



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 12 septembre 2024 — Vol. 47 N° 56

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 (3)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le jeudi 12 septembre 2024 — Vol. 47 N° 56

Table des matières

Auditions (suite)	1
Caisse de dépôt et placement du Québec Infra (CDPQ Infra)	1
Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ)	7
Société de transport de Laval (STL)	16
Société de transport de Sherbrooke (STS)	24
Mme Florence Junca-Adenot	32

Autres intervenants

Mme Valérie Schmaltz, présidente suppléante

Mme Geneviève Guilbault
M. Monsef Derraji
M. Etienne Grandmont
M. Joël Arseneau

- * M. Jean-Marc Arbaud, CDPQ Infra
- * Mme Sophie Lussier, idem
- * M. Philippe Batani, idem
- * M. Marc-André Martin, APIGQ
- * Mme Josée Roy, STL
- * M. Stéphane Boyer, idem
- * Mme Laure Letarte-Lavoie, STS
- * M. Patrick Dobson, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 12 septembre 2024 — Vol. 47 N° 56

**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 (3)**

(Onze heures trente-neuf minutes)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour à tous. Bonjour.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Donc, un petit peu de silence, M. le député. On débute, là. Alors, comme je disais, bonjour à tous. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

Alors, peut-être, juste avant de débiter, vu qu'on a pris quand même plusieurs minutes de retard, je voulais savoir si on allait empiéter un peu sur le temps du gouvernement pour finir à l'heure ou, sinon... ou si c'est proportionnel à tout le monde...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Est-ce que c'est... est-ce qu'on a consentement?

M. Derraji : ...neuf minutes. Je ne peux pas donner plus que ça. Je n'ai pas de temps.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Il n'y a pas de problème. Parfait.

M. Derraji : Donc, je n'ai pas de problème.

M. Grandmont : ...donc, oui, consentement.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bon, bien, parfait. Alors, la question est réglée.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bien, écoutez, quel bel exemple à donner! Ça fait du bien, ce genre d'exemple là.

Alors, la commission 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?

• (11 h 40) •

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par Mme Schmaltz (Vimont).

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, nous entendrons ce matin les témoins suivants : CDPQ Infra et l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec.

Caisse de dépôt et placement du Québec Infra (CDPQ Infra)

Alors, je souhaite donc la bienvenue aux représentants de CDPQ Infra. J'ai pratiqué à bien le dire. Alors, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour faire votre exposé. Après ça, on va procéder à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite à vous présenter et à nous présenter votre exposé.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Très bien. Bien, je vais inviter mes collègues à se présenter.

Mme Lussier (Sophie) : Bonjour. Je suis Sophie Lussier, première vice-présidente et cheffe des services d'entreprise de CDPQ Infra.

M. Batani (Philippe) : Philippe Batani, premier vice-président, affaires publiques, communication et stratégie chez CDPQ Infra. Bonjour.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Et Jean-Marc Arbaud, président et chef de la direction de CDPQ Infra.

Donc, si vous voulez bien, je vais dire un peu une allocution, en faire la présentation. Bonjour, Mme la Présidente, M. le vice-président, Mme la ministre et Mmes et MM. les députés membres de la commission. Nous remercions la commission de son invitation et de l'opportunité de nous exprimer sur le projet de loi n° 61. Nous souhaiterions aujourd'hui partager nos premières réflexions sur les conditions à réunir pour la réalisation fructueuse de grands projets d'infrastructure au Québec et la mise en place de Mobilité Infra Québec.

D'abord, qui sommes-nous? Les équipes de CDPQ Infra couvrent l'ensemble des domaines d'expertise nécessaires pour concevoir, financer et réaliser des projets de transport collectif. Nos experts viennent du milieu des transports, de l'ingénierie, de l'environnement, des affaires publiques, de la finance et de l'immobilier. Au quotidien, ils réalisent des projets d'infrastructure durables en partenariat avec les gouvernements et les communautés locales.

Depuis notre création par la CDPQ, en août 2015, nous avons livré plusieurs mandats d'analyse de solutions de mobilité, dont le Plan CITE pour structurer la mobilité dans la région de Québec. Nous réalisons le REM, la plus longue ligne de métro léger automatisé au monde, à des coûts nettement plus compétitifs que des projets comparables. Nous opérons une première antenne du REM depuis plus d'un an. Nous venons de déposer, auprès du gouvernement fédéral, avec nos partenaires, une proposition pour une nouvelle lésion... liaison, excusez-moi, ferroviaire dans le corridor Toronto, Ottawa, Montréal et Québec.

Le projet de loi. Améliorer la mobilité passe par l'utilisation de multiples modes de transport complémentaires. Les infrastructures de transport collectif sont les principales artères supportant cette mobilité. Pour cette raison, mais aussi à cause, bien entendu, de la réalité environnementale, il n'y a pas de doute, il faut, au Québec, se donner la capacité de réaliser plus de projets d'infrastructure publique.

Pour y parvenir, la première étape est de planifier. Il faut élaborer une vision globale de la mobilité afin d'établir une stratégie à l'échelle de la province, des régions et des villes. À partir de cette vision, il faut établir des plans directeurs qui permettent de planifier et d'échelonner les projets dans le temps. Cette approche permet de répondre aux besoins les plus urgents, d'attirer et de conserver une expertise au Québec, d'inviter des entreprises à s'établir ici sur le long terme et aussi d'inciter les entreprises à investir pour améliorer leur productivité.

Dans une deuxième étape, les projets doivent être mis en oeuvre. Pour être en mesure de lancer les grands travaux, une autorité doit prendre des décisions. Elle doit définir des règles précises pour permettre à tous les projets de se dérouler dans un cadre commun et cohérent. En mettant en application un tel cadre, Mobilité Infra Québec faciliterait la planification, la réalisation et l'opération des projets, le tout dans le meilleur respect des coûts et des échéanciers. Ce cadre et les règles qui en découleraient seraient respectés par l'ensemble des acteurs ministères, municipalités, entreprises, société civile, opérateurs de transport en commun. Il est impératif que tous soient en mesure de collaborer, de s'entendre et d'agir rapidement. Cela permettra de répondre de manière efficace à nos grands défis collectifs.

Dans ce contexte, nous croyons que CDPQ Infra peut être un partenaire de choix pour la future agence. Au cours des dernières années, nous avons démontré notre capacité à collaborer efficacement avec l'ensemble des acteurs. Ensemble, nous pouvons continuer à accélérer la réalisation d'un plus grand nombre de projets et nous pouvons contribuer à bâtir l'expertise du Québec en infrastructures. Lorsque les conditions sont réunies, CDPQ Infra peut investir dans des projets. Cela permet aux communautés de bénéficier d'infrastructures de classe mondiale tout en soutenant l'économie québécoise de façon durable et en finançant les retraites des Québécois.

En conclusion, il est crucial de planifier et de bâtir de grands projets de transport collectif au cours des prochaines années. Mmes et MM. les membres de la commission, je réitère que CDPQ Infra est prête à collaborer étroitement avec Mobilité Infra Québec. Nous pourrions ainsi combiner nos expertises pour répondre aux besoins de mobilité grandissants de nos communautés. Je vous remercie de votre attention.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous avez du temps encore, hein? Il vous reste du temps, mais c'est...

M. Arbaud (Jean-Marc) : C'est fini.

La Présidente (Mme Schmaltz) : C'est fini? Parfait. Bon, alors, je vais me retourner vers, maintenant, la ministre. Je vais lui céder la parole. Alors, vous avez 4 min 30 s.

Mme Guilbault : Bon, alors, merci, Mme la Présidente. Salutations à tous les collègues. Salutations, madame, messieurs, un plaisir de se revoir. On se côtoie souvent, on doit le dire, certainement pas à la surprise de qui que ce soit, parce qu'on est en train de travailler, bien sûr, sur le projet CITE, et donc, c'est ça, alors merci d'être ici aujourd'hui, d'avoir accepté de participer à nos consultations.

Évidemment, votre point de vue avisé sur les projets de transport collectif d'envergure est très intéressant dans la mesure où, comme je le dis souvent, à part le métro, le seul grand projet de transport collectif d'envergure qu'on ait fait ces dernières années, c'est le REM, qui est en train d'être mis en opération graduellement, première antenne, 28 juillet. 27 ou 28? Je pense, 28, 28 juillet 2023, un vendredi. Donc, alors, bref, très intéressant de vous avoir aujourd'hui, merci.

Et vous avez dit juste en terminant : La CDPQ Infra réitère sa volonté de collaborer avec Mobilité Infra Québec. Je crois déduire de vos propos, et je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, vous me corrigerez au besoin, que vous considérez que c'est une bonne chose de créer Mobilité Infra Québec pour se donner une capacité de livrer des projets de transport collectif d'envergure sans dépendre systématiquement, comme je le dis souvent... d'habitude,

je le dis, puis vous n'êtes pas dans la pièce, et là vous êtes là, donc, vous pourrez corriger mes propos au besoin, sans dépendre systématiquement de la CDPQ Infra, qui, pour toutes sortes de raisons qui sont les leurs, peut ne pas vouloir ou pouvoir faire un projet de transport collectif au Québec.

Donc, c'est sain, je pense, pour une nation et son gouvernement, de se donner... de se — j'ai huit minutes au lieu de quatre — de se donner le pouvoir de le faire par lui-même, ce qui n'empêche pas des collaborations comme ce qu'on va faire dans le tramway et éventuellement... et ce qu'on est en train de continuer de faire dans le REM de l'Ouest, mais donc est-ce que ma déduction est bonne?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Oui. Ce que j'ai dit dans mon allocution, c'est que, pour moi, il y a une chose qui est très importante. Il y a deux niveaux pour les grands projets de transport collectif. Le premier, c'est de les planifier, mais de les planifier avec une vision générale. On voit souvent une problématique qui dit : Je vais faire un projet d'un point A à un point B, mais on ne sait pas s'il est vraiment nécessaire. Puis on a fait un très bon exercice ensemble, avec la ville de Québec et le ministère, sur le Plan CITÉ, en mettant une fois pour toutes le projet à l'échelle de l'agglomération de Québec et ses environs pour dire c'est quoi, le problème de mobilité, puis ça, c'est une étape fondamentale, puis, pour ça, c'est clairement une notion pour laquelle il y a une... il y a un siège vide, je dirais ça comme ça, à ma façon, dire : Il n'y a pas ce niveau de planification, on ne le voit pas, ni de regard sur les projets. À partir de là, ce qu'on disait, on peut donner des priorités aux projets, définir lesquels ont le plus de bénéfices en termes de mobilité, de rationnel.

• (11 h 50) •

La deuxième étape, c'est réaliser. Un des problèmes que nous avons tous au Québec, pour moi, c'est de retenir de l'expertise. Ce n'est pas si simple puis ça va avec la même façon, ce que j'ai essayé de dire dans les... c'est de dire : S'il y a une vision, s'il y a une planification, si l'ensemble des joueurs peut voir une vraie perspective de tel projet va se réaliser, il est réaliste, il a... ça fonctionne, ça fait quoi? Ça fait que les entreprises locales vont avoir beaucoup plus tendance à investir en termes de méthodologie, d'expertise, de compétence pour améliorer leur productivité et leur expertise parce que, pour le faire...

On débat souvent : Ah! il faut investir, pourquoi les entreprises n'investissent pas? Bien, n'importe quelle entreprise, pour investir, il faut qu'elle puisse avoir une vision à quelques années. Elle en a besoin, puis je pense qu'on en a besoin, vraiment, de cette consolidation, au niveau du Québec, sur les projets de transport collectif. Puis, à partir de là, on a, nous, une expertise, humblement, on pense, on peut amener, travailler, en partenariat, tout... tout ce qui est sur l'expérience de réalisation, et plus... plus l'ensemble... plus l'expertise est forte, mieux c'est pour nous. Ça fait que, finalement, plus la densité d'expertise au Québec devient forte, le mieux c'est, puis ça fait aussi partie d'un des mandats de la caisse, le développement économique et le développement de l'expertise, puis je pense que c'est un des rôles que nous avons joués chez CDPQ Infra.

C'était une réponse longue, peut-être, à votre affirmation.

Mme Guilbault : Non, mais c'est parfait. On est ici pour entendre les... Moi, je parle déjà souvent. Donc, c'est mieux que vous, vous parliez, parce que vous, vous êtes ici moins souvent que moi, et on est là pour vous entendre.

Donc, c'est très intéressant, puis, honnêtement, c'est ça, je le dis, moi, je parle souvent de MIQ, de Mobilité Infra Québec, dans toutes sortes de contextes, puis, avant le dépôt du projet de loi, j'avais fait plusieurs entrevues pour essayer de contextualiser puis présenter les avantages d'une éventuelle nouvelle équipe spécialisée, puis une des choses que je disais va exactement dans le sens de ce que vous décrivez, d'être capables d'avoir une... Vous disiez : L'ensemble des joueurs peut avoir une vraie perspective, aussi, se donner la possibilité de retenir de l'expertise, parce qu'actuellement au fil des débats, dans les journaux ou ailleurs, sur est-ce que, oui ou non, on va faire un projet, ça ne donne possiblement pas le goût à des joueurs importants, avec une capacité, de venir s'installer ici, que ce soit de bâtir une usine, de la moderniser, d'améliorer sa productivité, etc., puis à des équipes de venir s'installer.

Si on prend l'exemple du REM, il y a beaucoup de gens de l'extérieur qui sont venus ici travailler sur le REM parce qu'ils voyaient qu'on avait un projet à long terme et que ça allait se faire. Donc, ça donne le goût, mais, quand tu n'es jamais sûr si le projet va se faire, évidemment, tu ne te donnes pas les chances d'attirer les meilleurs ici. Donc, c'est exactement l'objectif, de se bâtir une équipe experte qui va avoir le goût de venir travailler et qui va savoir un peu à quoi se raccrocher en termes de projets à venir dans le futur, organiser des lignes de production, etc.

Alors, on est bien d'accord là-dessus et, bien sûr, sans présumer de rien, si on adopte le projet de loi, on va devoir mettre en place, comme tel, Mobilité Infra Québec. C'est sûr qu'en regardant un peu les comparables de ce qui se fait la CDPQ Infra nous vient spontanément à l'idée. Tu sais, on a beaucoup... on a beaucoup regardé la structure, le fonctionnement de CDPQ Infra, de quelle manière est-ce qu'on peut s'inspirer... En votre qualité de PDG, ou de directeur, ou madame, est-ce que vous auriez des... bien, je dirais peut-être pas des suggestions, mais des observations à faire sur des éléments qui pourraient être reproduits ou des éléments qui pourraient... qui pourraient guider l'éventuelle constitution ou l'organisation de l'équipe de Mobilité Infra Québec pour assurer son agilité, son expertise, effectivement, évidemment, puis sa capacité de réaliser éventuellement plus d'un projet en même temps de manière efficace?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Wo! Ça, c'est une longue question. La première chose, nous, on a créé, en août... Ça a pris quand même quelques années pour arriver à l'état où on est aujourd'hui, CDPQ Infra, avec, on va dire, plus de 120, 130 experts collaborateurs, vraiment, sur le travail de... mais je les ai résumés un peu dans mon allocution, il y a, pour les...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes, désolée.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Ah! excusez-moi. Bien, pour... Il y a différents métiers qu'il est essentiel de couvrir, et je les ai donnés dans la... l'allocution, que je pourrais remettre à la fin de la séance, c'est de vraiment couvrir les métiers de conception, de réalisation, des affaires publiques, d'environnement, et il faut être capables d'asseoir tous les gens autour de la table pour évaluer chaque projet.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je vous remercie. Je suis obligée de vous couper. Le temps est écoulé. Avant de continuer, je dois demander le consentement pour que le député des Îles-de-la-Madeleine remplace le député de Camille-Laurin. Alors, est-ce qu'il y a consentement? Parfait. Je m'excuse, on ne l'a pas fait tantôt. Alors donc, maintenant, je vais céder la parole au porte-parole, donc, de l'opposition officielle pour un temps de 9 min 54 s.

M. Derraji : Bonjour à vous trois, toujours un plaisir de vous écouter. Vous avez mentionné... vous voulez être un partenaire avec le MIQ. À quel niveau?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Pour nous, on est... Le développement, le partenariat, il prendrait différents aspects. Je pense qu'on peut amener beaucoup d'expertise dans la planification générale, reconduire... notamment, dans les études, tel qu'on l'a fait sur le projet CITÉ, de dire... aider à bâtir le plan... les bases du plan directeur point par point, puis, deuxièmement, sur un projet dans sa phase de réalisation. C'est-à-dire, on a tout ce qui est structuration, appels d'offres, conception, choix technologique, etc., donc, ça, c'est aussi un angle fort, et, bien entendu, parce que c'est aussi notre raison d'être, on est une filiale de la Caisse de dépôt, de contribuer financièrement, d'investir dans les projets avec... d'avoir une part d'investissement dans les projets.

M. Derraji : Oui. Vous avez développé de l'expertise et, j'ai aimé ce que vous venez de dire, vous êtes arrivé à la maturité au bout de combien d'années au moins? 150 experts...

M. Arbaud (Jean-Marc) : Maturité, bien, on n'y sera jamais. Pour moi, c'est une notion... On progresse, on a... etc., mais on a beaucoup appris du REM, parce qu'aujourd'hui on a une expertise reconnue, un peu unique, en Amérique du Nord, en termes de maîtrise d'ouvrage délégué.

M. Derraji : Oui, mais, sur ce point, vous avez dit qu'on a de l'expertise. La raison de créer le MIQ, c'est... Justement, on nous dit qu'on a un problème de compétence parce qu'on n'a pas fait de gros projet depuis le métro. Le REM, vous avez démontré que vous étiez capable de planifier, de concevoir, de faire des relations publiques, de même faire... livrer le projet en entier. Je vous repose la question que M. et Mme Tout-le-monde posent aujourd'hui. Est-ce qu'il n'y a pas un risque de cannibalisation entre ce que la caisse, la CDPQ Infra fera et le MIQ?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Non, je ne pense pas parce que je pense que le... Vous regardez... Il faut être réaliste. Il y a un énorme besoin en transport collectif. Puis je ne jugerai pas est-ce que ça s'est fait, ni parler du passé, mais aujourd'hui c'est clair, pas juste les infrastructures, la mobilité, à échelle du Québec... la mobilité, c'est lié à l'économie et à l'environnement, je dirais, sur les deux, et ça devient... Ce n'est même plus un débat, c'est une nécessité à l'échelle de la province, puis c'est la combinaison des deux... Ce n'est pas le rôle de... CDPQ Infra peut intervenir pour dire : Voilà, un projet, on le réalise.

M. Derraji : C'est très clair.

M. Arbaud (Jean-Marc) : OK, mais il y a une vision globale à avoir. Ce n'est pas notre rôle. Ça appartient au gouvernement.

M. Derraji : Oui. Donc, ce que vous voulez, c'est qu'au niveau du MIQ on s'occupe de la vision et, vous l'avez dit, transport collectif. Je vous pose la question : Mission du MIQ doit être concentrée uniquement sur le transport collectif ou autre chose?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Ah! je ne pourrais pas répondre à ça. Nous, CDPQ Infra, on est concentrés sur tout ce qui est mobilité, au sens transport collectif, en termes de projets.

M. Derraji : C'est bon, mais... (panne de son) ...un expert. Vous avez dit qu'on en veut, des projets de transport collectif. Vous êtes un partenaire. Vous gérez le fonds de pension des Québécois. Donc, vous, vous constatez que là où on a un problème, c'est le transport collectif. Donc, si vous avez besoin d'avoir des projets où vous souhaiteriez collaborer avec le gouvernement, j'ai cru comprendre, entre les lignes, ça devrait être des transports... des projets de transport collectif.

• (12 heures) •

M. Arbaud (Jean-Marc) : Tout à fait.

M. Derraji : Donc, je présume que, si, demain, le gouvernement veut aller avec le troisième lien, vous n'êtes pas intéressés?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Non. Sur le troisième lien, on a commenté suffisamment, ça ne fait pas partie... Je pense que, sur la réalisation d'un pont... Autant sur l'étude de mobilité, on a une expertise... C'est pour ça que je distingue bien deux choses. Sur la réalisation d'un projet du type... des ouvrages d'art du type pont, on n'amène pas une expertise, et la problématique n'est absolument pas la même que dans un système de transport collectif.

M. Derraji : C'est excellent. C'est parfait. Donc, vous, la vision que vous cherchez pour être complémentaires... Moi, j'essaie juste de voir, parce qu'on va commencer l'étude du projet de loi. On doit faire très bien notre travail. On doit définir, en tant que législateurs, la mission qu'on veut donner au MIQ. Si je... J'ai en face de moi des experts de la mobilité. Vous, ce que vous dites aujourd'hui, ce qu'on a besoin, c'est une vision de la mobilité qui doit être concentrée sur le transport collectif. Est-ce que j'ai bien résumé la pensée de CDPQ Infra?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Non, on a besoin d'une vision. Le transport collectif ne peut pas être isolé de la mobilité, OK? Moi, je parle de mobilité et je dis clairement : Les transports collectifs, c'est une des artères pour supporter la mobilité et c'est une solution. On a besoin d'extraire... On a besoin de réaliser beaucoup plus d'artères de transport collectif, en ce sens, je vais avec vous, mais il faut bien comprendre les besoins de mobilité pour en déduire cela. Donc, dans ce sens-là, pour moi, oui, c'est : Mobilité, quels projets faire? Après, il y a une autre chose, c'est comment les réaliser.

Il y a une autre mission sur laquelle... dont j'ai parlé, là, pour moi, est fondamentale. J'entends beaucoup de débats, mais, pour réaliser un projet, pour avoir des gens qui se commettent, vous avez aussi besoin de savoir quelles règles vont s'appliquer. Vous ne pouvez pas, quand vous avez 8 000 travailleurs qui se sont lancés dans un projet, attendre une décision sur un permis, sur des autorisations. Si vous les connaissez, qu'elles sont précises, qu'elles sont définies par des règles internationales, etc., oui, tout le monde le fait, mais, si elles sont subjectives, ou elles pourraient le devenir, ou ne sont pas les mêmes partout, c'est un gros problème de compétitivité.

M. Derraji : Oui, mais ça, vous parlez des règles, vous parlez de normes, ça se fait par des projets de loi. Pourquoi une agence? Parce que l'exemple du REM est un exemple parfait. Est-ce que, pour réaliser le REM, qui est un projet complexe... Est-ce qu'on peut juste s'entendre que le REM est un projet complexe?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Oui, on peut s'entendre sur ça.

M. Derraji : OK, parce que... non, mais parce que c'est de là que l'idée qu'on nous sert depuis plusieurs mois, ça ne... En fait, on essaie de faire un lien de causalité : complexité égale MIQ. Moi, jusqu'à maintenant, j'écoute les groupes. La ministre fait le calcul du nombre qui ont appuyé, mais j'ai des experts qui ont réalisé un projet complexe. Est-ce qu'au moment où vous avez commencé la réflexion avec le gouvernement sur la réalisation du REM, à un certain moment, vous vous êtes posé la question : Et, si on avait le MIQ, ça va aller plus vite ou bien le législateur s'adapte? Vous avez raison de dire : Il y a les règlements, il y a les normes, il y a tout ce qui handicape un peu la réalisation d'un projet complexe, et, au bout de la ligne, vous l'avez très bien mentionné, la plus longue au monde.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Mais c'est un projet. C'est-à-dire que je comprends ce que vous dites, mais c'est... On a mis... Puis il y a l'entente entre la caisse... on a mis beaucoup... entre la caisse et le gouvernement, mais on a mis beaucoup d'efforts à réaliser un projet qui était identifié, dont les besoins étaient clairs, dont... etc.

