, je pense, ça a été soulevé par la ville de Québec plus tôt, là, ce matin. C'est vrai que l'article 74 prévoit une entente, mais on sent, de la façon dont c'est écrit... puis là on pourrait peut-être me le montrer, mais on sent quand même... je pense, ça vaudrait la peine de raffiner le texte pour ne pas qu'on en vienne à imposer une entente. Tu sais, c'est... c'est des mots qui parfois peuvent avoir... Je pense que ce que j'entends, c'est une volonté qu'on trouve une solution, mais d'imposer une entente, au final, pour moi, pourrait envoyer un message comme quoi l'agence pourrait décider : Bon, bien, c'est ça, c'est ça, puis finalement on avance.

Alors, moi, j'ai... Le mot qu'ils ont dit, c'est : «À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution financière», et tout ça. Donc, c'est... j'ai envie de vous dire : Si on est capables de se baser sur des exemples qui fonctionnent bien, je ne pense pas... je pense que cette terminologie-là ou la façon dont c'est rédigé, pour moi, me donne une espèce de, bien, voyons, tu sais, pourquoi est-ce que c'est écrit comme ça? Donc, moi, j'ai envie de vous inviter, tout simplement, à faire en sorte... ou, du moins, que ce soit écrit d'une manière où on arrivera à une entente satisfaisante, puis surtout quand on parle des contributions.

Et, vous savez, moi, quand je le lis, cet article-là, je me suis dit : Probablement qu'il y a plein de villes, au Québec, qui n'ont pas nécessairement le réflexe de la ville de Montréal d'avoir un plan d'investissement sur 10 ans, où, comme je le disais tantôt, on a 1 milliard de dollars, là. Nous, ça fait partie de ce qu'on fait. Alors, je peux comprendre qu'il va falloir amener les villes à dire : Bon, bien, refaire des rues ou repenser des intersections, mais je pense qu'il faut vraiment... pour la ville de Montréal, en tout cas, la formulation ne correspond pas ou vient un peu nous, comment dire... donc, nous donner l'impression qu'il n'y aurait pas... ça pourrait nous être imposé, puis on ne serait pas confortables avec cette façon de faire.

• (15 h 30) •

Mme Guilbault : Bien, c'est vrai que, puis c'est ce que M. Monty, de la ville de Québec, disait ce matin, de toute façon, on a intérêt à s'entendre, tu sais, on ne voit pas... Puis, comme je l'ai dit souvent, nous, comme gouvernement, on n'a aucun intérêt à imposer un projet dans un endroit où la ville n'en veut pas. Pour moi, ça ne fait pas de sens. On manque tous d'argent. Ça fait qu'avant... avant de payer un projet dont quelqu'un ne veut pas, on va... on va essayer de faire tous les projets que les gens veulent. Donc, on a exactement le même objectif puis un peu la même opinion là-dessus.

Mais il reste que, pour nous, c'était aussi une façon de s'assurer que les municipalités sont conscientes qu'elles vont avoir une part à jouer dans le financement des projets. Vous le dites, pour Montréal, c'est naturel, là, on a déjà des partenariats sur plusieurs projets, puis ça se fait tout seul, mais, dans l'éventualité où on va développer le transport collectif un peu partout en dehors de la grande région de Montréal, pour nous, c'est aussi important de s'assurer que chacun contribue financièrement au projet qui va desservir son territoire. Donc, c'était aussi cet objectif-là, parce que, l'agence, justement, le but, c'est d'avoir une planification nationale, puis je vais faire le lien avec votre première recommandation sur la planification, mais... mais, c'est ça, je pense qu'on est vraiment rendus là. D'ailleurs, vous avez, vous aussi, salué la création de cette agence-là. Vous êtes... La quasi-totalité des gens qui viennent en représentation, d'ailleurs, saluent cette initiative-là, parce que je pense qu'on est vraiment rendus là en 2024.

Et, dans votre recommandation n° 1... puis il y a... dans le mandat... je pense, c'est l'article 4, en tout cas en début du projet de loi, la notion de planification est intégrée au projet de loi. Et là je vois, dans votre première recommandation, vous dites : Inclure dans la portée du projet de loi une priorisation des projets de transport collectif dans les mandats de MIQ. C'est bien 4 ou c'est 5?

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est 4, c'est ça. Donc... Alors, c'est ça, dans les mandats de MIQ.

Alors, à l'article 4, déjà, on mentionne. Mais vous, puis dans la mesure où il y a déjà un mandat de planification à l'ARTM, que vous connaissez bien, comment est-ce que vous voyez ça, l'arrimage, là, entre la... entre

le mandat qui existe déjà à l'ARTM et quand même une certaine redondance qu'on a donnée de... comme possibilité à MIQ de pouvoir faire cette planification-là, parce qu'elle a un rôle un peu supra qui déborde, évidemment, la CMM? Donc, vous, comment vous voyez ça? Puis quel était exactement, un peu, le sens de votre recommandation n° 1?

Mme Plante (Valérie) : Bien, écoutez... puis juste rapidement pour vous dire : Je pense que... Avec ce que vous me dites, moi, ça me rassure concernant la nécessité de trouver une entente. Mais moi, je vous dis... Pour qu'on... pour que ça... on aille de l'avant, moi, je vous... je vous recommande fortement de dire... d'enlever le «à défaut». Je pense que ça va... ça nous met dans de meilleures dispositions.

Ceci étant dit, pour la recommandation de la planification, comme vous le savez... Puis, encore une fois, la région métropolitaine, on a l'ARTM dont c'est le mandat. D'ailleurs, il y a le plan stratégique qu'on... qui devrait être déposé bientôt, puis on a très, très... on a très, très hâte, étant donné que ça n'a pas passé la première fois, ça a été un échec, la première mouture qui n'a pas été entérinée. Et donc la planification, elle se fait.

Alors, pour le reste du Québec, je ne vais pas me prononcer, mais moi, j'ai envie de vous dire que l'agence devrait être dans la réalisation. Ça devrait être très, très clair que la planification devrait se faire par l'ARTM. Et pourquoi je vous dis ça? C'est que je vous donne des exemples. L'ARTM va... va colliger l'ensemble des données. J'ai présenté, en juin dernière... dernier, la révision du plan d'urbanisme, et on a décidé de l'appeler un plan d'urbanisme et de mobilité parce que, justement, on y intègre l'ensemble des besoins. On a même utilisé des données démographiques pour dire exactement où on... où les gens vont s'installer, dans les 50 prochaines années, à Montréal. Donc, tout est documenté. Et je ne peux pas me prononcer pour d'autres régions qui n'ont peut-être pas un appareil ou une agence... l'agence... l'ARTM, mais moi, je considère que ce serait redondant. Et c'est là que je trouve que ça serait... il y a un risque que ça devienne une étape administrative, votre agence. Puis moi, je ne veux pas ça. Moi, je veux que l'agence vienne réaliser des projets, se base sur les données qu'ils ont, factuelles, tout ce que l'ARTM ramasse avec les sociétés de transport, les villes, et qu'on puisse aller... même des consultations. On a une compréhension du terrain qui est très raffinée dans la région métropolitaine et comment l'agence pourrait venir réaliser. Alors, dans le meilleur des mondes, idéalement, l'ARTM continuerait d'être en charge de la planification, même si l'agence est... une fois l'agence en place.

Mme Guilbault : Parfait. Merci. J'ai... Le temps qui avance, peut-être mon collègue qui voudra... Ça, c'est... OK, parfait.

Je vais vous amener à la recommandation n° 6, parce que je la trouve extrêmement intéressante puis elle nous amène au projet de loi n° 62. Je ne sais pas... Parce que, depuis le début, moi, mon projet de loi, il est très, très lié au projet de loi de mon collègue du Trésor. Je ne sais pas si vous avez été appelés à témoigner ou si vous avez été consultés dans le cadre du projet de loi n° 62... Oui? Bon. Alors donc, vous le connaissez, c'est la réforme des modes contractuels de l'État et ça inclut, de manière connexe, une révision de la directive sur les projets majeurs, donc, qui est l'objet de votre recommandation n° 6. Et donc, c'est ça, donc, en fait, première chose, je pense qu'avec cette réforme-là qui est faite chez mon collègue, on répond à la recommandation n° 6, et, moi, mon projet de loi n'aurait pas de sens puis il n'aurait pas de gain en efficacité si on n'avait pas d'ailleurs la réforme parallèle au Conseil du trésor. Donc, c'est pour ça que je dis que les deux vont ensemble.

Mais est-ce que vous... Puis là vous mettez la recommandation ici, dans mon... dans le mémoire de mon projet de loi aussi, est-ce que c'est parce que, selon vous, le projet de loi n° 62 n'y répond pas ou est-ce que, finalement, c'est juste une manière de rappeler que le projet de loi n° 62 est un autre excellent projet de loi qui vient donner plus d'efficacité au mien? C'est probablement l'option deux.

Mme Plante (Valérie) : Merci beaucoup pour la question. Permettez-moi de laisser M. Therrien vous répondre.

M. Therrien (David) : Bien, effectivement, le projet de loi n° 61 ne ferait peut-être pas le même sens s'il n'y avait pas le projet de loi n° 62 aussi qui est à l'étude. Et le point qu'on soulève, par rapport à la directive, c'est que je pense que c'est, en ce moment, une bonne étape pour la revoir, cette directive-là, question d'avoir plus d'agilité à l'intérieur des projets. La directive actuelle, elle est très linéaire et séquentielle, c'est-à-dire qu'on doit, à chacune des étapes, passer des points de contrôle et poursuivre. Et il n'y a pas moyen de prendre de l'avance ou d'accélérer les investissements ou le travail fait au sein d'un projet. Ça tourne autour aussi de la prise de risque dans un projet, c'est-à-dire qu'on n'a pas nécessairement besoin d'attendre de connaître le projet ultime et final et la décision finale pour déjà amorcer certaines parties d'un projet. Des fois, il y a des investissements qu'on doit faire, des plans et devis ou du détail qu'on peut faire dès les premières phases d'un projet parce qu'on sait que ça sera incontournable dès qu'il y aura un projet.

La directive actuelle nous permet seulement de décomposer par phase de projet, et on a vécu, dans la région Montréal, d'autres façons de faire, notamment avec la caisse qui, elle, se permettait de prendre des risques. On développait un projet, mais, à certaines parties du projet, la conception, elle était déjà très, très avancée, même si on n'avait pas encore arrêté la somme ou le tracé final, la position locale, la finale de chacune des stations. On était déjà en train de travailler les parties qui étaient confirmées et qui avaient une bonne chance d'aller de l'avant. Comme ça, au jour où on a eu une décision, bien, ces parties-là étaient déjà faites, et c'est plus facile de respecter un échéancier ou même de prendre de l'avance sur un échéancier.

Donc, la linéarité de la directive, c'est ce qu'on aimerait pouvoir revoir, et assumer le fait qu'on devait prendre des risques dans le cycle de vie d'un projet pour devancer certaines interventions, pour respecter une date de livraison et avoir le service le plus rapidement possible à la toute fin.

Mme Guilbault : Exactement. Puis hier on avait, entre autres, Pomerleau puis l'ACRGTQ, des fois, je ne dis pas les lettres dans le bon ordre, là, mais, en tout cas, l'association pour les grands travaux, et tous les deux nous ont abondamment exemplifié la plus-value des modes collaboratifs, justement, là, pour des taux... tu sais, pour éviter d'avoir une conception, une réalisation qui sont séparées, le cloisonnement des différents soumissionnaires potentiels, etc. Alors, c'est une évidence qu'il y a des gains en efficacité, et donc dans les coûts, avec ces nouveaux modes là.

Peut-être un élément sur le financement, parce que, tu sais, c'est quand même un élément incontournable, là, même si ce n'est pas directement dans le projet de loi, c'est un peu là, de manière corollaire, et simplement vous dire... Il me reste combien...

Une voix : ...

Mme Guilbault : 43 secondes! Bon, bien, en fait, juste vous dire que je suis très intéressée et très sensible à la recommandation n° 8. On a eu, au début de l'été ou, en tout cas, pendant l'été, une rencontre très intéressante avec le bureau de projet de la ligne bleue, et donc, toute la question de la valorisation immobilière, dans la foulée de la recherche de nouvelles sources de revenus, sachez qu'on est très... on partage votre intérêt pour la chose.

Mme Plante (Valérie) : Parfait. Merci. On aime toujours ça...

Mme Guilbault : Et on n'a plus de temps. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Mon Dieu! Le temps est écoulé, on arrive parfaitement à zéro. Alors, je vais céder maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle pour un temps de 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la mairesse, je vais dire «ma mairesse», je suis le seul Montréalais autour de la table. Donc, bienvenue en commission et bienvenue aux deux personnes qui vous accompagnent.

Je vais aller droit au but. Article 74 du projet de loi : à défaut d'une entente avec les municipalités ou les sociétés de transport, le gouvernement se donne la possibilité de fixer unilatéralement la contribution financière exigée. Vous en pensez quoi?

Mme Plante (Valérie) : Bien, écoutez, je pense que je l'ai... Bonjour. Bonjour, et, écoutez, merci pour la question. Je l'exprimais tout à l'heure, je pense que, dans des dossiers comme ceux-là, où le transport collectif est une priorité pour la ville de Montréal puis où on a démontré à quel point on est proactifs, investis, on investit beaucoup d'argent, on est en mode solution, alors, évidemment, pour nous, ça doit... il doit y avoir effectivement une entente. Ça ne peut pas être une entente imposée.

Et, pour être bien honnête avec vous, ça s'inscrit dans un principe plus large, qui est celui de l'autonomie municipale. Alors, que ce soit pour des sources de financement ou décider d'un tracé ou un mode de transport, il faut qu'il y ait une entente en bonne et due forme, et ça ne peut pas être imposé. Je pense qu'on peut... on peut parler d'un modèle, le REM de l'Est, à plusieurs égards, a échoué, entre autres, parce que la ville de Montréal n'était pas impliquée dès le départ puis qu'il n'y avait pas cette collaboration. Et c'est une des raisons, je dirais, une grande raison pour laquelle on n'a pas pu aller plus loin. Enfin, du moins, ça a achoppé. Donc, je continue de penser qu'il faut qu'on s'entende. On peut... ça ne peut pas... en fait, ça ne peut pas être imposé.

• (15 h 40) •

M. Derraji : Bien, vous avez raison, et on va le surveiller lors de l'étude détaillée. C'est un article, clairement, que nous, on va amender, vous avez notre parole par rapport à ça.

Vous avez, tout au long de votre excellent mémoire, que je tiens à saluer, l'équipe... vos équipes qui ont travaillé sur ce mémoire, insisté beaucoup sur les fiches d'avant-projet, les dossiers d'opportunité et dossiers d'affaires. Et, un peu plus tôt aujourd'hui, vous avez mentionné : Écoutez, nous, ce qu'on veut au niveau de l'agence, c'est qu'elle s'occupe de livrer les projets. Donc, s'il vous plaît, ne perdons pas de temps dans la planification, on est capables de planifier, nous avons un plan de développement, on sait comment gérer le transport en commun dans notre ville, ce qu'on veut par rapport à l'agence, il est clair.

Aujourd'hui, j'ai posé la même question à la ville de Québec, tout à l'heure, je disais, à un certain moment : Faisons de la futurologie, c'est quoi, vos attentes par rapport à l'agence une fois elle est opérationnelle?

Mme Plante (Valérie) : Bien, écoutez, en sachant que l'ARTM, l'Autorité régionale du transport métropolitain, a été créée par le gouvernement du Québec, donc, c'est des... pour faire de la planification, elle a sa raison d'être. Alors, pour moi, ce que je souhaite, c'est que la nouvelle agence, qui vise à accélérer la réalisation de transports collectifs, on se concentre là-dessus. Ça doit vraiment être sur cet élément-là. Si on repart tout à zéro, comme je le disais, on va perdre des années, on va perdre de l'argent, parce que le gouvernement investit de l'argent, les villes, également, tous ces bureaux de projets ou ces étapes préliminaires... Donc, les Montréalais, les citoyens, je vais mettre mon chapeau de présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal, je peux vous dire qu'on a faim de transport. Les études sont là. Donc, moi, ce que je souhaite, c'est que... Puis je ne nommerai pas tous les projets qui sont en place. D'ailleurs, il y a le... j'ai oublié l'acronyme, le plan stratégique...

Une voix : ...

Mme Plante (Valérie) : Le plan stratégique de développement qui devait être adopté il y a quelques années, qui devait juste solidifier les projets de développement. Alors, je pense qu'on doit partir de ça, dire : Merci, l'ARTM, et l'agence, elle réalise.

M. Derraji : ...beaucoup d'énergie, Mme la mairesse, mais je risque de vous décevoir, parce qu'aujourd'hui Mme la ministre a dit clairement à vos collègues préfets, maires et mairesses de la couronne nord : Écoutez, il n'y a plus d'argent. Tout à l'heure, vous avez dit que l'éléphant dans la pièce, c'est le financement. Et ce que vous avez dit, par rapport à la structure de gouvernance, ce que vous souhaitez, c'est un financement récurrent.

Je repose ma question. Je me projette dans le futur, une agence où il n'y a pas de financement attaché... C'est bien beau avoir des projets, si on ne va pas avoir d'argent pour financer ces projets, je me pose la question, ça sert à quoi, une agence?

Mme Plante (Valérie) : Bien là, il faut... Vous me posez la question, moi, je peux vous donner des solutions. On est bien bons, là-dedans, les maires et les mairesses, trouver des solutions très pratico-pratiques. Comme je le mentionnais, je pense que, pour avoir du financement récurrent, surtout quand on sait qu'un gouvernement peut faire un déficit, pas les villes, bien... je pense qu'on pourrait aller vers inverser la pyramide de la priorisation du financement au sein du ministère des Transports du Québec. L'Ontario : 25 % pour l'autoroutier, 75 % pour le transport. Ici, c'est l'inverse. Je sais que, Mme la ministre, vous allez peut-être me dire que c'est 50 % à peu près, mais il y a quand même des fonds... il y a des fonds privés là-dedans. Mais c'est... c'est bon, peut-être proche 50 %, mais on n'arrivera jamais à faire les projets dont on a besoin si on n'est pas... on n'inverse pas la logique.

Et ça, ça demande... ce n'est pas facile, je le sais, mais, si on croit au transport collectif, là, comme un outil de développement puis lutter contre les changements climatiques, il faut qu'il y ait... il faut qu'il y ait de l'argent. On n'y arrivera pas sinon. Alors, l'Ontario le fait, on aime beaucoup se comparer à l'Ontario, alors faisons... Heille! moi, j'ai... Comparons-nous à l'Ontario concernant le financement du transport collectif.

M. Derraji : Bien, écoutez, votre message est reçu. Et j'en suis sûr, que la ministre responsable du Transport...

Mme Plante (Valérie) : Le dit souvent.

M. Derraji : Oui, oui. Bien, je peux... je peux en rajouter et lui transmettre directement le souhait qu'on doit dépasser l'Ontario, pas uniquement être comme l'Ontario. On veut être avant-gardistes en matière de financement de transport.

Ce qui me ramène à l'autre proposition. Vous avez parlé tout à l'heure, Mme la ministre l'a évoqué, je ne sais pas si vous avez vu le projet de loi... Parce que la solution existe, c'est un projet de loi n° 791, Loi permettant à des organismes publics de transport en commun de développer des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de leurs infrastructures de transport en commun, je l'ai déposé au mois de mai ou avril dernier. La ville de Montréal pense quoi de ce projet de loi? Est-ce que vous pensez qu'on doit l'ajouter dans le cadre du projet de loi que nous sommes en train d'étudier? Est-ce que ça va vous aider en matière de financement?

Mme Plante (Valérie) : La réponse est oui. Vous savez, les villes, on est aux prises avec des... comme je le disais, on a plusieurs choses à gérer, c'est normal, une ville, mais j'ai envie de vous dire que le nombre de responsabilités tend à augmenter, et, s'il y a un poste budgétaire qui augmente le plus... le plus important, c'est celui du financement du transport collectif.

Et j'en profite pour dire que, juste pour vous donner une idée, la ville de Montréal, là, c'est 687 millions de dollars qu'on investit, qu'on donne à l'ARTM par année en quote-part, et rajoutez là-dessus 35 millions que nous payons, la ville de Montréal, pas les couronnes, là, pour la gratuité pour les personnes âgées, parce qu'on croit à des mesures anti-inflation sur le long terme.

Donc, on est investis, on y croit, on met l'argent, mais on a besoin de nouvelles sources de revenus. J'ai envie de vous dire que ça touche la fiscalité municipale plus largement. Mais, dans tous les cas, avoir... de pouvoir faire de la captation, de pouvoir avoir les droits aériens, c'est absolument névralgique. Et, en plus, ça permettrait de faire des... au-dessus des stations de métro, par exemple, plus de logements, plus de densité, mais d'en retirer une source de revenus. Et ça serait bon pour vous aussi, ça serait bon pour le gouvernement puis ça serait bon pour les contribuables.

M. Derraji : Bien, vous avez raison, mais, encore une fois, le projet de loi, il est là. Moi, ça ne me dérange pas d'amender le projet de loi de Mme la ministre. On verra son ouverture, si elle veut vous donner plus d'autonomie.

Ça va me permettre de rebondir sur quelque chose qui a été mentionné par Mme la ministre, votre collègue a répondu. J'ai eu la chance à échanger avec le ministre qui est le collègue de Mme la ministre, par rapport aux contrats de partenariat, et j'ai mentionné que nous devrions intégrer la notion du contrat de partenariat, mais, à ma grande surprise, le ministre des Infrastructures a refusé. Donc, c'est à suivre.

Je ne sais pas, Mme la ministre qui est responsable du transport, c'est quoi, son ouverture, mais, absolument, il faut l'indiquer. Si c'est votre souhait que, même en matière de transport... Ça a été mentionné lors de l'échange sur le projet de loi sur les infrastructures. Mais au moins, aujourd'hui, vous, vous êtes claire. Pour les contrats de partenariat, c'est quelque chose que vous voyez d'un bon oeil au niveau de la ville de Montréal.

Mme Plante (Valérie) : Absolument. Je ne peux pas être plus claire que ça.

M. Derraji : Oui, mais c'est... c'est très court, mais c'est très... c'est très court, mais c'est très efficace.

Je vais juste revenir très rapidement sur l'étape de planification versus financement. Vous, aujourd'hui, vous dites qu'on a plein de projets. Demain, ce que vous dites à l'agence, c'est : Priorisez. Quand je lis les critères de priorisation, c'est quoi, le critère qui devrait être dedans au niveau de la priorisation des dossiers d'affaires à faire avancer et financer?

Mme Plante (Valérie) : Permettez-moi de... mon collègue M. Carette.

M. Carette (Claude) : Donc, les choix de priorisation de projets, dans le fond, au niveau des critères... Il y a différents projets qu'on travaille présentement avec le gouvernement du Québec, qu'on pense, par exemple, le grand sud-ouest, qu'on pense le PSE. Donc, il y a différents critères. C'est les dossiers d'opportunité, ça existe déjà.

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant, s'il vous plaît. Il vous reste...

M. Carette (Claude) : Et c'est le cheminement des projets individuels. Ça fait qu'il y a des choix à faire à ce niveau-là. Mais, pour nous, pour une ville, évidemment, c'est le... Aussi, on fait le lien avec le...

Mme Plante (Valérie) : Ce qu'on veut, la priorité, c'est le transport collectif plutôt que l'autoroutier. C'est ça qu'il faut faire. C'est ça, c'est ça. Si on veut...

M. Derraji : Quel...

Mme Plante (Valérie) : Tout. Pour changer le monde, là, il faut que ça soit le transport collectif avant le transport autoroutier.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci beaucoup.

M. Derraji : ...merci à vous trois.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Alors, je vais céder la parole maintenant, donc, au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. Vous avez 3 min 18 s.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Mme la mairesse, messieurs, bonjour. On a peu de temps. J'ai quelques questions.

Peut-être revenir rapidement, là, sur ce qu'il y a de compris, dans le projet de loi n° 62, qui permettrait de faire des acquisitions sous un mode collaboratif, qui permettrait de sauver 15 % des coûts, 25 % des délais, selon les estimations du ministre. Pour l'instant, ce n'est pas permis pour les municipalités et les sociétés de transport. Est-ce que ça doit être octroyé aux sociétés de transport pour qu'elles puissent faire un travail? C'est le même argent, hein, les Québécois paient, peu importe la poche. Mais est-ce qu'on devrait l'accorder aussi aux municipalités ou aux sociétés de transport?

Mme Plante (Valérie) : La réponse, c'est oui. Vraiment, c'est... Pour nous, ça va de soi. Il faut diversifier les sources de revenus puis il faut vraiment... puis maximiser le potentiel au niveau de... puis la raison de transport collectif, entre autres, ça nous aiderait pour pouvoir faire des projets avec du logement, et autres. Donc, c'est nécessaire.

• (15 h 50) •

M. Grandmont : Exactement. Parfait. Merci. Peut-être, la même chose aussi, là, sur la question de la valorisation immobilière, c'est quelque chose qui a été demandé quand même dans plusieurs projets de loi sur lesquels j'ai eu la chance de siéger, on comprend. Il y a plusieurs interlocuteurs qui sont venus ici qui nous ont dit que ce n'était pas une panacée, ça ne réglerait pas tous les problèmes de financement, mais il y a visiblement une crise de financement en transport collectif, au niveau des opérations. Il faut trouver des solutions. Est-ce que, selon vous, ce serait un pas dans la bonne direction?

Mme Plante (Valérie) : La réponse, c'est : Absolument.

M. Grandmont : Parfait. Merci. Sinon, pour imposer, là, des contributions financières, là, votre recommandation 7, j'ai compris votre réponse... je veux juste être sûr de bien comprendre, là. Dans le fond, c'est qu'on a une négociation, on doit s'entendre, là, Mobilité Infra Québec doit s'entendre théoriquement avec la municipalité, mais il y a toujours cette épée de Damoclès là qui dit : Vous savez quoi? Si jamais on ne s'entend pas, là, bien, on va vous l'imposer, la contribution financière. Est-ce que je me trompe? Est-ce que c'est votre interprétation aussi?

Mme Plante (Valérie) : Bien oui, c'est que ça... Pour nous, ça ne tient pas la route, la phrase qui dit : «À défaut d'entente, le gouvernement fixe le montant de la contribution...» Comprenez, on parle ici d'argent, et quand on sait que les villes, déjà, on investit... Quand il y a un projet de transport collectif, comme je disais, on va refaire des rues, des trottoirs, on va refaire les tuyaux, on va faire des pistes cyclables, on va faire plein de choses, et on le

prend dans nos budgets, on le met dans notre planification financière, alors on verrait mal qu'on nous dise : Bien, écoutez, maintenant, c'est tel montant, c'est comme ça que vous devez ajouter. C'est pour ça qu'il faut qu'on se parle. Et j'ai de bons exemples, et je tiens à le mentionner : La ligne bleue est un bon exemple, une très bonne entente avec le gouvernement, on s'entend, on se parle. Alors, basons-nous sur ce qui fonctionne plutôt que de nous imposer. Pour moi, cette phrase-là est mal avisée, on doit laisser tomber le «à défaut de», ça doit... ça ne peut pas être dans le texte.

M. Grandmont : Je pense que, dans votre mémoire aussi, vous parlez... je n'ai pas la référence exacte, mais il me semble que vous mentionnez l'idée selon laquelle les budgets d'opération doivent être envisagés, doivent être prévus quand on arrive avec un projet. Pouvez-vous expliquer un petit peu votre vision par rapport à ça?

Mme Plante (Valérie) : Bien oui, mais, écoutez, c'est un long débat, hein, puis ça ne date pas d'hier, je vais être bien honnête avec vous. Les opérations, souvent les gouvernements supérieurs sont moins intéressés à s'en occuper, mais il n'en demeure pas moins que de construire des étages supplémentaires...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

Mme Plante (Valérie) : ...ça, c'est des projets de développement, il faut s'occuper de la fondation si elle craque. Et donc le métro de Montréal, il faut s'occuper aussi de son entretien. Et on souhaite que ce soit dans les budgets pour ne pas qu'on fasse un beau projet de développement de transport collectif, aucun argent pour dans cinq ans, 10 ans, 15 ans, et que ça se retrouve les Montréalais, essentiellement, qui le paient, alors que c'est une installation métropolitaine dont le Québec profite.

M. Grandmont : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup.

Mme Plante (Valérie) : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, je vais céder maintenant la parole, pour 3 min 18 s, au député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la mairesse. Bonjour à ceux qui vous accompagnent. Je vais continuer sur le même thème, concernant la planification une fois que les ouvrages ou les réseaux sont mis en place. Vous parlez... je vous entends parler, par exemple, de l'entretien des infrastructures, mais est-ce que vous parlez également du fonctionnement des opérations? C'est... Et, si oui, comment on fait ça à l'avance?

Mme Plante (Valérie) : Bien, écoutez, fonctionnement d'opération, on va dire opération-exploitation, c'est essentiellement une fois que l'infrastructure est là. Une fois que le métro est construit, on le sait, au début, il est sur la garantie, les wagons sont sur la garantie, mais, après un certain temps, ils ne le sont plus, donc ça demande évidemment un entretien, et souvent les enveloppes des gouvernements supérieurs ne sont absolument pas au rendez-vous.

Et je le sais, que, pendant la COVID, le gouvernement du Québec a été très présent pour soutenir des enveloppes d'urgence, hein, on le sait, mais il n'en demeure pas moins que ce n'est pas des enveloppes récurrentes et c'était quand même une situation qui n'était pas planifiée. Je veux dire, ça ne peut pas incomber seulement aux Montréalais de faire face à les pertes d'achalandage dû à la COVID et il faut s'occuper du réseau.

M. Arseneau : Oui. Mais, encore une fois, c'est la question de l'entretien du réseau et non pas son opération, par exemple les frais d'opération, le personnel, et ainsi de suite, ou ça le comprend également? En fait, en d'autres mots : Est-ce qu'on touche au financement du fonctionnement, qui fait actuellement litige entre la... les municipalités et le ministère?

Mme Plante (Valérie) : M. Carrette.

M. Carrette (Claude) : Oui. Bien, effectivement, vous avez raison, c'est les frais d'entretien puis les frais d'opération qui font l'ensemble, l'exploitation. Et on peut prévoir à l'avance ces frais-là, dans le fond, on connaît les frais d'exploitation, on les présume, et comment ça vient perturber le financement dans la région métropolitaine, il y a des modèles de financement, comment on partage l'argent... le modèle financier de l'ARTM, et c'est prévisible, ces incidences-là. L'enjeu, c'est : on connaît la dépense, on peut connaître aussi la source de revenus.

Mme Plante (Valérie) : Absolument.

M. Carrette (Claude) : Et c'est ces deux discussions-là qui doivent avoir lieu en même temps, donc la source de revenus pour réussir à payer les nouvelles dépenses.

M. Arseneau : Bien, je trouve ça intéressant parce qu'on s'éloigne, à ce moment-là, des budgets annuels des municipalités, qui ne savent pas quelle sera la contribution, par exemple, du gouvernement du Québec d'une année à

l'autre et qui sont contraintes, parfois souvent, maintenant, de faire des coupures ou d'annoncer des réductions de services, ce qui entraîne une réduction de l'achalandage, et ainsi de suite. Donc, si on planifie un ouvrage, on le met en place, bien, on va planifier sa croissance plutôt que sa... ou ne pas planifier sa décroissance. C'est comme ça que je comprends votre message.

Mme Plante (Valérie) : Bien, c'était très bien expliqué, puis de prévoir comment une infrastructure... On veut augmenter l'achalandage, donc il faut toujours améliorer l'offre et bien s'occuper du matériel.

M. Arseneau : Quand vous dites, à la page 13 de... 4 de votre mémoire que... et vous dites, à juste titre, qu'on touche les projets de transport routier comme collectif, est-ce que vous iriez jusqu'à proposer qu'on élimine les projets collectifs... les projets routiers, c'est-à-dire...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant, s'il vous plaît.

M. Arseneau : ...du transport... et qu'on se concentre uniquement sur le transport collectif?

Mme Plante (Valérie) : Écoutez, moi, ma plus grande crainte, c'est que... Le ministère des Transports du Québec est habitué de faire du gris, d'installer des autoroutes, du béton. Là, on parle de transports collectifs. Donc, moi, c'est pour ça que je souhaite que, noir sur blanc, pour amener l'appareil aussi à s'adapter à cette nouvelle réalité, on puisse dire : C'est le transport collectif qui prime. Bien sûr, l'autoroutier est important, mais ça doit être primordial, et ça doit être écrit noir sur blanc pour envoyer un signal extrêmement fort à la société...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup. Je dois mettre fin... On a...

Mme Plante (Valérie) : ...puis à l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Notre temps est écoulé. Alors, merci beaucoup, donc, pour votre contribution aux travaux de la commission.

Alors, on suspend les travaux quelques instants pour accueillir le prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 56)

(Reprise à 15 h 59)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour. Alors, je souhaite, donc, la bienvenue aux représentants de la Société de transport de Montréal. Donc, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, on va procéder, donc, à un échange avec les parlementaires.

Société de transport de Montréal (STM)

M. Caldwell (Éric Alan) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien heureux d'être ici, toujours fiers d'être à notre Assemblée nationale, justement pour contribuer à l'évolution de l'agenda législatif. C'est la troisième fois qu'on le fait, on l'a fait dans le cadre du projet de loi n° 22, dans le cadre du projet de loi n° 62, et, certains des thèmes qu'on va aborder, on les a déjà abordés dans les deux autres cas, et on est très confiants, justement, que ce long dialogue va aboutir avec... et qu'on aura l'écoute pour les recommandations qu'on propose.

• (16 heures) •

Donc, rapidement, je me présente, Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration de la STM. Je suis accompagné de Maha Clour, première directrice principale Prolongement activité commerciale et directrice générale de Transgesco, une société en commandite responsable des activités commerciales de la STM. Il ne faut pas juger à la longueur du titre, mais bon. Et j'en profite, puisque plusieurs d'entre vous me l'avez noté : Oui, j'ai acheté ma cravate à la boutique de l'Assemblée, c'est un de ces matins. Mais merci. Comme ça, je déclare justement mon intérêt.

Bon, alors, la STM. À chaque jour, il faut comprendre, à la STM, 1 million de déplacements par jour dans l'ensemble de notre réseau. Que ce soit le transport adapté, que ce soit le réseau de bus, que ce soit le réseau de métro, 1 million de déplacements par jour. En termes d'ampleur, bien, on a aussi un budget d'investissement d'environ 20 millions de dollars sur 10 ans. Donc, grosso modo, 2 millions... 2 milliards, pardon, d'investissement en termes d'infrastructures par année, que ce soit pour le développement avec le formidable projet de prolongement de la ligne bleue, mais aussi pour le maintien d'actif. Bref, la réalisation de projets complexes, de projets... de projets d'investissement d'envergure, de projets complexes, on connaît ça et on partage, comme j'ai eu la chance de le dire, le diagnostic du gouvernement sur ce qu'il faut ajuster, justement, dans l'élaboration et la réalisation de ces projets-là.

Donc, ceci étant dit, on était d'accord avec le projet de loi n° 62, on est d'accord avec le projet de loi n° 61. L'appel qu'on veut faire aujourd'hui, c'est, comme on est d'accord avec le diagnostic, comme on est même d'accord avec les mesures proposées, comment elles peuvent s'appliquer, justement, à nos enjeux qui ne sont pas prévus présentement dans le projet de loi? Et on croit que l'application de ces mêmes mesures, qui sont pour les défis de développement, peuvent être appliquée pour les projets de maintien d'actif.

Donc, une de nos premières recommandations, c'est de bien cibler, justement, la mission et l'expertise de Mobilité Infra... Mobilité Infra Québec pour les grands projets de développement ou les projets de développement de transport collectif, qui est tout un défi en soi. La cause a été entendue, on le reconnaît et on croit que cette agence peut vraiment être utile pour les grands projets de développement en transport collectif. Ceci étant dit, il y a d'autres grands projets d'infrastructure au Québec en transport collectif, autres que ceux de développement, nommément le maintien de nos infrastructures et nommément le maintien d'actif du métro.

Le métro, il faut le comprendre, là, c'est un ouvrage de génie civil qui a 50, 60 ans, qui a une valeur de plusieurs dizaines de milliards de dollars et qu'il faut... puisqu'il a 50, 60 ans, il faut le retaper, il faut lui donner un deuxième cycle de vie, ce qui amène de nombreux projets de maintien d'actif, de modernisation de notre métro. Comme on le fait dans la région métropolitaine pour les grands projets routiers, comme Turcot, Louis-H-La Fontaine et Métropolitaine, bien, il faut faire la même chose pour notre métro et c'est complexe. C'est complexe parce qu'il faut maintenir le service en même temps. On a quatre heures par nuit pour faire le maintien d'actif du métro. Donc, nous, dans notre prévision d'investissement, on a 12 milliards pour le maintien d'actif au cours des 10 prochaines années. C'est des... On a là-dedans des projets très complexes où on fera le maintien d'actif du métro, tout en gardant en opération la modernisation de systèmes, qu'on parle des contrôles de trains, qu'on parle des voûtes, qu'on parle du renouvellement du matériel roulant, de tout l'équipement électrique, de ventilation, bref, et de sécurité. Donc, les mêmes leviers qu'on a identifiés dans le projet de loi 62 que pour... dans le projet de loi 61 pour la création du MIQ, bien, pourraient être mis au bénéfice du maintien d'actif, qui, je le... je le répète, pardon, est un investissement collectif colossal.

Ça prend aussi, comme on l'a fait valoir pour le MIQ, une expertise de pointe qu'il faut savoir consolider. L'expertise de pointe dans le maintien d'actif, elle est développée depuis 50 ans à Montréal par la STM, et c'est l'expertise qui, puisque c'est le seul métro au Québec, est concentrée à la STM. Il faut savoir maintenir et consolider. C'est des projets complexes. C'est des projets d'envergure et il faut la même agilité, donc, c'est-à-dire être capables de créer des partenariats de... comme le propose, justement, les différentes avancées des projets de loi. Le mode collaboratif qui est mis de l'avant peut être mis à profit pour le maintien d'actif.

Aussi, bien sûr, une approche basée sur la collaboration et la planification intégrée. Ça a été dit, il faut concevoir un investissement en transport collectif sur l'entièreté de son cycle de vie, oui, par le développement des infrastructures, mais aussi par leur maintien d'actif et par les coûts d'exploitation. Quand on regarde ce qui se fait ailleurs dans le monde, au Canada, par exemple en Ontario, on considère l'ensemble du cycle de vie dans les «business cases» des différents projets. Et ça, pour être capables de le faire avec justesse, il faut savoir impliquer les partenaires, comme les villes, mais aussi les opérateurs futurs des infrastructures que fera le MIQ.

Donc, la... les choix doivent être faits en fonction des coûts sur l'ensemble du cycle de vie. Ils ne doivent pas être pris isolément. Les décisions ne doivent pas être prises isolément, que ce soit pour le volet développement, le volet maintien d'actif ou le volet exploitation. Alors, on insiste là-dessus. On veut être des partenaires. On est des partenaires contributifs. On veut amener notre expérience, justement, à l'élaboration des meilleurs choix dans la considération de l'ensemble du cycle de vie des projets, que ce soit, oui, pour le volet développement, mais exploitation et maintien d'actif doivent être considérés.

Et, pour terminer notre présentation, Mme Clour nous fera part, justement, des avancées qui sont faites, justement, dans notre capacité à concevoir, notre capacité à répondre aux défis du financement du transport collectif, en allant chercher... en allant chercher des fonds supplémentaires via le développement immobilier. On a eu la chance d'en parler à l'Assemblée nationale déjà quelques fois, et voici où est-ce qu'on en est rendus, et voici comment ce qu'on pense que l'adoption du PL 62 peut être contributive à ça.

Mme Clour (Maha) : Merci. Avec le peu de temps que j'ai, je vais pouvoir essayer de synthétiser mes pensées. Donc, bonjour à toutes et à tous. À titre de directrice générale de Transgesco, une société en commandite qui gère les activités commerciales dans les actifs de la STM, également à titre de directrice du bureau de projet du prolongement de la ligne bleue, permettez-moi de féliciter à mon tour le gouvernement pour le dépôt d'un projet de loi qui aurait des bénéfices importants dans le développement du transport collectif.

Vous connaissez assurément l'expression «faire d'une pierre deux coups». Donc, si je vous disais que simultanément on pouvait créer plus de logements, on pouvait rendre le résident moins dépendant à l'automobile, on pourrait générer des revenus pour le transport collectif et en réduire les coûts qui sont associés... C'est un peu le modèle ou le moyen qu'on voudrait vous proposer aujourd'hui, qui est un moyen éprouvé, qui est un moyen concret, qui est déjà appliqué partout dans le monde par d'autres autorités publiques, par les moyens de valeur, de captation de valeur foncière à travers les investissements créés par le transport collectif.

On croit fermement que le projet de loi constitue une occasion à saisir pour lever les obstacles à la valorisation immobilière entourant les infrastructures du transport collectif. Ce modèle se veut, à travers d'une société en commandite, donc Transgesco... Transgesco étant une société en commandite, encore une fois, qui gère les activités en matière de gestion de commerce dans le métro, d'affichage publicitaire dans le métro, dans les bus, dans les abribus. Transgesco va pouvoir, à travers ce modèle-là, s'allier ou s'associer à des promoteurs immobiliers reconnus et qui ont les reins solides pour faire du projet de développement immobilier. Il est important de noter que ces promoteurs deviennent responsables du projet de développement et en assument tous les risques financiers. Le seul apport de Transgesco est au niveau de la valeur du terrain qu'il offre en termes d'équité.

D'ailleurs, je pourrais peut-être mieux illustrer cet exemple par un exemple concret dans le cadre du prolongement de la ligne bleue. Depuis notre passage à la commission parlementaire dans le cadre du projet de loi 22 l'an dernier,

on a eu quand même beaucoup d'intérêt du milieu immobilier. Il y a plusieurs promoteurs qui nous ont contactés plus récemment. Pour un des sites, Lacordaire, dans le cadre du prolongement de la ligne bleue, un promoteur, qui est également propriétaire du site adjacent, nous a contactés et nous a manifesté son grand intérêt pour du développement conjoint. Donc, en partenariat avec Transgesco, il assumerait tous les engagements financiers et tous les risques qui y sont associés, donc à risque quasi nul pour les organismes publics. Transgesco offrirait en équité la valeur du terrain et, une fois le projet du complexe immobilier mis en opération, on identifie des pistes de... d'économie pour le prolongement à la ligne bleue en réduisant la facture au niveau du terrain, qui sera remboursée après l'année un de mise en exploitation du projet immobilier. On générerait également des profits, des profits qui sont évalués de façon... à très haut niveau en ce moment, de l'ordre de 60 millions sur 10 ans...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

Mme Clour (Maha) : Donc, essentiellement, selon nous, c'est un modèle qui est indispensable pour l'avenir du transport collectif. C'est un modèle qui va nous permettre de mieux gérer les fonds publics. C'est un modèle qui va nous permettre de réduire au minimum les risques associés aux organismes publics et de permettre de capter une part des bénéfices associés aux projets immobiliers. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci beaucoup pour votre... votre exposé. Alors, on va débiter, donc, la période d'échange. On va avec Mme la ministre pour 15 minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup à vous deux d'être ici, un autre partenaire habituel de nos divers dossiers. On se voit souvent, on se parle souvent, et d'ailleurs on s'est rencontrés — c'est ça que je disais tout à l'heure à Mme la mairesse — au début ou au milieu de l'été. En tout cas, cet été, on s'est rencontrés sur ce que vous venez juste d'aborder. Mais, avant ça, je veux simplement réitérer que je comprends que vous êtes très favorables à la création de Mobilité Infra Québec, donc au projet de loi 61, au projet de loi 62 aussi, on en parle à chaque fois, parce qu'évidemment les deux sont liés, 61 n'aurait pas d'intérêt sans 62. Et je comprends que vous êtes allés... Étiez-vous dans les consultations particulières du projet de loi de mon collègue? Oui?