Pour ma part, puis là je veux peut-être donner une opinion un peu personnelle, mais, tu sais, au cours des dernières années, on a vu beaucoup de projets, on en parle, puis lequel faire? La réalité, vous ne pouvez pas décider... vous ne pouvez pas tous les faire, pardon, puis il faut les prioriser, j'ai essayé aussi de dire ça dans mon discours, parce qu'il faut être réaliste. Il n'y a pas les gens, il n'y a pas les... On ne peut pas, du jour au lendemain, faire tout ça.

Justement, pour moi, le REM, c'est un bon exemple de ça. Donc, ça, c'est une clause fondamentale. Après, il y a aussi des projets qui sont de moindre complexité que le REM, là, qui ne sont pas la plus grande du monde à faire, puis, ceux-là, il y a un besoin de centraliser des compétences. Ce n'est pas le débat, mais vous voulez faire une ville, il n'y a pas juste Montréal et Québec. Il y a d'autres villes. Ces villes ne peuvent pas accéder à de la compétence technique. Ils peuvent y accéder pas réellement, ils ne l'ont pas. Puis donc c'est important de pouvoir... pour moi, pouvoir le faire. La forme, là, je ne suis pas là pour débattre de la forme, tu débats... Pour nous, on dit notre opinion sur le fond à un interlocuteur qui consolide de l'expertise...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Arbaud (Jean-Marc) : ...c'est important.

M. Derraji : Merci à vous trois.

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

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. Bon, 3 min 18 s, on a peu de temps. J'ai quelques questions. D'abord, peut-être revenir... c'est... le hasard fait bien les choses, aujourd'hui ça fait trois mois que vous avez déposé le Plan CITÉ incluant... bien, c'était votre analyse, dans le fond, sur le tramway puis sur la demande, aussi, qui était

de voir à la mobilité interrives également aussi. Le lendemain... Ah! puis je dois dire que j'avais été quand même... j'ai reçu très favorablement votre rapport, une belle vision intégrée, très axée sur le transport collectif, avec un échéancier intéressant, une proposition ambitieuse puis des réelles solutions, finalement, aux enjeux de mobilité dans la grande région de Québec. Donc, moi, j'ai... j'ai beaucoup aimé ça. Le lendemain, le premier ministre avait fait sa conférence de presse aussi puis il a annoncé qu'il lançait la première phase, en fait il s'engageait pour la phase I du tramway.

Donc, ma première question, en fait, ce serait de savoir, comme ça fait trois mois, là, que le premier ministre s'est lancé, est-ce que vous avez déjà signé une entente avec le gouvernement du Québec pour la réalisation de la phase I du tramway pour laquelle il s'est engagé.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Non. Pour l'instant, on a encore des discussions en train... en cours sur l'entente et différentes choses. Mais vous avez vu qu'il y a un certain nombre de points qui ont été faits sur notamment la création, au comité de transition, des réunions. Puis ce n'est pas comme si le projet... on ne l'a pas lancé complètement, on a des discussions dans l'entente... au cours de l'entente, mais on travaille encore. Ça devrait être prochainement, j'espère.

M. Grandmont : Parfait. Donc, pour vous, les discussions vont bon train?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Oui. Non, et tout le monde... Oui. Et ça avance de façon transparente et... entre les différentes parties.

M. Grandmont : Puis est-ce que vous vous attendez à une... à une conclusion rapide?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Rapide? Oui.

M. Grandmont : Ça, c'est ce que vous espérez?

M. Arbaud (Jean-Marc) : Oui, mais c'est... je pense que c'est nécessaire.

M. Grandmont : Parfait.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Moi, je pense que c'est un bon projet, bien, sinon on ne le présenterait pas, déjà, pour...

M. Grandmont : Bien oui, c'est sûr.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Et c'est... Je sais bien que ce n'est pas toujours l'unanimité, là, comme tous les projets, mais c'est important, et il faut que ça... que ça démarre rapidement.

M. Grandmont : Parfait. On est d'accord, il faut que ça démarre rapidement. Parfait.

Une autre question, peut-être, sur le mode collaboratif. Le REM a bénéficié de règles particulières avec sa propre loi pour être capable de réaliser ce qui s'apparente un peu à ce qu'on voit dans le projet de loi n° 62. C'est un peu un mode collaboratif que vous aviez la possibilité d'avoir comme outil pour réaliser le REM, mais vous me corrigerez.

Ma question, ce serait : Est-ce que vous pensez que les municipalités, les sociétés de transport devraient avoir les mêmes pouvoirs? Parce qu'à la fin c'est le même argent, là. Ça fait qu'on... si on peut donner des règles qui nous permettent de sauver 15 % des coûts puis 25 % des délais, est-ce que les municipalités, la STM, par exemple, avec l'entretien de son métro, devraient pouvoir jouer avec les mêmes... les mêmes règles du jeu et puis éviter peut-être aussi que les entrepreneurs... les entrepreneurs qui vont réaliser ces projets-là, bien, décident plutôt de boudier, dans le fond, la municipalité? Je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, là, mais...

M. Arbaud (Jean-Marc) : Oui, ce n'est pas...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Oui, mais je ne pourrais pas... sur une question comme ça, je suis désolé, mais c'est une longue question, ça fait appel à de nombreux sujets, puis il n'y a pas... c'est ni blanc ni noir.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée, je vais être obligée de couper.

M. Grandmont : Parfait. Merci.

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

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Madame, messieurs, merci d'être là. Merci pour votre présentation. Plusieurs intervenants nous ont dit qu'il était primordial de définir les rôles et les responsabilités des différents acteurs de l'écosystème en matière de mobilité. Comment voyez-vous votre rôle, puis j'aimerais ça de façon succincte, par rapport à MIQ? Parce qu'on semble dire que c'est à peu près la même chose, mais différent.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Non, j'ai... je pense, j'ai été clair. Il y a un rôle d'État ou d'entité d'État, de planification, avoir une vision globale, établir des règles globales, etc., de priorisation, puis après il y a un rôle où, sur certains projets, on peut contribuer sous la forme d'un partenariat, on a appelé ça public-public sur le REM, en contribuant, en investissant et en mettant notre réalisation. Je pense que le mandat, tel que je le lis, est beaucoup plus large que juste la réalisation, un, deux ou trois projets. Nous, on contribue sur un projet ou la mise en place d'un plan directeur comme pour le projet CITÉ.

• (12 h 10) •

M. Arseneau : Mais ce que vous dites sur la planification, la priorisation, et tout ça, ce n'est pas le rôle actuellement dévolu à Mobilité Infra Québec. La ministre elle-même a défini l'agence comme un mégabureau de projets dont les responsabilités seraient essentiellement la planification et la réalisation de projets, mais pas nécessairement le développement d'une vision d'ensemble. Alors, ça s'apparente, semble-t-il, un peu à votre... à votre rôle...

M. Arbaud (Jean-Marc) : Bien, ça dépend...

M. Arseneau : ...c'est-à-dire qu'on confie un mandat de réaliser un système ou un projet.

M. Arbaud (Jean-Marc) : OK. Mais, sachant...

M. Arseneau : Ça me semble être très proche de ce que vous faites.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Pour moi, par exemple... prenez l'exemple du projet CITÉ, on a eu... c'est un bon exemple de travail collaboratif entre... on a repris l'ensemble du projet à une échelle... c'est ça que j'essaie de dire, c'est fondamental de voir une vision globale de la mobilité dans une agglomération pour être sûr que le projet qui en découle n'est pas... c'est le bon projet, ensuite comment on le met en oeuvre et puis sous une forme de... Je pense qu'on a eu des bons résultats en faisant ça.

M. Arseneau : Bien, en fait, c'est... c'est ce qui est intéressant, c'est à la fois un bon exemple, mais à la fois le meilleur contre-exemple de ce qu'on devrait faire. C'est-à-dire que vous faites le dépôt d'une vision d'ensemble, et le gouvernement, dès le lendemain, va choisir les éléments qui fait son affaire dans le projet et rejette ceux qui sont un peu moins intéressants, par exemple le lien de centre-ville à centre-ville. Donc, ce n'est pas ça, un peu, le danger? Si l'entité ne fait pas la planification, la réalisation et la priorisation, on n'est pas plus avancé. On a une vision d'ensemble, mais, si on ne la met pas en oeuvre...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...secondes.

M. Arbaud (Jean-Marc) : Bien, pour moi, je n'ai pas compris ça comme ça. Nous, on a présenté la vision d'ensemble. Je comprends votre point. L'important : la vision d'ensemble. Et, pour développer plus, il faut dire : Bien, OK... Ce qu'on a dit : Centre-ville à centre-ville, ce n'est pas une priorité pour moi. C'est... C'est de dire : Il faut... Ça doit avoir lieu dans quatre, cinq ans, 10 ans...

M. Arseneau : Mais vous avez aussi dit que le troisième lien, ce n'était pas une priorité, que ce n'était même pas nécessaire, on l'a retenu...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons. Je m'excuse, je passe mon temps à couper les conversations, mais c'est comme ça. Alors, je voulais vous remercier infiniment pour votre contribution à nos travaux.

Alors, on va suspendre quelques instants pour accueillir le prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 13)

(Reprise à 12 h 15)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, parfait. Bonjour. Alors, je souhaite la bienvenue, donc, aux représentants de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec. Bonjour à vous trois. Alors, vous avez 10 minutes pour nous faire votre exposé. Ensuite, on procède à l'échange avec les parlementaires. Je vous invite à vous présenter et puis à faire votre exposé. Merci.

**Association professionnelle des ingénieurs
du gouvernement du Québec (APIGQ)**

M. Martin (Marc-André) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, je me présente, Marc-André Martin, président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec. Je suis accompagné de M. Andy Guyaz, secrétaire et trésorier de l'association, ainsi que M. Daniel Boulet, qui est deuxième vice-président.

Donc, Mme la Présidente, Mme la ministre, mesdames et messieurs de la commission, vous êtes salués. Donc, je vais débiter ainsi.

Alors, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui au nom de l'association afin de contribuer à cette importante réflexion, qui est le projet de loi n° 61, qui vise à instaurer une nouvelle entité, Mobilité Infra Québec, qu'on va appeler le MIQ pour les fins de la rencontre, afin de gérer des projets complexes d'infrastructures de transport.

Donc, nous, à l'APIGQ, si je me permets de nous présenter ainsi, on représente plus de 2 000 ingénieurs qui travaillent pour l'État québécois, majoritairement au ministère des Transports. Donc, vous comprendrez qu'on a à coeur tout ce qui est projets, tout ce qui est gestion des infrastructures de transport en lien avec son efficacité, sa transparence, etc. Donc, c'est dans un esprit de collaboration aujourd'hui qu'on vient vous proposer quelques pistes de réflexion pour améliorer les processus, mais aussi pour faire face aux nouveaux défis qui... qui font face à nous.

Donc, on comprend que le projet de loi, principalement, vient centraliser et spécialiser la gestion des projets complexes de transport afin d'en améliorer leur efficacité et leur réalisation. Toutefois, nous, on recommande de concentrer le mandat du MIQ uniquement sur les projets de transport en commun. C'est une de nos... C'est une de nos premières recommandations. On recommande aussi de lui octroyer un financement dédié et indépendant. Et, par la suite, on a certaines recommandations qui concernent les projets d'infrastructures routières. On vous suggère plutôt de modifier ou plutôt d'améliorer le... les processus internes au ministère des Transports. On vise une simplification des démarches administratives qui permettrait d'atteindre les objectifs qui sont visés par le présent projet de loi, là, tout en facilitant une meilleure collaboration entre les acteurs concernés.

Donc, rentrons tout de suite dans le vif du sujet. Nos trois recommandations-phares, je vous les présente. La première, qui est de recentrer le projet de loi n° 61 sur les projets complexes de transport en commun uniquement. Notre deuxième recommandation, ça vise aussi de créer un fonds dédié pour le financement des projets de transport en commun. Et notre troisième recommandation : améliorer les processus internes au ministère des Transports plutôt que les dupliquer.

Donc — permettez-moi une gorgée — si on retourne à notre première recommandation concernant la mission du MIQ, on croit que le MIQ devrait se concentrer uniquement sur les projets complexes de transport en commun. Ça va... Ça va permettre de focaliser sur la mobilité durable, la planification de la mobilité durable, sans empiéter sur les responsabilités qui sont déjà couvertes par le ministère des Transports, notamment en matière d'infrastructures routières. Tel qu'il est rédigé, le projet de loi risque de complexifier les processus en ajoutant des responsabilités déjà gérées par le ministère des Transports. L'ajout d'une entité pour les infrastructures routières pourrait comme diluer les efforts et alourdir les procédures.

Concernant notre deuxième recommandation, qui vise à avoir un financement dédié et indépendant pour le transport en commun, le projet de loi prévoit que Mobilité Infra Québec pourrait se financer à même le Fonds des réseaux de transport terrestre. L'acronyme, c'est le FORT, pour les initiés, là, le FORT. Au ministère... Les gens qui font des infrastructures routières au ministère des Transports connaissent bien l'acronyme. C'est un fonds qui couvre aussi bien le réseau routier que le transport en commun.

Donc, nous, ce qu'on appréhende avec le projet de loi sous sa forme actuelle, c'est qu'il y ait une concurrence, une concurrence entre les besoins d'entretien du réseau et les besoins de développement du transport collectif. Donc, pour nous, ces deux volets, ces deux volets sont essentiels au développement économique du Québec. Ce n'est pas souhaitable de les mettre en concurrence, ce serait contre-productif. Donc, on recommande la création d'un fonds indépendant afin de garantir une planification plus efficace des ressources qui pourraient être dédiées au transport collectif.

• (12 h 20) •

Notre troisième recommandation vise à réformer les processus au ministère des Transports plutôt que les dupliquer. Et on s'explique. Avec les années, on a constaté et on constate encore une accumulation croissante des étapes de vérification, de la bureaucratie crasse, des contrôles administratifs, etc., qui sont souvent ajoutés sans résoudre vraiment les causes profondes des problèmes. La bureaucratie excessive augmente considérablement les délais de réalisation des projets d'infrastructure, puis je vous... je vous fais un exemple assez simple. Il y a 10 ans, la publication d'un projet de réparation d'un pont, à partir du moment qu'on décidait de réparer le pont, ça prenait deux à trois ans avant la mise en chantier, alors qu'aujourd'hui le même projet de réparation va prendre sept ans avant la mise en chantier. Et le sept ans, ce n'est pas en lien avec l'ingénierie, ce n'est pas en lien... L'ingénierie se fait même plus rapidement qu'auparavant. Ce qui s'est alourdi, c'est l'administratif, c'est la bureaucratie.

Donc, on a une recommandation qui vise particulièrement l'article 83 du projet de loi aussi. C'est que l'article 83 vient comme transférer toute la lourdeur administrative du ministère des Transports. Nous, ce qu'on vous recommande, c'est de réformer les processus à l'interne du ministère des Transports avant de créer une nouvelle structure. Ça va permettre de rendre la gestion des projets plus efficace au sein du MIQ, mais aussi pour les nombreux projets au sein même du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Mme la ministre, nous avons constaté une augmentation des coûts, des délais des projets d'infrastructure ainsi qu'une dépendance accrue aux firmes de génie-conseil. On croit qu'en redonnant aux ingénieurs du secteur public un rôle central, ça pourrait nécessairement améliorer la supervision des projets tout en réduisant les risques de collusion, les retards et l'allongement des délais.

Notre proposition est la suivante : Faites confiance aux ingénieurs, faites confiance aux ingénieurs du gouvernement du Québec en leur redonnant la gestion des projets d'infrastructure. C'est en renforçant l'expertise à l'interne, une expertise qu'on possède déjà mais qu'on se doit de renforcer continuellement... Comme monsieur de la CDPQ Infra est venu mentionner, on n'est jamais matures à 100 %. Ça vaut la peine de toujours, toujours, continuellement tenter de renforcer cette expertise-là.

Donc, par la suite, ce qu'on suggère justement pour alléger le poids administratif, c'est de simplifier les processus administratifs. Actuellement, sur le terrain, ce qu'on entend, c'est que les ingénieurs passent de 30 % à 50 % de leur temps à faire des tâches administratives, des tâches que d'autres personnes pourraient effectuer, que ce n'est pas concentré sur ce que l'ingénieur devrait faire lui-même, c'est-à-dire l'ingénierie. Ce qu'on recommande, c'est d'embaucher des employés de soutien, d'embaucher des techniciens administratifs, des techniciens en travaux publics pour améliorer le tout.

Ensuite, on considère qu'il est... qu'il est crucial de repositionner l'ingénieur au coeur des décisions si on veut accélérer le tout. Trop souvent, les décisions sont prises sans notre apport technique direct. C'est des séries de courriels, c'est des chaînes de courriels avant que les décisions se prennent. Ça allonge les délais. Donc, en intégrant davantage d'ingénieurs dans le processus décisionnel, les décisions seront alignées sur les besoins des projets plus rapidement.

Une dernière chose qu'on voulait vous mentionner pour améliorer les processus au ministère des Transports, c'est de dédier une personne au suivi des projets. Et je m'explique. Au ministère des Transports, on travaille en silo. Donc, ce qu'on propose plutôt pour l'efficacité, la transparence, le suivi du projet, c'est qu'une personne qui démarre le projet devrait être la même qui la rend à terme. C'est une de nos recommandations, c'est-à-dire de dédier une personne pour le suivi des projets pour améliorer l'efficacité, la transparence et surtout améliorer les délais.

Donc, bien entendu, si on veut maintenir une expertise, la développer, on recommande aussi de faire des choses à l'interne, rapatrier des projets à l'interne, parce que ça vient comme diminuer toutes les contraintes en lien avec la gestion contractuelle qui maintenant fait office de... La majorité du temps d'un projet, c'est de la gestion contractuelle, c'est des réunions, c'est tout ce qui est administratif. Ce n'est pas l'ingénierie qui prend le plus de temps.

Donc, en conclusion, nous réaffirmons que la mission de Mobilité Infra Québec devrait se concentrer exclusivement sur les projets de transport en commun. Nous réaffirmons aussi que le MIQ doit se financer à même une enveloppe budgétaire dédiée et indépendante du Fonds des réseaux de transport terrestre. Pour finir, on vous recommande aussi une réforme interne au ministère des Transports, qui va être nécessaire pour alléger la lourdeur administrative et redonner aux ingénieurs leur rôle central dans la gestion directe des projets d'infrastructure publique, avec un meilleur contrôle des coûts, de qualité et de meilleurs délais. Le gouvernement a tout gagné à nous faire confiance. Nous sommes prêts à travailler...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

M. Martin (Marc-André) : Nous sommes prêts à travailler en étroite collaboration avec vous. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Il vous restait 20 secondes, mais ça va? C'est bon?

M. Martin (Marc-André) : Oui, c'est correct.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Excellent. Alors là, je vais me retourner maintenant du côté de la ministre. Vous avez 6 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Et j'ai mon collègue de Masson qui aura une question pour vous, qui est membre de votre ordre professionnel aussi, d'ailleurs. Donc, bonjour, messieurs. Merci beaucoup d'être ici. Puis, d'entrée de jeu, merci beaucoup pour votre travail. Vous l'avez dit, vous êtes principalement dans notre ministère des Transports, de la Mobilité durable, donc un très, très grand merci. Et vous transmettez mes remerciements à tous vos membres. Malheureusement, avec 8 000 employés, je n'aurai probablement pas le tour de faire... pas le temps de faire le tour des 8 000, même si je reste là quatre ans. Donc, je compte sur vous pour relayer le message.

Je vais aller droit au but parce que je n'ai pas beaucoup de temps et je dois dire qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de choses intéressantes dans le document que vous avez transmis. Vous avez parlé d'un délai qui est passé de deux, trois ans, pour l'ingénierie, à environ sept ans à cause de la lourdeur bureaucratique. Et là je n'ai pas le choix... parce que vous avez dit tellement de choses qui ont rapport avec l'augmentation des délais, l'augmentation des coûts, la bureaucratie, la lourdeur, etc., le fait que vous-mêmes, des fois, vous avez moins le temps de faire de l'ingénierie parce que vous êtes pris dans toutes sortes de taponnages administratifs, là, si vous me passez l'expression, Mme la Présidente.

Bref, est-ce que vous êtes allés sur le... Parce qu'on a, en parallèle de mon projet de loi, le projet de loi n° 62, qui est une réforme des modes contractuels de l'État et, entre autres, sur des modifications éventuelles à la directive sur les... sur les projets majeurs, donc, où on modifie les lois qui relèvent du Conseil du trésor dans le but, justement, non seulement de nous donner plus de flexibilité pour des nouveaux modes contractuels, des modes collaboratifs, mais aussi de réduire la lourdeur, d'éliminer, par exemple, certaines étapes au Conseil du trésor pour certains types de projets, bonification versus maintien. On amène certaines nuances où on va réduire, justement, la bureaucratie pour les projets et pas seulement pour le ministère. Évidemment, ça va s'appliquer pour... on va avoir des modifications qui vont s'appliquer pour MIQ, mais qui vont s'appliquer aussi pour l'ensemble des ministères, donc le ministère des Transports.

Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ça et/ou de participer aux consultations chez mon collègue, et donc si vous êtes en mesure de me dire ce que vous en pensez. Si vous ne l'avez pas vu,

sentez-vous bien à l'aise, là, mais c'est parce que ça me semble aller exactement dans le sens d'une bonne partie de ce que vous déplorez aujourd'hui.

M. Martin (Marc-André) : Bien, je répondrais en deux phases. Première phase, je vous dirais qu'à l'époque, il y a une dizaine d'années, la loi n'a pas... elle n'a pas été changée. Voilà une dizaine d'années, on faisait deux à trois ans pour faire un projet standard, alors qu'on est rendus de cinq à sept ans. Et ce n'est pas le législatif qui a évolué, c'est uniquement les procédures internes, etc. Donc, c'est là-dedans qu'il faut aller couper dans le gras. Ce n'est pas en remodifiant une loi qui va nous aider nécessairement à aller plus vite si on retransfère toutes les procédures internes, puis la réunionite, et toutes ces affaires-là. Je vous dis, pour nous, là, c'est vraiment tout ce qui était... La Vérificatrice générale, elle s'est plongée là-dedans, les deux mains dedans, elle a dit : Écoutez, là, à chaque fois, là, que je rentre au ministère des Transports, que je vous fais une recommandation, vous m'ajoutez une procédure, une directive, une politique, ce qui fait aujourd'hui que c'est devenu ingérable. Et, à chaque fois que le gouvernement veut faire un projet plus rapidement, bien, il se voit dire : Bon, je vais être obligé de me sortir de ce gros marasme là. Comment on le fait? On va essayer de faire une agence. C'est comme ça qu'on le voit.

En deuxième... En deuxième pan, concernant le projet de loi n° 62, tu sais, là... les modes collaboratifs, ce n'est pas nouveau, ce n'est pas nouveau, là, c'est... on ne réinvente pas le bouton à quatre trous, là. C'est des choses qui existent depuis longtemps puis c'est quand même bien défini dans la littérature. Les PPP, ça en faisait partie. Vous retirez la notion... Votre collègue retire la notion de PPP, puisque les modes collaboratifs, c'est un entrepreneur avec une firme qui conçoit, construisent et exploitent. Ça, c'est la forme PPP. Maintenant, les modes collaboratifs, c'est toujours un entrepreneur ou un consortium avec un entrepreneur, une firme de génie qui viennent concevoir et construire.

On le voit déjà au ministère des Transports, on fait des «design-build», qui est déjà une forme de mode collaboratif. La nouvelle loi vient apporter certaines nuances, certains flous, mais ça existe déjà présentement, on travaille déjà en mode collaboratif. Et ce type de mode collaboratif là, le principal avantage, c'est les délais. Oui, on raccourcit les délais, on est capables de livrer dans les temps, mais les plus gros désavantages, c'est que ça vient nous coûter trois fois le prix, et la qualité descend. Les prix font ça, la qualité fait ça. C'est ça qui arrive avec les modes collaboratifs. On le voit avec Turcot. Turcot, sept fois... ça a sorti quatre fois l'estimé. On le voit avec le pont de l'île d'Orléans à trois fois l'estimé prévu. On le voit avec le pont de l'Île-aux-Tourtes. Et ce que ça... puis je fais... on va faire un parallèle avec notre recommandation de faire un fonds dédié.