• (16 h 10) •

M. Caldwell (Éric Alan) : Tout à fait.

Mme Guilbault : Bon, parfait. Alors donc, c'est ça, vous êtes favorables à la création de Mobilité Infra Québec, c'est une bonne chose. Évidemment, on partage la volonté d'avoir plus de transports collectifs, mais encore faut-il se donner les moyens de réaliser les grands projets de transport collectif complexes. En dehors du métro qui est chez vous et du REM qu'on est en train tranquillement de mettre en service, il n'y en a pas vraiment eu, ou, en tout cas, les SRB, mais, tu sais, à quel... ce n'est pas aussi... Ce n'est peut-être pas de la même complexité que... qu'un métro léger sur rail ou qu'un... qu'un métro, mais bref...

Alors, c'est l'objectif du projet de loi et... Et peut-être revenir... Bien, en fait, non, je vais commencer par le point de... de madame, parce que c'est un point qui est très intéressant, je l'ai évoqué un petit peu aussi avec la ville de Montréal tout à l'heure, mais, je l'ai dit, on a eu la rencontre cet été, puis, quand vous êtes venus sur mon projet de loi, c'était 40 ou 41, en tout cas, sur l'expropriation, on avait eu la discussion aussi sur la possibilité de faire du développement immobilier puis de tirer des profits, plus de profits ou plus de retombées le long des... dans la foulée des projets de transport. Et là, à l'époque, j'avais évoqué le... la notion de risque, en disant : Il faut évacuer la notion de risque, parce que le risque financier, si ultimement il échoit... il échet... il échoit au gouvernement, ce n'est pas souhaitable pour personne, parce qu'ultimement c'est les mêmes citoyens qui paient. Alors, oui, «échoit», c'est le verbe «échoir»? Bon, c'est ça, échoit... C'est parce que là je n'étais pas certaine. La langue française est si belle.

Alors donc, c'est ça. Alors... Mais, cet été, je dois dire qu'on a eu, c'est ça, une très belle rencontre avec ma collègue, aussi, la ministre de l'Habitation, parce que l'objectif est double, oui, aller chercher plus de revenus, mais aussi offrir plus de logements, parce qu'on a aussi des enjeux de logements. Et c'est vrai que... bien, en tout cas, sans nommer... sans nommer personne, là, mais il y avait... il y avait un partenaire qui était... On était en présence d'un partenaire qui pourrait être justement un partenaire pour une station du prolongement de la ligne bleue. Donc, un projet très intéressant où, justement, on arrive à atteindre l'objectif en éliminant la notion de risque financier pour la société, pour Transgesco ou pour, ultimement, le gouvernement. Donc, est-ce que...

Puis, à l'époque, je ne sais pas si j'avais donné l'exemple, mais on a toujours l'exemple de l'îlot Voyageur qui nous revient à l'esprit, là, c'est toujours un peu comme ça qu'on l'exemplifie, on veut éviter un autre îlot... îlot Voyageur. Donc, peut-être vous l'avez déjà dit, mais, pour nous, on partage cet objectif-là, on est très ouverts, très intéressés à ça, on a travaillé tout l'été ensemble justement pour pouvoir en arriver à ça. Ma collègue ministre de l'Habitation, il y a deux, trois semaines, peut-être plus trois semaines, a déposé sa stratégie en habitation, et d'ailleurs c'est inclus dans sa stratégie en habitation. Donc, je pense que ça vient bien incarner notre volonté d'aller dans le même sens que vous.

Est-ce qu'au-delà... Là, on a parlé de la station Lacordaire, mais est-ce que vous... êtes-vous en mesure déjà d'évaluer le potentiel ou... peut-être pas l'entière, mais d'autres retombées, que ce soit à même le projet, le PLB ou d'autres, éventuellement d'autres projets ou d'autres possibilités que vous avez à même les projets actuels ou des futurs projets de développement?

Mme Clour (Maha) : Oui, en fait, tout à fait. Là, j'ai parlé d'un exemple concret de la station, future station Lacordaire dans le prolongement, mais, déjà, on était en réflexion sur plusieurs sites dans le bassin d'actif de la STM. Mais c'est important de mentionner que ce modèle-là est facilement exportable à travers le Québec au complet. On peut penser à plusieurs projets structurants, par exemple, pour en citer, le tramway de Québec, le tramway de Gatineau. C'est un modèle qui est exportable partout, sur tous les actifs existants, et en devenir, et en développement. Donc, oui, c'est un modèle qu'on essaie d'évaluer son potentiel à plus haut niveau. On a évalué une dizaine de sites pour la STM. Déjà, dans le parc d'actif de la STM, on identifie ce potentiel de l'ordre de plus de 4 000 logements, avec des profits allant jusqu'à 400 millions sur 10 ans. Et là c'est vraiment juste sur une dizaine de sites d'actif de la STM. Donc, si on sort au-delà de ces quatre murs et on... on l'exploite pleinement sous sa forme actuelle à l'échelle de la nation, on peut s'imaginer, justement, le potentiel que cela peut générer.

M. Caldwell (Éric Alan) : Mme la ministre, au-delà, comme l'a dit Maha, du potentiel sur l'ensemble de nos actifs, avec le développement du réseau qu'on fait depuis 60 ans, vous avez raison de noter que, pour le prolongement de la ligne bleue, c'est tout à fait formidable, le potentiel. Le prolongement de la ligne bleue se fait dans un quartier qui est une succession de centres d'achats conçus à une autre époque, qui cherchent à se requalifier en combinant offre commerciale et habitation. Donc, il y a un potentiel pour consolider l'offre commerciale, pour générer de l'emploi, pour des équipements institutionnels de l'ensemble des paliers de gouvernement et, bien sûr, pour en plus créer de l'habitation.

Donc, le tracé de la ligne bleue est un des plus beaux territoires, justement, pour mettre en oeuvre cette... cette densification, cette augmentation des activités urbaines. Et la beauté de la chose, c'est : la ville de Montréal s'y prépare depuis longtemps. On le sait, c'est un projet reporté depuis quelques décennies, mais donc la planification urbaine en termes d'infrastructures fait en sorte que c'est un terrain d'accueil où on pourra capitaliser sur le développement rapidement, parce qu'on le sait, les besoins sont grands.

Mme Guilbault : Bien, absolument. Moi, je suis emballée par le projet de prolongement de la ligne bleue. Et d'ailleurs mon collègue ici, le député de Masson, est né à Montréal, donc est montréalais lui aussi, tout comme le collègue de Nelligan, ce qui est...

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Pardon?

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Pardon?

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Ah oui! OK. Non, mais moi, je dis simplement qu'il est né à Montréal puis donc qu'il partage mon enthousiasme, qui est très... qui est contagieux à l'ensemble de la table.

M. Caldwell (Éric Alan) : Vous êtes tous les bienvenus à Montréal.

Mme Guilbault : Mais c'est vrai que ça fait tellement longtemps qu'on l'attendait, le prolongement de la ligne bleue, puis c'est vraiment emballant. Puis, en combinant avec les possibilités de logement puis de valorisation, moi, je trouve ça très, très excitant aussi. Alors, je voulais que tout le monde sache qu'on... qu'on est tous très excités de ça, et non seulement excités, mais qu'on va poser des actions pour aller dans ce sens-là. Puis, comme je l'ai dit, c'est déjà dans la stratégie d'habitation de ma collègue.

Peut-être un point sur... Puis on en a parlé, ça aussi, avec la ville de Montréal, là, sur la question de la priorisation puis des projets qui vont être... Tu sais, dans le fond, la priorisation, la planification, un peu, il y a toute la question du mandat de l'ARTM là-dedans, votre recommandation numéro... numéro sept. Quand on parle de priorisation, bon, on le sait, on n'a pas encore réussi à avoir une planification stratégique puis une priorisation des projets qui a été acceptée, déposée et officielle de la part de l'ARTM.

On avait l'ARTM hier avec la nouvelle présidente du conseil d'administration, qui disait : Ça s'en vient. Mme la mairesse, qui siège sur le CA de l'ARTM aussi, semblait dire que ça s'en vient. Donc, pour vous, puis dans la mesure où Mobilité Infra Québec va avoir un mandat de planification aussi, qui est prévu à l'article 4, mais qui déborde la CMM parce que l'entité va être nationale, est-ce que vous considérez que c'est une bonne chose et que toutes ces choses-là peuvent s'arrimer très bien ensemble?

M. Caldwell (Éric Alan) : Clairement, et je veux insister là-dessus, là, il faut, bien sûr, dans une métropole comme Montréal, concevoir les systèmes en réseau. D'ailleurs, là, il y a l'arrivée du REM de l'Ouest, qui fait en sorte qu'on réorganise nos activités, que ce soit à Longueuil, Exo, ou à la STM, justement, pour bénéficier, justement, de l'ensemble des parties du réseau pour rendre le tout vraiment organique. Donc là, clairement, il faut, dans les prochains projets, avoir ce même type de planification, même l'affiner pour la rendre plus performante. Parce que, oui, et... parce que, oui, si on veut que le réseau soit performant, il faut s'occuper de chacune des parties.

Et là je reviens, justement, à l'équation qui est le développement, maintien d'actif, exploitation en prenant un exemple qu'on connaît tous : le Projet structurant de l'Est, ou quelle que soit sa dénomination. On le sait, le Projet structurant de l'Est, tel qu'il est conçu, se rabat sur la ligne verte du métro. La ligne verte du métro, je l'ai mentionné, a besoin d'être modernisée, a besoin d'amour, justement, parce qu'elle a 40 ans, 50 ans, il faut savoir y investir de l'argent. Donc, si on n'a pas, pour la performance des réseaux, l'agilité ou la bonne... la planification optimale qui fait en sorte que les interconnexions vont être fonctionnelles, bien, on passe à côté d'une belle occasion.

Après, il y a justement, dans les budgets... Là, je parle du volet spécifique de maintien d'actif, où, si on veut un projet de rabattement, bien, il faut que le mode sur lequel on se rabat soit entretenu et que les deux soient planifiés ensemble, parce qu'il y a des défis de mise en service aussi dans un cadre où on n'a pas le luxe, à Montréal, de la redondance, donc il faut garder notre réseau en opération. Donc, oui, une planification pour s'assurer que le développement et le maintien d'actif aillent de pair, et une planification aussi pour les budgets d'exploitation, parce que, dans un cadre comme Montréal, où les tarifs sont intégrés, bien, il y aura une redistribution des revenus tarifaires et une conséquence sur l'ensemble des opérateurs.

Donc, oui, cette planification doit être faite, et c'est comme ça que chacune des parties du réseau sera plus optimale, plus performante, mais bien sûr il doit... cette planification d'ensemble doit être faite pour l'ensemble du cycle de vie des réseaux.

Mme Guilbault : Puis, considérant aussi toujours la nuance de... Les projets qui vont être réalisés par MIQ sont des projets qu'on a appelés projets complexes. Donc, il y a quand même des projets de transport collectif qui vont continuer d'être réalisés, que ce soit par les sociétés de transport ou éventuellement par d'autres partenaires. Donc, ce n'est pas... ce n'est pas systématique que chaque projet de transport collectif au Québec va aller chez MIQ, mais on va se donner cette capacité-là de faire, par exemple, ce que la caisse a fait avec le REM. On pourrait le confier à une autre entité que la CDPQ Infra, dont on dépend actuellement pour faire quoi que ce soit d'autre que ce qu'on est habitués déjà... déjà de faire.

• (16 h 20) •

Sur les... le partenariat... Combien il me reste de temps? Cinq minutes. Bon. Parce que vous dites : C'est important de le faire en partenariat, puis ça, ça revient souvent, là, chez... chez pas mal... bien, tous ceux qui sont dans le milieu de la mobilité qui sont venus nous rencontrer depuis hier. Pour vous, est-ce que ça va de soi qu'il y a une participation financière au projet par la municipalité? Et donc c'est sûr que là vous, vous êtes la société de transport, mais vous, personnellement, êtes quand même un élu aussi de... de l'équipe de la municipalité. Donc, bref, est-ce que, pour vous, ça va de soi qu'il y ait une participation financière qui soit sollicitée de la part de la municipalité qui est desservie par le projet?

M. Caldwell (Éric Alan) : La... Il y a déjà — j'ai entendu Mme la mairesse — à plusieurs niveaux, une participation financière. Quand on parle d'un service de transport collectif, il faut considérer l'infrastructure qu'il offre, le développement de l'infrastructure, la construction de l'infrastructure, l'infrastructure qui s'y rabat, les rues, les trottoirs, les pistes cyclables, le réseau existant qui va s'y rabattre, par exemple la STM, si on arrivait avec un nouveau mode structurant, les coûts de maintien d'actif, tant les infrastructures de rabattement que de la nouvelle infrastructure, et les coûts d'opération de l'ensemble de ces opérations. Donc, il y a déjà une participation financière de tous à tous les niveaux.

Quand je parle, justement, d'être... d'être capables de considérer le cycle de vie complet et l'ensemble des besoins de financement, que ce soit pour le développement, le maintien d'actif et l'exploitation, bien, il y a clairement déjà une grande participation des villes, et moi, je suis de ceux qui pensent que la participation de chacun sur l'ensemble du cycle de vie doit être bien définie, là où... donc pas seulement dans le volet développement des infrastructures, et c'est un peu l'appel qu'on fait avec le... notre mémoire aujourd'hui.

C'est que, oui, bien sûr, les villes participent, les villes participent déjà, les villes veulent participer plus, des villes comme Montréal veulent participer plus. Mais on doit faire, par exemple, comme le fait Vancouver ou l'Ontario, considérer l'ensemble des coûts. On le fait aussi au Québec, par exemple avec le REM de l'Ouest, où on participe ensemble à l'ensemble des coûts. Le gouvernement est arrivé avec une part conséquente de l'investissement pour le développement des infrastructures, et après on planifie le reste des coûts, qui sont l'exploitation et le maintien d'actif, avec un partage des coûts. Donc, oui, clairement, les villes participent déjà.

Mais là, si on devait être dans un système où on ne définit la participation des villes que pour le volet développement, sans le considérer pour le reste des opérations, bien, on perpétue l'ensemble du débat sur le financement du transport collectif, où on essaie tous de trouver ses repères. Ce qu'on veut pour les citoyens, c'est qu'il y ait un service. Pour qu'il y ait un service, il faut, oui, développer une infrastructure là où il n'y en a pas, la maintenir et l'exploiter. C'est l'ensemble, je le répète, l'ensemble de ce cycle de vie qu'il faut considérer dans qui paie quoi et comment.

Mme Guilbault : Tout à fait. Puis, sur le financement du transport collectif, j'en profite pour noter que les discussions avancent très bien sur l'entente, comme vous le savez. Alors, on aura, j'espère... éventuellement, on sera en mesure de... d'annoncer... Mais, bref, ça avance très bien. Alors, remerciements pour cette partie-là.

Donc... Alors, effectivement... Mais, pour la contribution financière, effectivement, vous dites : On le fait déjà. Donc... Parce qu'il y a divers groupes qui sont venus et, pour nous, c'est une évidence, la participation financière. Vous dites : Montréal, nous, on est habitués. Effectivement, mais je pense... OK, il me reste deux minutes. Mais c'est ça. Donc, effectivement.

Et donc, là, je vous amène à l'article... Probablement que c'est dans vos recommandations, là, parce que j'ai lu en même temps votre mémoire et celui de Montréal, parce qu'il y a des choses qui se ressemblent. Donc, l'article 74 du projet de loi, où on dit qu'il y aura une entente avec les municipalités... Puis ça va avec la question aussi de la collaboration, parce que tout le monde dit : On veut être partie prenante, on veut être consultés, on veut faire partie de l'élaboration du projet. Donc, les modalités qui sont prévues pour une entente entre le gouvernement et éventuellement une société de transport, l'ARTM, etc., dépendant du projet puis dépendant du... de la responsabilité... Est-ce que, pour vous, c'est un bon article, 74?

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

Mme Guilbault : Oh! 30 secondes. Bon.

M. Caldwell (Éric Alan) : Comme on le met dans nos recommandations, il faut s'assurer que la portée de cet article-là, et je le répète, désolé de le répéter, soit sur l'ensemble des coûts intégrés d'un projet. Prenons deux exemples très simples, là : un mode très lourd, par exemple un tramway, qui est cher à construire mais moins cher à opérer, alors que, dans une autre ville, on ferait un SRB avec des autobus, ce qui n'est pas cher à construire mais cher à opérer. On a deux services où, lorsqu'on considère les coûts complets, on peut arriver à faire une décision intelligente. Mais, si on ne regarde l'investissement que...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée, je dois couper. C'est... c'est mon rôle ingrat, mais je le fais. Alors, merci pour... pour vos réponses. Je vais céder maintenant la parole, donc, au porte-parole du groupe... de l'opposition officielle, pardon, pour... Ah! 2 min 54 s... 9 min 54 s.

M. Derraji : Sinon, je vais dire : Pas la peine. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. On va aller à la dernière question. Vous n'avez pas eu le temps de répondre. Pour moi, c'est fondamental. On ne peut pas venir aujourd'hui en commission parlementaire vendre qu'on va faire de la... du partenariat, qu'on va travailler ensemble, on va changer le mode de contrat pour mettre du collaboratif. Je vais... je vais vous poser la même question que j'ai posée à la ville de Montréal. À défaut d'une entente avec les municipalités ou les sociétés de transport, le gouvernement se donne la possibilité de fixer — j'insiste, ça a été oublié tout à l'heure — unilatéralement la contribution financière exigée. Vous en pensez quoi?

M. Caldwell (Éric Alan) : Comme je l'ai dit, je crois que ça doit faire l'objet d'entente de partenariat pour l'ensemble du cycle de vie. L'exemple que je prenais, c'est : si on considère les coûts seulement pour le développement, le maintien d'actif ou l'exploitation, on n'a pas une vision globale. Et, dans la façon d'organiser le financement du transport collectif dans... dans notre système québécois, bien, la contribution est asymétrique, dépendamment qu'on soit dans l'un ou l'autre des silos de... du développement de l'exploitation ou du maintien d'actif.

Donc, ce qui compte pour le citoyen, c'est d'avoir le service, là. Ce qui compte, c'est qu'on maximise l'investissement public à tous les niveaux, qu'il soit des municipalités ou qu'il soit du gouvernement. Donc, si c'est décrété unilatéralement, bien, on passe à côté des meilleures pratiques, comme on le voit en Ontario, où ça doit faire l'objet d'une entente. Quand on a des ententes, c'est là que ça fonctionne bien. Donc, c'est ce qu'on recommande, clairement.

M. Derraji : Oui. C'est clair, votre message... Parce que je n'ai que neuf minutes et j'ai plein de questions. Donc, pour vous, cet article de la loi doit être amendé d'une manière très claire.

M. Caldwell (Éric Alan) : On a... C'est dans nos propositions de... de le revoir, justement, ou que ça fasse l'objet des ententes.

M. Derraji : Oui, c'est... c'est excellent. C'est excellent. L'éléphant dans la pièce, c'est le financement, hein? Ce n'est pas la première fois qu'on en parle. C'est bien beau une nouvelle structure. J'ai vu pas mal de commentaires positifs de votre part par rapport à de nouvelles structures. Le FORT est déficitaire, hein, vous savez c'est quoi, et, pour bientôt, il n'y aura pas d'infrastructure pour... il n'y aura plus d'argent pour financer les infrastructures. Déjà, la ministre, les dernières semaines où elle est interpellée par... pour du financement, sa réponse : Il n'y a plus d'argent. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que ce gouvernement est à l'origine de 11 milliards de déficit. Est-ce que vous pensez que ce projet de loi va régler votre problème? Ce problème de financement, il existe surtout en maintien d'actif.

M. Caldwell (Éric Alan) : Bon. Plusieurs dimensions à cette réponse. Premièrement, on amène des solutions, là. Le développement de l'immobilier, c'est une partie, une des clés pour le financement du transport collectif. On sent beaucoup d'écoute, on sent beaucoup de collaboration et on espère que, dans l'évolution de vos travaux, ce sera mis à l'avant-plan. Donc, ça, c'est une partie de solution.

Il y en a une autre, partie de solution. On l'a dit, on salue le projet de loi, on salue le projet de loi 62, la loi 62, et, on a dit à l'époque : Les solutions qui sont là sont les bonnes. Il faut étendre leur portée pour, justement, réduire les coûts. Le ministre Julien a dit clairement : On pense pouvoir réduire les coûts de 20 % à 30 %. C'est applicable, justement, aux sommes colossales qu'on investit dans le maintien actif. Donc, c'est là une autre, aussi, solution au

financement du transport collectif, dépenser moins pour les mêmes besoins. Donc, générer des revenus immobiliers, dépenser moins avec les mêmes besoins. Parce que, oui, on salue ce projet de loi, mais on veut en étendre la portée justement pour maximiser les économies. Mais après il reste, justement, à conclure, dans les ententes, le financement, mais on est capables de le faire, au Québec, là. On doit reprendre cet élan pour le transport collectif. On doit se redonner cette ambition-là. Et on a des projets, on réussit bien à le faire, comme le prolongement de la ligne bleue. Donc, il faut... il faut faire des ententes sur le financement, il faut accroître la part publique du financement du transport collectif, clairement, parce que c'est les ambitions qu'on se donne.

M. Derraji : Mais vous répondez quoi aux gens, aujourd'hui, là, qui... qui vous voient parler de la nouvelle structure, surtout que la STM a un problème de financement d'infrastructure? C'est un fait. Vous avez vu, est-ce que... le document que j'ai utilisé lors des crédits et vous avez vu la série d'articles. Les gens ont des inquiétudes, parce que, justement... est-ce que vous avez assez de sous pour maintenir l'actif avant de parler de nouveaux projets? Et d'ailleurs je vais revenir un peu tout à l'heure aux projets immobiliers, mais l'urgence, c'est maintenir l'actif que vous avez présentement.

M. Caldwell (Éric Alan) : Clairement. On l'a dit à plusieurs tribunes, c'est essentiel de faire en sorte que, notre réseau, qui déplace 1 million de personnes par jour, on... on le maintienne en état pour faire ces déplacements-là et qu'on le modernise.

• (16 h 30) •

Ce que je vous dis, puisqu'on est au registre des solutions, là : Si on étend la portée, justement, des mesures qui sont mises en place, et là je... je cite le ministre Julien, «on pense faire des économies de 20 % à 30 %», bien, on a une part de solution pour le maintien d'actif. Mais il reste qu'on doit avoir une mobilisation de l'ensemble de la société, justement, pour le maintien d'actif. Je suis d'accord avec vous, M. le député.

M. Derraji : Oui. Vous étiez là, au 60... 61? OK. Parce que j'étais là... 60...

M. Caldwell (Éric Alan) : Oui, je ne sais pas si le... 62, oui. Oui, tout à fait.

M. Derraji : 62... 61... je commence à être mêlé parce que j'ai siégé sur les deux. Vous avez vu qu'on a parlé de... de contrat de partenariat? Parce que moi, j'ai besoin de la ministre maintenant, parce qu'elle parle beaucoup du projet de loi de son collègue, mais corrigez-moi si je me trompe, cher collègue, il n'y a pas de contrat de partenariat par rapport à ce qu'on discute maintenant, là.

M. Caldwell (Éric Alan) : Non, mais ça fait partie de nos recommandations. Et on vous fait confiance, justement, pour arriver à étendre... comme je l'ai dit, c'est étendre la portée des bonnes mesures qui sont mises sur la table au profit de l'ensemble de l'investissement collectif en transport collectif.

M. Derraji : Je veux juste le mettre au clair, parce qu'il y a comme deux discours sur la table. J'ai entendu Mme la ministre parler, j'ai siégé avec son collègue, et ça a été... ça faisait partie du débat, contrat de partenariat, surtout dans le secteur du transport. Donc, je... Vous réitérez que c'est ce que vous voulez, mais je tiens à vous mentionner que ce n'est... ce n'est pas le cas dans le projet de loi en question. Ce n'est pas celui-là, là, c'est l'autre projet de loi.

M. Caldwell (Éric Alan) : On réitère que c'est ce qu'on veut. On pense que c'est au bénéfice de tous.

M. Derraji : C'est très clair. Je vais revenir à un sujet que... que j'aime beaucoup, et d'ailleurs merci d'être là, merci de le mentionner, j'ai noté «400 millions de dollars», «10 ans», mais «quelques sites». C'est ce que vous avez dit.

Mme Clour (Maha) : Oui, effectivement, qui comprend justement les sites du prolongement de la ligne bleue.

M. Derraji : Oui. Avez-vous eu l'occasion de voir ce projet de loi, ce beau projet de loi présenté par le député montréalais de Nelligan?

Mme Clour (Maha) : Oui. Je n'ai... je n'ai pas les fins détails en tête, mais oui.

M. Derraji : Mais ce n'est pas grave, je peux vous le donner, ça va être gratuit. On parle beaucoup de maximiser les revenus. Je pense que, là où on est rendus aujourd'hui, on ne devrait plus en parler. On doit être en mode vous donner le droit de le faire, parce qu'on laisse sur la table de l'argent, mais aussi des logements. On sait que le Québec vit une crise du logement, mais là le temps n'est plus à convaincre qui que ce soit autour de la table. Ça devrait être de facto une solution parmi d'autres. Qu'est-ce que vous en pensez?

Mme Clour (Maha) : Bien, effectivement, on ne peut qu'être d'accord avec le modèle proposé. C'est un modèle qui nous permet d'adresser la crise de logement. Ça nous permet d'adresser la crise de financement dans le transport collectif. Ça nous permet d'adresser les défis climatiques aussi, hein, parce qu'en... en créant de... ce qu'on appelle des TOD, ou des milieux de vie autour des pôles de mobilité, on contribue à réduire l'utilisation de l'automobile,

on contribue à améliorer le mode de vie ou le milieu de vie des citoyennes et des citoyens. En fait, le modèle nous permet, justement, d'être capables de générer des bénéfices, de générer des profits qu'on va pouvoir intégrer dans le transport collectif.

M. Derraji : Votre première lecture du projet de loi, est-ce que vous avez l'ensemble des éléments pour aller de l'avant? J'ai entendu la ligne bleue, mais, une ligne bleue sans ce que vous avez demandé, on perd une bonne opportunité.

Mme Clour (Maha) : En fait, la proposition que l'on fait, le modèle que l'on propose demande un modèle... une proposition de codéveloppement, donc un développement conjoint où on crée un partenariat à travers d'une société en commandite, par exemple Transgesco, et un promoteur immobilier.

En termes de codéveloppement, on exige également une autre condition de succès, qui est de pouvoir se donner la capacité de faire des travaux intégrés. Donc, on est vraiment à faire conjointement et se mandater mutuellement pour faire des travaux intégrés, l'intention étant d'optimiser nos interventions, et donc de réduire, là, le coût de construction des actifs autant du transport collectif que du projet immobilier.

M. Derraji : Ce sont de très bonnes propositions. Mais, à la lumière du projet de loi, est-ce que vous êtes à l'aise avec ce qui est proposé, l'ouverture?

Mme Clour (Maha) : Il y a certaines dispositions actuelles du projet de loi, on propose effectivement...

M. Derraji : D'amender?

Mme Clour (Maha) : ...d'amender pour pouvoir réaliser, avoir cette capacité-là de faire ces travaux conjoints.

M. Derraji : Si vous avez vu les articles du projet de loi n° 791, moi, je vous le dis dès maintenant, là, ça va être amendé. On verra l'ouverture de Mme la ministre et ses collègues, s'ils vont accepter ces amendements ou pas. Mais, à la lumière de ce projet de loi qui a été déjà déposé, est-ce que ça vous satisfait? Est-ce que ça reprend un peu l'ensemble des éléments, que, dès demain, une fois que la loi est adoptée, vous allez être en mode opération?

Mme Clour (Maha) : Donc, on est déjà heureux de voir qu'il y a une ouverture au niveau du développement immobilier et de la valorisation immobilière, bien évidemment, autour des actifs du transport collectif. Encore une fois, on propose des amendements au projet de loi pour nous permettre d'aller vers des modèles de développement conjoint, d'être capables de se mandater mutuellement pour faire des travaux conjointement pour nous permettre, encore une fois, d'optimiser au maximum les bénéfices et les retombées pour l'ensemble du Québec.

M. Caldwell (Éric Alan) : Je sens, M. le député, qu'on est tous d'accord... je sens, M. le député, qu'on est tous d'accord, ça fait que...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

M. Derraji : Bien, je vais dire que mon amendement, il est prêt. C'est eux qu'il faut convaincre, c'est eux, la majorité. Donc, moi, je vous garantis que ça va être déposé. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Il restait 15 secondes.

M. Derraji : Je vous remercie pour votre passage. Très apprécié, toujours pertinent avoir des échanges avec vous. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, je vais me retourner vers le porte-parole du deuxième groupe d'opposition, donc, pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Oui. Merci, Mme la Présidente. Mme Clour, M. Caldwell, merci. Bienvenue. Merci pour votre mémoire. J'ai envie d'aller sur... J'aurais eu mille questions, évidemment, mais, en 3 min 18 s, vous comprenez... Une question, un peu, de compréhension sur votre première proposition, votre première recommandation. Vous dites : «Circonscrire le type de projets pouvant être confiés à Mobilité Infra Québec pour exclure les projets de maintien d'actif, ou d'autres projets à réaliser dans un [projet] existant...» C'est quoi, la raison fondamentale de ça?

M. Caldwell (Éric Alan) : Un des arguments invoqués pour la création de Mobilité Infrastructure Québec, c'est la concentration d'expertise, l'expertise dans le maintien d'actif qu'on opère, et souvent depuis plusieurs décennies, et dans les sociétés de transport, par définition. Donc, on veut... on veut donner les leviers à cette expertise-là, la consolider. C'est important d'envoyer un signal, aussi, tout comme on veut envoyer un signal de création d'un bureau d'expertise pour le développement d'infrastructures, et c'est le gros signal qui est fait avec le projet de loi. Mais il faut donner... savoir donner le même signal à ceux qui porteront la responsabilité du maintien d'actif. Et on pense que le

lieu où est déjà concentrée cette expertise, le lieu où on peut le faire avec plus d'agilité, en autant qu'on donne les leviers, c'est dans les sociétés de transport.

M. Grandmont : Je vais poser la question. Puis je ne veux pas présumer des intentions de la ministre, mais, d'une part, on sait que, bon, on veut offrir des bonnes conditions de travail aux gens qui vont travailler chez MIQ, c'est une chose. D'autre part, il y a un article de loi, je ne me souviens plus exactement lequel, où on dit que tout projet construit ou reconstruit par Mobilité Infra Québec pourra être donné à qui voudra bien... à qui... à qui le gouvernement voudra bien le donner. Donc, si, effectivement, on veut maintenir à la fois l'expertise de la STM, mais aussi s'assurer que le métro demeure de la gestion de la STM et un bien public, il me semble que c'est une bonne chose de s'assurer de ça, effectivement, baliser que le maintien d'actif est de la responsabilité des acteurs qui ont déjà cette expertise-là actuellement.

M. Caldwell (Éric Alan) : Mais bien sûr. Puis, quel que soit le modèle, lorsqu'on fait un maintien d'actif, il faut être en lien avec celui qui l'opère, ça va de soi dans toutes les bonnes pratiques à travers le monde. Et nous, à Montréal, bien, nous, la STM va continuer à opérer le métro de Montréal, c'est... on en est très fiers, on en est très jaloux. Et on a la meilleure expertise, justement, pour diriger les opérations de maintien actif. Encore là, je le répète, c'est pour ça que je crois qu'il faut étendre la portée des articles qui sont soumis dans le projet de loi pour donner les mêmes leviers de réalisation, la même agilité.

M. Grandmont : On est à la même place. Et je veux bien m'assurer aussi que le service de transport en commun qui est déployé par la STM demeure un service public et de qualité qui a les moyens d'opérer, évidemment, de la meilleure façon qui soit...

M. Caldwell (Éric Alan) : C'est défini dans la Loi sur les sociétés de transport, dont on est très fiers.

M. Grandmont : Oui, effectivement. À la recommandation 6, c'est intéressant, vous parlez d'analyse coût-bénéfice, mais aussi du cycle de vie. Vous avez donné l'exemple du REM. Si MIQ, si Mobilité Infra Québec produit... doit produire une analyse, est forcée de le faire, c'est quoi, le processus qui suit cette production-là? À qui c'est destiné, cette analyse-là?

M. Caldwell (Éric Alan) : Bien, c'est clairement une bonne aide au processus d'aide à la décision et au choix de priorisation...

M. Grandmont : Mais c'est public.

M. Caldwell (Éric Alan) : Bien, c'est public, oui, c'est public, puisque l'ensemble des contributeurs sont dans notre système public, et il y a des opérateurs, sont régis, comme vous le savez, par les lois de l'Assemblée nationale...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. C'est tout le temps que nous avons...

M. Caldwell (Éric Alan) : ...donc c'est public.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, je me tourne maintenant vers le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci à vous pour votre présentation, votre mémoire. J'essaie de résumer puis je trouve que vos recommandations sont non seulement pertinentes, mais sont essentielles pour réaliser ce que vous souhaitez réaliser. Et ça m'amène la question suivante : Si on ne prend pas acte de vos recommandations, tu sais, exclure maintien d'actif puis ne pas imposer des choses aux sociétés, qu'on n'autorise pas la valorisation immobilière, si on n'avait pas le projet de loi n° 62 en parallèle, qui permet les contrats de partenariat ou de... collaboratifs, que reste-t-il du projet de loi n° 61, là? Pourquoi, d'entrée de jeu, mentionnez-vous accueillir à bras ouverts un projet de loi qui semble si incomplet et surtout si insignifiant si on n'a pas le projet de loi n° 62 avec celui-là? En d'autres mots, là, le gros projet de... du bureau de projet qu'on veut créer, là, en quoi est-ce que ça changerait les choses, là? Est-ce qu'au lieu de prendre 30 ans pour faire la ligne bleue on pourrait faire ça plus rapidement? Comment ça changerait vos projets de construction de réseau?

M. Caldwell (Éric Alan) : Peut-être, en réponse en deux temps, justement, sur les apprentissages de la ligne bleue, je vais laisser Maha... et je vais compléter.

• (16 h 40) •

Mme Clour (Maha) : Bien, en fait, pour les apprentissages de la ligne bleue, c'est sûr qu'avec le temps on a développé une expertise bien assise dans le cadre du prolongement de la ligne bleue. Il y a eu plusieurs défis. Et on n'oublie pas, à l'époque, on avait des défis au niveau des acquisitions de terrains qui ont généré des retards. Par la suite, malheureusement, un peu comme partout à travers le monde, on a été frappé par une pandémie mondiale qui est venue créer une surchauffe des marchés, un impact dans l'industrie de la construction. C'est des éléments, aujourd'hui, des leçons apprises... qu'on puisse en tirer, bien évidemment, pour juste s'améliorer dans les futurs projets de prolongement.

M. Arseneau : Mais est-ce que MIQ changerait ça, là, magiquement?

Mme Clour (Maha) : Bien, en fait, je pense que MIQ pourrait, bien évidemment en collaboration avec nous, consolider cette expertise-là puis nous assurer qu'il y ait un partage de connaissances, un partage des leçons apprises et un partage de l'expertise. Donc, le vécu qu'on a vécu dans les dernières années, à travers le prolongement, bien évidemment, on va pouvoir se concerter, se consolider cette expertise-là pour le MIQ.

M. Arseneau : Mais ce que la loi prévoit, ce n'est pas un partage d'expertise, c'est d'imposer une expertise aux sociétés de transport comme vous, puis de vous consulter en amont, puis de vous livrer ça, peut-être, à la fin, à moins qu'on ne décide pas de le livrer à quelqu'un d'autre, par exemple au privé. Vous voyez... En tout cas, je ne sais pas si vous comprenez la même chose que moi.

M. Caldwell (Éric Alan) : Bien, je vais résumer ça simplement. Les pouvoirs qui sont associés au projet de loi 62, au projet de loi 61 sont ceux que, par exemple, on aurait aimé avoir pour la réalisation de la ligne bleue. On est arrivé au même diagnostic, on arrive avec les mêmes solutions. Et il faut les avoir pour l'ensemble des projets de transport collectif. Nos recommandations vont dans ce sens-là. Alors, les principes de création, d'expertise, d'agilité d'approvisionnement pour les projets complexes et coûteux, qu'ils soient pour ceux qu'auront le MIQ ou qu'ils soient pour ceux qu'on a de la STM, c'est les mêmes défis, les mêmes enjeux, les mêmes solutions, et c'est ce qu'on souhaite.

M. Arseneau : Si on ne retient aucune de vos recommandations, le projet de loi, que vaut-il?

M. Caldwell (Éric Alan) : C'est la troisième fois qu'on se présente en commission parlementaire avec les mêmes arguments, on remet ça entre vos mains. Comme moi-même étant législateur au niveau municipal, on s'en remet toujours aux instances, mais on espère vous avoir convaincus.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci infiniment. Alors, c'est tout le temps que nous avons. Alors, merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Alors, je vais suspendre quelques instants pour accueillir le prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 42)

(Reprise à 16 h 46)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour. Alors, je souhaite la bienvenue, donc, aux représentants du Réseau de transport de la Capitale. Merci d'être là. Alors, vous avez 10 minutes pour votre exposé, alors je vous invite à vous présenter puis, ensuite, à nous livrer votre exposé.

Réseau de transport de la Capitale (RTC)

M. Girard (Nicolas) : Merci, Mme la Présidente. Alors, je me présente, Nicolas Girard, directeur général du Réseau de transport de la Capitale. Je suis accompagné, à ma gauche, de Stéphanie Deschênes, qui est directrice exécutive des affaires corporatives, et secrétaire générale du RTC, et également présidente du conseil d'administration de Capitale Mobilité. Et à ma droite, Michel de Muraige, qui est le directeur général de Capitale Mobilité.

Donc, bonjour à tous, Mme la ministre, Mmes et MM. les députés. Ça me fait plaisir d'être de retour à l'Assemblée nationale, dans cette salle où j'ai eu l'occasion de passer quelques heures, dans un autre... dans un autre rôle dans une autre... dans une autre vie. D'entrée de jeu, je tiens à vous remercier, là, de nous donner l'opportunité d'être entendus dans le cadre des consultations pour le projet de loi n° 61. C'est un projet qui est extrêmement important pour le Réseau de transport de la Capitale.

Vous savez, la mobilité, puis particulièrement à Québec, c'est vraiment un enjeu majeur pour notre société, que ce soit pour des considérations sociales, pour des considérations économiques, pour des considérations environnementales. Les citoyens nous demandent d'investir davantage en transport collectif, nous demandent des projets de transport collectif, ils veulent avoir davantage de services. C'est un besoin important pour Québec.

Le Réseau de transport de la Capitale, pour vous parler un peu de notre organisation, bien, on a 867 kilomètres de réseau, on effectue plus de 24 millions de déplacements par année. On a un budget de 280 millions de dollars par année. On est la deuxième plus grande société de transport en importance au Québec, donc on est aux premières loges de cette demande toujours croissante des citoyens du Québec, là, d'améliorer, d'avoir plus d'options de mobilité.

Il est clair que, de notre côté, au cours des dernières années, on s'est mis en action puis on a considérablement bonifié notre offre de services en implantant à Québec des services de transport à la demande, avec du Flexibus, les àVélo, que vous voyez, qui sont très populaires à Québec, tout en s'étant impliqués aussi puis en investissant dans des applications qui permettent de planifier, de payer des titres de transport mobile, comme Nomade en temps réel, Nomade, Nomade paiement.

Donc, nous, il est clair qu'on veut continuer sur cette lancée-là, notamment avec l'arrivée d'un mode lourd. On le voit avec le projet, avec la relance du tramway, c'est un projet qui est extrêmement important et significatif, qui

peut avoir des impacts importants sur le transfert modal à Québec et aussi la poursuite du développement de l'offre de services dans les périphéries, que ce soit en autobus, que ce soient les vélos à assistance électrique ou le transport à la demande. Chaque fois qu'on améliore le service ou qu'on développe des nouveaux projets ici, à Québec, il y a clairement... les clients sont au rendez-vous.

Il y a une augmentation de l'achalandage, nos services de Flexibus et à Vélo sont là pour le démontrer. On croit, pour nous, qu'à Québec la solution pour diminuer la congestion, ça va passer par des projets de transport collectif, par du service additionnel de transport collectif. D'ailleurs, aujourd'hui, nous avons annoncé, en compagnie du maire de Québec, un vaste plan de développement pour bonifier l'offre de transport collectif, notamment dans les périphéries, jusqu'en 2028. Pour nous, c'est clair qu'à Québec améliorer le transport collectif, c'est une façon d'améliorer la qualité de vie, de contribuer à l'économie puis de faciliter la mobilité de la main-d'oeuvre à Québec.

On veut être des partenaires du gouvernement du Québec, on veut être des partenaires des villes pour améliorer la mobilité puis on veut être en mesure aussi de livrer des grands projets de transport collectif. Puis on sait que cette vision-là dont on est porteurs, bien, c'est aussi une vision qui est en parfaite adéquation avec la politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, qui prévoyait notamment des augmentations de 5 % de l'offre de services, une diminution de l'apport des déplacements au niveau de l'auto solo et que 70 % de la population ait accès à quatre services de mobilité durable. On souhaite d'ailleurs poursuivre sur cette lancée-là et que le gouvernement du Québec poursuive avec ces objectifs-là très ambitieux pour changer les comportements, pour favoriser d'autres options que l'auto solo, compte tenu des problèmes importants qu'on vit à Québec et au Québec en matière de congestion routière.

• (16 h 50) •

Puis nos objectifs qu'on a comme organisation, bien, sont en droite ligne avec la vision du gouvernement du Québec de réduction des gaz à effet de serre. Si on n'a pas un transport collectif qui est efficace, attrayant, si on n'a pas des projets de développement de transport collectif, on ne pourra pas revoir ou améliorer le transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif et réduire les GES liés au secteur du transport. C'est encore plus vrai à Québec. Quel est le portrait à Québec? Bien, une grande part, une très grande part de nos émissions de GES est liée au secteur du transport. L'apport modal du transport collectif à Québec est à seulement 8 %, alors qu'à Montréal il est à 24 %. Ça vous montre l'ampleur du défi que nous avons ensemble à relever, puis on est prêts à le faire avec vous.

On veut donc poursuivre notre développement pour augmenter l'attractivité du transport collectif, mais atteindre ces objectifs ambitieux là, mais, pour cela, ça va prendre des moyens additionnels. Le premier, on l'a identifié comme d'autres sociétés de transport qui sont venues vous voir, c'est clair qu'on a besoin d'un financement stable, pérenne et indexé du transport collectif. Il y a des discussions qui ont cours avec le gouvernement du Québec à ce jour. On veut s'assurer de pouvoir maintenir et développer les services de transport collectif.

Deuxièmement, on a besoin aussi d'autres sources de revenus. Puis une des façons de le faire, pour nous, bien, c'est de pouvoir diversifier nos sources de revenus. Et nous, du côté du RTC, bien, on s'est mis en action. Concrètement, qu'est-ce qu'on a fait? En 2022, on a créé une société en commandite, Capitale Mobilité, qui avait pour mission de valoriser les actifs du RTC. C'est une des lignes d'affaires les plus prometteuses pour nous, de Capitale Mobilité, puis le volet de valorisation des actifs immobiliers, c'est un élément très prometteur pour notre organisation. Ce modèle-là, il n'est pas unique à Québec, il est utilisé ailleurs dans le monde, à Paris, à Londres et plus récemment à Vancouver, pour financer une partie du transport collectif. C'est vers là qu'on veut se diriger comme organisation.