Écoutez, on le voit, tous ces... les projets que je viens de mentionner là, ça vient drainer tout l'argent du ministère des Transports. Et aujourd'hui même, là, aujourd'hui même, à cause du pont de l'Île d'Orléans, le pont de l'Île-aux-Tourtes, le tunnel Hippolyte-La Fontaine, qui a tout drainé l'argent, aujourd'hui même, on arrête des chantiers en pleine construction pour dire : On n'a plus d'argent. On demande aux ingénieurs, dans la majorité des directions des territoires : Vous allez couper 20 % dans votre programmation d'entretien des ponts et des routes. Donc, pour des projets de... en mode collaboratif qu'on pige dans la même enveloppe, là on vient... on vient arrêter tout l'entretien du réseau de la province pour ces projets majeurs là. On y voit des problèmes. Effectivement, il y a des... il y a nécessairement des problèmes qu'on voit.

• (12 h 30) •

Mme Guilbault : Vous avez raison de dire qu'on est pris dans des chantiers d'envergure comme le pont de l'Île-aux-Tourtes, le pont de l'île d'Orléans, le tunnel Hippolyte-La Fontaine, Turcot parce qu'ils n'ont pas été entretenus, dans les dernières années, adéquatement ou ils n'ont pas été pris en charge, pour leur remplacement ou leur réfection, dans le cas du tunnel, à temps par les précédents gouvernements. Ça fait que, là, on se retrouve dans des situations d'urgence.

Puis, par rapport à la lourdeur, c'est sûr qu'avec les épisodes de corruption très, très majeurs qu'on a connus dans les précédents gouvernements, on n'a pas eu le choix d'ajouter des remparts pour assurer l'éthique puis l'intégrité. Et là peut-être qu'il y a un équilibre à retrouver entre ces remparts-là... Puis ça a été la même chose au ministère de la Famille dans le temps où il y a eu des permis de garderie qui ont été attribués frauduleusement, on a eu... on a été obligés de mettre tellement de remparts que, là, on nuit à notre propre efficacité en termes de livraison d'infrastructures.

Donc là, on est à la recherche d'un nouvel équilibre. On a évidemment, tu sais, l'AMP puis on a des... puis, au ministère, on est très, très surveillés, là. Donc, je le dis au micro, là, la corruption... la corruption a été endiguée.

Mais donc, quand vous dites : On fait déjà des modes collaboratifs, on en fait...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

Mme Guilbault : ...ah! mon Dieu, mais... mais ce n'est quand même pas la norme, et le but avec la réforme, c'est que ça devienne un peu plus la norme puis qu'on n'ait plus besoin d'avoir des dérogations, puis du taponnage au Conseil du trésor, puis de faire tout approuver, tu sais. Alors, je résume, là.

Mais, bref, je suis désolée, on n'a plus de temps, mais... puis je suis désolée pour mon collègue de Masson. Mais merci beaucoup, messieurs.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Désolée. Donc, le temps... le temps est écoulé. Alors, je vais me tourner maintenant vers l'opposition officielle, pour 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Bien, premièrement, je tiens à vous remercier et vous saluer. Quel rapport vous... C'est vraiment, là, un rapport très précis, beaucoup de recommandations.

Première question. Vous avez dit : Faites confiance aux ingénieurs de l'État. Sentez-vous que ce gouvernement ne fait pas confiance aux ingénieurs de l'État?

M. Martin (Marc-André) : Ça fait... Écoutez, là, la culture d'entreprise, puis là je vais parler plus particulièrement pour le ministère des Transports, puisque ça le vise, là, le projet de loi, la culture d'entreprise a fait en sorte qu'on a mis sur la voie d'évitement les ingénieurs. Ce n'est pas nécessairement ce gouvernement-ci, c'est depuis 20 ans. La culture fait en sorte qu'on veut se lancer plus au niveau administratif. C'est comme... On est mis sur la voie d'évitement. On a beaucoup plus de monde en avant de nous qui n'ont aucune étude, aucune notion d'infrastructure, puis c'est... les décideurs sont là, puis on passe notre temps... ce qui est long, ce qu'on passe notre temps, c'est à leur expliquer comment ça marche, les infrastructures.

M. Derraji : ...je n'ai pas compris. Vous expliquez à qui? Juste pour être beaucoup plus précis.

M. Martin (Marc-André) : Bon, nos ingénieurs, qui sont à la base à l'interne... souvent, ce qui arrive, c'est : on veut faire un projet simple, mais ce n'est jamais simple, là, tu sais. La notion de projet complexe... Aussitôt qu'on donne quelque chose au ministère des Transports, souvent, ça devient complexe. Donc, la... à toutes les fois qu'on veut faire un projet, les multiples intervenants, maintenant, qui sont autour d'une table n'ont pas nécessairement de formation en infrastructures, ça fait que c'est très, très long, c'est... Qu'est-ce qu'on fait quand on n'a pas de formation dans un domaine qu'on travaille? Bien, on se penche sur qu'est-ce qu'on connaît : on fait des tableaux de bord, on se met des indicateurs, on fait des suivis pour un autre qui fait un suivi, un autre qui fait un suivi, un autre qui fait un suivi. Ça fait qu'on est pris là-dedans.

Si on enlevait tout cet administratif-là puis que les... la première couche de cadres, ça serait des ingénieurs ou des gens avec de l'expertise en infrastructures, on sauverait des années de délais à tous les projets.

M. Derraji : OK. C'est très clair. Revenons à une de vos propositions. Vous, vous dites que le MIQ doit se concentrer sur le transport collectif.

M. Martin (Marc-André) : Oui. Nous, on trace une ligne. On relit le projet de loi, on trace une ligne dans le sable. Pour nous, ça devrait se concentrer sur le transport collectif. Nous, au ministère des Transports, on a développé une expertise, on a des gens avec de l'expertise. L'enjeu, c'est la culture d'entreprise, qui fait en sorte qu'on nous limite, justement, dans le développement de ça puis dans notre pleine capacité. Mais on l'a, l'expertise en infrastructures, on est capables d'en faire, des projets. Il faut juste nous donner plus de ressources, plus de moyens.

M. Derraji : Oui. Mais la justification du gouvernement, c'est que, justement, on n'a pas cette expertise, on a un manque de compétence, on a un problème de compétence. Dans... À quel niveau vous, vous voyez qu'il y a manque de... un manque ou une lacune au niveau des compétences et... si ça existe déjà...

M. Martin (Marc-André) : Moi... Les lacunes qu'on voit... Nous, c'est sûr qu'on a... on n'a pas une expertise élargie au niveau du transport en commun, au ministère des Transports. Ça, je l'admets, là. C'est... C'est une expertise qui n'a pas été développée avec les années, parce que c'est de juridiction municipale. On ne sent... pas senti le besoin de développer ça.

M. Derraji : Donc, pour les autoroutes, un troisième lien, ça, ça devrait rester au ministère du Transport. MIQ ne doit pas toucher au troisième lien, aux autoroutes, selon vous, doit...

M. Martin (Marc-André) : Non, le... tout ce qui est infrastructures routières, là, on a l'expertise, on est en mesure de développer, on est en mesure de faire ces choses-là. Heille! nous sommes, au ministère des Transports, 1 200 ingénieurs, on est pratiquement le plus gros cabinet de génie-conseil au Québec. C'est sûr qu'on est capables, là.

M. Derraji : Oui. C'est important. Donc, juste pour clarifier, parce que vous êtes dans le fond du sujet, j'ai eu les mêmes questions tout à l'heure. Moi, j'ai cru que vous travailliez avec la Caisse de dépôt. Désolé, je ne vous ai pas reconnu. Mais vous m'avez entendu parler de la mission. Pour vous, la mission du MIQ devrait être uniquement, 100 %, du transport collectif.

M. Martin (Marc-André) : Exactement.

M. Derraji : Le reste, l'hypothèse qu'il n'y a pas d'expertise pour les autres sujets, à savoir les autoroutes, les chantiers de routes, le troisième lien, les ponts, ça, ce n'est pas vrai, ça existe à l'intérieur du ministère du Transport.

M. Martin (Marc-André) : Bien oui, effectivement.

M. Derraji : On est clairs. Excellent! On avance, c'est parfait. Mais, si vous voulez que le MIQ, selon vous, se concentre sur les projets de transport collectif, c'est depuis qu'Infra a fait pas mal de choses en transport collectif : REM de Montréal, il y a le REM... tramway à Québec, il y a un projet, il y a un bureau de transition, la ville est

impliquée. J'ai rencontré les gens de Gatineau, ils ont un bureau de projet. Pensez-vous qu'on ne va pas cannibaliser un peu les efforts?

M. Martin (Marc-André) : Au Québec, on est dans une espèce de système fermé, on a un nombre limité d'ingénieurs, un nombre limité d'entrepreneurs. Mais, à un moment donné, ce n'est pas juste de lancer de l'argent, ce n'est pas... tu sais, il y a... Il faut concevoir qu'on n'est pas en mesure de faire des projets majeurs. On l'a vu au ministère des Transports, on travaillait sur le pont de l'Île-d'Orléans ainsi que sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, puis ils étaient comme à capacité maximale, on ne pouvait pas arriver avec un troisième projet majeur puis travailler là-dessus. Il n'y avait pas assez d'ingénieurs dans les firmes et à l'interne, au ministère des Transports, pour être capable de tout prendre ça. Donc, si on fait une nouvelle structure pour faire la même chose, on fait en sorte qu'on dilue l'expertise. C'est sûr que ça va... les gens vont s'arracher les... vont s'arracher les ingénieurs. C'est deux expertises complètement différentes, l'ingénierie au niveau des ponts puis l'ingénierie au niveau du transport en commun, complètement différent.

M. Derraji : Très d'accord. Donc, on va s'arracher et on va...

M. Martin (Marc-André) : Oui, on va se... les gens vont se cannibaliser les experts, c'est sûr.

M. Derraji : OK. C'est très clair. J'ai...

M. Martin (Marc-André) : Je vais vous donner le meilleur exemple.

M. Derraji : Oui.

M. Martin (Marc-André) : Le meilleur exemple aujourd'hui, là, c'est que l'ingénieure, gérante de projet, qui a mené à terme, et dans les cinq dernières années, le projet du pont de l'Île-d'Orléans à l'interne, elle vient de quitter au privé.

M. Derraji : Ah oui!

M. Martin (Marc-André) : Oui.

M. Derraji : Et, selon vous, pourquoi elle a quitté?

M. Martin (Marc-André) : Écoutez, ce n'est sûrement pas parce que ce n'est pas... elle n'avait pas un projet intéressant. C'est des histoires de conditions de travail, on le voit, là.

M. Derraji : Donc, le gouvernement aurait dû travailler sur les conditions de travail de ses ingénieurs pour les garder au lieu de créer le MIQ, selon vous?

M. Martin (Marc-André) : Notamment.

M. Derraji : OK. C'est très clair. Bravo! J'espère que la partie gouvernementale vous écoute. Vous avez mentionné, tout à l'heure, les chantiers, qu'on vous appelle pour arrêter des chantiers. C'est récent?

M. Martin (Marc-André) : Oui, oui, c'est... Là, présentement, c'est ce qui arrive, là, on en entend parler puis...

M. Derraji : C'est des coupures... c'est des coupures de...

M. Martin (Marc-André) : Ce n'est pas anecdotique, ce que je vous dis là. Il y a des... Il y a des chantiers, on est en train de poser... on a posé la couche de base de pavage puis on dit : Pour la couche de top, on va attendre la prochaine année financière, arrêtez ça là.

M. Derraji : Ah oui?

M. Martin (Marc-André) : Il y a des chantiers un peu partout. On va arrêter de faire l'enrochement des berges, il y a des chantiers partout qui se font arrêter présentement. On n'a pas d'argent pour payer. Il y a des coupures.

M. Derraji : Et, c'est ça... c'est ça, le gouvernement, vous dites qu'il n'y a pas d'argent, il faut arrêter les chantiers?

M. Martin (Marc-André) : Bien, c'est des directives internes. Écoutez, moi, je ne sais pas si c'est le gouvernement ou c'est... qui est... qui décide, là.

M. Derraji : Oui. Il n'y a personne qui va commencer à arrêter, s'il y a un budget.

M. Martin (Marc-André) : Mais tous les acteurs se disent... le disent, les acteurs indépendants, même le vérificateur, on n'est pas en mesure de faire suffisamment de travaux juste pour maintenir l'état du réseau, puis là on vient couper. Ça fait que c'est sûr que l'état... l'état du réseau va faire...

M. Derraji : Bien, ça va... ça va se dégrader davantage, selon vous.

M. Martin (Marc-André) : Bien oui, à vitesse grand V, là.

M. Derraji : Et le maintien de l'actif du réseau va se dégrader aussi?

M. Martin (Marc-André) : C'est la même chose.

M. Derraji : Oui. Ah! c'est très alarmant par rapport à la suite, vous avez raison de le mentionner. Combien de temps il me reste, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Schmaltz) : 2 min 48 s.

M. Derraji : Deux minutes? Vous avez dit : amélioration des processus à l'interne. Ça m'a frappé. Comment, en 10 ans, on passe de deux, à trois ans, à sept ans, maintenant, d'attente? Je sais que vous avez entendu la ministre parler d'un sujet qu'elle aime toujours ramener sur la table. Mais j'ai en face de moi des ingénieurs, vous êtes les meilleurs experts à l'intérieur de la machine. Concrètement, c'est quoi, les choses qui ont changé, que maintenant ça prend sept ans pour avancer un projet?

M. Martin (Marc-André) : Bon, je vous explique rapidement, là. Écoutez, quand on... quand on gère avec des indicateurs, quand on gère avec des tableaux de suivi, tu sais, à un moment donné, ça fait en sorte que les gens, on s'éloigne un peu du technique. À l'époque, on a fait une refonte, au ministère des Transports, des façons de faire, et maintenant les gens travaillent en silo. Essentiellement, au ministère des Transports, lorsqu'on fait un projet, on a cinq étapes charnières : l'avant-projet préliminaire, l'avant-projet, la conception, les plans et devis, plans et devis définitifs. C'est cinq points de contrôle essentiels avant de faire la mise en chantier. Eh bien, les personnes qui font le premier point de contrôle, c'est des personnes différentes qui font le troisième, qui font le quatrième, qui font le cinquième. Donc, la personne, là, quand on arrive à la fin de la séquence, son mandat, là, ce n'est pas de remettre en question ce qui a été décidé la première. Mais des fois il se passe tellement de temps entre l'initiation du projet, que, quand on arrive proche des plans et devis, que les besoins ont changé, ce n'est plus réparer une dalle de pont qu'il faut faire, c'est le remplacer au complet. Ça fait sept ans, il aurait fallu qu'on fasse des rénovations, puis là ça a tout défoncé. Donc, ça prend tellement de temps maintenant que les besoins changent, on retourne au... bon, on renvoie ça à l'étape 1 puis on repart le processus, pour dire : On va faire un remplacement complet.

• (12 h 40) •

M. Derraji : Et j'ai aimé ce que vous avez dit tout à l'heure, et d'ailleurs j'ai... ça a été ça ma question à Pomerleau, c'est que c'est utopique de dire que ça va coûter moins cher, là, juste qu'on le garde, là, qu'on l'enregistre, les délais...

M. Martin (Marc-André) : Non, c'est utopique de dire : Ça va coûter moins cher. Ça va coûter plus cher. Présentement, l'histoire, ce qu'elle nous dit, c'est que ça coûte... tout coûte plus cher.

M. Derraji : Et là ça vient de la bouche des ingénieurs de l'État. Ça va coûter plus cher.

M. Martin (Marc-André) : Oui, en mode collaboratif, c'est sûr que ça va coûter plus cher.

M. Derraji : Voilà. Bien, j'espère que les gens écoutent, ça va être enregistré. On parle de... le gouvernement veut nous vendre une idée que... Les délais, je suis d'accord, c'est prouvé, même à l'international, j'ai utilisé l'étude en Australie, en Angleterre, c'est 45 % d'augmentation. Mais, vous, maintenant, on ne parle pas de l'Australie, on parle du Québec, les ingénieurs du Québec confirment aujourd'hui que la volonté du gouvernement... que ça nous coûte moins cher, c'est utopique, c'est irréalisable, c'est irréaliste.

M. Martin (Marc-André) : Non, c'est utopique de penser qu'aller dans un mode collaboratif où est-ce qu'on n'a pas des ingénieurs du gouvernement ou des ingénieurs qui surveillent ce qui se fait puis qu'on donne des projets clés en main à un entrepreneur puis à un consortium... que ça va coûter moins cher.

M. Derraji : Mais pourquoi le gouvernement veut faire, selon vous, le MIQ dans ce cas?

M. Martin (Marc-André) : Bien, je vous l'ai dit, c'est des questions de délais. C'est plus facile de rendre des délais avec ce mode de contrat là. En entrepreneuriat, tu sais, il y a trois axes, il y a le délai, le coût puis la qualité, puis chaque aspect là-dedans joue là-dessus...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...le temps est écoulé.

M. Derraji : Merci à vous trois.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, merci à vous. Alors, je me tourne maintenant vers le deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. On a très peu de temps. Merci pour votre présence très claire, très éclairante. Vous avez dit tantôt que le mode collaboratif, ça causait une augmentation des coûts puis une diminution de la qualité. Est-ce que vous... Est-ce que... Est-ce qu'on pourrait dire que, dans le fond, si on va vers ce mode de réalisation de projet, ça va devenir la norme?

M. Martin (Marc-André) : Écoutez, je vais revenir un peu dans le temps, puis c'était mon prédécesseur qui était là, j'étais trop jeune à l'époque, lorsque l'apparition des PPP est arrivée, c'était comme la meilleure invention depuis le pain tranché, là. Puis là l'histoire nous dit que... l'histoire récente, même, nous dit que ça nous a coûté plus cher collectivement, que ce n'étaient pas les bons choix. Et les modes collaboratifs, tu sais, il y en a plusieurs qui existent. PPP, ça en était un, sauf qu'on retire la partie exploitation. C'est ça qu'on voit. Puis le dernier rapport du Vérificateur général du Canada sur le pont Champlain, il n'est pas tendre là-dessus, là. Il y a même eu de la collusion.

Donc, les histoires de mode collaboratif, ça, c'est comme une canne où est-ce que, tu sais, il y a encore beaucoup de choses nébuleuses, puis c'est... On le voit plus dans l'industrie, où est-ce qu'il y a des buildings, dans la construction, c'est ça, de tours de gratte-ciel, parce que des projets... ils appellent ça des projets clés en main, des «design-build». Des fois, il peut y avoir des PPP pour des buildings fédéraux. Mais ça finit toujours que, collectivement, ça nous coûte plus cher pour rendre des choses dans des délais.

M. Grandmont : OK. D'accord. Est-ce que vous avez participé à l'audience sur... aux audiences sur le projet de loi n° 62?

M. Martin (Marc-André) : Non.

M. Grandmont : Est ce que vous avez... Est-ce que vous aviez demandé à y participer?

M. Martin (Marc-André) : ...

M. Grandmont : Non plus? OK. Parfait. Je voulais savoir... Bien, c'est ça, au niveau du développement de l'expertise à l'interne, tu sais, on... Là, vous dites : OK, il va y avoir une agence, il faut y concentrer le transport collectif. Est-ce que, considérant que le projet de loi n° 62 va donner les mêmes règles de fonctionnement à tout le monde... est-ce qu'on ne ferait pas mieux de développer l'expertise à l'interne, du MTQ, ou si, pour vous, MIQ, c'est vraiment une bonne idée de créer ça, là?

M. Martin (Marc-André) : Pour nous, c'est... L'expertise à l'interne, ce n'est pas juste un must, tu sais, c'est vraiment... on a un autre besoin. Puis, dans les modes de l'adjudication collaboratifs, nos équipes sont appelées à travailler avec les entrepreneurs. Nos équipes sont tout le temps sollicitées, puis c'est déjà comme ça que ça fonctionne. Tu sais, quand on arrive à un certain... au niveau de l'appel d'offres, on est quand même sollicités, ça fait qu'on a besoin de l'expertise pour être capables de parler le même langage qu'avec les ingénieurs d'entrepreneurs, on a besoin de savoir ce qu'ils nous disent, ce qu'ils nous proposent comme solution, ça va-tu être efficient, efficace, c'est-tu ça qu'on veut collectivement pour le Québec, des plus petits piliers, des moins gros piliers, on veut-tu plus élané, c'est-tu une bonne idée de mettre du béton blanc juste pour que ce soit beau, mais, quand... on va faire livrer ça de Boston. C'est ce genre de choses là que nos équipes à l'interne ont à répondre.

M. Grandmont : OK. Mais donc est-ce que ce ne serait pas mieux de développer... Tu sais, vous avez dit, là, qu'il y a de la bureaucratie, à l'interne du ministère des Transports, qui ralentit aussi les choses, qui vous empêche de faire votre travail, d'être efficaces. Est-ce que, dans le fond, on ne devrait pas bâtir... tu sais, travailler à alléger la bureaucratie à l'interne puis après ça aussi développer l'expertise à l'interne du ministère des Transports au niveau des transports collectifs?

M. Martin (Marc-André) : Il n'y a rien qu'on ne peut pas faire à l'intérieur du ministère des Transports. Il y a quelques années, on a créé la division ferroviaire, on a créé une division maritime, on a créé une division aéroportuaire...

M. Grandmont : Donc, on pourrait l'avoir?

M. Martin (Marc-André) : Donc, tu sais, il n'y a rien qu'on ne peut pas faire à l'intérieur du ministère des Transports.

M. Grandmont : Parfait.

M. Martin (Marc-André) : Mais, si on veut une planification globale, générale de toute la province, écoutez, je n'ai pas...

La Présidente (Mme Schmaltz) : C'est le temps... Le temps est écoulé.

M. Grandmont : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée. Alors, on va terminer, donc, les questions avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, de ce témoignage fort et percutant. Je vais continuer sur la même lancée. Vous nous dites essentiellement qu'il faudrait réformer les façons de faire au sein du ministère. Si on procédait à cette réforme-là, est-ce qu'on pourrait livrer des projets, y compris des projets de transport collectif, à l'intérieur du ministère si on créait, je ne sais pas, moi, une division pour ça, spécialisée, plutôt que de créer une autre structure qui va justement drainer, entre autres, les ressources et puis avoir des règles qui sont importées du ministère des Transports?

M. Martin (Marc-André) : Bien, je vous dirais que c'est possible, là. Au ministère des Transports, on est quand même capables de s'ajuster puis s'adapter, là, de créer des divisions puis des directions. Si vous regardez l'organigramme de voilà 10 ans, vous allez faire un méchant saut en regardant celui-là de cette année. Ça fait que créer des divisions ou des directions, on est capables. Ça, c'est sûr qu'on va être capables de mettre du monde puis des gens là, là.

M. Arseneau : Oui, mais, en fait, je ne sais pas si vous le dites avec un certain cynisme, c'est ce que je décèle, mais vous nous dites en même temps qu'il ne faut pas mêler le transport routier au transport collectif. Mais est-ce qu'on est obligé d'en faire une agence externe, c'est ça ma question, en fait, si on veut réaliser les projets? Parce que vous nous dites en plus qu'avec le mode collaboratif actuel ça va nous coûter plus cher, ça va nous prendre moins de temps, mais on va avoir une qualité médiocre.

M. Martin (Marc-André) : Je n'ai pas dit «médiocre», j'ai dit que la qualité va baisser.

M. Arseneau : Bien, la qualité va descendre.

M. Martin (Marc-André) : C'est que ce n'est pas la même qualité que si on faisait en mode traditionnel, qui est plus long. Ça, je l'accorde, là, c'est plus long en mode traditionnel, mais on a une surveillance accrue, on contrôle plus la qualité des choses. Ce n'est pas impossible de pouvoir faire le tout à l'interne du ministère des Transports. Présentement, c'est sûr que, là, on a un projet de loi qui, j'imagine, veut se donner une vision plus globale, qui veuille aider les municipalités. Il n'y a rien qui empêche que le ministère peut se doter de cette mission-là aussi.

M. Arseneau : OK. Mais vous ne craignez pas que le ministère des Transports soit le parent pauvre, là, si on crée une nouvelle agence, en ce qui concerne la capacité d'agir et, justement, de retenir la main-d'oeuvre, et ainsi de suite?

M. Martin (Marc-André) : Si l'agence se concentre sur le transport en commun, comme monsieur de CDPQ Infra a mentionné, c'est que c'est vraiment deux expertises différentes. Avec 130 experts, on était capables de faire le REM. On est 1 200 ingénieurs au ministère des Transports, c'est sûr qu'on est capables de faire des gros projets.

M. Arseneau : D'accord. On a bien noté aussi la question de la concurrence, là, que vous avez à juste titre évoquée. J'aimerais juste... si vous pouvez résumer, là, nous dire pourquoi, justement, les modes collaboratifs coûtent plus cher, si on résume ça. Parce que vous nous dites : Voici, ça coûte plus cher, on va réduire les délais, mais on fait moins de surveillance, mais la qualité descend. C'est uniquement ça? C'est parce qu'on va trop vite?

M. Martin (Marc-André) : Non, ce qu'on voit, ce qu'on voit, c'est la gestion du risque aussi, là. Mais on fait juste regarder, là, de façon historique, les PPP, ce que ça a donné, tous les «design-build» du dernier cinq ans au Québec, de Turcot, Hyppolite-La Fontaine, pont de l'Île-aux-Tourtes, pont de l'Île-d'Orléans, tous les coûts ont explosé. Donc, je n'ai pas besoin de faire une grosse preuve exhaustive, mis à part vous dire ça, là. Mais on pourrait, là, mais c'est...

M. Arseneau : Mais je... Oui, je pense que je n'ai plus de temps, mais on s'en reparlera. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Bien, merci infiniment. Merci, messieurs, pour votre contribution à nos travaux.

Alors, moi, je vais suspendre les travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 49)

(Reprise à 14 h 05)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour à tous. Alors, la commission des travaux et de l'environnement reprend ses travaux. Nous poursuivons donc les consultations particulières et les auditions publiques sur le

projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Alors, cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : la Société de transport de Laval, la Société de transport de Sherbrooke et la professeure Florence Junca-Adénot... Adénot, pardon.

Alors, je souhaite la bienvenue, donc, aux représentants de la ville de Laval... pardon, Société de transport de Laval. J'ai regardé le maire et j'ai... je me suis un peu trompée. Alors, écoutez, vous disposez environ de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous allons faire un échange avec les parlementaires, et puis on va commencer naturellement avec la banquette gouvernementale. Alors, je vous invite à vous présenter et puis à faire votre exposé. Merci.

Société de transport de Laval (STL)

Mme Roy (Josée) : Merci beaucoup. Je me présente, Josée Roy, directrice générale de la Société de transport de Laval. Et je vois que vous l'avez reconnu, je suis accompagnée du maire de Laval à côté de moi. Nous souhaitons être en présentiel aujourd'hui, mais nos agendas, ils ont fait en sorte qu'on demeure... qu'on devra être en virtuel.

La STL salue le... la présidente de la commission, Mme la ministre, ainsi que les députés membres de la Commission des transports et de l'environnement et les remercie pour le temps accordé aujourd'hui dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi 61. La STL remercie par ailleurs le gouvernement du Québec, qui lui a laissé l'occasion de s'exprimer sur le projet de loi.

La Société de transport de Laval développe et offre des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire de Laval, troisième plus grande ville au Québec, qui... qui habite 450 habitants. Sous la gouvernance de l'autorité régionale de transport, la STL se positionne comme un acteur clé du développement du transport collectif métropolitain. Elle exploite un réseau de transport intégré, de transport adapté et de taxi collectif sur l'ensemble de l'île de Laval pour près de 17 millions de déplacements annuellement. Engagée à offrir de la qualité de services répondant aux besoins en mobilité de ses usagers, la STL est reconnue par ses initiatives innovantes au bénéfice des usagers. Je vous nomme ici le dernier... notre dernier bébé, le déploiement de la... de... du paiement par carte de crédit/débit qui a été mis en place en 2023. La STL est de... est, d'autre part, engagée dans un plan ambitieux d'électrification de son parc d'autobus en lien avec les objectifs gouvernementaux du plan d'économie verte.

Actuellement, elle réalise son plus grand projet d'infrastructure de son histoire avec l'agrandissement de son garage, un projet de 300 millions qui a débuté en décembre 2022. Et ce projet va bon train et accueillera, à terme, 145 nouveaux autobus électriques. Les prises de possession débiteront dans moins d'une année.

Pour commencer, la STL se montre favorable au projet de loi 61 et salue toute initiative venant soutenir le développement du transport en commun au bénéfice des usagers existants et futurs. Nous saluons également la volonté de première... du gouvernement du Québec d'accélérer la réalisation de projets d'infrastructure de transport complexes et d'en contrôler les coûts et les échéanciers. La STL ne présente pas de mémoire au nom de son organisation, mais a pris part activement au mémoire de l'Association du transport urbain du Québec, qui est venue... qui vous a été présenté il y a deux jours, et adhère pleinement à ses recommandations.

Faisant écho à ce mémoire, nous présentons aujourd'hui trois éléments plus spécifiques afin d'apporter plus de précisions au projet de loi, soit l'importance de clarifier ce qu'est un projet collectif... complexe, pardon, l'importance de clarifier les rôles et responsabilités des parties prenantes au début de chaque projet et l'importance de clarifier le financement d'un projet complexe incluant l'entretien, l'exploitation et les coûts reliés au maintien d'actif. Ce point sera échangé avec vous sûrement dans nos échanges après notre allocution.

Au sujet de Mobilité Infra Québec. En référence à l'article 4 du projet de loi, selon notre compréhension, notre... du projet de loi, le MIQ pourrait avoir la charge de développer un projet en lien avec des activités... des activités des sociétés de transport telles que l'agrandissement ou la construction d'un garage comme celui que la STL est à sortir de terre. Or, nous jugeons que cette expertise revient aux sociétés de transport, qui sont plus à même d'évaluer les besoins en infrastructure selon leur logistique opérationnelle, avec une volonté d'efficacité et de réduction des coûts d'exploitation.

• (14 h 10) •

Également, nous pensons que les projets de transport complexes devraient faire référence à des projets structurants de transport de grande envergure, excluant les projets de développement de moins grande envergure, tels que les projets de service rapide par bus, qu'on appelle des SRB, pour lesquels les sociétés de transport et les... et la ville doivent demeurer les maîtres d'oeuvre. À notre avis, la définition devrait également exclure les projets opérationnels en lien avec l'acquisition d'autobus, le maintien des actifs ou le développement ou l'amélioration des services de transport intelligents au coeur des opérations des sociétés qui ont... et donc qui ont un impact direct sur l'utilisateur. Ce type de projet requiert une expertise pointue distincte de l'expertise en infrastructure et s'éloigne, selon nous, du mandat réel que le gouvernement souhaite donner à MIQ.

En lien avec la planification et la réalisation des projets complexes. De l'avis de la STL et en référence à l'article 25 du projet de loi, le MIQ... la loi devrait prévoir que MIQ identifie les sociétés de transport qui effectuent l'exploitation comme une partie prenante, et ce, dès les étapes de planification du projet complexe, et qu'elle explique... qu'elle implique les sociétés de transport aux étapes importantes et décisionnelles qui auront un impact sur la... sur leurs responsabilités et sur les futurs utilisateurs. Nous pensons que cela permettrait de faciliter le transfert entre la phase de réalisation et la phase d'exploitation, tout en minimisant les coûts et les impacts sur les usagers.

En conclusion, pour la STL, le projet de loi 61 doit prendre en considération toutes les parties prenantes au développement des projets complexes, sans oublier de mettre l'utilisateur du transport collectif au coeur de ses réalisations.

En tant qu'opérateur de transport, la STL joue un rôle clé dans la prise en charge, et la... et la prise en considération, et la connaissance fine des besoins et des attentes des clients. M. le maire.

M. Boyer (Stéphane) : Merci beaucoup. Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre et messieurs dames les députés. Très heureux d'être ici avec vous aujourd'hui.

D'emblée, je tiens à souligner que nous sommes très favorables au projet de loi. On comprend que la volonté, c'est de pouvoir faire une réalisation plus rapide des projets, et je crois que c'est essentiel. Au Québec, on tourne trop souvent en rond pendant des décennies avant que les projets voient le jour, donc je trouve que c'est une excellente nouvelle.

Je voulais d'emblée vous partager trois constats que j'ai pu faire dans... en matière de transport en commun, à titre de maire, mais à titre aussi d'administrateur de l'ARTM, administrateur de la CMM et proche partenaire d'une OPTC, soit la STM. Je pense que je n'apprendrai rien à personne, mais je pense que c'est important de le rappeler, l'argent est rare, il faut savoir où la mettre, où ça aura le plus d'impact. Il y a beaucoup de projets qui sont discutés. Il y a beaucoup des projets qu'on... que différents acteurs souhaitent voir aller de l'avant. Lorsque la MIQ choisira d'aller de l'avant avec un projet, il faut s'assurer que c'est le projet où le dollar du Québécois ou de la Québécoise ira le plus loin pour atteindre nos objectifs.

Un des constats que je vois aussi, un des problèmes que je vois régulièrement, c'est le requestionnement constant des projets. On est malheureusement dans un contexte où ces projets-là sont très politisés, autant au niveau municipal, provincial, fédéral. C'est des projets qui prend plus d'un mandat pour se réaliser et régulièrement les projets vont être remis en question, ce qui fait qu'on repart souvent à la case départ. Donc, j'ai espoir qu'avec la MIQ on puisse... à partir du moment où on choisit d'appuyer un projet, qu'on puisse aller de l'avant pour la réalisation puis éviter de continuellement transformer, changer, modifier, remettre en question le projet.

Dernier grand constat, bien, les délais dans la conception, dans la réalisation des projets : beaucoup trop lents, beaucoup trop longs, je vous donne un exemple. On a un projet, à Laval, de faire un bus au niveau du service... du service sur le boulevard de la Concorde. C'est un projet qui chemine très bien. Il n'y a pas eu d'enjeu, pas d'obstacle. Malgré tout, on a commencé à en parler en 2018, et, si tout va bien, il devrait ouvrir début 2030. Donc, 12 ans pour faire une voie réservée sur un boulevard existant, c'est beaucoup trop long. J'aimerais garder en tête aussi que chaque... chaque année qui passe, en fait, c'est une inflation dans les coûts de construction qui sont vraiment significatifs.

Au niveau des solutions, parce que je pense que c'est ça qu'on veut, c'est des solutions, j'espère que le projet de loi va pouvoir permettre d'appuyer des projets en priorisant des... avec... en fait, avec une... des objectifs qui sont clairs. Le projet, est-ce qu'on va de l'avant pour réduire les GES, est-ce qu'on va de l'avant pour augmenter la part modale ou on va de l'avant pour simplement bonifier un service existant de transport en commun? Pour l'instant, ce n'est pas clair, c'est quoi qui nous guide dans le choix des projets.

Ensuite, il faut mieux refléter le potentiel de développement territorial lorsqu'on choisit un projet. Il y a des secteurs qui ont un grand potentiel de croissance, autant au niveau résidentiel que du développement économique. Il faut réduire les coûts d'expropriation, donc il faut qu'on trouve une façon de réaliser les projets en pouvant s'attacher en amont avec les promoteurs, les propriétaires des terrains pour réduire les coûts d'expropriation. Si vous voulez, je pourrai vous en parler plus en détail...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Boyer (Stéphane) : Et, en terminant, on doit absolument privilégier des projets qui vont intégrer la construction de logements. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup pour votre exposé. Alors, maintenant, je vais céder la parole à la ministre pour 15 minutes.

Mme Guilbault : Merci, Mme la Présidente. Salutations à tous les collègues pour ce début de séance cet après-midi. M. le maire, toujours un plaisir. Mme Roy, merci d'être avec nous cet après-midi. Je comprends très bien les problèmes d'agenda. Alors, il n'y a aucun problème. C'est déjà... c'est déjà intéressant que vous preniez le temps de venir nous... nous présenter en personne le mémoire que vous auriez pu simplement nous transmettre. Mais donc vous prenez du temps pour nous le présenter et pour échanger avec nous. Donc, merci beaucoup.

Je prends note d'emblée du fait que, comme la quasi-totalité des personnes qui vous ont précédés en auditions particulières, vous accueillez très favorablement le projet de loi 61 et la création de Mobilité Infra Québec, parce que... pardon, parce que je pense qu'une fois pour toutes, en 2024, il faut que le ministère des Transports, le gouvernement, assume le leadership du développement du transport collectif au Québec et se donne les moyens de réaliser des projets d'envergure de transport collectif sans dépendre systématiquement de la Caisse de dépôt, comme je l'ai dit d'ailleurs devant eux ce matin. Ils sont venus ce matin en consultation échanger avec nous.

Alors, c'est le propos du projet de loi, et donc c'est ça. Alors, je note que vous accueillez très, très favorablement le projet de loi 61. Je vais peut-être... Je ne pensais pas parler de ça, mais, comme M. le Maire a mentionné les coûts d'expropriation parmi les choses qu'il faudrait améliorer, je... j'ai été un petit peu surprise, parce qu'en fait la dernière fois qu'on a été en commission parlementaire ensemble, c'était sur mon projet de loi pour réformer la loi sur l'expropriation, que vous aviez salué aussi à l'époque et qui, justement, visait à diminuer... mais dans le respect, évidemment, de l'expropriant et de l'exproprié, surtout, en l'occurrence, quand on parle du coût, mais qui visait justement à rendre plus prévisible et à mieux encadrer les indemnités d'expropriation.

Alors, à la suite de l'adoption de cette loi-là, comme on a une loi maintenant réformée avec des coûts non seulement plus prévisibles, mais mieux encadrés, vous... quand même, vous... vous considérez néanmoins qu'on devrait baisser à nouveau les coûts d'expropriation ou qu'est-ce que... qu'est-ce que vous voulez dire exactement?

M. Boyer (Stéphane) : Donc, en fait, le projet de loi qui a touché sur l'expropriation, c'est une bonne nouvelle, parce que ça permet de réduire la facture lorsqu'on va en expropriation. Mais la venue d'un mode de transport structurant, c'est un très grand avantage pour le propriétaire d'un terrain. Les propriétaires de centres d'achats ou les promoteurs immobiliers ont un intérêt à avoir une bouche de métro, ou une gare de train, ou un mode structurant à proximité de leur terrain. Ça leur donne de la valeur. Alors, plutôt que d'avoir des ingénieurs, des personnes qui travaillent à huis clos dans un bureau pour définir où ira le projet, où sortira la bouche de métro, je crois qu'il y a moyen, en amont, de s'entendre avec les propriétaires, parce que ça prend de la valeur, leur terrain.

Évidemment, il y a des cas où est-ce qu'on n'aura pas le choix d'aller en expropriation, si c'est un tout petit lot ou une station de service qui... puis là que la... la gare ou la station prend tout l'ensemble du lot, on n'aura pas le choix d'acheter le terrain. Mais, quand c'est des grands ensembles immobiliers, je crois qu'il y a moyen de s'entendre en amont avec les gens parce qu'il y a un intérêt mutuel. Mais c'est sûr que s'il n'y a pas, dès le départ, de discussions avec les gens impactés, à ce moment-là, ils vont attendre le gouvernement du Québec en disant : Bon, tu veux t'installer sur mon terrain? Paie. Et, par exemple, à Laval, on a cette opportunité-là avec la ligne orange où on souhaite un prolongement. Il y a beaucoup de grands centres d'achats, c'est de très grandes propriétés, et il y aurait très certainement moyen de s'entendre en amont. Donc, je pense qu'en établissant un canal de communication avant la réalisation, avant de déterminer le... le trajet spécifique, il y aurait moyen de s'entendre pour réduire la facture.

Mme Guilbault : ...Voulez-vous parler? Non? OK.

M. Boyer (Stéphane) : Non, pas du tout.

• (14 h 20) •

Mme Guilbault : Non, des fois, c'est parce qu'avec l'écran... Bien, effectivement, puis, en fait, ça fait lien avec mon... mon deuxième point, qui, à l'origine, aurait été mon premier, toute la question du développement puis des retombées potentielles. Je ne sais pas si vous avez suivi le... les débats... bien, pas les débats, c'est-à-dire les... les échanges hier puis même avant-hier, là, enfin, toute la question du développement immobilier, de la valorisation immobilière. On en a parlé hier avec la ville de Montréal, avec la ville de Québec, avec le RTC, avec la STM puis maintenant avec vous, et la stratégie d'habitation qui a été déposée récemment par ma collègue ministre de l'Habitation, d'ailleurs, en faisait mention, de... des possibilités. Parce qu'on a aussi un enjeu de logements, je pense que vous n'êtes pas sans le savoir, donc on a une occasion de répondre à un double enjeu, actuellement, en donnant des possibilités supplémentaires de développement le long des projets ou, en tout cas, à même les actifs des projets de transport collectif.

Donc, est-ce que... Vous, je comprends que vous êtes favorables à ça, là c'est... ça se retrouve dans... dans les diverses recommandations, les divers propos.

M. Boyer (Stéphane) : Absolument.

Mme Guilbault : C'est ça. Exactement. Est-ce que... Là, vous... vous parlez de la ligne orange, mais est-ce que vous avez déjà fait une évaluation ou une appréciation potentielle des retombées que vous pourriez avoir ou est-ce que, pour vous... Comment... tu sais, comment vous voyez ça? Est-ce que, pour vous, il y a déjà des... comment je pourrais dire? Compte tenu du potentiel de développement que vous avez dans votre ville, dans votre esprit, est-ce que, déjà, vous avez une vision de la manière dont vous pourriez aménager la mobilité ou combiner la mobilité avec l'aménagement du territoire pour optimiser ce genre de retombées là et optimiser, évidemment, les revenus ou les redevances qui pourraient en découler, qui seraient, bien sûr, réinvestis dans... dans la mobilité?

M. Boyer (Stéphane) : Oui. Bien, définitivement. D'ailleurs, sans même parler de futurs projets, juste avec qu'est-ce qui existe sur notre territoire, on a... on a fait une étude, la gare Concorde, le terminus Le Carrefour et le... la station de métro Montmorency, on a déjà fait une étude où on dit qu'on peut construire 3 500 logements par-dessus les stationnements incitatifs. On demande depuis des années à ce que... à pouvoir développer les stationnements incitatifs pour construire du logement.

Sans même parler de nouvelles redevances, de nouvelles taxes, 3 500 logements, c'est en moyenne 7 000 personnes qui peuvent habiter dans ces logements-là. Lorsqu'on habite au-dessus d'un métro, je prends pour acquis que la personne va acheter des billets de métro, des passes mensuelles. Donc, juste en ayant plus de densité près des stations existantes, on peut générer des millions supplémentaires en nouveaux revenus pour le transport en commun en plus de contribuer à la crise de l'habitation.

Les défis qu'on voit, c'est que ce n'est pas toujours clair, qui a les droits de développement, des fois, c'est une propriété ARTM, des fois, c'est une propriété MTQ, des fois, c'est une propriété Exo, des fois, un opérateur dans le portrait. On ne souhaite pas toucher les actifs de l'ARTM avant la fin de leur dépréciation comptable, alors que je crois que, oui, on pourrait développer, même si... si ça n'a pas... ce n'est pas totalement amorti. Donc, il y a des... il y a clairement des enjeux administratifs, en ce moment, qui empêchent l'accélération de construction de logements, mais c'est clair pour moi qu'on doit aller dans cette voie-là. C'est une solution pour le financement autonome du transport en commun et de la crise du logement.

Mme Guilbault : Oui. Puis vous siégez aussi sur le CA de l'ARTM, donc dans la recherche de revenus perpétuelle et... et, disons, énergivore pour financer le transport collectif, puis, dans la multitude de solutions puis de documents puis de discussions qu'il peut y avoir à l'ARTM sur la manière de trouver des solutions à ça, j'imagine que c'est quelque chose qui est discuté depuis longtemps et réclamé depuis longtemps. En tout cas, moi, ça va faire deux ans que je suis là, puis ce n'est pas la première fois qu'on a ces discussions-là. Il fallait les amener à maturité, parce que, tu sais, l'idée, puis je pense que c'est important de le dire à chaque fois qu'on a la discussion, c'est d'éliminer la notion de risque financier, parce qu'on ne veut pas ultimement que le gouvernement se retrouve à être obligé d'éponger ça, parce qu'on manque déjà d'argent, comme vous l'avez dit vous-même. Mais il y a quand même possibilité de faire des beaux projets, là, sans s'embarquer dans des problèmes de dépassements de coûts, etc.

Alors donc, c'est ça, à titre de membre du CA de l'ARTM puis sur l'exécutif de la CMM, et tout ça, c'est des discussions, j'imagine, que vous avez depuis longtemps, avec des possibilités de revenus qui pourraient être réinjectés, donc diminuer les déficits.

M. Boyer (Stéphane) : Oui, moi, c'est... avant même d'être maire, c'est un combat que je portais comme conseiller municipal. Depuis 2019, je pense, qu'on demande de développer les stationnements sur notre territoire. Ça a bougé dans les deux dernières années, il y a des comités de travail qui se sont mis en place, il y a différentes études qui ont été faites. C'est une idée qui fait l'unanimité, mais qui, pour plein de raisons qui, j'ai envie de dire, presque, m'échappent, c'est comme s'il n'y a personne qui... qui en voit l'urgence. Ce n'est pas clair. Comme je dis, des fois, le terrain appartient à une personne, mais les droits aériens, à une autre, puis là tu as un opérateur comme la STM qui est dans le décor, qu'il a des enjeux opérationnels. Je pense que, comme n'importe quel sujet qui touche au transport en commun, souvent c'est un peu trop complexe, puis il y a trop de parties prenantes. Donc, s'il y avait le moyen de simplifier, justement, un mécanisme pour mettre en valeur le développement près des actifs, ce serait le bienvenu.

Pour qu'est-ce... Pour ce qui est à construire, mais pour ce qui existe aujourd'hui aussi, on a déjà une centaine d'aires TOD identifiées, dans le Grand Montréal, qui ont du potentiel de développement. Donc, si on développait toutes ces aires TOD là à leur maximum, sans même de nouveaux... nouvelles... nouveaux projets de transport en commun, c'est des... potentiellement des centaines de millions en revenus et des logements supplémentaires.

Mme Guilbault : Oui. Bien, exactement, vous dites qu'il n'y a personne qui semble en voir l'urgence, bien, en fait, vous et moi, ça fait déjà deux, et j'ajouterais ma collègue ministre de l'Habitation, donc on est au moins trois, au Québec, à voir l'urgence. C'est juste que, comme je disais, il fallait amener les discussions à maturité pour s'assurer qu'on ne s'embarque pas dans un autre problème parallèle, mais il existe des possibilités. Puis hier, avec la STM, on parlait de ce qui pourrait être possible sur, entre autres, la station Lacordaire, de... la future ligne bleue, le prolongement de la ligne bleue. Mais, même dans les actifs existants, comme vous dites, là, il y a déjà des possibilités latentes, et donc beaucoup d'argent dormant potentiel. Alors, on est bien d'accord là-dessus.

J'aimerais ça aussi entendre... Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

Mme Guilbault : Quatre minutes.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...52 s.