Le modèle est le suivant. Au fil des dernières années, le RTC a fait l'acquisition de plusieurs terrains à Québec, sur le territoire de Québec, avec comme objectif aussi de pouvoir développer des projets de transport collectif. Donc, on pourrait prendre un terrain qui, par exemple, pourrait nous servir à développer du stationnement incitatif. Une fois que le stationnement incitatif est construit, bien, les terrains excédentaires autour du site pourraient être valorisés pour développer des projets immobiliers. Capitale Mobilité, en partenariat avec un tiers privé, serait responsable du développement immobilier sur le site puis permettrait de générer des revenus, qui seront ensuite versés en partie au RTC pour développer notre offre de services. Le seul investissement pour le RTC serait la mise à disposition des terrains excédentaires au transport collectif dans le but de réaliser des projets porteurs.

Qu'est-ce que ces nouvelles sources de revenus là pourraient nous permettre? Bien, de développer des milieux de vie pour des citoyens de Québec, où ils pourraient y habiter, et ça pourrait être connecté à des infrastructures de transport en commun, que ce soit le bus, que ce soient des bus à haute fréquence, que ce soit du vélopartage ou du transport à la demande puis également avoir sur place des stationnements incitatifs.

C'est ça, notre vision avec la création de Capitale Mobilité. C'est un beau modèle qu'on veut développer à Québec, puis on s'est donné des outils pour pouvoir le faire.

Donc, on a la vision, on a les terrains, mais il nous manque quelques outils pour pouvoir tirer le plein potentiel de ce modèle-là. C'est pour cette raison-là qu'on propose, dans notre mémoire, un certain nombre d'amendements à l'actuel projet de loi, en lien avec la valorisation immobilière. Pour nous, c'est un outil essentiel pour le financement du transport collectif. Ça prend plusieurs moyens, mais celui-là en est un qui est important pour notre organisation.

Donc, on profite de notre présence en commission parlementaire pour soumettre au gouvernement un certain nombre d'amendements en lien avec la gouvernance proposée pour la réalisation des projets complexes de transport collectif. Pour nous, il est essentiel d'impliquer les sociétés de transport dès le départ dans la conception des grands projets, de faire une estimation des coûts qui prend en compte l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure ainsi que son exploitation. La collaboration entre le MIQ, les villes, les sociétés de transport est, selon nous, la clé du succès pour les grands projets de transport collectif. On propose un certain nombre de modifications au texte actuel pour refléter ce que nous considérons comme des conditions gagnantes pour l'ensemble de l'écosystème du transport collectif.

On soumet... On propose aussi, également, au gouvernement d'inclure les sociétés de transport dans le champ d'application du projet de loi n° 62 déposé en parallèle du projet de loi n° 61. À lui seul, le RTC a un plan d'immobilisations de près de 3 milliards de dollars pour une période de 10 ans, dont une grande partie est admissible aux programmes de subvention du gouvernement du Québec. Dans un contexte budgétaire fragile où le gouvernement demande aux sociétés de transport d'optimiser leurs dépenses, de trouver de nouvelles sources de revenus, il nous semblerait, pour nous, inconcevable de les priver d'outils...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Girard (Nicolas) : ...qui leur permettraient de livrer des projets plus rapidement et à moindre coût. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, merci pour votre exposé. On va continuer maintenant avec un échange avec la ministre, pour un temps alloué de 15 minutes. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous trois. Merci d'être ici cet après-midi. Bon retour à l'Assemblée, M. Girard. Puis merci encore une fois, je le dis toujours, là, mais de prendre le temps de venir en personne, d'abord de faire un mémoire puis, ensuite, de venir en personne. Êtes-vous allés sur le projet de loi n° 62? Vous en avez parlé, en fin...

M. Girard (Nicolas) : Non, on n'a pas...

Mme Guilbault : Non? OK.

M. Girard (Nicolas) : ...on n'a pas eu l'occasion d'y aller, non, effectivement.

Mme Guilbault : Mais ce n'est pas grave, de toute façon, moi, souvent...

M. Girard (Nicolas) : J'ai profité de l'occasion parce que je sais qu'il a peut-être été présenté de la même façon, là, donc je voulais un peu donner nos commentaires là-dessus, en profiter... de notre présence ici.

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait. Puis je vais peut-être y revenir, moi aussi, parce que j'en parle souvent, les deux, veux veux pas, sont liés. Parce que 61 a besoin du 62 pour être pleine puissance, comme dirait mon collègue ici.

Et je note, puis c'est écrit dans votre mémoire, là, dans le sommaire, puis vous l'avez dit aussi, je pense, là, que vous...

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...oui, et, dans le contexte, que vous appuyez et que vous trouvez que c'est une bonne idée, la création de Mobilité Infra Québec. Vous êtes le troisième... le 13e groupe, c'est-à-dire, qu'on entend depuis hier, et, sur les 13, 11 pensent que c'est une excellente idée de faire Mobilité Infra Québec, que le député des Îles-de-la-Madeleine a tout à l'heure qualifié d'insignifiant. Ça fait que, donc, apparemment, on est 11, 12 avec le gouvernement, à aimer le projet malgré tout. Donc, très, très respectueux pour les 11 des 13 groupes.

Ceci étant dit, alors je vais aller, moi, sur l'aspect du partenariat, de la collaboration, votre recommandation n° 4, entre autres, là. Mais ça a été un peu en filigrane de l'intervention, puis c'est revenu aussi avec la STM, qui vous a précédés, avec les municipalités, avec, évidemment, l'UMQ, la FQM. Et moi, je réfère toujours à notre article 74. Il y a aussi l'article 31 qui fait référence à des ententes, donc, les... en fait, le gouvernement qui se devra d'avoir des ententes avec que ce soient les municipalités, les sociétés de transport ou autre partenaire qui va être concerné par l'éventuel projet. Pour nous, ça traduit puis ça rejoint, finalement, l'objectif... ça opérationnalise l'objectif d'avoir, justement, ces ententes-là puis de formaliser la nécessité d'une collaboration à la fois sur l'entente pour le financement. Puis éventuellement, aussi, il y a la désignation du futur exploitant.

Bref, est-ce que vous estimez que l'article 74 est adéquat, et le 31? Et il y a d'autres références, là, probablement, dans le projet de loi, mais j'imagine que vous l'avez lu aussi à plus d'une reprise, donc... vous ou peut-être votre collègue, là. Votre appréciation de la notion de collaboration et d'entente à travers le projet de loi?

M. Girard (Nicolas) : Oui, ma collègue Stéphanie...

Mme Deschênes (Stéphanie) : Oui. Alors, je peux... je peux peut-être débiter une réponse. Alors, pour avoir entendu un peu les gens qui se sont présentés devant nous, j'imagine que vous réferez au fait qu'il y aurait des ententes négociées mais qu'en cas de désaccord ou d'impossibilité d'en venir à une entente le gouvernement pourrait alors, à ce moment-là, imposer une entente. C'est ce à quoi vous réferez?

Mme Guilbault : Oui, oui, entre autres. Mais en même temps, puis ça, justement, ce point-là est amené souvent, mais comme ça a été dit, puis d'ailleurs par M. Monty ce matin, de la ville, tout le monde a intérêt à s'entendre,

parce que je ne vois pas... Puis moi, je ne vois pas une situation où le gouvernement imposerait un projet à une municipalité qui n'en veut pas, ou qui ne veut pas participer financièrement, ou qui ne veut pas s'entendre, ou qui ne veut juste pas du projet, ou qui ne veut pas collaborer avec le gouvernement, ou peu importe la raison. Je ne vois pas une situation comme ça. Pour moi, c'est un non-sens. Mais, mais bref, alors... Oui?

M. Girard (Nicolas) : Bien, en fait, c'est parce que... Je comprends très bien l'intention, puis vous avez été claire là-dessus, mais, évidemment, nous, on voudrait peut-être s'assurer qu'il y ait une clarification pour s'assurer qu'on n'impose pas un certain nombre de conditions aux municipalités. On a tout intérêt à s'entendre pour des grands projets structurants, au Québec ou à travers... ou à travers... à travers le Québec. C'est extrêmement important. Mais je pense qu'il faut... il faut s'assurer que les municipalités et les partenaires, on soit impliqués dans le processus puis que, dès le départ, on crée des conditions qui nous permettent... toutes les parties puissent s'entendre.

Parce qu'il peut y avoir... puis vous avez eu une intention que vous avez exprimée clairement sur la place publique dans le cadre de vos interventions dans le cadre des consultations particulières, mais il peut arriver, à d'autres moments dans la vie parlementaire, d'avoir des gouvernements différents, des ministres différents qui peuvent avoir une vision différente. Donc, pour nous, c'est important peut-être de préciser, dans le cadre de l'article de loi, de s'assurer que ça va toujours se faire en collaboration avec les municipalités. Comme le dit la ville de Québec, on a intérêt à s'entendre, puis je partage ce point de vue là, mais il faut s'assurer de prévoir aussi des situations où on pourrait avoir des visions peut-être différentes des choses. C'est juste le point qu'on voulait soulever, la précision qu'on voulait apporter.

• (17 heures) •

Mme Deschênes (Stéphanie) : Effectivement, en fait, c'est qu'on considère... ou la proposition qu'on fait, c'est que ces ententes-là soient des ententes négociées pour s'assurer, dans le fond, que le projet puisse être vraiment bénéfique. Il faut voir que tous les acteurs, toutes les parties prenantes du projet puissent être à même de discuter de leurs capacités financières et de comment ils pourraient investir dans la pérennité d'un projet comme ça.

Mme Guilbault : Puis, pour vous, est-ce que c'est normal de s'attendre à une contribution financière de la part des municipalités?

M. Girard (Nicolas) : Bien, écoutez, je pense que, comme la ville de Québec l'a souligné ce matin, il y a... on ne s'oppose pas au financement de grands... de grands projets. Ça, on l'a dit, on l'a dit clairement. Maintenant, je pense que ce qu'il est important de faire, c'est de s'assurer de convenir ensemble, le gouvernement, la municipalité, de définir les rôles et les responsabilités de chacun, une gouvernance, une responsabilité claires, et les rôles clairs, et les contributions de chacun. Ça, pour nous, c'est un élément qui est important. Ça doit être discuté et négocié avec les municipalités, qui ont l'expertise et la compréhension de leur territoire et des enjeux qui y sont reliés. Puis, évidemment, nous, comme société de transport, on peut être aussi un acteur qui peut collaborer, travailler avec la municipalité sur notre... sur notre territoire.

Mme Guilbault : Oui, bien, tout à fait. Puis c'est exactement, justement, le principe de l'article 74 auquel je réfèrais, là, puis plus précisément sur la notion de contribution financière. Puis d'ailleurs, en ce moment, on est ensemble dans le tramway, donc, et ça a toujours été entendu que la ville, c'est parti d'un 10 %, à l'origine, de... à l'origine du projet. Donc, alors, c'est ça, parce que, pour nous, c'est normal qu'une ville, qu'une municipalité contribue financièrement et c'est normal aussi qu'on... que ça doive faire l'objet d'une entente.

Sur le tramway, parce que je n'ai pas eu le temps ce matin, j'avais moins de temps et je n'ai pas eu le temps d'en discuter avec la ville de Québec, qui avait amené le point, ça fait que, peut-être, je vais le faire avec vous, mais une de leurs demandes, une de leurs recommandations dans le mémoire, c'était de faire des modifications à la loi sur le réseau de transport structurant de la Capitale pour pouvoir rendre possible une nouvelle façon de fonctionner dans le cadre du nouveau projet, à la suite du dépôt du rapport de la CDPQ Infra, donc. Puis je n'ai pas eu le temps, au micro, pour le dire, mais simplement dire que c'est quelque chose sur laquelle on travaille pour pouvoir régler certaines... certains enjeux puis certaines modifications législatives qu'on doit faire pour pouvoir bien travailler à l'intérieur de la nouvelle structure de collaboration.

M. Girard (Nicolas) : Pour notre compréhension, est-ce que ces modifications-là, c'est dans le cadre de l'actuel projet de loi ou dans... ou dans une... sous une autre forme?

Mme Guilbault : Bien, c'est parce que, là, il y a toute la question des procédures parlementaires que je dois respecter. Mais je voulais simplement vous dire que c'est un enjeu dont on est conscients et qu'on va s'assurer de prendre en considération.

M. Girard (Nicolas) : Parfait. Merci.

Mme Guilbault : Il faut toujours parler à demi-mots ici, des fois, mais on se comprend. Alors bon, allons sur le développement, parce que je ne sais plus par coeur c'est quelle... mais sans doute que... puis vous en avez parlé, là, les possibilités de développement. Puis on vient d'avoir la STM, mais vous étiez dans la salle, donc, on en a parlé avec eux. Très, très intéressant. On n'a jamais vraiment directement parlé ensemble, je pense, ou en tout cas peut-être

avec Mme Mercier Larouche, mais, bref, c'est... c'est... Puis Exo est venu aussi hier, ils en ont parlé aussi, la valorisation de leurs actifs un peu partout, donc les possibilités de valorisation à même les actifs des sociétés de transport actuels et tout ce qu'on fait comme développement dans les futurs projets, entre autres, qui vont être faits par MIQ, mais même si on pense au projet de tramway de Québec. Donc, est-ce que... Puis je disais tout à l'heure : Ça peut répondre aussi à un besoin en logement. Là, vous, vous avez parlé de stationnement incitatif. Nous, c'est sûr qu'on a beaucoup de logements à l'esprit ou autres services, ça peut être une garderie, ça peut être toutes sortes de services qui vont aider notre population puis nos citoyens qui paient pour ces projets-là. Alors, comment est-ce que vous voyez ça? Nous, on voit ça d'un très bon oeil, je l'ai dit tout à l'heure. D'ailleurs, c'est dans la stratégie d'habitation de ma collègue ministre de l'Habitation.

M. Girard (Nicolas) : Oui, exact. Bien, je pense qu'en fait, puis vous le reconnaissez, là, à Québec comme dans plusieurs villes, il y a des enjeux en termes aussi de logement. Puis il y a une volonté, je pense, aussi des citoyens de dire : Est-ce que je peux habiter dans un milieu de vie où je vais retrouver sur place différentes... différents projets de mobilité ou différentes façons de me déplacer, que ce soit, par exemple, avec du transport à la demande, du Flexibus, du bus à haute fréquence, du à Vélo, mais aussi d'avoir du logement sur place et des services.

Donc, nous, notre... notre vision, c'est d'être en mesure de développer, sur des terrains dont on a fait l'acquisition, des projets qui permettraient d'avoir des milieux de vie qui sont conviviaux, qui sont... qui sont verts et qui permettraient à des familles, à des citoyens de pouvoir s'y établir. Je pense qu'on a intérêt, dans le contexte des défis que nous avons en termes de logement, des défis que nous avons en termes aussi de générer des sources de revenus additionnelles pour les sociétés de transport, de bâtir un modèle intéressant. Je pense qu'il y a de l'appétit pour ça dans la région et de l'appétit de notre société de transport.

Puis ce qu'on vient vous dire, c'est que nous, on veut répondre présent, on est prêts à penser à l'extérieur de la boîte, mais pour ça aussi, il faut s'assurer d'avoir les outils nécessaires pour pouvoir... pour pouvoir le faire.

Puis peut-être que mon collègue, là, qui est directeur général, là, de Capitale Mobilité, a peut-être des... qui travaille, là, sur ces projets-là, ou Stéphanie... des éléments à ajouter.

M. de Muraige (Michel) : Bien, effectivement, en complément, peut-être, à M. Girard, là, les analyses préliminaires sont débutées, puis, effectivement, on voit qu'il y a de belles opportunités qui peuvent s'offrir à nous à Québec. Là, on parle quand même de près de 14 sites, là, qui sont sous évaluation présentement, 1,8 million de pieds carrés, qui seraient... qui seraient évalués. Donc, on... je pense qu'on peut contribuer à créer des milieux de vie, à mettre des logements à proximité de moyens de transport en commun, mais aussi de mobilité active, et de venir répondre, justement, à la pénurie de logements, mais en même temps créer également une valeur intéressante, pour la société de transport, qui pourra par la suite être réinvestie dans des projets de transport en commun.

Mme Guilbault : Est-ce que vous avez... Bien, je pense, vous l'avez peut-être effleuré, là. Est-ce que... Vous avez fait déjà une évaluation. Vous parlez de 1,8...

M. de Muraige (Michel) : Million de pieds carrés.

Mme Guilbault : ...million de pieds carrés. Avez-vous déjà une évaluation sur les actifs actuels, du potentiel des retombées, déjà des projets en tête, déjà peut-être même voire des discussions ou des approches avec des promoteurs, et versus aussi... pas versus, mais et en parallèle ce qui pourrait être fait? Parce que, là, on a une petite idée du tracé, on commence à avoir une idée du tracé du tramway, après tous les épisodes, là... en tout cas, du moins, la phase I. Là, on s'est engagés sur la phase I. Et, même chez nous, dans Louis-Hébert, le fameux projet de TOD, à l'origine, du précédent maire... D'ailleurs, j'attends toujours un terrain pour ma nouvelle école dans le secteur Le Gendre. Je le dis comme ça, mais je sais que ce n'est pas vous, mais, bon, vous pourrez passer le message à mon ami M. Marchand. Et donc tout ça pour dire que... avez-vous déjà fait cette évaluation-là, des possibilités?

M. de Muraige (Michel) : Les travaux d'analyse ont commencé l'année passée. Il est encore trop tôt pour nous d'arriver avec une évaluation financière. Par contre, les analyses préliminaires avancent bien, et on devrait être en mesure, là, d'arriver avec des précisions dans les prochains mois, là, sur certains projets qui pourraient être intéressants à débiter ici, à Québec, effectivement.

M. Girard (Nicolas) : ...on a identifié un certain nombre de secteurs où on trouve qu'il y a des potentiels particuliers. Donc, c'est... c'est intéressant. Je pense que c'est... c'est des projets très porteurs, avec les défis auxquels va faire face Québec, les enjeux qu'on a, les besoins qui sont exprimés en périphérie. Vous savez, on a une offre de services très, très forte au niveau du centre, mais on a un défi d'améliorer l'offre de services en périphérie. Et on voit ça comme une façon de l'améliorer puis de concilier ça avec les objectifs autant de la ville de Québec, du gouvernement du Québec, de dire : Il faut avoir davantage aussi de logements. Mais je pense qu'il y a... il y a là une combinaison intéressante. Puis, en plus, on peut générer du revenu supplémentaire qui pourrait être utile pour financer le transport collectif. Je pense qu'on... C'était derrière tout ça, cette vision-là, en 2022, quand on a créé Capitale Mobilité, puis c'est pour ça que nous, on est favorables à la valorisation immobilière. Puis il faut avoir, bien, des outils supplémentaires pour nous permettre d'en avoir... d'en avoir davantage. Et plus il y en aura, bien, plus ça nous permettra de développer, développer le modèle. Puis les équipes travaillent... travaillent très fort, là, là-dessus. Puis je suis convaincu qu'il y a... qu'il y a un fort appétit ici, à Québec, pour ça.

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait. Puis là je vais... je vais quand même mettre la même nuance que j'ai évoquée avec la STM sur toute la question des risques financiers. C'est sûr qu'il y a moyen de trouver des arrangements, comme on en a un, exemple, là, sur la ligne bleue, avec un partenaire où la société de transport ou la municipalité possède l'actif, tu sais, dans le fond, fournit un terrain, par exemple, mais qui n'a pas de prise de risque supplémentaire. Vous êtes à l'aise avec ce concept-là?

Mme Deschênes (Stéphanie) : ...fait ça, le modèle qu'on envisage. C'est-à-dire que le seul risque, si on peut l'appeler ainsi, est constitué de la valeur du terrain qui est excédentaire aux besoins de la société de transport. Alors, son infrastructure de transport n'est, en aucun temps, mise... mise à risque, puisqu'elle en demeure totalement propriétaire. Et, vous savez, les sociétés de transport n'ont pas envie non plus de devenir des promoteurs immobiliers, hein? Alors, c'est vraiment de se... de s'unir avec un promoteur qui, lui, verra à gérer le projet, à aller chercher le financement, à assumer les risques du projet, assurer tous les dépassements de coûts aussi en lien avec ces projets-là.

Alors, c'est vraiment le même modèle que ce qui vous a été présenté tout à l'heure par nos collègues de Transgesco.
• (17 h 10) •

Mme Guilbault : Excellent. Je pense qu'il me reste très peu de temps, donc...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

Mme Guilbault : Bon, 40 secondes, alors, bon, je n'ai pas le temps vraiment de commencer un échange, mais en vous remerciant... Puis je réitère au micro avec vous aussi que les discussions sur l'éventuelle entente pour le financement du transport collectif avancent bien. Il y avait des petites choses à finaliser, mais je pense que ça a avancé dans les dernières heures, derniers jours. Alors, ça s'en vient. Donc, un grand merci pour tous les travaux qui avancent bien depuis presque deux ans, en ce qui me concerne, aux Transports, puis merci de vous être déplacés cet après-midi.

M. Girard (Nicolas) : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, je vais céder la parole, donc, au porte-parole du groupe de l'opposition pour 12 min 23 s.

M. Derraji : Ah! vous ajoutez quatre minutes. C'est excellent. Merci.

Bien, bonjour à vous trois. Bienvenue en commission parlementaire. C'est toujours très apprécié recevoir un mémoire de qualité, avec de très bonnes propositions, mais aussi venir en commission, c'est... c'est toujours intéressant, surtout que vous êtes un partenaire important au niveau de la ville de Québec, mais aussi en matière de transport.