Mme Guilbault : Bon, alors, bien, peut-être pour être sûre d'avoir le temps d'en parler, là, la recommandation numéro 12 dans votre mémoire : «Arrimage avec la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique : revoir le plus rapidement possible les processus de la directive afin de réduire les délais de réalisation des projets», vous... Est-ce que vous avez été participants pour le projet de loi 62 de mon collègue? Parce que vous savez sans doute que, par ailleurs, on réforme les modes contractuels de l'État chez mon collègue du Conseil du trésor avec le projet de loi 62.

M. Boyer (Stéphane) : Oui, on n'a pas participé, mais on est conscients qu'il y a un projet de loi. Puis ça aussi, on considère que c'est une excellente nouvelle. Définitivement, là, il faut revoir les processus pour les raccourcir.

Puis peut-être qu'est-ce que j'aimerais dire là-dessus de manière générale, c'est que, souvent, on met en place des processus pour minimiser les risques, entre autres les risques financiers, mais en même temps, des fois, on... le coût de minimiser ces risques-là sont plus élevés que les risques qu'on encourt. C'est-à-dire que, dans la construction, on voit une inflation de 10 %, 15 % annuellement. Quand c'est des projets de centaines de millions de dollars, bien, c'est sûr que chaque année qu'on perd à suivre un processus qui est trop... trop long, avec trop d'étapes, au final, on paie vraiment plus cher nos projets.

Donc, c'est le moyen de simplifier la directive, oui, d'avoir... d'accueillir des projets avec un seuil plus élevé, je crois qu'il est à 50 millions aujourd'hui, donc de hausser ce seuil-là, mais aussi de voir comment comprimer les étapes. Je pense que ce serait un grand gain pour le contribuable québécois. Je ne sais pas, Josée, si tu avais...

Mme Roy (Josée) : C'est l'utilisateur, c'est l'utilisateur qui est impacté. Plus c'est long, c'est l'utilisateur qui est impacté. L'utilisateur actuel, celui qui serait intéressé après le transport collectif. Parce que l'objectif, c'est d'amener des gens dans le transport collectif.

Mme Guilbault : Oui, bien, tout à fait. Effectivement, le seuil, c'est 50 millions, pour nos transports, c'est 100 millions, mais, quand même, 100 millions, c'est très vite arrivé dans un projet de nos jours. Alors, beaucoup, beaucoup de bureaucratie, mais... Donc, la directive va être revue dans la foulée des modifications qui sont faites. Ce n'est pas directement dans le projet de loi, mais la directive va être revue. Donc, simplement vous dire qu'on répond à votre recommandation n° 12, pas dans le présent projet de loi, mais les deux vont ensemble, parce que le mien, il n'aurait pas vraiment d'utilité ou d'efficacité accrue sans celui de mon collègue.

Bref, dernier point, sur la planification, vous en parlez à divers endroits, la priorisation des projets... appelons ça la planification, puis, encore là, vous avez le double rôle de maire de Laval puis de... puis de membre du CA de l'ARTM, donc... et la planification, actuellement, est un rôle qui est dévolu à l'ARTM pour le territoire de la région métropolitaine de Montréal, mais par ailleurs qui a été prévu aussi dans le projet de loi sur Mobilité Infra Québec, parce que c'est une entité qui se veut nationale, donc avec une espèce de planification supra qui dépasse la CMM. Alors, comment voyez-vous ça? Est-ce que vous estimez que c'est pertinent d'avoir ce rôle-là de planification à Mobilité Infra Québec et aussi dans le contexte de l'ARTM?

On attend toujours, tu sais, puis la planification stratégique... Puis l'ARTM est venue, là, il y a un jour ou deux, en disant : La planification stratégique, ça s'en vient. Vous le savez, on n'a pas encore réussi à avoir justement une espèce de portrait de priorisation des projets dans le Grand Montréal, alors... Alors, d'une part, est-ce que c'est vrai que ça s'en vient, vous devez travailler là-dessus? Et aussi, d'autre part, comment voyez-vous l'arrimage des deux et estimez-vous que c'est une bonne chose de se donner aussi cette possibilité-là de planification à l'échelle nationale?

• (14 h 30) •

M. Boyer (Stéphane) : Oui, bien, je pense que, définitivement, l'ARTM a son rôle pour planifier à l'échelle métropolitaine, pour aller au-delà des frontières municipales. Je crois que c'est conciliable avec l'idée que la MIQ fasse la planification, surtout à partir du moment où on va de l'avant avec un projet spécifique, de voir comment est-ce qu'on arrime les différents modes entre eux, etc., donc, je pense que c'est conciliable. Même chose pour l'idée de le concilier avec une planification qui est nationale. Je pense que là où il y a encore une lacune aujourd'hui, c'est que ce n'est pas toujours très clair, qu'est-ce qui fait qu'on choisit un projet ou un autre, donc. Et puis c'est un exemple, là, on fait beaucoup, beaucoup de projets sur l'île de Montréal, mais, souvent sur l'île de Montréal, on fait passer quelqu'un d'un tramway... bien, d'un autobus vers un tramway ou un utilisateur du métro vers un REM. Donc, c'est les mêmes utilisateurs, puis on fait juste changer de mode. On améliore le service, mais on n'agrandit pas le nombre d'utilisateurs du transport en commun, et donc les revenus autonomes. Et il n'y a pas... pour l'instant, on...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Boyer (Stéphane) : ...l'objectif qu'on poursuit. Est-ce qu'on veut réduire les gaz à effet de serre ou est-ce qu'on veut augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun? Ça, ça nous aiderait à nous guider. Même chose pour la MIQ. Quand la MIQ va se saisir d'un dossier pour dire : C'est ce projet-là que je mets de l'avant, c'est quoi, l'objectif qu'on poursuit? Et je pense que ça, c'est quelque chose qui est manquant en ce moment.

Mme Guilbault : Merci beaucoup, c'est terminé pour nous. Mais merci beaucoup à vous deux.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci. Alors je me retourne maintenant vers l'opposition officielle. Vous avez 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux, très heureux de vous recevoir en commission parlementaire. Je vais premièrement commencer par l'attribution des mandats à Mobilité Infra Québec. Et, première question, parlant de mission du MIQ, vous, est-ce que le MIQ, on doit... la nouvelle agence devrait se concentrer sur le transport en commun ou sur autre chose que le transport en commun? Le besoin, il est où en termes de planification?

M. Boyer (Stéphane) : Je vais commencer, puis, si tu veux continuer... C'est sûr que, pour moi, la plus-value, elle est surtout au niveau du transport en commun, parce que, dans le transport en commun, il y a non seulement la réalisation, mais il y a les opérations, qui sont assez complexes, et le développement du transport en commun fait intervenir une multitude d'acteurs. Donc, d'avoir quelqu'un... De la façon que j'interprète le projet de loi, c'est de faire ce que la caisse faisait, mais sans objectif de rentabilité financière. Et donc d'avoir quelqu'un qui prend en charge un projet...

M. Derraji : Excusez-moi. Excusez-moi, M. le maire, vous avez dit que la nouvelle agence ressemble à la caisse, qui est CDPQ Infra, sans exigence de rentabilité, c'est ça?

M. Boyer (Stéphane) : Bien, de la façon que j'interprète le projet de loi ou que je le comprends, c'est que l'idée, c'est d'être plus agiles pour livrer un projet, donc, de réaliser un projet, et ça, je pense que c'est l'objectif qui doit nous guider. Et je pense que là où il y a un besoin d'être plus agiles pour livrer un projet, c'est beaucoup en transport en commun, parce qu'il y a beaucoup de parties prenantes puis il y a une complexité qui va au-delà, aussi, de la construction des rails et de l'opérationnalisation par la suite. Donc, je pense que le besoin est plus en transport en commun que pour des autoroutes, où le MTQ a quand même une certaine expertise puis certaines coudées franches.

M. Derraji : Bien, ça rejoint... vos propos rejoignent un peu pas mal de groupes. Donc, pour vous, demain, si le gouvernement ne veut pas aller dans le sens de donner la mission au MIQ de se concentrer sur le transport collectif et d'aller aussi à faire des autoroutes, faire des ponts, je ne sais pas, un troisième lien, ici, ou autre chose, est-ce que, pour vous... est-ce que c'est... c'est quel message vous allez recevoir si jamais, demain, on vous dit : Bien, voilà la mission? Nous, on va essayer d'amender, bien sûr, on va essayer de ramener le focus sur le transport en commun, mais, si jamais le gouvernement refuse et veut aller un peu, comme vous venez de le dire, sur les autoroutes, et sur les ponts, ou sur autre chose, ce serait quoi, votre interprétation?

M. Boyer (Stéphane) : Bien, de ce que je comprends, c'est que la volonté c'est déjà de faire du transport en commun. Je crois que ça doit être le focus principal. Après ça dans des projets complexes, je peux comprendre... Par exemple, comme le REM, on construit des ponts, on construit... on refait certains tronçons de route. Donc, je peux comprendre que la mission soit un peu plus large. Mais je crois que le problème, c'est dans la réalisation des projets de transport en commun. C'est là qui est le plus gros problème à adresser. Je prendrais l'exemple de l'autoroute 19 à Laval. Le MTQ est assez autonome dans la réalisation du projet, tu sais, je ne vois pas quelle serait la plus-value. Cela étant dit, je ne connais pas tous les enjeux du MTQ à ce niveau-là, par contre.

M. Derraji : Oui, mais vos... mais vos propos sont très clairs et justes. Merci beaucoup, vous m'avez répondu sur cette question.

L'autre point où j'aimerais vous entendre, c'est... vous avez mentionné le rapport de l'Association du transport urbain du Québec et vous avez dit à Mme la directrice que vous êtes d'accord avec l'ensemble des recommandations. Une des recommandations, c'est que, dans le projet de loi présenté, que vous avez devant vous, l'ATUQ demande carrément que... retirer l'article portant sur la vente d'immeuble — parce qu'on pense que c'est comme une plus-value, c'est dans le projet de loi — ou d'une partie d'immeuble, considérant que ce pouvoir est déjà octroyé aux sociétés dans la loi constitutive. Vous l'avez déjà, là, tu sais, vous pouvez vendre des terrains. L'enjeu, il est ailleurs, c'est diversifier vos sources de revenus, c'est permettre à faire du développement immobilier. Moi, la tournée que j'ai eue... d'ailleurs, j'ai eu l'occasion de visiter la Société de transport de Laval, on parle beaucoup de développement... à l'image de Vancouver, et je ne sais pas si vous avez vu mon projet de loi que j'ai déposé il y a quelques mois, 791. Justement, l'ensemble des articles vous donne ce droit de pouvoir faire un développement avec une tierce personne.

Vous, aujourd'hui, tel que libellé... Parce que, là, on parle qu'on vous donne des pouvoirs. Moi, je ne vois pas qu'on vous donne un pouvoir en vous donnant ce que déjà vous avez : vendre un terrain. Je ne pense pas que la Société de transport de Laval veut vendre juste des terrains, veut faire du développement avec une partie tierce pour pouvoir faire du logement et avoir des revenus récurrents. Est-ce que j'ai bien résumé ce que la Société de transport de Laval espère?

Mme Roy (Josée) : Bien, c'est comme... si vous avez travaillé dans nos bureaux, vous avez la réponse que je vous donnerais. Effectivement, l'objectif, c'est d'avoir des revenus qui sont pérennes et qui se... qui s'ajoutent d'année en année, et non seulement un revenu qui arriverait d'un coup si on avait un terrain à vendre.

M. Derraji : ...merci pour votre appui. Je tiens à vous rassurer, comme je l'ai mentionné à l'ensemble des intervenants, on va amender cette partie, on va demander le retrait de cet article. J'espère que la partie gouvernementale va vous écouter, parce que c'est très important. Vous êtes des alliés sur le terrain, et on va essayer de vous donner ce pouvoir parce que je pense que c'est une bonne solution, densification, et régler la crise du logement, mais aussi vous donner des moyens financiers récurrents.

Parlant du financement, je ne peux pas m'empêcher de ne pas vous citer, parce que je trouve une citation qui parle, c'est en lien avec les... le retrait de la ligne express 942, vous êtes au courant. Et, moi, ce qui m'interpelle dans tout cela, c'est que vous avez dit : «Sans un cadre financier stable, pérenne et, surtout, suffisant attendu du gouvernement du Québec pour les années à venir, l'offre en transport collectif risque encore d'écoper.» Je vous comprends. Vous étiez obligés de faire, si je peux dire, de la rationalisation, mais des... prendre des décisions difficiles. Là, on parle du MIQ, on parle d'une agence. Le nerf de la guerre, c'est le financement. Vous êtes en train de le vivre sur le terrain. Pensez-vous qu'aujourd'hui, avec la situation actuelle, vous avez assez de moyens pour pouvoir juste maintenir l'offre de service que vous avez?

Mme Roy (Josée) : Non. C'est sûr que le financement doit être prévisible. Le contrôle de nos dépenses peut... va être... est plus facile, plutôt que de le gérer d'année en année, puis que... il faut avoir une prédiction sur le contrôle de dépenses, et que... et, là encore, c'est nos usagers qui sont impactés par la situation actuelle.

M. Derraji : Mais, vous savez, vous l'avez très bien dit, le retrait de la ligne obligera les usagers à endurer des trajets beaucoup plus longs. Donc, en quelque sorte, vous avez un problème, un enjeu financier. Le...

Mme Roy (Josée) : Un enjeu financier quotidien.

M. Derraji : Oui. Vous avez entendu Mme la ministre, elle vous dit qu'il n'y a plus d'argent, il n'y a plus d'argent. Ils doivent construire des écoles et des hôpitaux. On vous a demandé un audit. L'audit, on attend les résultats. Mais, au bout de la ligne, en quoi le MIQ, demain, va changer votre vie?

M. Boyer (Stéphane) : Bien, je pense, si on se met en mode solution, de construire plus de logements, ça va amener... proches des modes de transport en commun, ça va amener des nouveaux utilisateurs, avec des nouveaux revenus autonomes. Je mentionnais l'importance d'appuyer les meilleurs projets. Exemples très concrets : ligne bleue, ligne orange. L'AMT avait étudié les différents prolongements de lignes, jugeait que le prolongement de la ligne orange à Laval était celui qui avait le plus grand potentiel. Ligne bleue, 20 000 nouveaux utilisateurs, les... excuse, 20 000 utilisateurs par jour, ligne orange, 37 000 utilisateurs par jour pour une distance similaire. On a pris la ligne bleue. Pourquoi? Tractations politiques. Mais aujourd'hui le déficit du métro, c'est tout le monde qui l'assume. Laval aussi l'assume. Donc, en ne choisissant pas toujours les projets basés sur qu'est-ce qui est le meilleur projet, là où le dollar va le plus loin, collectivement, on paie ces choix-là.

M. Derraji : Mais vous avez raison...

M. Boyer (Stéphane) : Donc, je pense que le MIQ, en choisissant les bons projets, peut venir apporter une solution.

M. Derraji : Mais vous avez raison, M. le Maire, mais, quand on parle de diversification et diversifier les sources de revenus, ce que j'ai dans le projet de loi, il donne aux sociétés de transport quelque chose qu'ils ont déjà, vendre un immeuble. Ça ne donne pas des revenus supplémentaires à l'agence qui gère le transport dans votre ville. C'est... Ce qu'on demande, c'est amender le projet de loi. Aujourd'hui, au moment où on se parle, le projet de loi ne vous donne pas des ressources supplémentaires pour pallier aux lacunes de transport en commun à Laval.

• (14 h 40) •

Mme Roy (Josée) : Il ne règle pas le problème dans les zéro, trois ou quatre ans. Il règle des problèmes qui... pour la venue de nouveaux... si on prend l'exemple que M. le maire vient de donner, la venue de nouveaux logements, de nouveaux... de nouveaux habitants. Le problème du... de maintenant jusqu'à la fin 2028, là, ou 2027 n'est pas réglé. Ça, c'est un problème en parallèle au niveau du financement.

M. Derraji : Oui. Combien il reste...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 45 secondes.

M. Derraji : Oui. Un autre sujet en lien avec la concertation. Vous, vous dites que nous, on connaît très bien notre secteur, on aimerait être un partenaire dès le départ. De la planification jusqu'à quelle étape? Où Laval aimerait être interpellée?

Mme Roy (Josée) : Bien, l'hypothèse qu'on prend, comme le... c'est que c'est nous qui allons assurer l'exploitation. Donc, il faut... on est partie prenante tout le long du projet pour assurer un transfert aux opérations, sans impact sur le client, et avec une connaissance financière de ce qui va être ajouté dans notre... dans notre budget.

M. Derraji : OK. Bien, merci beaucoup, merci pour votre passage.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait, parfait. Alors, merci beaucoup. Je me tourne maintenant vers le deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup. Merci, M. le Maire, d'être là. Madame, content de vous rencontrer. On n'a pas beaucoup de temps, 3 min 18 s, donc je vais y aller pour quelques questions. M. le maire, vous avez parlé, là, de ce qui ralentissait, entre autres, les projets, c'est... vous avez nommé la politisation des projets, là, qui peut ralentir leur mise en oeuvre. Actuellement, là, dans le projet de loi n° 61, MIQ n'a pas toute l'autonomie nécessaire, selon moi, mais j'aimerais vous entendre là-dessus, là, pour être capable de prendre ses décisions par elles-mêmes, c'est-à-dire que c'est des projets qui vont lui être donnés par la ministre ou le ministre des Transports. Donc, j'aimerais vous entendre sur... est-ce que, de la façon que c'est écrit actuellement... est-ce qu'on a cette autonomie-là? Est-ce qu'on... est-ce qu'on vient soulager... est-ce qu'on vient enlever le problème de politisation des projets? Sinon, bien, qu'est-ce qu'on devrait faire?

M. Boyer (Stéphane) : Je pense que c'est correct qu'il y ait un débat de société, qu'il y ait un débat politique, au démarrage des projets, dans la définition initiale des projets. Ensuite, lorsqu'on a... puis c'est un peu le défi de l'ARTM, là, toutes les municipalités, tout le monde propose des projets, puis que, là, ils en listent 60 parce qu'ils veulent... et la liste est trop longue. Donc là, le MIQ devra choisir dans la liste lequel il souhaite mettre en réalisation. Donc, cette étape-là est très cruciale, d'avoir une idée claire sur quel est le meilleur projet parmi ceux qui sont proposés sur la table.

Par contre, une fois... à partir du moment où on dit : C'est le projet B qu'on va mettre en mode réalisation, il faut qu'on puisse un peu le cadencer pour que le reste du projet se poursuive bien parce que, si, à tout moment du processus... Et, quand on suit les... quand on suit la directive des projets majeurs, ça peut prendre 10 ans, là, faire un projet. Donc, si deux ans plus tard, après qu'on ait commencé à faire la planification puis la réalisation du projet, le parti qui est dans l'opposition critique le projet, puis là, ensuite, devient le gouvernement, finalement, veut le remettre à sa sauce, à sa main, on reprend les études, on reprend les plans parce que, finalement, on veut une nouvelle station ailleurs, on ne s'en sort pas, on tourne en rond.

Donc, je pense qu'il faut un débat politique, un débat de société au départ, il faut des guides clairs qui vont nous aider de choisir quel projet on met en réalisation. Mais, une fois qu'on le met en réalisation, une fois que le MIQ a donné le mandat de dire go avec ce projet-là, je crois qu'on doit leur donner les coudées franches pour aller jusqu'à la livraison, la complétion du projet.

M. Grandmont : Mais j'imagine que vous avez suivi le dossier à Québec avec le tramway, puis la commande qui a été faite à la CDPQ Infra de présenter un projet pour la mobilité. Tu sais, le gouvernement a donné le mandat à CDPQ Infra de proposer un projet de mobilité pour la grande région de Québec, puis, à partir de là, CDPQ Infra a mis... a utilisé son expertise pour proposer quelque chose qu'après ça le gouvernement s'est approprié. Est-ce que ce n'est peut-être pas ça, la meilleure façon de fonctionner pour éviter, justement, des débats? C'est-à-dire, oui, d'accord sur la partie cadenassage par la suite, mais même pour l'identification des projets, plutôt que ça se fasse pendant les campagnes électorales, on propose ci, on propose ça.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Rapidement.

M. Grandmont : Est-ce que, dans le fond, l'approche qui avait été privilégiée à Québec pourrait être une bonne solution?

M. Boyer (Stéphane) : Je suis moins familier avec... Honnêtement, je regarde surtout les problèmes qu'on a chez nous, à Laval, donc je suis moins familier avec tout qu'est-ce qui s'est passé avec le tramway à Québec. Mais, comme je disais, je pense que c'est correct d'avoir un débat, mais, à un moment donné, il faut pouvoir aller de l'avant...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Désolée, désolée, je dois couper...

M. Grandmont : Merci, on s'en reparlera.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...le temps est écoulé, malheureusement. Alors, on termine avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci, Mme Roy, M. le maire. Je vais continuer un peu sur la même lancée, c'est-à-dire que vous parliez du fait qu'on doit choisir les bons projets, mais vous savez qu'à l'article 4 du projet de loi ce n'est pas l'agence qui choisit les projets, c'est le gouvernement qui donne des mandats, donc c'est lui qui choisit les projets. Donc, à ce moment-là, on ne va pas résoudre le problème que vous soulevez, parce qu'évidemment l'agence doit travailler sur les mandats qui sont donnés par le gouvernement, et non pas sur les mandats qu'elle décide de choisir. Est-ce que ça pose un problème? Je vous pose un peu la même question que mon collègue de Taschereau : Est-ce que l'indépendance ne devrait pas être plus grande, de la part de MIQ, pour, justement, choisir les bons projets? Et aussi, puis j'en profite pour ajouter une deuxième question, est-ce qu'on devrait non seulement calculer les coûts et les... de la planification et de la réalisation, mais également les coûts d'exploitation lorsqu'on part un projet?

M. Boyer (Stéphane) : Oui, bien, en fait, je pense qu'à partir du moment où le ministère ou la ministre s'aiguille des bons critères pour choisir qu'est-ce qui entre en réalisation on va être corrects. C'est certain qu'il y a une ouverture, justement, pour que ce soit politisé. J'ai envie de vous dire, l'ARTM n'est pas exempte d'influence politique non plus. Ça reste que l'ARTM est aussi prise entre plein de villes qui, elles aussi, tirent la couverture de leur côté, tente de jouer un rôle plus rationnel, plus méthodique, mais ça reste une organisation qui est entre les priorités de Québec puis les priorités de ces nombreuses villes touchées. Donc, eux aussi sont, à quelque part, tirillés par les influences politiques.

Pour ce qui est de la question sur les opérations, définitivement, au-delà des coûts des réalisations, il faut regarder les coûts d'opération, il faut essayer de ne pas construire quelque chose qui vient juste voler des utilisateurs à un autre mode. Au contraire, il faut que ça s'additionne, il faut qu'on agrandisse la tarte du nombre d'utilisateurs, il faut éventuellement, convertir des gens qui prennent la voiture vers le transport en commun, puis, par la suite... Là-dessus, peut-être, un petit commentaire éditorial. Beaucoup, beaucoup de projets vont à Montréal, mais ce n'est pas là qu'il y a des gros gains à faire en termes de nouveaux utilisateurs, c'est sur les couronnes où on peut aller chercher des nouveaux utilisateurs. Et donc, ça, c'est des nouveaux revenus autonomes. Donc, oui, on doit le voir comme étant combiné.

M. Arseneau : J'aimerais...

Mme Roy (Josée) : Les coûts... je m'excuse... coûts d'exploitation doivent faire partie du montage financier, c'est évident.

M. Arseneau : Vous avez parlé des voies réservées tout à l'heure dans votre présentation, mais quels sont les grands projets pour lesquels vous pensez que l'agence pourrait être un plus chez vous, là, à Laval? Parce qu'on a... on a posé la question sur Québec. Moi, je vous la pose sur Laval.

M. Boyer (Stéphane) : Pour nous, à Laval, c'est définitivement le prolongement de la ligne orange. Pourquoi? Parce que c'est en plein coeur de la ville. On a, en ce moment, 41 000 logements en préparation par les grands promoteurs immobiliers et propriétaires des grands centres d'achats. On est en discussion avec eux. Tantôt, je parlais de l'idée...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Boyer (Stéphane) : ... de s'obstiner avec eux pour réduire les frais d'expropriation. Je crois que c'est possible à Laval de faire des projets qui coûteraient beaucoup moins cher en frais d'expropriation. Donc, c'est clairement un projet intéressant pour le MIQ.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup. Donc, on a épuisé le temps que nous avions. Merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission.

Pour ma part, je vais suspendre quelques instants pour accueillir le prochain groupe. Bonne journée.

(Suspension de la séance à 14 h 48)

(Reprise à 14 h 50)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Société de transport de Sherbrooke. Alors, vous avez un temps de 10 minutes pour votre exposé, par la suite on procède à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite à vous présenter et puis, naturellement, faire votre exposé. Merci.

Société de transport de Sherbrooke (STS)

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Donc, bonjour. Moi, c'est Laure Letarte-Lavoie, conseillère municipale à la ville de Sherbrooke, présidente de la Société de transport de Sherbrooke et présidente du comité exécutif de la ville également. Je vais laisser mon collègue se présenter.

M. Dobson (Patrick) : Bonjour. Moi, c'est Patrick Dobson, je suis le directeur général de la Société de transport de Sherbrooke.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Donc, bonjour, Mme la Présidente. Mmes, MM. les députés, membres de la commission, Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable, merci de prendre le temps aujourd'hui de nous entendre sur nos réflexions sur les modalités du projet de loi n° 61 et certaines de nos préoccupations par rapport à la portée de l'agence.

Tout d'abord, si on est ici, c'est qu'on a tous à coeur d'assurer le succès de la mission de Mobilité Infra Québec. La ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke s'unissent pour vous présenter les recommandations de notre mémoire conjoint. Cette collaboration importante entre la ville et la Société de transport de Sherbrooke s'illustre notamment dans le développement d'un réseau structurant en transport, que nous développons actuellement. Nous sommes donc favorables à la création de l'agence Mobilité Infra Québec tant qu'elle donne l'impulsion tant attendue pour le développement de grands projets de transport collectif.

On croit quand même important de soulever quelques points de vigilance pour clarifier le rôle que devraient jouer les municipalités et les sociétés de transport dans la création de projets complexes en mobilité sur le territoire. Assurer une offre de service fréquente, efficace, abordable sur un territoire aussi grand que celui de Sherbrooke, la sixième plus grande ville au Québec, représente un défi de taille, que la STS relève avec brio. On connaît une hausse de notre achalandage global de 8 % en 2023 par rapport au niveau pré-pandémique de 2019.

Dans le contexte actuel, marqué par une crise du logement, par l'urgence climatique, la ville de Sherbrooke et la STS sont plus que jamais conscientes de repenser l'aménagement du territoire ainsi que les modes de déplacement de la population. C'est ainsi que la ville de Sherbrooke et la STS font équipe pour réfléchir l'offre de service et d'infrastructures, de sorte qu'elle soit favorable à la mobilité durable et que celle-ci soit diverse, accessible pour tous et toutes, abordable et compétitive à l'auto solo.

Nos premiers commentaires spécifiques sur le projet de loi n° 61 portent sur l'enjeu primordial de la collaboration entre l'agence, les municipalités et les sociétés de transport. Nous insistons sur l'importance d'une association entre l'exploitant du projet et Mobilité Infra Québec. Se restreindre à un exercice de consultation, tel que le prévoit le projet de loi actuel, c'est courir le risque de passer à côté de l'expertise locale sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Vous le savez, la grande sensibilité des enjeux d'acceptabilité sociale, de cohabitation, de densification nécessite l'apport des compétences des municipalités.

À l'automne 2023, la ville de Sherbrooke a entamé des démarches pour se doter d'un plan d'urbanisme, mettant sur pied une équipe interdisciplinaire dédiée à l'élaboration de ce plan en concertation avec le conseil municipal et avec les partenaires clés, notamment avec la société de transport, car notre plan d'urbanisme a été travaillé de façon à s'arrimer avec notre projet de réseau structurant que l'on souhaite développer.

La ville de Sherbrooke représente donc une alliée du gouvernement provincial en matière d'aménagement du territoire. Nous sommes prêts à offrir le même soutien en ce qui concerne la gouvernance des projets complexes de transport et de planification en mobilité. Que ce soit par le schéma d'aménagement et de développement ou le plan d'urbanisme, les villes possèdent la vue d'ensemble ainsi que le leadership relatif au développement de leur territoire.

Tout comme nous le faisons entre la ville et la Société de transport de Sherbrooke, nous sommes d'avis qu'un partenariat s'impose dans le processus d'évaluation et de planification des projets relevant de Mobilité Infra Québec. Plusieurs projets d'envergure, on le sait, sont attendus au sein des municipalités québécoises. Toutefois, leur financement, de même que la gestion des nouvelles infrastructures et le maintien de celles-ci, soulèvent des inquiétudes.

Ainsi, nous souhaitons que le gouvernement précise comment se feront la priorisation des projets et la répartition du financement à travers la province. Considérant que nous, à Sherbrooke, on a un projet de réseau structurant bien avancé en réflexion, il serait dommage qu'un projet arrive de l'agence sans arrimage ni prise en compte du travail entamé. Il serait intéressant de spécifier comment, de notre côté, nous, les municipalités, on peut vous signifier lorsque nous avons un projet de prêt. La ville et la STS sommes d'avis que les projets structurants et mobilisateurs doivent se planifier et se réaliser en coconstruction avec les gouvernements de proximité et les sociétés de transport en commun. Nous proposons donc de retirer les articles 33 et 36 afin d'éviter l'imposition d'un projet qui n'aurait pas l'appui du milieu et d'ajouter une section qui viendra clarifier les rôles et responsabilités des villes, des MRC et des sociétés de transport en commun dans l'analyse des besoins et les devis de conception des projets.

Compte tenu des importants enjeux de financement vécus par les municipalités locales et par les sociétés de transport, la capacité financière de chacune des parties prenantes doit être considérée en amont des projets et doit absolument faire l'objet d'une entente pour ne pas mettre en péril les finances d'une municipalité. L'exploitation des systèmes de transport collectif devrait être une responsabilité financière partagée entre les parties prenantes, incluant le gouvernement provincial. Un moyen novateur pour financer le transport collectif serait d'octroyer aux municipalités locales et aux sociétés de transport le pouvoir de créer et de gérer des immeubles locatifs à même les sites de stations actuelles ou futures de transport collectif. Cela viendrait aider au développement de l'achalandage et augmenterait, en conséquence, les revenus autonomes. Alors que les coûts et les risques doivent être assumés par les municipalités ou par l'exploitant, selon le projet de loi, ces derniers devraient donc avoir la liberté d'utiliser les profits suivant leurs besoins, soit pour l'exploitation ou pour l'entretien, et non pas seulement pour le développement de projets complexes.

Au sujet des droits de propriété sur les biens visés par la planification ou la réalisation d'un projet complexe de transport, le gouvernement se réserve le droit de déterminer à qui reviendra la propriété d'un bien construit ou reconstruit, incluant lui-même. Selon nous, cette décision devrait être prise conjointement, étant donné que les biens dont il est question sont susceptibles d'appartenir à la ville ou à la société de transport. Il ne serait pas logique qu'une municipalité finance l'entièreté de l'ouvrage qui deviendrait ensuite la propriété du gouvernement.

Ce qui nous ramène à la responsabilité des coûts reliés à l'entretien qui devraient faire l'objet d'une entente à laquelle la ville de Sherbrooke et la STS proposent d'inclure une réserve financière dédiée au maintien des actifs, comme le veulent les saines pratiques en matière de gestion. Cela permettrait d'assurer un principe d'équité intergénérationnelle, en amont des grands projets, pour équilibrer les dépenses à long terme.

En conclusion, les villes et les sociétés de transport en commun ont l'expertise des besoins, la fine connaissance du terrain et des habitudes de leur population en mobilité. Il est nécessaire de les inclure dès le départ dans la conception des projets visés par l'agence. Le gouvernement peut compter sur notre collaboration dans le partage des connaissances, mais doit respecter les compétences des municipalités en matière d'aménagement du territoire, en urbanisme, en mobilité ainsi que nos capacités financières.

La ville de Sherbrooke et la STS souhaitent que les règles d'admissibilité des projets soient établies dès le départ. Pour ce faire, un mécanisme d'appel de projets doit être établi pour sortir de l'approche descendante «top-down», parce que Mobilité Infra Québec doit assurément être alimentée par les besoins des collectivités et les visions des villes. Au bout du compte, un esprit de collaboration doit exister entre les membres de Mobilité Infra Québec et les acteurs terrain afin de coconstruire des projets en transport collectif qui sauront répondre aux besoins des populations et à la capacité financière des collectivités visées. C'est notre souhait le plus cher. Merci de votre écoute.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Est-ce que c'est terminé?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Oui.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Il vous restait encore un petit peu de temps, là, vous aviez encore 2 min 30 s, là. C'est correct?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : On a fait le tour de nos...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous avez fait le tour? Parfait. Alors, on va rajouter, donc, le temps du côté du gouvernement? Non, vous allez... Bon, parfait. Alors, on y va avec vous, Mme la ministre, 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup à vous deux d'être avec nous cet après-midi. Une autre... Puis je le disais à toutes les sociétés de transport, c'est vrai pour vous comme c'était vrai pour le RTC, la STM et la STL juste avant, mais la collaboration est excellente avec la Société de transport de Sherbrooke. En tout cas, depuis les deux ans que je suis ministre des Transports, on a eu certaines rencontres, depuis que vous avez pris le

relais aussi, Mme Letarte-Lavoie, donc. Alors, tu sais, on a fait une belle annonce, d'ailleurs, en électrification. La dernière fois qu'on s'est vus en personne, il me semble que c'était pour l'annonce des autobus électriques à la STS. Alors, toujours un plaisir de travailler avec vous et de vous avoir, donc, cet après-midi pour le projet de loi n° 61 pour Mobilité Infra Québec.

Je note... puis je le fais toujours publiquement parce que j'ai des collègues dans l'opposition qui, comment je pourrais dire, ne semblent pas apprécier le projet de loi de la même façon que moi, je peux l'apprécier et que la quasi-totalité des gens qui sont venus en auditions particulières depuis mardi semblent l'apprécier et semblent en apprécier toute la pertinence et toute la nécessité en 2024, alors que tout le monde réclame du transport collectif, tout le monde veut son projet de transport collectif... mais, avant nous, personne semble ne s'être attardé, au gouvernement, à se doter d'une capacité à en faire réellement, et c'est vraiment le propos du projet de loi n° 61 que d'enfin se donner ces moyens-là pour pouvoir prendre le contrôle du développement du transport collectif au Québec. Parce que, je l'ai dit, on est en 2024, on veut tous réduire les GES, on veut tous se donner les moyens d'atteindre la carboneutralité en 2050, et, pour nous, le transport collectif... ce n'est pas pour rien qu'on met plus d'argent que jamais dans le transport collectif à la CAQ, c'est un des moyens d'y arriver. Alors, tous les partenaires, dont vous, êtes les bienvenus dans cet... dans cet objectif planétaire, d'ailleurs, de carboneutralité et de réduction des GES.

• (15 heures) •

J'ai envie de commencer par... puis je l'ai fait avec les autres aussi, là, parce que, depuis hier, on en parle beaucoup... la question du développement immobilier, la question des projets, de la valorisation qu'on peut faire dans... que ce soit dans un éventuel projet qu'on sera appelé à développer dans le futur. Vous disiez que vous êtes en train de travailler, déjà, vous... Puis on s'est déjà rencontrés là-dessus. Puis d'ailleurs, à l'époque, je vous disais : Attendons un petit peu, parce que je vais venir avec un projet, je veux... je veux déposer un projet de loi pour nous doter, justement, d'une équipe spécialisée capable de réaliser des grands projets plutôt que d'éparpiller, de multiplier des bureaux de projets dans chaque municipalité ou dans chaque société de transport, qui nous coûtent cher et qui ne sont pas optimaux parce qu'on n'arrive pas à concentrer l'expertise.

Bref, alors, vous, vous avez ça à l'esprit aussi, comme la majorité des grandes villes. Et donc, au-delà de dire : On veut faire des projets de mobilité en 2024, je pense qu'on se doit aussi d'avoir une vision où la mobilité est intrinsèquement liée avec l'aménagement du territoire. Et un des objectifs qu'on peut atteindre, en faisant ça, c'est aussi de répondre à des enjeux de logement ou à des enjeux de services en général. Je donnais les exemples d'une garderie ou d'autres services qui peuvent profiter aux citoyens et qui peuvent aussi profiter à l'achalandage. Donc, c'est... c'est bénéfique dans les deux sens. Donc, est-ce que vous, vous avez déjà réfléchi... puis il me semble qu'il y a... il y a une recommandation, là, je n'ai pas par coeur le numéro, mais vous en parlez... vous en parlez quelque part. Donc, est-ce que vous, vous avez déjà imaginé la chose, comme vous êtes en train, déjà, de réfléchir à un futur projet de transport collectif... j'imagine que vous le pensez en fonction de votre plan d'aménagement puis en fonction de la façon dont la ville se développe ou la vision que vous avez pour le développement de votre ville. Est-ce que vous avez déjà réfléchi à la chose? Est-ce que vous avez déjà, même, évalué des retombées ou des projets potentiels qui pourraient se faire? Donc, où est-ce que vous en êtes? Où est-ce que vous vous situez par rapport à cette question-là? Où est-ce que vous en êtes dans cette réflexion-là?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Oui, bien, évidemment, là, le... notre projet, on veut le placer sur une de nos... une de nos artères principales. Donc, oui, c'est quelque chose qui a été... qui est réfléchi, là, sur la valorisation immobilière qui pourrait se faire. Par contre, on n'est pas... on n'est pas à l'étape, je vous dirais, là, d'avoir fait les études pour nous dire qu'est-ce que... combien ça rapporterait, et tout ça. Mais, oui, c'est quelque chose que... tu sais, c'est sûr que, si on a le pouvoir de le faire, c'est quelque chose qui nous intéresse grandement, et autant du côté de la ville que de la société de transport.

Et ce qui était... ce qui était mentionné dans le mémoire, entre autres, là, c'était de pouvoir... pouvoir avoir, là, des droits d'inspection sur les sites qui seraient... qui pourraient être visés, là, dans des constructions, parce qu'on sait que ces sites-là nous reviendraient ensuite dans l'entretien. Donc, c'était... c'était par rapport à ça, là, dans le mémoire, qui était... qui était mentionné.

Mme Guilbault : Oui. Est-ce que c'est... OK, C'est parce que, des fois, avec le non verbal, on a l'impression que l'autre personne veut parler, mais vouliez-vous parler, M. Dobson?

M. Dobson (Patrick) : Non, ça va. Ça va, merci.

Mme Guilbault : Non? OK, parfait. D'accord. Donc, c'est ça. Alors, les pouvoirs d'inspection, oui, je comprends bien le sens de la recommandation, mais, pour vous, est-ce que... Comment je pourrais dire? Parce que le but, c'est de maximiser les revenus potentiels puis les retombées économiques potentielles, parce qu'on a tous besoin de nouvel argent en ce moment, personne n'a d'argent, tu sais, je pense que je l'ai dit et redit, mais il faut quand même développer des projets, donc toute forme de diversification des revenus. Puis hier on donnait l'exemple d'une compagnie privée qui finançait une ligne d'autobus, je ne sais pas, dans une ville de la couronne nord de Montréal, et moi, je trouve que c'est une bonne idée. Je trouve que c'est une bonne idée que les entreprises privées puissent participer puis s'organiser du transport pour avoir des employés. Donc, toute façon innovante de trouver des solutions au financement du transport collectif est bienvenue, je pense, en 2024, parce que, tu sais, les mêmes causes entraînent les mêmes effets, comme on dit.

Tout ça pour dire que... Alors, dans la... dans la... vous n'en êtes pas au stade de la planification, mais donc, dans la réflexion du futur projet de transport... Parce que supposons qu'on allait éventuellement de l'avant parce qu'un jour ça va se faire, forcément, et là, que Mobilité Infra Québec pourrait être le maître d'oeuvre de ce projet-là, en partenariat avec la ville, avec la STS, est-ce que, pour vous, c'est dans votre conception des choses que, le moment venu, si on confie un mandat à l'agence ou à la future agence pour faire un projet de transport collectif à Sherbrooke, que vous l'auriez réfléchi déjà d'une manière où on maximiserait les retombées, que ce soit en termes de services, de logement et de redevances financières?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Tout à fait. Nous, on est... on va être super satisfaits si on a cette capacité-là, d'aller chercher des revenus puis de pouvoir pérenniser le projet. Il y a aussi quand on parle de diversification de revenus puis de s'assurer aussi qu'on puisse financer à long terme nos projets, c'est pour ça qu'on a aussi la proposition de créer une réserve financière pour le maintien des actifs. C'est quelque chose qu'on a adopté, aussi, à la ville de Sherbrooke pour nos infrastructures en général, mais ce serait intéressant de pouvoir créer, dans les grands projets de transport structurants, une réserve pour le maintien d'actifs pour le futur puis pour ne pas hypothéquer les prochaines générations aussi, parce qu'on sait que les coûts d'exploitation peuvent être importants.

Mme Guilbault : Puis, sur la collaboration, parce qu'il y a aussi des diverses... diverses recommandations qui portent là-dessus, puis j'ai posé la question, peut-être pas à la STL, je m'aperçois que je n'ai peut-être pas eu le temps, mais toute la question de la collaboration puis des ententes entre... que ce soit la société de transport ou la municipalité et, éventuellement, Mobilité Infra Québec, tant pour la participation financière... Bien, premièrement, pour vous, est-ce que c'est normal de s'attendre à une contribution financière de la part de la municipalité qui, en fait, va être le principal bénéficiaire de ce projet-là de transport collectif qui serait réalisé par Mobilité Infra Québec?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Bien, je pense qu'on peut s'attendre à ce que les municipalités, dans n'importe quel cas où il y aurait un tel projet, vont participer d'une façon ou d'une autre. Je pense que c'est surtout dans la façon que ça va être fait. Tu sais, dans les... Actuellement, dans les grands projets structurants, moi, ce que j'ai compris, c'est que c'était beaucoup subventionné, entre autres par le fédéral. Donc là, si nous ne sommes pas maîtres d'oeuvre, qui va aller négocier avec le fédéral pour ces subventions-là, qui existent? Mais c'est sûr que la ville pourra contribuer d'une façon ou d'une autre, mais ce qu'on veut, c'est d'être pris... d'être partenaires en amont de ces discussions-là, puis que ce ne soit pas imposé, que ça puisse faire... créer, en fait, des problèmes financiers dans nos... dans notre budget courant aussi, là.

Mme Guilbault : Oui. Bien, tout à fait. Bien là, vous m'amenez sur le financement du fédéral. Je pense que je n'ai même pas encore parlé depuis le début de la commission. Ce serait le moment de dire au micro, entre autres, pour le bénéfice de mes collègues de l'opposition, que, oui, le gouvernement fédéral a été un partenaire dans plusieurs projets de transport collectif, mais actuellement les programmes qui finançaient les projets de transport collectif se sont terminés le 31 mars 2023, et le prochain est prévu en 2026. Donc, on verra ce qui arrivera. L'élection est de plus en plus imminente à mesure qu'un parti fédéral prend certaines décisions, puis on verra ce qui va advenir. Mais, pour l'instant, on va avoir été au minimum trois ans sans programme fédéral pour financer du transport collectif. Et inutile de dire qu'ils ne paient plus pour les routes non plus. Donc, on se retrouve avec des dépenses en mobilité extrêmement lourdes à l'échelle du Québec. Donc, je fais appel à mes collègues des oppositions pour porter le message avec moi auprès surtout...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien oui, mais c'est parce que, là, surtout si l'actuel ministre des Transports fédéral aboutit chez mon ami d'en face. Toujours est-il que... Alors, c'est ça. Donc, les frais sont importants, d'où la raison... Puis c'est pour ça aussi qu'il faut se donner une capacité, parce que l'argent est très rare, les partenaires sont incertains. Donc, quand on se retrouve à devoir payer avec une municipalité... puis c'est pour ça que je dis : Est-ce que c'est normal pour vous d'avoir une contribution financière des municipalités? Mais c'est bien évident que les municipalités et le Québec ne peuvent pas, seuls, assumer les coûts de projets de transport collectif d'envergure. Mais bref, la parenthèse est faite.

Donc, les articles, l'article, notamment, 74 dans notre projet de loi prévoit que la collaboration ou, en tout cas, la nécessité de s'entendre avec les municipalités, les sociétés de transport, l'ARTM, etc. — dans votre cas, ça ne s'applique pas, l'ARTM — donc, la nécessité de s'entendre est vraiment formalisée, dans le projet de loi, à l'article 74, où on dit que le gouvernement doit convenir, avec les municipalités, d'une entente sur les modalités financières. Ensuite de ça, on parle justement d'éventuellement l'exploitation, la désignation d'un exploitant. Est-ce que, pour vous... Puis il y a l'article 31 aussi, hein, de mémoire, hier, qui avait été évoqué par un autre groupe qui est venu. Donc, bref, est-ce que, pour vous, c'est rassurant de voir qu'on a pris le... ou on a tenu à spécifier, dans le projet de loi, qu'on doit avoir des ententes avec les municipalités pour s'assurer d'enchâsser le fait que, pour nous, la collaboration va de soi parce qu'on ne peut pas... puis je le disais souvent hier, l'argent étant rare, on n'imposera pas un projet à quelqu'un. Pour moi, ça n'a pas de sens. Mais, tu sais, il faut... il faut pouvoir s'entendre avec la municipalité.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : On souhaite effectivement ardemment qu'il y ait cette collaboration-là, ce partenariat-là. Ce qui nous inquiète, c'est la façon que c'est écrit, c'est... à défaut d'entente, ça peut être imposé.

Donc, c'est là, je pense, l'inquiétude que vous avez pu entendre, autant au niveau du financement qu'au niveau de l'exploitant, que les frais d'exploitation aussi retombent ensuite. Donc, c'est tout ça, là, on veut qu'il y ait une collaboration pour déterminer tout ça en amont, dans un réel... une entente de partenariat.

• (15 h 10) •

Mme Guilbault : Oui, bien, tout à fait. Puis, tu sais, d'autres le disaient hier, de toute façon, on a intérêt à s'entendre, parce que, tu sais, un peu comme je le disais, là, il n'y a personne qui veut se faire imposer un projet, puis le gouvernement, je pense, ne voudra jamais imposer un projet non plus. Donc, pour nous, c'est une évidence, mais on tenait quand même à le mettre dans le projet de loi.

Peut-être un autre élément. Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme Schmaltz) : 4 min 20 s.