Vous avez dit quelque chose de très important en termes d'outils supplémentaires. Je vais parler des revenus immobiliers. Vous avez vu le projet de loi que j'ai déposé, bien entendu, il y a quelques mois. Vous l'avez lu, j'en suis sûr et certain. Il change pas mal de lois. Dans l'actuelle loi qu'on a, que nous avons devant nous, le projet de loi que nous sommes en train d'étudier, le projet de loi n° 61, vous avez dit, M. Michel de Muraige, de Capitale Mobilité, vous avez dit : Si on a les outils nécessaires. Quels outils nécessaires vous voulez davantage, à part l'interprétation que vous pouvez faire de la loi présente? Est-ce que vous pensez aujourd'hui qu'avec la lecture du projet de loi et l'article en question, vous avez l'ensemble des outils nécessaires pour que vous puissiez avoir des revenus immobiliers? Donc, est-ce que les dispositions du projet de loi répondent à votre besoin?

M. de Muraige (Michel) : Je vais passer la parole à ma collègue. Allez-y.

Mme Deschênes (Stéphanie) : Sans problème. Alors, c'est certain qu'on voit dans le projet de loi actuel une ouverture du gouvernement. Alors, on a vu qu'ils y ont... qu'ils ont introduit certains éléments, notamment la vente de terrains excédentaires, le fait aussi de pouvoir aménager en amont un terrain ou un immeuble où un tiers pourra construire aussi. Alors, on sent derrière ça qu'il y a quand même une intention qui est là, qui est probablement aussi en réponse aux multiples discussions qu'on a eues par le passé pour démontrer le modèle qu'on souhaitait mettre en place.

Maintenant, il n'y a aucun de ces modèles-là qui permet vraiment de développer des revenus récurrents, et c'est pour ça qu'on a souhaité proposer certaines modifications dans notre mémoire. Parce qu'actuellement le modèle qui est introduit dans le projet de loi réfère davantage à la vente de terrains ou de préparer un terrain pour la suite.

M. Derraji : ...

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien sûr.

M. Derraji : Parce que c'est très important, ce que vous dites, et vous êtes le premier groupe qui le décortique. J'essaie d'avoir la même discussion avec la STM. Et, pour moi, vous êtes les deux meilleurs partenaires qui peuvent expliquer le pourquoi. Expliquez-nous, à l'ensemble des élus, pourquoi la vente de terrains, ça ne veut rien dire pour vous, là? C'est... C'est... Vendre un terrain, il n'y a pas de revenus récurrents. Oui, il va y avoir un développement, mais, au bout de la ligne, la société de transport, la RTC de Québec ne va rien avoir comme plus-value, là.

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien, c'est sûr qu'il y a certains, quand même... Il peut y avoir des avantages à vendre des terrains excédentaires pour venir ensuite appliquer le montant, par exemple, de la vente en diminution d'un coût de projet. C'est vrai qu'il y a là un certain intérêt. Nous, ce qu'on propose, c'est vraiment d'axer le modèle de valorisation immobilière sur des revenus récurrents. Alors, c'est pour ça qu'on propose des modifications au projet de loi actuel, parce que c'est là, selon nous, qu'il y a vraiment un réel potentiel de valorisation sur ces actifs-là. Et non seulement sur les revenus récurrents qui pourraient être tirés de ce modèle-là, par exemple des revenus de location à des... à des... pas à des partenaires, mais à des locataires, mais il y a aussi le fait que ces terrains-là ou ces immeubles-là vont éventuellement avoir une valeur de gain en capital beaucoup plus importante. Alors, c'est les deux éléments positifs du modèle qu'on propose.

M. Derraji : Oui. C'est excellent. Et d'ailleurs c'est le cas de Vancouver. J'ai... Je n'ai pas en tête le nombre de logements développés, mais là on parle d'une synergie de développement. Il y a du logement, il y a de la densification. Mais ce qui est bien... Parce que le nerf de la guerre... Mme la ministre, tout à l'heure, fait le compte des personnes qui ont appuyé le projet de loi. Elle a raison de le dire, on est rendus à, quoi, 11 sur 13. Mais le nerf de la guerre, il est là, là, c'est le financement. Il n'y a aucune réponse sur le financement sur la table.

Donc, aujourd'hui, vous avez raison de dire : On peut vendre notre terrain, on va prendre cet argent, le mettre sur un projet, mais, s'il vous plaît, quand on se compare avec Vancouver, ce n'est pas la vente de terrains qui a donné à la société de transport des revenus conséquents, mais aussi une visibilité de développement, peu importe la station. Vous avez dit que 14 sites... 14 sites, corrigez-moi si je me trompe, 1,8 million de pieds carrés. Moi, je vous demande : Combien de logements, combien de retombées économiques? C'est un beau projet de développement économique.

Mme Deschênes (Stéphanie) : Mais c'est pour ça qu'on propose cette vision-là, qu'on propose ces amendements-là au gouvernement. Et on les propose aussi dans un contexte où tout ça va se faire dans un partenariat sécuritaire. Parce que je pense que c'est important aussi de s'assurer que les risques ne sont pas pris par les sociétés de transport puis que les deniers publics ne sont pas mis à risque dans ce cadre... dans le cadre d'investissements comme ceux qu'on propose.

M. Derraji : Oui, vous avez raison. Donc, pour vous, tel qu'il est libellé, l'article ne répond pas à la question du financement, les revenus récurrents pour la société transport, si on veut aller dans les modes de TOD ou autres, quand on voit ailleurs. Est-ce que j'ai bien compris votre...

Mme Deschênes (Stéphanie) : Ça prendrait des modifications pour pouvoir permettre ce modèle-là, qui est un modèle, à notre avis, très intéressant. L'autre modèle a moins d'intérêt pour nous, c'est-à-dire la vente des terrains excédentaires, parce qu'on souhaite à chercher des sources de financement récurrentes dans le temps.

M. Derraji : C'est très clair. Soyez rassurés que je vais amender, et après vous allez avoir la réponse de la ministre, qui est aussi anciennement responsable de la Capitale-Nationale. Et je vois... Je pense que, pour un Montréalais qui parle avec la société de transport de la région de Mme la ministre, je pense, il va y avoir plus d'écoute, surtout que c'est un amendement demandé par plusieurs personnes. Vous n'êtes pas les seuls à le demander. Nous sommes rendus là.

Il y a une crise de financement. La réponse du gouvernement, avec le déficit qu'ils ont engendré, c'est qu'on n'a plus d'argent. Mais là vous venez, vous, en mode proposition : c'est qu'on a des terrains, donnez-nous les leviers, vous l'avez très bien mentionné, les outils nécessaires, on va faire le développement. J'ai bien noté. Il faut... La notion de risque, il faut s'assurer de bien faire les choses. On ne veut pas être une société qui vend les terrains. On veut être une société qui développe avec des partenaires, surtout avec la notion du risque. Là, j'ai bien résumé cette partie?

Une voix : Oui.

M. Derraji : Comptez sur nous, suivez les travaux de commission, rendus à l'article par article. Et j'espère que vous allez maintenir votre pression pour qu'on règle ce problème dans le cadre de ce projet de loi.

Maintenant, je vais faire le lien avec l'autre projet de loi. M. Girard, je ne sais pas si vous l'avez vu, j'ai eu l'échange avec le collègue de Mme la ministre sur les contrats de partenariat. Là, il faut qu'on règle quelque chose : Qui pilote quoi? Parce que j'ai besoin de Mme la ministre pour faire dire à son collègue aux Infrastructures que vous voulez des contrats de partenariat. L'échange que nous avons eu avec lui, il n'y avait pas une ouverture. Donc, si on dit aujourd'hui que les deux projets de loi sont liés, bien, à quoi bon parler de ça si on ne va pas avec les contrats de partenariat, surtout par rapport au secteur du transport. Le ministre m'a dit : Ce n'est pas mon rôle, c'est le rôle de sa collègue. Donc, vous, vous vous situez où, là? Parce que je ne veux pas qu'on perde la notion de contrat de partenariat dans tout ça.

M. Girard (Nicolas) : ...que c'était... c'est important, là, d'établir les conditions entre les différents partenaires et de clarifier les rôles et les responsabilités de chacun. C'est un peu le sens de notre propos et d'autres propos qui ont été tenus, là, par les sociétés... les sociétés de transport qui sont venues ici, en commission, en commission parlementaire.

Je ne sais pas si tu veux... tu veux ajouter là-dessus.

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien, je peux peut-être rajouter. Je sens que votre questionnement était beaucoup par rapport avec le projet de loi n° 62, notamment les outils de partenariat qui sont donnés aux organismes publics. C'est bien ça?

M. Derraji : ...

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien, c'est certain que le RTC... Bon, il y a la mise en place de MIQ qui est visée par le présent projet de loi, mais il n'en demeure pas moins qu'outre les projets complexes de transport qui seront confiés à MIQ, bien, les sociétés de transport, dont le RTC, on a des portefeuilles de projets somme toute très... très importants. Alors, on parle ici de près de 3 milliards de dollars sur les 10 prochaines années. Alors, comme le... comme le ministre Julien l'a présenté comme étant un projet aussi pour réduire les coûts, réduire les délais, bien, c'est certain que, les sociétés de transport, qui, en grande partie, leurs projets se voient financés par le gouvernement, bien, on souhaite avoir les mêmes outils pour être capables d'avoir les mêmes bénéfices, puis, au final, des bénéfices collectifs où les projets vont coûter moins cher et seront moins longs.

M. Derraji : Vous avez fait l'analyse de ce projet de loi. Est-ce que vous l'avez vu quelque part?

Mme Deschênes (Stéphanie) : On... Pardon?

M. Derraji : Est-ce que vous l'avez vu quelque part?

Mme Deschênes (Stéphanie) : Le projet de loi 62?

M. Derraji : De celui-là, de ce projet de loi que nous sommes en train d'étudier, oui.

Mme Deschênes (Stéphanie) : Oui, on l'a... on l'a vu. C'est certain qu'on a vite constaté qu'on n'était pas visés par le projet de loi en question. Je sais que l'ATUQ, qui représente les sociétés de transport, a déposé, d'ailleurs, un mémoire par lequel ils expriment la position de l'ensemble des sociétés, dont nous sommes.

M. Derraji : Oui. Et ils l'ont très bien fait. Je tiens à souligner.

M. Girard (Nicolas) : C'est ça. Tu sais, pour nous, c'est... c'est la notion de l'équité, là, donc c'est aussi de permettre aussi aux sociétés de pouvoir bénéficier, là, des mêmes avantages que d'autres joueurs dans un contexte de défis financiers importants pour l'industrie, tant au niveau des projets d'investissement qu'au niveau de l'exploitation. On parle plus d'investissement, là, mais je pense que c'est... il y a une question d'équité. Et, quand on nous demande de penser à l'extérieur de la boîte, de revoir les modèles, bien, je pense qu'il faut offrir les mêmes opportunités aux sociétés de transport et les mêmes outils, si ça peut avoir un effet pour diminuer les coûts des projets dans le contexte financier qu'on connaît. C'est un peu le sens de notre propos.

• (17 h 20) •

M. Derraji : Oui. Merci beaucoup. L'éléphant dans la pièce depuis... depuis le début de ces consultations, c'est le financement. Je n'ai pas besoin de parler de l'électrification des transports, je pense, on va passer la journée, avec tout ce que ça demande. Mais je veux... je veux juste qu'on convienne que le Québec, maintenant, vit une crise financière, le FARR est déficitaire, hein, vous le savez, et bientôt il n'y aura plus d'argent pour financer les infrastructures. Vous avez un enjeu avec le maintien d'actif. Ce sont les enjeux que vous vivez au quotidien. À part le MIQ, c'est votre... vos enjeux. Est-ce que vous pensez que ce projet de loi va régler ce problème?

M. Girard (Nicolas) : ...pour nous, on a des défis. Il y a le maintien d'actif, mais on a... on a... Je le disais, au niveau de notre PDI, on parle de 3... à peu près 3 milliards, donc c'est une somme qui est quand même importante. Il y a des défis. Ça a un impact important sur notre... le service de la dette pour notre... pour notre organisation. C'est majeur.

Ce qui crée une pression, oui, il y a l'entretien des actifs qui est un enjeu. Et ça, vous savez, sur ces questions-là, en termes d'entretien des actifs, on a des défis puis des projets importants au niveau du réseau de transport. Et vous ne pouvez pas négliger l'entretien des actifs, là, c'est... c'est la base aussi, comme une... comme organisation de transport, mais, aussi, on a aussi toute l'électrification des transports, où ça nécessite des investissements majeurs pour intégrer. Nous, on parle... on a un projet qui... au niveau de garage Newton, bien, on parle de 180 bus électriques. Donc, nous, on a besoin d'avoir une infrastructure qui va nous permettre de pouvoir continuer à maintenir et de développer du service, d'exploiter du service. Donc, ça crée une pression importante, évidemment, sur notre... sur notre organisation. Mais on veut s'assurer de pouvoir continuer, hein? Parce qu'il ne faut pas oublier que, comme société de transport, d'abord, notre mission, d'abord et avant tout, c'est de livrer un service aux citoyens.

M. Derraji : Oui. Très d'accord.

M. Girard (Nicolas) : Et je le dis souvent, en transport collectif, là, tu as... tu as besoin, pour... pour être capable de livrer ton service, là, tu as... c'est une... ça prend différents ingrédients, ça te prend des bus, ça te prend des infrastructures, puis ça te prend de la main-d'oeuvre, ça prend, évidemment, du financement, mais c'est des... c'est des éléments qui sont essentiels.

M. Derraji : Mais on s'entend, M. Girard, tout cela n'est pas l'objet du projet de loi. C'est des projets complexes et majeurs que vous avez entre les mains, donc...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

M. Derraji : ...donc c'est très important. On s'entend sur ce point.

Un dernier point. L'article 74, vous avez insisté sur le fait que le gouvernement se donne la possibilité de fixer unilatéralement la contribution financière exigée. Ça, au niveau de RTC, vous êtes contre?

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien, on propose une modification à cet article-là, en effet, parce que, dans les projets d'envergure comme ça, ça... on a besoin d'ententes négociées. On en a besoin pour le financement, on en a besoin aussi pour s'assurer que ces projets-là vont prendre en considération...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup. Désolée, le temps alloué est terminé.

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, je me tourne maintenant vers le député des Îles-de-la-Madeleine. Vous avez 4 min 7 s.

M. Arseneau : Wow! C'est le grand luxe. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

Alors, merci beaucoup de votre présence, madame, messieurs. Et je tiens à féliciter votre organisation pour l'innovation, la mise en place. Vous nous avez parlé de Flexibus, le service de vélo partage également, donc on voit qu'on travaille sur le transport collectif, mais également sur le transport actif. C'est tout à votre honneur.

Un peu comme la ministre, je fais un décompte également des groupes qui viennent nous voir et je constate qu'une majorité des groupes, probablement 11 sur 13, identifient les mêmes lacunes au projet de loi que nous... que nous l'avions fait. Par exemple, la valorisation des revenus de l'immobilier, bon, vous affirmez, comme tous les autres, qu'on doit l'ajouter au projet de loi. Vous dites également, autre lacune, qu'on ne peut pas imposer des ententes à des partenaires en matière de transport collectif, ce qui est majeur. On retient cet élément-là. Prévoir le financement... de l'exploitation, des coûts d'exploitation, c'est fondamental, évidemment. C'est une autre lacune du projet de loi qu'on retient. Et clarifier le rôle des partenaires, parce qu'on vit dans un écosystème, là, où il est extrêmement important de reconnaître les compétences des municipalités, l'expertise des sociétés, s'assurer que tout le monde fasse ce qu'il a à faire pour, justement, faire décoller et réaliser des projets dans les temps impartis et dans... à des coûts raisonnables.

J'aimerais savoir... Vous n'avez pas mentionné, en fait moi, je ne l'ai pas vu dans votre mémoire, ce qu'il en était de la... du maintien des actifs en regard du nouveau rôle qu'on veut confier à Mobilité Infra Québec. Est-ce que vous estimez que vous avez besoin d'une instance comme celle-là pour faire votre maintien d'actif ou, au contraire, que vous possédez toute l'expertise pour le faire vous-mêmes, pourvu que vous ayez le financement?

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien, je pense qu'il y a certainement un côté très positif à MIQ, hein? On veut mutualiser une certaine expertise dans les grands projets. Cette expertise-là, toutefois, en termes de maintien d'actif, les sociétés de transport l'ont au coeur de leurs activités. Alors, c'est certain que nous, nous aurions souhaité que ce soit précisé dans le projet de loi, la portée des projets MIQ. C'est-à-dire que ces projets de transport là, qui sont des projets complexes de transport, concernent vraiment des projets structurants, des projets sur route, mais pas des projets de maintien, qui, ceux-là, devraient rester au sein même des sociétés de transport. Et de se mettre en mode projet, je vous dirais, dans un contexte opérationnel, là, dans un contexte où il y a des opérations, pensons, par exemple, à une réfection de garage, c'est extrêmement complexe. Alors, ça, c'est vraiment nécessaire, que ça demeure dans les activités de la société de transport, et non pas de MIQ.

M. Arseneau : ...c'est un projet complexe. Vous dites : On est capables de réaliser des projets complexes dans le cadre de nos compétences actuelles.

M. Girard (Nicolas) : Bien, on a... on a déjà l'expertise et on l'a... et on l'a démontré. On a des experts qui travaillent avec nous, des professionnels qui ont une expertise là-dedans. Alors, je pense qu'on doit s'assurer de... que demeure dans... au niveau des sociétés de transport cette expertise-là, puis que ce soit fait...

M. Arseneau : Éviter les dédoublements aussi, j'imagine.

M. Girard (Nicolas) : Oui. Ça, c'est un élément qui est... c'est un élément qui est... qui est important pour nous, qu'on reconnaisse toute l'expertise de nos organisations dans ces... dans ces secteurs-là. Et on le démontre dans des projets... des projets complexes, comme par exemple tout le dossier de l'électrification, qui est un dossier complexe où on est allés chercher des expertises particulières...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

M. Arseneau : Alors, quelle serait la plus-value de MIQ concernant les projets de développement, pour vous, là, pourvu qu'on respecte, évidemment, votre rôle au début, pendant et à la fin des projets et pour l'exploitation?

Mme Deschênes (Stéphanie) : Bien, je pense qu'il y a quand même un intérêt à avoir une planification globale des grands chantiers, des grands... des grands projets de transport collectif, et je pense que MIQ a une plus-value en ce sens-là.

M. Arseneau : Planification des chantiers et non pas planification des services parce que...

Mme Deschênes (Stéphanie) : Non, pas les planifications des services, qui appartiennent déjà aux sociétés de transport.

M. Arseneau : Donc, c'est...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Désolée, je vous coupe à nouveau.

M. Arseneau : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : On a épuisé le nombre de minutes, là, qu'on avait. Alors, merci infiniment, donc, pour votre contribution à nos travaux. Alors, c'est toujours bien apprécié.

Alors, on va suspendre quelques instants pour accueillir le dernier groupe de la journée. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 27)

(Reprise à 17 h 30)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, je souhaite la bienvenue, donc, aux représentants de Vivre en Ville. Alors, encore une fois, vous avez, comme les groupes précédents, 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous allons procéder à l'échange avec les parlementaires. Donc, je vous invite à vous présenter puis à nous présenter votre exposé. Merci.

Vivre en Ville

M. Savard (Christian) : Merci, Mme la Présidente. Merci à la commission pour l'invitation. Mon nom est Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville. Je suis accompagné de Francis Garnier, conseiller aux affaires publiques chez nous, qui m'accompagne et qui va faire une partie de l'exposé.

D'entrée de jeu, nous sommes d'accord avec le gouvernement qu'il faut réduire les coûts et les délais de réalisation des projets de transport en commun, particulièrement au Québec. L'enjeu est réel. Et nous sommes d'accord avec le principe de l'idée d'une agence spécialisée en réalisation de projets avec des pouvoirs spéciaux.

D'ailleurs, une première recommandation, d'entrée de jeu : on pense que cette agence-là devrait être consacrée aux transports en commun pour qu'autant son éventuel PDG que son... que ses équipes soient obsédés de transport en commun, et ne pas donner aussi les... les transports routiers.

Donc, de manière générale, on trouve ça intéressant. Et on peut voir aussi, lorsqu'on donne des pouvoirs spéciaux à une organisation pour aller plus vite, elle peut réussir. Je pense, l'exemple du REM de l'Ouest, à qui on a déjà eu... je suis déjà passé en commission parlementaire, ici, pour commenter un projet de loi sur le... sur la CDPQ, bien, ils ont réussi en 10 ans à faire 67 kilomètres de métro léger. Donc, il y a des avantages à ce type de structure là, et c'est bien d'avoir une structure qui est publique.

Pour nous, un des aspects qui est un peu problématique et un peu énigmatique, je dirais, c'est le fait que l'aspect de planification, ce n'est pas clair qui va continuer à faire la planification. Et on voit deux types de planification. Il y a la planification : quel sera à terme le réseau de transport pour une région, pour Montréal, pour Québec, pour Gatineau, et il y a la planification de type conception, c'est quoi, le projet, une planification plus fine, où est-ce que va être la station, comment ça va tourner à tel, tel endroit. Et, pour nous, ça, c'est deux types de planification qu'on ne comprend pas dans le projet de loi, qui va faire quoi.

Donc, je pense qu'il y a d'autres... il y a d'autres personnes qui l'ont dit avant, on a les mêmes questions. Donc, il y a des... certaines questions qu'on a et qu'on aimerait soulever, donc comment sera arrimé, justement, l'arrimage entre les... entre les activités de MIQ et la planification territoriale, tant en matière de transport que l'aménagement, comment va s'organiser le partage des rôles entre les sociétés de transport, l'ARTM, dans la région de Montréal, Mobilité Infra Québec, comment va être assurée l'équité, et l'efficience, dans les choix de transport. Donc, on a peur un peu à une approche juste par projet et non pas dans une planification territoriale intégrée.