Mme Guilbault : Quatre minutes. Sur, justement, la planification, parce que ça a été abordé souvent, la nécessité d'avoir une meilleure planification de... Tu sais, oui, comme, là, vous, vous réfléchissez à votre projet à l'échelle de votre ville, vous connaissez votre ville, vous avez vos idées, on parlait, tout à l'heure, des occasions de développement auxquelles on peut se raccrocher ou se lier pour penser à un projet, mais, au-delà de chacune des villes, la nécessité d'avoir une entité capable de faire une planification nationale qui dépasse le mandat de l'ARTM pour la CMM, qui dépasse chacune des grandes municipalités qui peuvent être en train de réfléchir, parce que Gatineau aussi réfléchit à un projet de transport structurant, puis, évidemment, Québec, on a le tramway, donc... et d'autres villes, Longueuil aussi en veut. Donc, bref, au-delà de ça, d'avoir une entité nationale qui va pouvoir le réfléchir globalement puis, en plus de ça, justement, avoir une possible séquence dans les projets, d'avoir une organisation, un ordonnancement, une priorisation des projets puis, comme on disait ce matin, que la CDPQ Infra ait une capacité d'attirer puis de retenir de l'expertise, parce que les gens vont être capables d'avoir une... justement, une perspective des projets à venir, puis d'être capables d'organiser un peu le travail, puis de prévoir l'avenir. Bref, est-ce que, pour vous, c'est une belle avancée que de se doter de ça à l'échelle du gouvernement, donc de se donner le contrôle sur l'entièreté du territoire de notre nation?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Je pense que ce qui est intéressant, vraiment, c'est de créer cette expertise-là pour tout ce qui est au niveau de la gestion de projet, de grands projets de transport structurants. Qu'il puisse y avoir cette vision là, nationale, je comprends tout à fait, puis ce besoin de cohérence là. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'on veut qu'il y ait une... que ce soit en cohérence, aussi, avec qu'est-ce qui est entamé comme travail dans chacune de nos communautés, dans nos villes. Tu sais, comme, nous, là, on a justement... on a un projet, on est en réflexion, on avance, mais là... puis même, à Sherbrooke, on a adopté la création d'un bureau de projets, puis là on est un peu en attente parce que, là, qu'est-ce qui se passe... parce que, là, comme vous dites, avec Mobilité Infra Québec, vous ne souhaitez pas qu'il se multiplie des bureaux de projets. Donc, est-ce que ça, ça tombe? Qu'est-ce qui se passe avec ça, chez nous? Est-ce que notre projet est dans votre liste? Comme je vous disais, là, dans mon intervention, comment on vous fait savoir que nous, on a un projet? Ou c'est seulement vous qui dites : OK, là, on est rendus chez vous? Ou bien nous, on peut aussi vous l'amener puis vous dire, tu sais, qu'on... Est-ce que nous, on peut vous signifier quand on a un projet? Je pense que c'est ça, là. Parce que c'est sûr que d'avoir des personnes qui font de la gestion de projet, je pense que ça, c'est super, c'est super pertinent. Mais, après ça, comment mettre en oeuvre un corridor de transport dans une ville, bien, ça, ça relève des compétences des municipalités.

Mme Guilbault : Oui, bien, en fait, pour répondre peut-être un peu à la question, c'est sûr que les municipalités... puis, tu sais, je le disais, comme... logiquement, les premiers à vouloir, les premières à vouloir des projets de transports collectifs de niveau de ceux qui seraient éventuellement confiés à Mobilité Infra Québec... Tu sais, Mobilité Infra Québec ne va pas s'occuper de gérer des lignes d'autobus ou des choses comme ça, c'est vraiment pour des projets plus d'envergure, plus complexes. Donc, c'est sûr qu'on pense à des territoires plus densifiés, donc aux plus grandes municipalités qui seraient probablement les premières à vouloir ce genre de projet là. J'ai parlé de Gatineau, je parlais de vous, Québec, mais on est déjà... on a déjà notre propre structure. Mais, bref, tout ça pour dire que c'est sûr que les municipalités vont pouvoir signifier leur intérêt. Puis, ensuite de ça, bien, la future entité qui va avoir cette vision-là, nationale, va être capable de prioriser, d'ordonnancer, mais surtout d'être capable d'en réaliser éventuellement plus qu'un en même temps. Là, en ce moment, on a la CDPQ Infra qui fait le REM, et là qui fait en collaboration avec nous, qui va commencer le tramway de Québec, mais, tu sais, c'est compliqué, puis on dépend d'une entité externe au gouvernement. Alors, tu sais, c'est plus compliqué que si on se donne nos propres moyens.

Donc, je n'ai presque plus de temps, alors... mais, en terminant, juste vous remercier aussi pour le travail. Je n'ai pas eu le temps de parler du financement du transport collectif, mais ça avance bien, la négociation, comme vous le savez probablement, et on va pouvoir enfin avoir notre entente prévisible sur un certain nombre d'années. Alors, je vous remercie pour ce travail-là, qu'on a fait ensemble, et pour l'ensemble de l'oeuvre. Et je vous dis encore une fois merci d'être avec nous cet après-midi.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci. Donc, le temps est écoulé avec la banquette gouvernementale. Je me tourne maintenant vers le groupe... voyons, le porte-parole de l'opposition officielle, désolée, pour 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux, très heureux de vous entendre. Et, écoutez, c'est toujours intéressant voir le point de vue des villes. Ce matin, j'ai retenu une phrase du PDG de la caisse de

dépôt Infra, CDPQ Infra, que, s'il y a un besoin, en termes de compétences, ça serait dans les villes autres que Montréal et Québec. Aujourd'hui, la ville de Sherbrooke et la société de transport, de quoi avez-vous besoin pour réaliser vos projets d'infrastructures, concrètement?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : On a besoin de prévisibilité au niveau du financement, je vous dirais, de pouvoir... C'est... Justement pour un gros projet comme ça, aussi, on a besoin de savoir ça va être... ça va être quoi, la collaboration qui va pouvoir être mise de l'avant puis la hauteur, aussi, de l'aide financière, évidemment.

Je ne sais pas si M. Dobson voudrait compléter par rapport à ça.

M. Dobson (Patrick) : Oui. L'enjeu, c'est d'être prévisible, hein, c'est d'être capable de s'organiser, puis la prévisibilité, la base, c'est vraiment le financement, parce que, sinon, l'expertise, on est capables de... on en a, de l'expertise, et on se fait aider aussi, hein. Il y a plusieurs firmes au Québec, et maintenant ce n'est pas parce qu'une firme est à Montréal qu'elle ne peut pas aider... qu'elle ne peut pas aider une ville comme Sherbrooke, hein? Donc, c'est rendu très facile.

M. Derraji : C'est parfait, ça fait écho à ma tournée des sociétés de transport parce que ce que j'ai sur la table, amicalement, Mme la ministre le fait souvent... parce que, tout à l'heure, elle me dit : Mon ami en face va le rappeler à chaque fois. Oui, c'est ça, le rôle des consultations, Mme la ministre. Donc, vous avez dit que les compétences, vous les avez?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Tout à fait. On connaît les besoins et on connaît notre terrain. On connaît les besoins de transport.

M. Derraji : Vous avez la lecture de votre terrain. Vous savez combien de lignes. Si jamais vous voulez ajouter des lignes, vous savez combien de bus électriques vous manquent. Vous savez qu'il y a une demande pour des garages électriques. Vous avez des enjeux avec Hydro-Québec pour avoir assez de courant pour pouvoir charger les futurs bus électriques. Vous êtes les maîtres du terrain.

Donc, aujourd'hui, on va se projeter dans le futur, je le disais hier, la futurologie, un peu. Mais il ne faut pas oublier les tendances actuelles du gouvernement. La ministre l'a réglé hier, en fait, c'est la meilleure ligne de ce gouvernement, et je tiens à la féliciter, il n'y a plus d'argent. Elle a dit qu'ils vont se concentrer sur les écoles et les hôpitaux. Ça a été dit qu'il y a un déficit de 11 milliards. Là, vous avez vu les articles qu'elle sort, il y a même un gel d'embauche au niveau du ministère du Transport. La question que je vous pose : Concrètement, cette nouvelle agence, en quoi va aider les citoyens de Sherbrooke? Là, les citoyens de Sherbrooke vous écoutent. Vous êtes en train de dire : C'est une bonne chose, l'agence. Mais les citoyens de Sherbrooke vont poser la question : Vous défendez maintenant la création d'une nouvelle agence. Vous allez leur expliquer que cette agence, elle est bonne. En quoi cette agence va vous aider à faire quelque chose que vous maîtrisez? Vous savez, vous maîtrisez le terrain, et le président du... le directeur général, M. Dobson, a dit : Mais écoutez, les agences existent. On va faire affaire avec une agence à Montréal. Donc, vous maîtrisez la planification, la conception. Vous voulez de l'aide par rapport à la réalisation. Mais le nerf de la guerre, c'est le financement. Financement, vous avez vu, à part le fédéral... Et, sur ce point, je suis d'accord avec Mme la ministre, il faut absolument que le fédéral bouge. Mais, s'il n'y a pas de financement, il n'y aura pas de projet. Êtes-vous d'accord avec moi?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Je ne pense pas qu'on est en mode défense. Tu sais, ce... Nous, on vient exposer nos préoccupations. Ce qu'on dit, c'est que, s'il y a une agence qui permet de coordonner la gestion de grands projets tels que les projets structurants en transport, ça peut être... nous, on pense que oui, ça peut être positif, mais, après ça, on dit : Évidemment, ça doit être fait en collaboration, en partenariat avec les communautés locales qui connaissent leur milieu, comme vous l'avez bien mentionné, mais d'avoir une expertise pour la coordination de tous ces grands projets-là, on considère que ça peut être positif.

M. Derraji : C'est parfait. Deux mots clés : coordination, collaboration. On va essayer de les mettre un peu partout dans le projet de loi, comme ça, on va pousser pour la collaboration, la coordination, soyons rassurés.

Maintenant, je reviens à la question du financement. Le financement, c'est le nerf de la guerre. Vous avez vu l'ATUQ, je ne sais pas si vous avez vu leur mémoire. Vous avez des terrains, la loi vous permet déjà de les vendre, vous voulez... vous cherchez des revenus autonomes. Je ne sais pas... Et je m'adresse à vous deux : Est-ce que vous avez déjà vu le projet de loi? Je l'utilise souvent parce que c'est une très bonne solution qui existe sur la table. J'espère que la ministre peut l'utiliser. Je peux... je peux lui donner sans aucun problème. C'est Loi permettant à des organismes publics de transport en commun de développer des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de leurs infrastructures de transport en commun. Ça, c'est une solution pour des revenus autonomes. Donc, faire du développement — ne pas vendre les terrains — faire du développement avec une partie tierce et soit régler le problème du logement, mais aussi avoir des revenus récurrents, est-ce que, pour vous, la ville et la société de transport, c'est quelque chose qui pourrait vous aider?

• (15 h 20) •

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Tout à fait. C'est... ça, c'est... On est... on est certains là-dessus.

M. Derraji : Donc, vous aimeriez que le projet de loi que j'ai déjà déposé figure dans le projet de loi n° 61 déposé par Mme la ministre.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Comme on a dit, c'est sûr que ça... ça nous aiderait. Puis il y a... c'est un pouvoir qui... je crois que ça fait longtemps qu'il est demandé, également.

M. Derraji : Aucun problème. Je vous promets que je vais amender tous les articles qu'on a la possibilité pour vous donner ce pouvoir. Et merci pour votre appui.

Projet visé à l'article 1, projet complexe de transport. Depuis tout à l'heure, vous avez mentionné quelque chose de très important, vous insistez beaucoup sur le transport en commun. Vous, comment vous voyez la mission de la future agence? Focus 100 % sur le transport en commun ou pouvoir faire des ponts, des autoroutes ou un troisième lien? Ou bien vous voulez juste que la future agence soit uniquement dédiée au transport collectif?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Je pense que c'est... c'est un tout, là, la... quand on parle de mobilité durable, ce n'est pas seulement... Donc, je pense que ce n'est pas plus à moi de dire c'est quoi que doit faire l'agence, mais évidemment on veut qu'elle ait une vue globale sur l'ensemble des éléments qui favorisent une mobilité durable.

M. Derraji : Donc, pour vous, que l'agence se lance à construire des autoroutes ou des ponts, ça ne vous dérange pas, vous voulez que ça touche à l'ensemble des projets.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Non, je ne pense pas que les... je ne pense pas qu'il faut mettre en compétition ces éléments-là, parce que, sinon, on le sait, qu'est-ce qui se passe, il y a beaucoup plus d'argent qui va dans les routes que les infrastructures de mobilité durable.

M. Derraji : Ah! mais ce sur quoi nous sommes d'accord, il y a beaucoup d'argent pour l'autoroute que pour le transport en commun, mais il y a des gens qui vont vous dire : Écoutez, le ministère existe. Donc, si on va faire la même chose au niveau de l'agence, à quoi bon? Comment on va accélérer les projets de mobilité durable et du transport collectif? Vous leur dites quoi?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Nous, ce qu'on souhaite, c'est qu'on puisse accélérer le développement des projets de transport collectif.

M. Derraji : Excellent. C'est très clair. Merci beaucoup. Mandat de l'agence, vous revenez dans l'article 4 : «Des balises doivent être prévues afin de bien cerner les projets qui seront pris en charge par l'agence afin d'assurer sa réussite.» Donc, en quelques termes, vous dites que l'agence doit avoir un mandat très clair avec son carré de sable.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Oui, que les responsabilités soient claires puis qu'on sache aussi qu'est-ce qu'un projet complexe, parce que ce n'est pas nécessairement bien défini, qu'est-ce qu'un projet complexe.

M. Derraji : C'est excellent. Article 29, consultation, vous proposez qu'une... une obligation d'association entre l'exploitant du projet et MIQ doit être inscrite. Pourquoi vous voulez cette obligation?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Parce que, comme je l'ai expliqué, une consultation ne serait pas suffisante. On veut être de vrais partenaires dans la réflexion, l'élaboration, la planification et pas juste l'exploitation.

M. Derraji : Vous voulez que, dans le mandat de l'agence, on déclare ou on explique c'est quoi, la nature d'un projet complexe? Parce que c'est ce qui est prévu.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Oui, parce qu'un projet complexe, on... tout le monde pourrait avoir une définition, là, ça serait bien que ça soit défini plus clairement.

M. Derraji : Oui. Au tout début, vous avez parlé de financement récurrent. Comment elles vont, les finances de la Société de transport de Sherbrooke?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Bien, c'est sûr qu'à Sherbrooke, on a, comme on disait, une situation où on a... on a repris le... notre achalandage. On est une société de transport qui a été très bien gérée. Évidemment, comme toutes les sociétés de transport, on a nos défis aussi, et avec... ça ne nous empêche pas d'avoir des déficits, mais, en ce moment, on a une... on a une bonne situation financière.

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Derraji : Bien, merci à vous deux. Merci pour votre passage très pertinent en commission parlementaire. Mes salutations.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup, nous allons... je me tourne maintenant vers le deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. Mme Letarte-Lavoie, M. Dobson, bonjour, content de vous retrouver. J'irais sur certains éléments, là, du projet de loi qui me semblent... tu sais, vous faites des propositions, des recommandations qui sont très pertinentes. Je pense que vous voulez qu'il y ait une forme de partenariat obligatoire entre l'agence puis la municipalité. Vous voulez qu'on respecte vos compétences, notamment au niveau de l'aménagement du territoire. Vous voulez, évidemment, être mis dans le coup le plus rapidement possible. Vous ne voulez pas vous faire imposer une participation financière à la réalisation d'un projet, par exemple. Moi, ce sont des choses qui me semblent aller de soi.

Maintenant, vous les proposez, nous, on va faire un maximum, dans les oppositions, pour aller dans le sens... Je pense que ça fait pas mal consensus de notre côté. Si jamais ce n'est pas le cas, si jamais on n'a pas ces garanties-là, si jamais MIQ peut vous imposer des budgets, si jamais... des participations financières, si jamais toutes ces choses-là, qu'on craint, restent dans le projet de loi, est-ce que c'est une bonne agence ou c'est une mauvaise agence?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Je pense que la question, c'est plutôt : Est-ce qu'on va être capables d'accomplir les projets d'envergure que l'on souhaite tous collectivement mettre de l'avant? Est-ce qu'on va être capables de les développer, ces projets complexes, comme on les appelle, de transport s'il n'y a pas cette prise en compte des besoins du milieu, des visions des villes, des sociétés de transport? Donc, je pense que c'est plus ça, la question. Donc, on est tous d'accord qu'on veut aller de l'avant, mais il faut s'assurer qu'on soit capables de le mettre en oeuvre.

M. Grandmont : Tout à l'heure, Mme la ministre vous a posé la question : Est-ce que c'est normal, selon vous, que la ville contribue à un projet d'infrastructures? Moi, je vous poserais la question : Est-ce que vous ne contribuez pas déjà, avec tous les coûts qui sont liés à l'urbanisme, tous les coûts qui sont liés aux infrastructures, égouts, aqueducs, etc., le pavage des routes, les amener de... les différentes conduites? Est-ce que c'est déjà quand même une contribution assez... très grande, en fait, de la part de la ville de Sherbrooke dans des projets de transports collectifs complexes?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Oui, mais c'est pour ça que je disais qu'en fait on contribue de toutes les façons. Et déjà, effectivement, dans l'aménagement de ces... s'il y a un gros projet, bien, après ça, on veut rajouter de la mobilité active reliée à ces projets-là, bien, tu sais, tout ça, ça va être... c'est les villes qui vont... qui vont faire la conception, qui vont les financer. Donc, effectivement, la contribution des municipalités va toujours être présente, peu importe.

M. Grandmont : Exact. Je suis bien d'accord avec vous, puis vous faites bien de nommer les transports actifs. Une dernière question, peut-être. Est-ce que, pour vous, c'est normal que le gouvernement du Québec puis le ministère des Transports contribuent aussi aux opérations des services de transport collectif à Sherbrooke?

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : C'est ce qu'on demande, effectivement. En fait, c'est ce qui... On en entend parler depuis longtemps, là, quand on a des subventions, des montants pour des projets, des immobilisations, c'est souvent l'enjeu, c'est...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Rapidement.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : ...qu'après ça, au niveau de la pérennité pour l'opération, on a besoin d'aide à ce niveau-là également.

M. Grandmont : Merci beaucoup pour votre participation, très éclairant.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci beaucoup. 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, Mme Letarte-Lavoie, M. Dobson, pour votre présentation. Vous avez entendu la ministre, dès le départ, s'étonner du scepticisme qu'on peut avoir sur le projet de loi tel qu'il a été déposé. Mais votre présentation me permet justement d'identifier ce sur quoi il y a un consensus d'à peu près tous les groupes, c'est sur les lacunes du projet de loi. Parce que vous avez mentionné qu'est absente du projet de loi toute la question de la valorisation immobilière, la collaboration que vous souhaitez en amont, ce n'est pas dans le projet de loi, le respect des compétences des villes ou des sociétés de transport, ce n'est pas non plus dans le projet de loi, mais vous souhaitez que ça soit inclus, et on va travailler pour l'inclure, également, donc, la reconnaissance de l'expertise des gens qui sont déjà à l'oeuvre dans le transport collectif un peu partout à travers le Québec, les mécanismes d'appel de projets que vous voulez pour les projets prioritaires, donc des critères à définir, la répartition du financement, tout ça, c'est absent du projet de loi.

Donc, ce sont des bonnes idées que vous amenez, que d'autres ont amenées aussi en grande partie. Puis vous demandez également de retirer certains articles qui rendraient le projet vraiment difficile à absorber pour vous, là,

par exemple, l'imposition de projets puis l'imposition d'un financement. Donc, votre contribution est fort intéressante pour vous associer au consensus des groupes qu'on a entendus jusqu'à présent.

Maintenant, j'aimerais savoir, dans l'ensemble des huit recommandations que vous avez, là, est-ce que vous les avez présentées dans un ordre de priorité? Est-ce qu'il y a vraiment des choses là-dedans qui vous semblent absolument incontournables, sans quoi on recule plutôt qu'avancer en matière de transport collectif?

• (15 h 30) •

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Bien, comme je pense qu'il a été mentionné par pas mal tous les intervenants qui sont venus et par nous, bien, c'est vraiment le partenariat qui est incontournable, tant au niveau de l'élaboration des projets qu'au niveau du financement, parce que, comme je le disais, peu importe, ce qu'on veut, c'est que ces projets-là arrivent, fonctionnent, soient mis en oeuvre, et puis, si on est face à un projet, finalement, qu'on n'a pas les capacités financières de livrer, il n'y a personne qui est gagnant là-dedans à tous les niveaux.

M. Arseneau : Maintenant, vous avez parlé de l'idée de sortir du «top-down». Je ne crois pas, à l'heure actuelle dans l'architecture du projet de loi, que ce soit le cas, mais est-ce que vous avez un exemple à fournir de ce qu'on pourrait faire? Parce que le... la question de la coconstruction, là, tout le monde n'a peut-être pas la même compréhension. Est-ce que vous avez un exemple ou un contre-exemple — moi, j'en aurais un, là — de ce que... ce qu'on peut voir qui pourrait nous permettre de comprendre votre concept de coconstruction?

La Présidente (Mme Schmaltz) : En 30 secondes.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Bien, c'est parce que, comme j'expliquais, nous, on a un projet en cours de réflexion. Donc là, si on doit attendre que l'agence dise : Oui, on est prêt, on arrive chez vous, ça nous inquiète, on... Nous, il y a un travail qui est entamé, donc on veut pouvoir, nous aussi, soumettre ces projets-là. Donc, c'est ça qu'on souhaite, c'est une coconstruction dans l'élaboration et la réflexion, parce qu'il y a du travail qui a été fait et que ce serait dommage de perdre une expertise aussi.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Pour ma part, je vais suspendre quelques instants pour accueillir le prochain groupe. Merci. Bonne journée.

Mme Letarte-Lavoie (Laure) : Merci à vous.

(Suspension de la séance à 15 h 31)

(Reprise à 15 h 36)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, on est de retour. Je souhaite donc la bienvenue à Mme la Pre Florence Junca-Adenot. J'espère de bien prononcer votre... votre nom de famille. C'est correct? Parfait. Alors, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, par la suite on va procéder à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite donc à vous présenter et puis à, donc, nous livrer votre exposé.

Mme Florence Junca-Adenot

Mme Junca-Adenot (Florence) : Alors, merci de m'avoir invitée. Ma présentation est dans le mémoire, donc je vais tout de suite aller à la présentation du mémoire en cinq volets.

Le premier volet, l'annonce du réinvestissement dans les projets de transport collectif est une bonne nouvelle, mais est-ce le seul modèle? La ministre des Transports, quand elle a lancé le projet de loi, a dit viser à dépolitiser et mieux gérer les grands projets de transport collectif, à réduire les délais, diminuer les coûts tout en améliorant le manque d'expertise au Québec. Les trois premiers chantiers sont annoncés. Cependant, quand on analyse le projet de loi 61, il n'y a pas de référence aux problèmes à résoudre ni aux objectifs poursuivis. Le PL 61 accroît la politisation en concentrant entre les mains du gouvernement toutes les décisions concernant les grands projets de transport, mais aussi d'autres décisions en transport. Et pourtant, en même temps, après la bonne loi 22 sur l'expropriation est déposé l'excellent projet de loi 62 qui s'attaque à une des causes augmentant les coûts, les risques, les délais, le désengagement des firmes, c'est-à-dire l'obligation du plus bas soumissionnaire conforme avec des projets clés en main, à prix forfaitaire et date fixe.

La loi 62 propose d'introduire les contrats en mode collaboratif qui diminuent les coûts de 15 % à 20 %, partage les risques, etc. Et cette approche n'a pas besoin d'une agence pour s'appliquer. Cette flexibilité devrait être accordée aux projets des sociétés de transport et des villes. De plus, si cela n'est pas fait, les fournisseurs travailleront avec l'agence et ne répondront plus aux appels d'offres des sociétés de transport. La loi 62 devrait être aussi accompagnée d'une simplification de la directive du Conseil du trésor sur la gestion des grands projets. Je me suis permis de mettre en annexe un tableau des étapes d'autorisation de la directive comparées aux étapes beaucoup moins nombreuses qui

ont été accordées pour le REM. Le Québec ne manque pas d'expertise pour réaliser les grands projets complexes, ses grandes firmes de génie-conseil construisent à l'étranger.

Les sociétés de transport, les autorités régionales, les villes, le ministère des Transports, les experts disposent des expertises requises pour faire des études de transport et planifier les projets de transport collectif, d'où deux recommandations : uno, renforcer la loi 62 pour répondre aux objectifs de la ministre des Transports pour le PL 61; deuzio, faire bénéficier les sociétés de transport de la loi 62, dont les contrats en mode collaboratif, et de la révision nécessaire de la directive du Conseil du trésor sur la gestion des grands projets.