Donc, sur cette question-là, si on prend la région de Montréal, actuellement, la CMM a une planification, l'ARTM a une planification, la ville de Montréal a son plan d'urbanisme et de mobilité. Il y a des bouts de ça qui se parlent puis il y a des bouts qui sont différents, puis, en plus, le gouvernement du Québec a sa propre idée parfois. Et là on arrive avec... avec MIQ. Qui... Comment on va s'entendre sur ça va être quoi, le plan? Parce que pour une... Puis

mon collègue va revenir là-dessus. Pour nous, une des clés du succès, c'est : une fois qu'on réussit à s'entendre sur un plan et après qu'on le fait avancer, les choses vont plus rondement. Mais actuellement le fait qu'il n'y en a pas, de plan, fait en sorte qu'il y a beaucoup de difficultés dans la livraison des projets. Donc, ça, c'est une partie de l'équation sur les retards dans la réalisation. Et on pense qu'il va falloir trouver les moyens d'y arriver. Puis la maturité politique va peut-être être une des solutions là-dedans.

Il y a un livre qui est populaire dernièrement, même auprès du gouvernement, c'est *How big things get done*, et une des leçons de ce livre-là, c'est : il faut très bien faire la planification, il faut prendre son temps pour la planification et il faut aller vite pour la réalisation. Et ce que fait MIQ, selon nous, c'est aller vite pour la réalisation, mais la partie avant, il reste encore beaucoup d'interrogations.

Pour finir, je terminerais... je terminerais sur la question du financement en disant, comme d'autres qui... On ne peut pas juste dire : On va faire des projets, puis après on va voir comment on les exploite, comment on finance l'exploitation. Il faut avoir une approche de cycle de vie d'un projet parce que, sinon, bien, on se retrouve un peu... on peut faire des choses puis déshabiller Paul pour habiller Pierre... c'est-tu ça? Je ne me souviens plus l'expression, fin de journée, l'autre sens... mais, aussi, on peut juste réitérer, comme d'autres l'ont fait, qu'il faut... on ne peut pas attendre juste après les grands projets pour... en transport en commun, il faut trouver des solutions à court terme, mais c'est un message aussi qu'on voulait profiter de l'occasion à passer. Je passe donc maintenant la parole à mon collègue, qui va nous parler un petit peu des meilleures pratiques.

M. Garnier (Francis) : Merci beaucoup. Très heureux d'être ici aujourd'hui pour pouvoir échanger avec vous. Alors, on a deux questions qu'on aimerait principalement insister. La première, c'est vraiment : Comment est-ce qu'on peut intégrer le transport et l'aménagement ensemble? Comment est-ce que la planification peut fonctionner pour vraiment s'assurer de maximiser nos investissements, de considérer le plus de facteurs possible, pas juste dans la réalisation du projet, dans l'exploitation, mais aussi dans le développement du territoire?

C'est quoi, l'impact sur le logement, sur l'équité territoriale? C'est un exercice qui est très complexe, qui est très long, qu'on peut mentionner. Ça, ce n'est pas là que les gains en rapidité vont pouvoir être faits, on est convaincus de ça, mais, idéalement, on a une conversation qui se passe entre l'autorité qui est responsable de planifier le transport, qui est basée localement, qui connaît ses enjeux de terrain, connaît ses enjeux d'exploitation, connaît les limitations de son réseau, avec l'agence... avec, pardon, l'autorité locale de planification du territoire, qui sait c'est quoi, les secteurs qui ont besoin d'être revitalisés, c'est quoi, les secteurs qui ont besoin de plus de services. Ces secteurs-là devraient avoir... ces deux entités-là devraient avoir une conversation en continu sur des décennies afin aussi de préparer un plan sur des décennies, qu'on sache où est-ce qu'on s'en va dans la planification.

Les meilleures pratiques en ce sens-là... j'aimerais citer l'État de Washington, qui force les municipalités à identifier des corridors propices au redéveloppement, qui auraient besoin de transport collectif structurant. Et, en revanche, l'autorité de transport doit absolument s'arrimer à ces plans-là et se conformer à ça.

Concrètement, en termes de suivi et d'idées, l'idéal, si on s'en réfère à la littérature et aux exemples qui existent, c'est vraiment pour l'autorité de planification territoriale d'identifier des corridors propices, qui sont ensuite apportés à l'agence qui va pouvoir planifier le réseau de transport, qui va pouvoir vraiment se préciser sur la conception du projet, pas la planification dans l'ensemble, parce que c'est seulement dans cette façon-là qu'on peut vraiment penser à l'échelle d'un réseau et considérer tous les facteurs qui sont si importants au niveau territorial.

La deuxième question qu'on devrait poser, c'est : Comment assurer que l'agence Mobilité Infra Québec soit efficiente? Comment est-ce qu'on peut vraiment aller chercher les réductions de coûts qui sont escomptées? Et le point principal là-dessus, qui revient encore et encore à travers la littérature, à travers des exemples à travers le monde, c'est la prévisibilité. Il faut une planification sur plusieurs décennies. Il faut savoir où est-ce qu'on s'en va. Si, à chaque projet qu'on termine, on se demande : C'est quoi, le prochain projet?, on ne sait pas, on va voir à la prochaine élection, ce n'est pas particulièrement optimal comme façon d'opérer, disons. À Vancouver, il y a une obligation légale d'avoir 30 ans de vision, de savoir c'est quoi, les projets. À chaque fois qu'il y en a un qui est terminé, on sait c'est quoi, le suivant, le suivant suit ensuite et ensuite. Ça aide aussi que, quand on construit ce réseau-là... si on sait qu'il y a une autre ligne qui va se rajouter, disons, 10 ans plus tard, on peut prévoir pour ça, on peut optimiser à l'avance à long terme pour vraiment accommoder les dépenses futures. Et, comme ça, on n'économise pas juste à la réalisation du projet le premier jour, mais sur des décennies.

Évidemment, pour en arriver à un plan, un échéancier d'aussi... de longue durée, il faut une certaine indépendance, il faut une certaine capacité. On réunit tous les experts sous le même toit. Est-ce qu'on va les écouter? Il faut les utiliser. Il faut être capable de se baser sur l'expertise, sur la science, sur les projections, les analyses que cette agence-là pourrait réaliser pour pouvoir prévoir les prochaines étapes. Et cette expertise-là, elle peut seulement se développer en faisant des projets encore, encore et encore en continu. Il y a une belle expression qui peut illustrer ça : C'est en forgeant qu'on devient forgeron. Donc, tant qu'on n'a pas... qu'on ne fait pas des projets encore et encore, ça va être difficile vraiment d'améliorer l'expertise, de pouvoir vraiment réduire les coûts et de vraiment devenir efficaces dans notre livraison de transport... de transport collectif.

Évidemment, pour avoir... pour justifier cet échéancier-là à long terme, il faut un financement qui est prévisible, qui est récurrent et à long terme. Je repasserais la parole à mon collègue.

M. Savard (Christian) : Parfait. Bien, ça conclut, je pense. Je pense qu'on a assez insisté sur le fait que, de manière générale, on est plutôt d'accord sur l'idée de MIQ mais qu'il y a une partie préalable qui nous manque encore au Québec. On va faire... On va faire la ligne bleue à Montréal, les choses démarrent tranquillement...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Savard (Christian) : Il faudrait savoir immédiatement c'est quoi, la prochaine ligne, même chose pour le tramway à Québec, et ainsi de suite. Merci de votre attention.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup pour votre exposé. Alors, je vais me tourner vers la ministre. Vous avez 16 min 30 s.

• (17 h 40) •

Mme Guilbault : Merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, messieurs, d'être ici, de conclure cette belle journée avec nous, cette deuxième journée de consultations particulières. Donc, on est à, quoi, là, 12 sur 14, un 12e groupe sur 14 qui salue l'initiative de la création de Mobilité Infra Québec. Et merci de vous être déplacés en personne puis merci pour votre mémoire aussi, là que j'ai regardé. Plusieurs recommandations, d'ailleurs, un excellent travail de documentation. Donc, merci beaucoup d'être ici.

Je vais commencer... parce que M. Turgeon a dit... il n'y a pas si longtemps, a parlé des corridors, là, donc de s'assurer, justement, de faire des projets sur les corridors pertinents ou, enfin... Mais je vais lire votre recommandation n° 11 : «Concentrer l'expertise Mobilité Infra Québec sur le développement de nouveaux liens structurants dans les corridors établis ou autres projets complexes sollicités par une autorité locale.» C'est sûr que nous... puis ça va un peu dans le sens de ce que j'ai dit souvent, là, le gouvernement n'a pas l'intention d'imposer un projet qui n'est pas pertinent sur un territoire où on ne veut pas de projet. Ça, je pense, c'est une évidence un peu universelle, là, à moins que des gouvernements débordent d'argent. Je ne pense pas qu'on va imposer des projets ou mettre de l'argent où les gens n'en veulent pas. Par contre... pas «par contre», mais donc, de ce fait, j'ai l'impression, autrement dit, que cette... le libellé de cette recommandation-là me semble aller de soi, dans le sens où c'est sûr qu'on va faire le bon projet au bon endroit, avec un souci particulier pour les partenariats, les ententes, là, l'article... on en a parlé beaucoup avec les municipalités qui sont venues, les sociétés de transport qui sont venues, d'avoir cette entente-là à la fois sur le financement, sur les modalités de réalisation de... et éventuellement d'exploitation du projet.

Mais, bref, est-ce que vous ne considérez pas... excusez, je cherche mes mots, on dirait, ce soir. Est-ce que vous ne considérez pas que, dans l'ensemble, le projet de loi va exactement dans le sens de dire : Faire les bons projets aux bons endroits et, justement, se doter de ressources expertes en transport collectif pour être capables de les réaliser une fois pour toutes?

M. Savard (Christian) : Il y a une partie du projet de loi qui va dans ce sens-là. Puis, tu sais, si on l'accueille plutôt favorablement, c'est que, je ne suis pas quelqu'un de cynique dans la vie, je pense qu'on tente de faire les bonnes choses, mais j'ai quand même maintenant près de 20 ans d'expérience dans le domaine et je connais le fort niveau de politisation lié aux projets de transport en commun. Et ça, c'est parce qu'on a de la difficulté à respecter une certaine expertise. Et je ne crois pas que ce grand plan là... je vais donner l'exemple de la région de Montréal, je ne crois pas que ce soit MIQ tout seul qui va faire ça. Et, habituellement, dans le monde, ce qui se passe, c'est qu'il y a une discussion entre les autorités, par exemple un palier supérieur, et des autorités plus régionales et locales, et il y a même une conversation entre la population et la société civile, et dire : Voici, c'est ça, notre plan.

Dans le cas, par exemple, de la région de Montréal, il n'existe pas, ce plan-là. On ne sait pas c'est quoi, pour les 30 prochaines années, où est-ce qu'on s'en va. Et je vous dirais même que je suis... je ne suis pas sûr, par exemple, pour le PSE, que les choix qui sont faits actuellement, même par l'ARTM, qui est supposée être indépendante, ils sont indépendants et sont sur les meilleures pratiques en matière de développement d'un réseau de transport en commun. Je ne suis pas sûr que d'amener un tramway en souterrain à Repentigny ne soit pas un choix qui est fortement politique versus un choix de transport qui serait probablement plus raisonné avec d'autres solutions. Toutes les solutions n'ont pas été mises sur la table. Par exemple, pour l'est de Montréal, on a participé notamment à quelque chose, qu'on a retrouvé dans les médias, où est-ce qu'on a dit... bien, on a demandé à quelqu'un un peu indépendant qu'est-ce qu'il en pensait, et on pense qu'on n'a pas encore la maturité politique pour arriver avec un plan qui est un peu plus raisonné et appuyé sur les bonnes pratiques en matière de planification d'un réseau.

Et ça, c'est un autre problème que MIQ touche un petit peu, que je sens que le gouvernement veut se doter d'une partie d'expertise pour pouvoir réfléchir, mais ce n'est pas clair comment on va y arriver, à ce plan-là, qui va être partagé, commun ensemble. Et ça, il y a une partie de la job qui ne peut pas être faite par un projet de loi, il y a une partie du travail qui doit être faite par un certain niveau de maturité politique à tous les paliers. Et donc je ne pointe personne du doigt, mais je dis juste qu'au Québec on n'a pas encore réussi à arriver avec un plan qu'on dit : Tout le monde est d'accord, ou presque, puis on avance avec ça. La région de Vancouver a réussi davantage, et ça va mieux aussi.

Puis là ce que fait... va faire MIQ, ce qui est intéressant, c'est : on va se doter d'une gang qui va être très bonne pour réaliser les projets, qui va avoir l'expertise, qui va être moins dépendante d'une partie du privé, par exemple, et qui va être capable aussi... qui va garder l'expertise, et non pas des bureaux de projets qui sont des «one-shot deal» très axés sur l'expertise privée et qui font en sorte qu'une fois que le «one-shot deal» est fait, bien, ça s'en va, puis ça repart, puis on recommence tout le temps. Si on... Et ça... et c'est pour ça... et, cette partie-là du projet, on le salue et on est d'accord. Donc, on voulait le souligner, parce qu'on va se le dire, quand c'est un «one-shot deal», les montants qui vous sont proposés, c'est des montants de «one-shot deal», donc des gens qui ne disent pas : Bien, mon risque, je vais pouvoir l'étirer sur 20, 30 ans, parce que, des tramways, je vais en faire pendant 20, 30 ans au Québec, on dit qu'on va en faire un, c'est là que je vais faire mes sous, je vais couvrir mes risques. Donc, là-dessus, on est très... on trouve ça très intéressant, et en plus d'avoir une expertise pour dialoguer avec les fournisseurs, et ainsi de suite. Donc, cette partie-là, on l'appuie.

Mais si... la bonne planification, je dirais, territoriale et de l'ensemble du réseau qu'on rêve et qu'on a l'ambition pour le Québec, bien, si on n'a pas cette partie-là, peut-être que le MIQ va tourner à vide ou va se retrouver avec des écueils politiques, encore une fois. C'est l'état de notre réflexion à ce moment-ci, là.

Mme Guilbault : ...voulez-vous parler? Non? Vouliez-vous parler? Non? OK.

Bien, c'est exactement ça, ce que vous dites, là. L'idée est justement de se doter d'une espèce de mégabureau de projets national au lieu de financer plusieurs bureaux de projet un peu partout, donc d'éparpiller les ressources. Puis, en plus, veux veux pas, ça coûte plus cher, parce que chacun a sa structure, chacun, des fois, peut avoir ses conditions de travail, chacun peut avoir ses... salariales, etc. Donc, ça devient très, très compliqué, à un moment donné, de... bien, pas compliqué, mais c'est-à-dire qu'on se prive, je trouve, de concentrer les ressources puis l'expertise à un seul endroit, puis, comme je disais comme exemple, un même ingénieur pourrait travailler sur deux, trois projets en même temps plutôt que de payer un ingénieur en Outaouais, payer un ingénieur à Montréal, payer un ingénieur à Québec pour le tramway. Bref, vous résumez parfaitement bien l'esprit qui est derrière ça, puis je trouve qu'on maximise une même ressource pour un même salaire qu'on paie, tu sais, une fois pour plusieurs projets plutôt que d'en payer trois dans différents projets.

Je vais aller sur un autre point que je trouve superintéressant, puis je trouve ça intéressant que vous passiez après le RTC, et la STM, et la ville de Montréal parce que vous en parlez, vous aussi, dans vos recommandations... entre autres la recommandation 4, qui dit : «Élargir l'autorisation de réaliser et bénéficier du développement immobilier aux sociétés de transport collectif», et aussi la 19, qui me semble, en tout cas, aller de pair, là, donc : «Permettre aux sociétés de transport de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction visant [à croître...] à accroître les opportunités de génération de revenus liée au développement immobilier grâce à la valorisation immobilière des actifs des sociétés de transport.» Donc, ça, ça va exactement dans le même sens que ce dont on a discuté un peu plus tôt.

Vous avez peut-être pris connaissance de la stratégie d'habitation déposée par ma collègue la ministre de l'Habitation il y a deux, trois semaines, et c'est écrit dedans, donc, de se donner les moyens de faire plus de développement immobilier à même les projets de transport collectif ou à même les actifs des sociétés de transport pour les projets déjà existants, quelque chose qui a déjà été discuté avant, la STM l'a dit, on en avait discuté dans le cadre de mon projet de loi sur l'expropriation, notamment ça a été discuté, peut-être, chez des projets de loi de ma collègue des Affaires municipales. Quoi qu'il en soit, on parlait de maturité politique, je pense que là, la maturité... tu sais, on est arrivés à une certaine maturité dans toutes ces discussions-là qu'on a pu avoir, on s'est entendus sur l'idée d'éviter autant que possible les risques financiers, parce qu'on n'est pas en mesure de les assumer ou, en tout cas, tu sais, disons, on manque tous d'argent, là, on le dit souvent. Mais tant la STM que le RTC sont d'accord avec nous là-dessus, ont déjà des projets à l'esprit.

Alors, est-ce que vous, vous trouvez que... Puis là, encore une fois, il faut que je fasse attention aux choses, là, tu sais. Mais donc nous, on trouve que c'est une bonne idée dans la stratégie d'habitation. Donc, c'est le même gouvernement, alors, forcément, on va se donner les moyens d'atteindre nos propres objectifs dans la stratégie d'habitation. Tout ça pour dire que... est-ce que vous estimez que ce dont on a discuté un peu plus tôt répond à vos recommandations puis, justement, répond aux objectifs d'aménagements modernes, là, tu sais, où on veut maximiser les espaces, maximiser pour un même espace, justement, non seulement avoir de la mobilité, mais d'avoir aussi une offre de logement et/ou autres services? Je parlais tout à l'heure d'une garderie, on peut penser à une école, un espace vert, etc.

M. Savard (Christian) : Bien, c'est pour ça qu'on propose, là, d'ajouter au projet de loi quelque chose d'explicite, là, sur des pouvoirs donnés aux sociétés de transport, qui sont des propriétaires fonciers importants et qui peuvent maximiser des terrains. Donc, tout à fait d'accord avec cette approche-là, et j'irais même encore un peu plus loin.

Vivre en Ville, dans le passé, a déjà fait même des propositions qu'il devait y avoir une obligation pour les villes de maximiser les terrains autour des infrastructures de transport en commun afin de les rentabiliser davantage et d'aller chercher des nouvelles unités d'habitation. On sait qu'on a un besoin criant, d'où la stratégie de Mme Duranceau. On y a contribué un petit peu aussi. Donc, ça, c'est des choses qui iraient dans le bon sens et qui viennent faire une des choses qui obsèdent Vivre en Ville, c'est-à-dire lier l'aménagement du territoire et les transports. Et ça, véritablement, là, c'est quelque chose d'intéressant. Je vous dirais même que... Vancouver l'oblige vraiment, il y a d'autres, là... ailleurs dans le monde, on l'oblige. C'est un petit peu plus agressif, parce que, sinon, il ne construit pas assez d'unités, puis on est dans le déficit du nombre d'unités puis la crise de l'habitation dans laquelle on est. Donc, ça va dans le bon sens.

• (17 h 50) •

M. Garnier (Francis) : J'aimerais insister comment... à quel point on est enthousiastes à l'idée vraiment de faire du développement immobilier, qu'il y a vraiment une opportunité de répondre à la fois aux deux plus grands problèmes d'abordabilité des ménages, à la fois l'habitation et le transport d'un coup, qu'il y a vraiment des grandes opportunités de synergie qui sont présentes là-dessus. Donc, on encourage vraiment à ce que tout le volet immobilier, le volet redéveloppement, soit intégré dès le début des projets, dès le tout début de la réflexion, de comment le tracé peut être fait, qu'il y ait un potentiel associé à ça.

Et je rajouterais peut-être... Une recommandation qu'on avait faite pour le projet de loi n° 16, pour la révision de la LEU, qui était vraiment d'apporter une densité minimale obligatoire autour des stations de service collectif structurant, vraiment pour garantir que la densification se fait au bon endroit et facilement et rapidement.

Mme Guilbault : Oui, tout à fait. Puis vous donnez l'exemple de la Colombie-Britannique, mais vous me faites penser que, quand j'étais allée l'an dernier en Europe, à Stockholm, ils prolongent, eux aussi, leur ligne bleue de métro, et ils m'expliquaient que c'est un peu ça, l'entente qu'ils faisaient avec les villes, en disant : Nous, on va te faire un projet de transport, mais, en échange, tu vas nous faire du logement. Tu sais, ils me résumaient ça simplement, mais, en gros, c'était ça. Donc, je trouve que ça va effectivement dans le même sens...

M. Garnier (Francis) : Exactement.

Mme Guilbault : ...parce que le problème de logement n'est pas seulement ici, au Québec, là.

Alors, avant de laisser un petit peu de temps à mon collègue de Masson, je vais juste... je voulais juste partager avec vous... puis là je cherche, je n'ai pas le bon numéro, c'est... Oui, c'est ça, OK, les membres du CA, juste votre recommandation n° 15, je trouvais ça intéressant, vous êtes les premiers... bien, remarquez, peut-être que... j'ai peut-être manqué des passages quelque part dans un des mémoires préalables, là, mais c'est la première fois qu'on l'aborde. Sur le profil des futurs membres du CA, je trouvais ça intéressant, «Mobilité Infra Québec doit pouvoir compter sur un conseil d'administration indépendant, qualifié en transport collectif et en planification territoriale et présenter une pluralité de parties prenantes». Évidemment, nous, ça va être assujéti à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. Donc, la composition des CA comporte certains... certaines... peut-être pas contraintes, mais prescriptions ou, en tout cas, modalités, là, tu sais, pour la diversité, les femmes, les jeunes, etc.

Alors, je voulais simplement vous rassurer sur le fait que je partage avec vous le souhait que ce soit d'abord et avant tout, même en tenant compte des modalités qui sont prescrites dans la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État... que ce soit d'abord et avant tout les meilleurs, capables de... justement, de composer le CA d'une future équipe qui va être capable de livrer des projets, des gens qui ont déjà fait du transport collectif ou qui ont déjà fait de la gouvernance et qui vont être capables de gérer cette fougère le mieux possible. Et, là-dessus, je vais laisser le reste de mon temps à mon collègue de Masson. Bien, merci beaucoup, messieurs.

M. Savard (Christian) : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous avez... Il vous reste 3 min 6 s.

M. Lemay : Oui, merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Alors, vous savez, Mme la ministre a parlé de la recommandation n° 4. Moi, je vais y aller plus sur la recommandation n° 3, juste pour avoir un peu plus de précision, là, dans le fond, parce que vous dites que, tu sais, dans... vous voulez qu'on finance le transport collectif puis vous voulez qu'on s'attaque aussi à la crise du logement. Ça fait que, là, vous suggérez qu'on devrait en prendre plus large, tu sais. Or, Mobilité Infra Québec, tu sais, c'est quand même déjà assez large. Puis vous, dans votre recommandation que vous faites à la... numéro 3, c'est de «favoriser un développement immobilier privilégiant l'abordabilité lors la planification des projets de transport collectif». Mais, vu qu'on est déjà assez larges, là... puis, tu sais, j'aimerais savoir à quel point vous voulez vraiment que Mobilité Infra Québec s'implique dans le développement résidentiel qui accompagne la construction des nouvelles lignes de transport en commun, tu sais. Puis aussi, tu sais, si on peut considérer, là, qu'on a déjà le développement de nos TOD, là, qui sont déjà assez complexes, là, est-ce qu'on ne vient pas un peu s'immiscer, là, dans les pouvoirs municipaux, là? Si vous voulez absolument que le ministre s'implique, peut-être plus préciser votre intention, là.

M. Savard (Christian) : Bien, là-dessus, lorsqu'on vient en commission parlementaire, c'est le bon moment à passer des... certains messages sur des aspects, puis parfois ce n'est pas le bon... ou le projet de loi qu'on dit : Ce n'est peut-être pas là qu'on peut faire changer quelque chose, mais c'est... il y a une autre opportunité à un autre moment donné de faire ça. Donc, c'est... peut-être que ce n'est pas là qu'on réussit à faire quelque chose là-dessus, mais, nous, c'est quelque chose qu'on a... une position qu'on a, à Vivre en Ville, qu'on ne peut pas laisser uniquement aux villes la pression et, de fait, de développer... de développer ou pas dans certains cas.

Et on est d'accord qu'il y a un certain leadership gouvernemental pour... et je vais le dire carrément, pour s'immiscer dans les pouvoirs, dans les pouvoirs des villes. Prenons... disons que toutes les villes, là, d'une région décident qu'eux autres, là, ils n'en veulent plus, des unités d'habitation, puis qu'ils sont bien comme ça, puis que, là, ça crée une pression sur le marché immobilier, on considère, nous, que c'est normal que le gouvernement intervienne pour venir accélérer la construction d'unités à travers certaines... certaines modalités, certains changements législatifs.

Il y a d'autres juridictions, dans le monde, qui l'obligent, je pense... je pense à Minneapolis, je pense à Portland, je pense à Auckland, en Nouvelle-Zélande, où, à titre d'exemple, il est interdit pour une ville de ne pas permettre six étages autour d'une station de transport en commun structurante, c'est carrément interdit. Donc, c'est le genre de suggestion qui éventuellement pourrait arriver, peut-être pas à travers ce projet de loi là, peut-être à travers un autre.

La Présidente (Mme Schmaltz) : 10 secondes.

M. Lemay : Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Alors, je vais céder la parole maintenant au porte-parole du groupe d'opposition. Vous avez 12 min 23 s.

M. Derraji : Merci à vous deux. Extrêmement intéressant. Encore une fois, je vous le dis, là, c'est un excellent mémoire, beaucoup d'analyses, 17 recommandations. Je pense que vous avez bien fait le tour de la question. J'ai deux sujets que j'aimerais aborder avec vous en profondeur. Je vous ai entendu parler, au début, de vision, et vous avez raison de le dire, parce que, dans d'autres sociétés, ou des États fédérés, ou autres, on peut se comparer à Vancouver, c'est la vision 10, 20, 30 ans, et une vision... et on essaie de bâtir sur cette vision. On ne déraile pas pour les projets de transport en commun.

Ce que vous venez... ce que vous, vous dites depuis tout à l'heure, c'est que le problème qu'on a, au Québec, c'est l'absence de cette vision et de planification. Et après on va aller à la pièce en lançant le tramway, on le retarde. On déclare un troisième lien, on le retire. On dit qu'on veut investir dans les autoroutes et, par la suite, on dit : Il faut investir dans le transport en commun. Pensez-vous réellement que vous avez en face de vous un gouvernement qui a une vision par rapport au transport collectif?

M. Savard (Christian) : C'est une bonne... c'est une bonne question. Écoutez, d'un côté positif, il y a certains projets qui ont avancé. On peut... on peut le dire, hein, le projet de la ligne bleue. Moi, je souhaite de voir le projet de tramway se résoudre très rapidement à Québec. Mais il n'y en a pas... et c'est quelque chose qu'on a très peu eu au Québec. En préparant la commission, je disais : C'est quand, Francis, qu'on a eu un plan de match qui a été respecté? Ça fait que j'ai l'impression que ce n'est pas dans la culture politique, pour l'instant, du Québec de se donner cette vision-là et de la garder. Donc...

Et, oui, j'aimerais que le gouvernement l'ait eu et le fasse. Est-ce qu'ils l'ont fait? Non. Mais il n'y a pas tant de gouvernements que ça avant qui l'ont fait, à part peut-être au début du métro, les années 60, 70. Puis, à un moment donné, tout a arrêté, il y a eu une récession. Puis, depuis ce temps-là, là, des visions, là, qui étaient claires, qui étaient partagées par les différents acteurs, à tous les paliers, il n'y en a pas eu, et c'est notre grand problème. Pour vrai, là, c'est un... c'est un problème très important et ce n'est pas vrai que, là, je sens que, derrière MIQ, on va pouvoir l'avoir. Et, si je peux me permettre un exemple négatif, on... en ce moment, il n'y a rien qui dit qu'on est les... on est les garde-fous pour ne pas qu'un gouvernement décide de dire à MIQ : Tu vas faire tel projet, de tel type, puis que MIQ va le faire parce qu'il a la commande du gouvernement, même si c'est un projet qui n'a pas de sens. Et ça... et ça, ce n'est pas facile parce qu'il y a une partie qui n'est pas législative, il y a une partie qui est une certaine maturité politique, et aussi de mettre le transport en commun à un haut niveau d'un point de vue sociétal.

M. Derraji : Vous voulez ajouter quelque chose d'autre?

M. Garnier (Francis) : Pas pour l'instant, merci.

M. Derraji : Est-ce que c'est comme ça que je dois interpréter votre recommandation 12 : «Ne pas exiger l'autorisation gouvernementale pour étudier des projets»? C'est en lien avec ce que vous venez de dire?

M. Savard (Christian) : Bien, dans certains cas, peut-être qu'il y a des planifications qui pourraient... on pourrait demander à MIQ une certaine... un certain regard et donner une certaine indépendance additionnelle. Dans ce cadre-là, il y a un souci d'indépendance qu'on veut donner aussi, là, qu'on veut... Si on veut aller chercher aussi ces avis, là, bien, il faut qu'ils soient relativement indépendants, et sans payer le prix.

• (18 heures) •

M. Derraji : Oui. Dans vos propos... Je ne sais pas c'est lequel... qui de vous deux l'a mentionné, vous voulez que l'agence MIQ soit dédiée au transport en commun. Donc, pour vous, un troisième lien, que le MIQ le réalise, là, là, pour vous, là, ça ne devrait pas faire partie de la mission du MIQ.

M. Savard (Christian) : Il y a... on l'a dit, là, dans ma réponse juste avant, il y a une question... il y a une culture du transport en commun qu'on n'a pas au Québec, et là on tente de lui donner un peu de coffre avec... en disant... au niveau de la réalisation, déjà, c'est déjà une chose. On gaspillerait un peu... on éparpillerait les énergies en lui demandant de faire autre chose, et on peut imaginer que son éventuelle... oui, éventuelle dirigeante fasse en sorte qu'elle soit prise entre différents feux. Si on veut de l'expertise en transport en commun, faisons une boîte dédiée au transport en commun, et là on va avoir le meilleur de cette nouvelle agence là.

M. Derraji : Mais vous répondez quoi aux gens qui vont vous dire : Écoutez, là, le transport en commun, c'est beau, là, mais c'est utopique de penser qu'on va avoir du transport en commun à travers toute la province? On a un territoire qui est immense. Mobilité Infra, à l'intérieur du nom, il y a la mobilité, et la mobilité... les autoroutes font partie de la mobilité. Pensez à des citoyens qui ne peuvent pas se lever le matin et prendre un tramway ou un métro parce que ça n'existe pas dans sa région, il est obligé de prendre la voiture et partir faire ses courses, ramener ses enfants à l'école et, par la suite, partir travailler. Qu'est-ce qu'on fait?

M. Savard (Christian) : Bien, le MTQ va toujours exister. Donc, c'est à lui... il pourra continuer à faire ce travail-là, mais, dans ce cadre-là, on a un problème précis, qui est celui de la réalisation, de l'expertise pour réaliser quelque chose qu'on n'a pas assez réalisé depuis des décennies. On n'en a pas fait, de transport en commun, on n'est pas encore rendus bons. Le MTQ est quand même pas mal pour faire des routes parce qu'il en a fait pendant des décennies, et donc on n'a pas d'enjeux à ce niveau-là, et c'est des... Les projets de transports en commun ont un niveau de complexité plus grand que de dérouler de l'asphalte.

Donc, on trouve intéressante l'idée d'avoir une agence spécialisée dans la réalisation, avec une certaine capacité au niveau de la planification, mais cette planification-là devra être partagée avec les différents paliers. Mais, pour nous, le MTQ va continuer à faire son boulot à côté, là, pour les routes plus classiques.

M. Derraji : Mais donc, pour vous, c'est très clair, MIQ, Mobilité Infra Québec, doit se concentrer uniquement sur des projets de mobilité.

Tout à l'heure, la ministre vous a répondu, par rapport à «est-ce qu'il y a des ingénieurs?» : Un à Gatineau, un à Québec. Là, on va faire un grand centre de... un mégacentre ou un mégabureau de projets. J'ai le goût de vous poser la question : Est-ce qu'au lieu de travailler avec des experts, qui connaissent très bien leur réalité... Moi, j'ai eu la chance de rencontrer la société de transport à Gatineau, ils ont pas mal de bons projets, ils ont des experts, ils ont un bureau de projet... recrutés de l'international, ils font un bon travail. Ne pensez-vous pas qu'il y a une limite à une tangente vers une centralisation qui risque de nous faire mal, au lieu d'une décentralisation?

M. Savard (Christian) : Bien, il va... Je crois que ce risque-là va être limité. Lorsqu'il y aura, dans une ville, un projet précis, c'est clair qu'il va y avoir un sous-bureau de projet lié à MIQ, qui va avoir ses antennes dans cette ville-là. Selon nous... ce n'est pas un enjeu qui nous fait très peur. Je dirais : Si le Québec était les États-Unis, bien là, ce serait peut-être... ça ne serait peut-être pas une bonne idée, mais là, dans le cadre québécois, ça peut fonctionner, mais il va y avoir des bureaux régionaux lorsqu'il va y avoir des très grands projets dans une... dans un coin, là.

M. Derraji : Bien, je m'excuse, je ne veux pas vous contredire, mais ce n'est pas le son de cloche que j'ai eu lors de mes rencontres avec la société de transport. Je prends le cas...

M. Savard (Christian) : Bien, il va y avoir de la consolidation d'une partie de l'expertise, mais, je veux dire, les relations avec les citoyens sur un projet comme le tramway à Québec, je ne pense pas que ça va se faire de Montréal.

M. Derraji : Absolument.

M. Savard (Christian) : Je pense qu'il va y avoir des équipes, des équipes sur place, et ainsi de suite, là. Mais les analyses, certaines analyses techniques peuvent se faire d'ailleurs, selon nous, là.

M. Derraji : Oui, absolument, vous avez raison. Je vais vous ramener sur un point que vous avez ramené, au niveau de tout ce qui est augmentation de revenus, parce que vous voyez ce qui se passe, hein, depuis presque un an et demi, les maires qui demandent plus d'investissement. La seule solution que le gouvernement leur a donnée, c'est augmenter des taxes sur l'immatriculation, parce qu'il faut payer le déficit. Le gouvernement paie une partie, et l'autre partie est payée par les contribuables. Donc, les maires, ils étaient obligés d'utiliser un pouvoir de taxation, qui est la taxe d'immatriculation.

Vous avez vu le déficit, le dernier déficit annoncé. Il a été corrigé à la hausse, le déficit, au mois de juin. La ministre, face à toutes ces demandes, elle dit : Bien, écoute, on n'a plus d'argent. Donc, est-ce que vous pensez réellement qu'avec MIQ et le contexte économique qu'on vit présentement on va avoir vraiment des projets réalisés, sachant le contexte d'absence d'argent pour les prochaines années?

M. Savard (Christian) : Bien, c'est clair que le Québec va devoir faire des choix au niveau des revenus pour financer l'ensemble des projets de transport. Et là je vais... je vais dire quelque chose d'assez clair. Ce qui est désolant, c'est qu'il y a deux poids deux mesures où... Le transport routier, ça, c'est le gouvernement qui s'en occupe, il paie. Bon, on sait qu'il y a un déficit dans le FARR, là, comme vous l'avez dit dans l'intervention précédente, mais ils trouvent un moyen, puis ça, c'est correct, on ne pose pas trop de questions. Mais le transport en commun, c'est toujours semi-catastrophique, il y a toujours une guerre politique avec les villes, et là ça devient toujours compliqué. Mais, pourtant, c'est des citoyens qui se déplacent entre deux lieux. Et de dire à chaque fois qu'il y a un psychodrame pour le transport en commun, mais que, pour les autoroutes, c'est facile...

M. Derraji : Avez-vous cette impression que c'est un gouvernement d'autoroutes, et non pas de transport en commun? Parce que c'est ce que vous venez de dire maintenant, là.

M. Savard (Christian) : Ça dépend, ça dépend des moments. Je vous dirais qu'en mai 2023 ça allait mieux. Maintenant, ça va un peu moins bien. Il y a quelque chose que je veux spécifier et qui... et moi... qui va dans le sens... et qui m'attriste un peu. Aujourd'hui, la ville de Québec a dit, a annoncé qu'ils augmentaient de 60 \$ la taxe sur l'immatriculation pour financer le transport en commun, puis, tout de suite, on entend le ministre Julien, responsable de la Capitale-Nationale, dire : Ah! moi, je trouve que c'est cher. Mais là, à un moment donné, il faut laisser aux villes... s'ils prennent... Si on dit aux villes : Prenez vos responsabilités, ils prennent leurs responsabilités, on ne peut pas leur reprocher. Donc, ça, c'est quelque chose qui est désolant. Il va falloir, à un moment donné...

M. Derraji : Pourquoi?

M. Savard (Christian) : ...s'ils décident de mettre de la pression sur les villes pour le financement, il va falloir les laisser faire sans leur reprocher.

M. Derraji : Mais pourquoi, selon vous, le ministre en question a fait cette intervention?

M. Savard (Christian) : Je vous laisse interprétation.

M. Derraji : Mais vous venez de le juger. Il dit que ça n'a aucun bon sens, là, c'est cher.

M. Savard (Christian) : Oui, bien, j'imagine parce que c'est plus populaire de dire que c'est cher que de dire : Le maire de Québec a pris ses responsabilités.

M. Derraji : Oui, mais il est responsable. C'est... son gouvernement, où lui-même, il est ministre, a refusé de financer le transport. Mais c'est populaire, vous avez raison de le dire.

M. Savard (Christian) : C'est populaire de dire ça.

M. Derraji : C'est populaire, oui. Parlant de revenus autonomes et récurrents, j'ai aimé ce que vous avez dit. Je ne sais pas si vous avez vu, j'imagine que oui, le projet de loi n° 791, que j'ai déposé moi-même il y a quelques mois, 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. Si vous ne l'avez pas vu, je peux vous laisser une copie. Et le but, ce qu'on dit, c'est vraiment de permettre... En fait, c'est à l'image de ce qu'on voit ailleurs, Vancouver, aux États-Unis et en Europe. Vous avez lu le projet de loi. Juste avant vous, le groupe a dit : Bien, écoute, vous nous donnez juste le pouvoir de vendre un terrain, mais, vendre un terrain, oui, on peut prendre cet argent, le mettre... mais c'est fini, il n'y a pas de développement, il n'y a pas de... la récurrence en termes... au niveau du financement.

Vous, votre interprétation, est-ce que le gouvernement doit donner plus que vendre... vendre des terrains, et ça veut dire s'associer avec une partie tierce, faire du développement...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

M. Derraji : ...et faire du développement?

M. Garnier (Francis) : Quand on regarde les potentiels de valorisation foncière, on voit que les gains ne se font pas juste au moment de l'annonce ou de l'ouverture du projet mais qu'ils sont vraiment en continu tant et aussi longtemps que le service opère. Donc, c'est sûr que se limiter à une... à récupérer un peu ces revenus-là à un moment précis, au moment de l'achat, on perd une grande partie du potentiel.

M. Savard (Christian) : Donc, ça va dans le sens que vous dites.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Alors, je vais céder la parole maintenant au député des Îles-de-la-Madeleine pour 4 min 7 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup à vous deux pour la présentation et la très grande franchise dans vos propos, c'est rafraîchissant, très intéressant, aussi, toutes vos propositions. Rapidement, je vois que, sur la question de l'indépendance, qui nous tient beaucoup à cœur comme formation politique, mais... l'indépendance de MIQ, la nouvelle agence, ce n'est pas du tout le cas à l'heure actuelle. Vous connaissez l'article 4, qui dit : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité...» C'est-à-dire qu'elle n'a absolument aucune indépendance de développer une vision, une planification, une approche globale, et tout ça. Est-ce que ça, ce n'est pas un peu le talon d'Achille du projet de loi, si je comprends bien votre propos?

• (18 h 10) •

M. Savard (Christian) : Oui, tout à fait, c'est le talon d'Achille de toute la planification du transport en commun et du développement du transport en commun au Québec depuis très longtemps. Les... ces dossiers-là ont toujours été très politisés, beaucoup trop. L'expertise sur comment monter l'architecture d'un réseau de transport en commun, par exemple, est très peu sollicitée, très peu respectée pour une approche par projets, et, parfois, une approche par projets qui doit passer au bon endroit, parce que, pour des raisons politiques x, y, z, c'est plus avantageux parfois, donc. Et ça, ça n'existe pas, et j'aurais le goût de dire que ce n'est pas juste parce que les gens sont de mauvaise foi, c'est aussi parce qu'on n'a pas cette culture-là, et il faut la développer et il faut lancer le message, à travers MIQ, qu'on va faire ça aussi, et, pour l'instant, on ne le sent pas.

M. Arseneau : Vous parlez de culture, mais je ne sais pas si... Au-delà de la culture, comment peut-on... puis là on réfléchit, là, à haute voix, comment peut-on mettre en place les mécanismes qui nous permettraient d'arriver là? Y a-t-il un comparable, dans la société québécoise, où on a un organisme indépendant qui prend ses orientations ou développe sa planification sur la base du... de la science, comme vous l'avez mentionné? Est-ce que vous connaissez des parallèles au Québec? Vous avez fait référence à d'autres... d'autres juridictions.

M. Savard (Christian) : Dans notre domaine, plus ou moins, au Québec, mais il faut que les gens aient une certaine... il faut qu'ils se sentent protégés, aussi, de pouvoir parler librement. Je dirais que, dans la culture anglo-saxonne, l'indépendance de ce genre d'organismes là, qui peuvent venir dire : «On n'est pas d'accord avec ça» sans que tout le monde se sente menacé de perdre son emploi, ça existe, ça existe même en aménagement urbain, où est-ce que l'avis du «urban planner» en chef, là, du planificateur en chef est souvent indépendant. Ce n'est pas quelque chose qu'on a ici. Il y a des avantages et désavantages, une certaine imputabilité politique qui est normale, mais, à un moment donné, on est dans un extrême, là, au niveau de la politisation des projets au Québec.

M. Arseneau : Jusqu'à un certain point, il aurait pu y avoir Hydro-Québec, mais...

M. Savard (Christian) : Bien, à un certain point, Hydro-Québec, il l'a, en partie...

M. Arseneau : C'est ça.

M. Savard (Christian) : ...mais il y a aussi un background quasi culturel derrière le respect de l'institution. Mais vous avez raison, Hydro-Québec l'a en partie.

M. Arseneau : Donc, Mobilité Québec, mais de façon indépendante, qui peut être intéressant. Rapidement, il ne reste presque plus de temps...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

M. Arseneau : ...la question de la reddition de comptes, comment vous voyez ça? Parce que je trouve ça fort intéressant, vous êtes les premiers à l'avoir mentionné comme quoi c'est fondamental, tu sais, toutes les décisions doivent être publiées, et ainsi de suite. Comment vous le voyez, là?

M. Garnier (Francis) : Oui, la transparence est absolument fondamentale à la reddition de comptes. Si les citoyens n'ont pas accès à l'information, c'est difficile de voir le projet ou même l'institution comme légitime. Il faut une transparence. Une transparence à long terme, continue vient développer cette légitimité-là, mais, aussi, pas juste pour les citoyens, même pour les experts du milieu. C'est difficile de prendre un projet quand tout est derrière des ententes de confidentialité.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je vous remercie. Nous avons utilisé le temps que nous avions, alors il ne reste plus de minutes de disponibles. Alors donc, je vous remercie pour votre contribution aux travaux.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 12 septembre 2024, après les avis touchant les travaux des commissions, où elle poursuivra son mandat. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 13)