• (15 h 40) •

Deuxième volet, le mandat très large confié à l'agence crée des risques importants dans l'écosystème québécois des transports collectifs. Au lieu de s'attaquer aux problèmes identifiés par la ministre, l'agence se voit dotée d'un mandat large loin de la réalisation des projets, soit des mandats d'opportunité, d'analyse de transport, de mobilité, des mandats de planification, des mandats de développement des systèmes intelligents, de coordination des services de transport collectif, de développement immobilier, de gestion du matériel roulant, donc, par exemple, des garages pour véhicules électriques, des autobus électriques, etc. Ce mandat étendu empiète sur les rôles et responsabilités des sociétés de transport, des agences régionales et des villes, et même du ministère des Transports. Ils ont l'expertise, ce d'autant plus que l'agence devient la seule responsable des projets qui lui sont confiés.

C'est assez clair que ça va entraîner des duplications coûteuses et démotivantes, des coûts qui vont augmenter, une dilution des expertises, des problèmes de gouvernance et de politisation qui vont se multiplier. Deux recommandations : uno, revoir le mandat de l'agence, si sa création est retenue, pour la concentrer sur la réalisation de grands projets complexes de transport et définir ce type de projet qui n'est pas défini actuellement dans le PL 61; deuzio, éviter les chevauchements de gouvernance, de responsabilité et de décision.

Troisième volet, les conditions gagnantes d'un projet de transport : la planification des villes, des services de transport et l'implication des citoyens sont ignorées dans le PL 61. Trois obligations. À travers le mandat de planification donné à l'agence apparaît un oubli méthodologique majeur, d'où trois obligations. La première, la planification d'un projet de transport doit être intégrée à la planification urbaine, au schéma d'aménagement, dont il est un moteur de réussite très interrelié au choix d'activités urbaines à renforcer ou à développer prioritairement, ça prend des priorités. Des exemples réussis, ça foisonne dans le monde : Bordeaux, Portland, Oregon, Arlington, Stockholm, le Tripode de Nantes, on peut en citer plein. Puis, à côté, on a le LLÉO de Taschereau, qui est un magnifique projet intégré d'où, intégrant la mobilité, le développement de cette artère mal foutue. Mais le gouvernement l'a suspendu, alors que ça faisait unanimité, et il l'a confié au CDPQ Infra pour y implanter un REM.

Deuxième obligation, la planification doit évaluer le système de transport auto et TC dans son ensemble et s'assurer que le projet priorisé retenu réponde aux besoins de déplacements actuels et futurs, être arrimée et complémentaire aux services existants tout en les renforçant. Il doit inclure tous les coûts. La planification doit être efficace pour diminuer l'usage de l'auto solo et visionnaire quant à la planification, prioriser à court, moyen et long terme et pas en isolant un projet. Un bel exemple de ce qu'il ne faut pas faire, le REM de l'Est avec 17 stations collées le long de 17 stations du métro de la ligne verte pour capturer sa clientèle et ses revenus.

Troisième obligation, un projet de transport... excusez, un projet de transport structurant ne peut réussir sans une implication continue de toutes les parties prenantes dès le démarrage du projet et leur implication à toutes les phases, incluant l'exploitant qui va hériter du système pour l'exploiter à long terme. L'agence proposée dans le PL 61 fonctionne en vase clos, d'où trois recommandations : uno, ne pas faire relever l'agence si elle est créée et introduire la triple démarche de planification préalable à la réalisation d'un grand projet de transport; deuzio, l'agence réalise le projet une fois l'exercice de planification terminé; tertio, assurer la participation au comité directeur décisionnel du projet des sociétés de transport et villes concernées pendant la phase de réalisation.

Quatrième volet, le PL 61 augmente la contribution financière des villes et des sociétés de transport sans source de revenus additionnels ni réforme du modèle de financement. Le projet de loi 61 arrive à un bien mauvais moment. La bonne nouvelle est l'annonce de trois projets majeurs, mais la mauvaise nouvelle est que la réforme du financement des transports collectifs, annoncée depuis trois ans, n'est toujours pas sur la table. Le FORT est en déficit, pas d'indexation des carburants depuis 2013, vente des litres en décroissance, alors qu'il finance l'entretien, puis le développement du réseau routier, puis des transports collectifs. Les organismes de transport diminuent les services pour faire face au déficit. Construire un nouveau projet, c'est bien, mais ses coûts d'opération seront à la charge exclusive des exploitants, ce, sans ressources additionnelles pour y faire face. Bon exemple, c'est les 190 millions additionnels du REM de l'Ouest, phase I, qui est à payer actuellement par les autres transporteurs à partir de leurs propres ressources et donc des coupures qu'ils font sur leurs services. S'y ajoutent les coûts de mise à niveau des infrastructures existantes.

Le projet de loi annonce en plus que le coût de construction des nouveaux projets d'infrastructure en site propre ne sera plus financé à 100 % par le gouvernement mais en partie réparti aux villes et sociétés de transport, article 74, et, s'il n'y a pas d'entente, le gouvernement du Québec détermine qui paie, combien et qui va opérer, d'où trois recommandations : uno, conserver 100 % du financement des nouveaux projets de transport collectif par le gouvernement du Québec; deuzio, prévoir les coûts d'exploitation du grand projet de transport en même temps que le budget d'immobilisations et s'assurer de son financement; tertio, adopter la réforme du financement des transports collectifs avant la création de l'agence afin d'avoir un portrait clair des règles du jeu.

Cinquième volet, le développement immobilier des actifs, une source de financement pour les sociétés de transport et une stratégie urbaine efficace. Afin de diversifier les revenus pour financer les opérations des organismes de transport est apparue la rentabilisation des actifs immobiliers des sociétés. Ce n'est pas compliqué, là, il s'agit de

construire en s'associant à un partenaire privé puis retirer un rendement des actifs construits. Cela présente plusieurs avantages : développer du logement abordable et des services complémentaires autour des stations, garages et gares, densifier, accroître l'achalandage des transports collectifs, donc les revenus. Cette approche est mondialement implantée, que ce soit à Séoul, à Lyon ou à Vancouver.

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Or, le PL 61 s'approprie cette idée et les revenus qui vont avec, d'où trois recommandations, si vous me permettez, Mme la Présidente. Recommandation un, faciliter et alléger les processus de vente, d'achat et de développement immobilier des actifs des sociétés; deux, permettre que les sociétés de transport puissent faire du développement immobilier de leurs actifs avec un partenaire privé; trois, laisser 100 % des revenus de vente et rendement à l'exploitant...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis obligée... je suis désolée, je dois malheureusement vous quitter parce qu'on a un temps qu'on doit respecter. Par contre, la discussion, elle se poursuit avec la ministre pour 16 min30 s. Merci aussi de votre exposé.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Merci, Mme la Présidente.

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Merci pour l'exposé, pour tout le travail aussi, manifestement, qui a été fait pour nous déposer ce mémoire-là avec plusieurs recommandations sur plusieurs aspects. Je vous ai entendue puis je pense que je vais commencer avec, ironiquement, le projet de loi 62, parce que vous avez vous-même commencé votre exposé avec le projet de loi n° 62, qui est actuellement travaillé par mon collègue au Conseil du trésor, en disant que le projet de loi 62 est un excellent projet. C'est ça, c'est ce que je me suis noté. Mais bref, donc, alors, autrement dit, vous dites qu'une bonne partie des problèmes qu'on a actuellement et qu'on dénonce, entre autres dans les projets de transport collectif, mais pas seulement dans les transports collectifs, là, pour nous, à l'échelle gouvernementale, c'est dans l'ensemble des projets d'infrastructure où on souhaite être plus efficaces. Et donc le projet de loi 62, est-ce que vous, vous avez participé aux consultations ou à l'exercice des auditions dans le projet de loi 62?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Je n'ai pas participé aux consultations sur le projet de loi 62, mais j'ai suivi le processus qui était suivi et puis les commentaires qui étaient faits. Mais le projet de loi 62, je mets l'accent surtout sur les modes collaboratifs qui sont introduits et qui... et qui tendraient et qui permettraient de répondre à une critique qui s'est généralisée, là, qui est le plus bas soumissionnaire conforme avec ce que ça entraîne en termes de... Au fond, chacune des parties se préserve, augmente leurs... les coûts. Les coûts augmentent, les délais augmentent, chacun se... Puis, à un moment donné, les soumissionnaires il y en a moins, il n'y en a plus. Il faut arriver à sortir de ce modèle-là. C'est pour ça que les modes collaboratifs qui sont pratiqués ailleurs, là, ce n'est pas une invention récente, là, ça permet d'introduire les soumissionnaires potentiels plus tôt dans le processus de planification du projet et ça permet de voir, de partager des risques, de s'informer mutuellement, de bâtir un projet qui va être plus près de la réalité plutôt que d'avoir les surprises avec les ordres de changement, puis la négociation en fin de parcours qui se finit devant les tribunaux.

• (15 h 50) •

Mme Guilbault : Oui, tout à fait. Bien, nous, on le voit comme un incitatif à la performance aussi pour les entrepreneurs ou éventuellement le consortium et parce que... Puis vous l'avez dit vous-même aussi, là, c'est une évidence pour nous que les projets d'infrastructure, entre autres au transport, coûtent cher et prennent beaucoup de temps. Et, ce matin, on avait des gens puis on avait... en début d'audition, on a eu l'entreprise Pomerleau qui est venue. On a eu aussi l'Association des constructeurs de grands travaux du Québec, et d'autres aussi, là, mais je pense à ceux-là actuellement, qui venaient nous vanter les mérites d'utiliser davantage les modes collaboratifs. Vous l'avez dit, de toute façon, ce n'est pas une invention, là, on n'a rien inventé dans le projet de loi parce que ça s'utilise ailleurs. Ce qui est nouveau, c'est d'en faire une espèce de nouvelle norme ou, en tout cas, une pratique plus régulière parce qu'actuellement, si on veut sortir un peu des modes traditionnels, ça nous prend des dérogations, c'est compliqué, il y a une lourdeur administrative qui vient avec ça.

Donc, on veut que ce soit plus simple pour nous de recourir à cette façon-là de travailler. Et les gens qu'on a eus qui représentent l'industrie nous ont confirmé que ça irait beaucoup mieux et que, vraisemblablement, ça pourrait coûter moins cher et prendre moins de temps. Mais on a eu, ce matin, des gens qui sont venus nous dire l'inverse, que les modes collaboratifs n'amélioreraient pas les choses. C'est pour ça que, là, je vous entends cet après-midi, vous qui êtes une experte, et vous nous confirmez un peu ce qui est à l'origine même de l'existence du projet de loi 62, qui, pour nous, comme gouvernement, est une évidence qu'il faut se moderniser dans notre façon de contracter avec le marché parce qu'on se retrouve avec des projets comme à Québec.

Je ne sais pas si vous avez suivi un petit peu les péripéties du tramway de Québec l'automne dernier, personne n'a soumissionné sur le tramway. Donc là, on se retrouve... Et, là encore, on dépend de la CDPQ Infra, comme d'habitude, pour faire un projet de transport collectif. Puis je fais le lien avec mon projet de loi à moi. L'objectif du gouvernement, c'est de pouvoir être autonome dans la réalisation de ces projets de transports collectifs complexes et non pas de dépendre de la CDPQ Infra qui, actuellement, est à peu près la seule qui est capable d'en faire en dehors de la STM qui s'occupe de son métro.

Donc, puis là je vais vous laisser répondre, donc, sur les modes collaboratifs, vous nous confirmez que, pour vous, ce serait une nette avancée, ce qu'on va faire avec le projet de loi 62 et qui va s'appliquer, entre autres, au ministère des Transports, mais à la SQI aussi et éventuellement à Mobilité Infra Québec. Et est-ce que... et est-ce que vous ne partagez pas notre souhait qu'une nation comme le Québec puisse être autonome dans la réalisation de ses projets de transport complexes?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Mme la ministre, dans votre question, il y a deux questions.

Mme Guilbault : Oui, c'est pour ça. Puis là je vous laisse répondre à votre guise. Prenez le temps dont vous avez besoin.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Alors, sur la première question, je reste convaincue que les modes collaboratifs, ça vaut la peine d'être implanté, d'être... au besoin, d'être essayé avec des projets pilotes, mais je vais plus loin, moi, je dis d'être implanté. Je suis du côté des donneurs d'ouvrage. J'ai été donneur d'ouvrage pendant 30 ans puis j'ai eu... C'est des projets universitaires, donc c'est des projets avec des fonds publics. Et le plus bas soumissionnaire conforme, je l'ai expérimenté. Puis j'ai eu la chance de pouvoir expérimenter, de pouvoir utiliser les modes collaboratifs dans le cadre d'un projet. Et je l'ai vue, la différence, c'était beaucoup plus agréable, beaucoup plus facilitant pour toutes les parties. C'était plus intéressant parce que les soumissionnaires, c'est des spécialistes, hein, ce n'est pas juste pour nous... pour faire de l'argent, là. Ils sont capables de nous aider dans la conception, dans les plans, dans le... Ils sont capables d'aider puis même de faire des suggestions qui, quelquefois, économisent. Donc, moi, j'y crois.

Maintenant, la notion d'autonomie pour réaliser, c'est un autre débat, c'est... On n'est pas moins autonome pour réaliser quand on confie à un ce qu'on appelle un bureau de projets qui va aller chercher toutes les expertises pour pouvoir passer à travers les différentes étapes. Parce que, dans un projet, il y a deux grandes étapes, hein, que j'ai dit dans mon mémoire, là, il y a l'étape de planification du projet, puis ensuite, quand tout est attaché et accepté, bien, on rentre dans la planification de la réalisation, hein, c'est deux... deux morceaux. Alors, quand on regarde ça, on est autonome. Il suffit de mettre en place de bons bureaux de projets avec les bonnes personnes, savoir de qui on va le faire relever.

Dans la région de Montréal, le mandat est donné... a été donné à l'ARTM, à l'Autorité régionale de transport... des transports de piloter le premier volet, donc la planification. On n'est pas moins... comment dire, on reste autonome. On a les meilleures firmes d'ingénieurs-conseils qui construisent à l'étranger parce qu'il n'y a pas assez de projets ici de toute façon. Alors, je pense que c'est un autre débat. Vous avez plein de constructions qui se font, et puis on n'en entend pas parler parce que ça se passe bien...

(Interruption)

Mme Junca-Adenot (Florence) : Excusez. Je vais prendre la construction du CHUM qui s'est... qui est quasiment... qui est terminée, là. On n'a pas eu besoin d'une agence pour construire le CHUM. Et on a mis les mécanismes en place une fois les décisions de planification terminées, qui ont été difficiles, on se le rappelle, il y a eu des changements... il y a eu tout un paquet... mais c'est normal, c'est des... c'est là que se font les discussions de planification, de choix et de priorisation. On peut être content, pas content, c'est autre chose, ça. Mais après on met en place les structures puis on fait surtout... on fait surtout très clairement relever les bureaux de projets d'un endroit où des décisions se prennent et où les intervenants... tous les intervenants soient... sont représentés, parce que ce n'est pas juste au niveau de la planification, il faut être là tout le long de... Les intervenants, les partenaires, les parties prenantes, il faut qu'ils soient présents tout le long du processus de planification et de réalisation, y incluant la société de transport qui va avoir à exploiter et qui peut lever des drapeaux verts, là, pour dire... ou des drapeaux rouges pour dire : Attention, là, faites attention, ça va nous coûter plus cher si vous faites tel choix. Je ne sais pas si je réponds, mais j'essaie de...

Mme Guilbault : Oui, oui, oui. C'est que je ne savais pas si vous aviez terminé.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Oui. Désolée.

Mme Guilbault : Oui. Non, non, pas de problème. Mais peut être que, dans un sens, on dit la même chose, mais différemment, parce que quand vous dites : Il faut le faire relever de la bonne personne, effectivement, moi je suis d'accord. Puis, nous, notre... notre prétention, c'est que plutôt que de créer un bureau de projets pour chaque projet qui relèverait de chacune des sociétés de transport, on en crée... on crée une entité nationale qui, elle, justement va relever du gouvernement, parce que c'est essentiellement le gouvernement qui finance de toute façon les projets, donc autant les contrôler aussi en contrôler la réalisation et la planification dans certains cas, s'il y a lieu, là, parce que la planification a été intégrée à l'article 4 du projet de loi, donc, et là avoir des ressources expertes capables de possiblement travailler sur plus qu'un projet en même temps. Parce que vous dites : Il n'y a pas assez de projets au Québec parce que c'est toujours compliqué, et, nous, multiplier des bureaux de projet avec différentes conditions selon les municipalités, selon la société de transport...

Et d'ailleurs, depuis le début des consultations, on a eu la ville de Montréal, la ville de Laval et leur société de transport aussi, la ville de Québec, et qui sont tous favorables à la création de Mobilité Infra Québec, probablement

comme vous et moi, en se disant... Bien, entre vous et moi, je ne veux pas dire qu'on pense exactement la même chose, manifestement, il y a des nuances, là, mais eux aussi souhaitent juste qu'on fasse plus de projets puis qu'enfin on soit capable de les réaliser, de dépasser d'abord le tiraillement politique puis les... et autres... et autres problèmes et de se trouver une entité capable de le faire en dehors de la CDPQ Infra avec qui on a eu des belles réalisations. Mais, vous l'avez dit, tu sais, la Rive-Sud de Montréal, l'est de Montréal, ils ont été dans le projet, ils se sont retirés du projet, puis là on se retrouve un peu le bec à l'eau, si vous me passez l'expression.

Donc l'idée, c'est de se trouver une sorte de CDPQ Infra, mais qui va être un mandataire du gouvernement et qu'on va pouvoir... qu'on va... qui va faire partie... finalement, qui va être une ressource du gouvernement, d'autant plus qu'on finance une grande partie de ces projets-là.

• (16 heures) •

Mme Junca-Adenot (Florence) : Mme la ministre, je vous comprends dans votre... votre recherche d'accélérer puis d'essayer de regrouper, etc., mais il y a une réalité à laquelle on ne peut pas échapper, c'est que la planification, je dis bien la planification, des systèmes de transport et d'un projet de transport doit nécessairement s'intégrer dans la planification urbaine, dans l'aménagement d'une ville, dans les choix qui sont faits à court, moyen terme dans le système de transport. Donc, je dis bien «dans le système de transport». Habituellement, on parle... on est dans les villes, hein? Quand on parle comme on parle aujourd'hui, on est surtout dans les villes, donc, qui, nécessairement, va devoir travailler sur le système de transport, pas être isolée, pas travailler en vase clos. Il n'y a pas un grand projet de transport réussi qui n'embarque pas les parties prenantes depuis le début. Donc, il faut que cet exercice se fasse le plus... le plus proche possible du terrain, et il va y avoir nécessairement des bureaux de projets. Il peut y avoir une méthodologie commune, là où je vous rejoins, méthodologie commune, des étapes communes, mais, même si vous créez une structure, il va falloir qu'il y ait un bureau de projets pour, mettons, Gatineau, parce que les conditions, la réalité locale, tout ce qui va être développé va être propre à Gatineau, avec les participants et les intervenants de Gatineau, puis Québec, ça va être un autre bureau de projet, puis l'est, ça va être un autre bureau de projet. Même si on peut trouver une méthodologie commune, ça ne marchera pas s'il n'y a pas des bureaux de projet qui sont proches du monde.

Et, je répète, il y a toujours deux grandes étapes, l'étape de planification, qui conduit à ce qu'on appelle les esquisses préliminaires, le premier projet, le premier projet qui se présente, l'avant-projet, puis après on tombe dans la phase de réalisation, planification de la réalisation. Et moi, je suggère que, si l'agence est créée, d'abord, elle n'embarque pas dans tous les mandats qui sont là, mais qu'elle se concentre sur la réalisation de projets. Parce que, dans le projet de loi, les mandats sont extrêmement larges, puis ça déborde sur les mandats des sociétés de transport. À un moment donné, on ne va plus s'y retrouver pour voir c'est quoi, les petits, les bébés, et puis tout, là. Dès qu'on rentre dans les systèmes intelligents, on est dans les opérations, quand on est dans les achats de matériel... C'est tellement large.

Si ça se concentrait sur la réalisation — on se comprend bien, hein, il y a deux grandes phases dans un projet — je pense qu'on fera un bon pas. Mais les trois obligations que je parle dans mon mémoire, là, aménagement, système de transport et de participation des parties prenantes, on ne peut pas y échapper. Il n'y a pas une métropole au monde, une ville au monde qui fait un grand projet de transport qui ne passe pas par ces étapes-là, sinon elle va avoir tout le monde contre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, on est d'accord là-dessus, pour nous, c'est une évidence. Puis tous ceux qui sont venus nous faire valoir l'importance de la collaboration, on a répondu la même... Bien, premièrement, je l'ai dit souvent, on ne va jamais imposer un projet à une ville ou à un territoire quelconque, là, ça n'a pas de bon sens. L'argent est rare, donc on va faire ceux qui... on va faire les projets qui sont voulus par les communautés. Puis c'est sûr que les parties prenantes vont faire partie de l'élaboration du projet, parce que, vous l'avez dit, là, ça n'a pas de bon... on ne peut pas être... on ne peut pas être complètement déconnecté, dans un bureau à Québec et à Montréal, sans parler à personne. Alors, c'est sûr, que, pour nous, ça va de soi.

Puis aussi cette communauté-là ou cette coparticipation-là, pour nous, s'étend à l'aspect financier. Puis là je fais le lien avec une de vos recommandations qui m'a un petit peu surprise, la recommandation n° 9 : «Conserver 100 % de financement des nouveaux projets de transport collectif par le gouvernement du Québec.» C'est qu'actuellement, déjà, il y a des participations par d'autres partenaires, notamment par le partenaire fédéral, des fois, pas toujours, mais souvent, quand même, et les municipalités. Puis, pour les intervenants qui vous ont précédés depuis deux jours, tous ceux qui étaient du palier municipal, je leur demandais...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

Mme Guilbault : ...est-ce que, pour vous, c'est... Oh! bon, désolée. J'allais dire qu'ils ont tous dit que, pour eux, c'était normal qu'il y ait une contribution financière des municipalités, mais là, malheureusement, vous n'aurez pas le temps de répondre, à moins que les collègues vous laissent répondre sur leur temps. Mais merci beaucoup de votre participation.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Alors, oui, je vais me tourner maintenant vers l'opposition officielle pour 9 min 54 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Merci pour votre mémoire. Toujours, on le souligne, faire un mémoire et le présenter en commission, c'est du temps de qualité. Nous sommes heureux de vous avoir avec nous en commission.

Ma première question. Je lis le sommaire, et vous avez dit : «Attendu que le PL 61 donne à l'agence des mandats larges qui seront sources de conflit de gouvernance, de coûts additionnels, de dilution des expertises, de politisation accrue, de démotivation des acteurs.» Vous faites quand même un constat très dur à l'égard de l'agence. Est-ce que vous êtes à ce point-là sceptique par rapport à la mission de l'agence?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Bonne question. Je me suis simplement attardée à faire l'analyse... l'analyse textuelle du projet de loi n° 61. C'est pour ça que j'ai cité tous les mandats qui sont dans le projet de loi. Et les mandats qui sont dans le projet de loi, dans plusieurs d'entre eux, sans les répéter, ce sont des mandats qui sont aussi dans les sociétés de transport, dans les autorités régionales et même au ministère des Transports. Donc, si le projet de loi crée une nouvelle structure et confie, sans présider... sans préciser plus et sans préciser ce qu'est un grand projet complexe, bien, ça va piler sur les pieds des organismes de transport.

Donc, je fais une analyse littérale, hein, littérale et littérale du projet de loi. C'est écrit tel quel, vous pouvez le relire. Je l'ai même mis dans mon mémoire, parce que c'est très intéressant... j'ai fait un extrait du... un extrait du mandat large, mandat d'opportunité, donc, on est... mandat d'opportunité, d'analyse, transport, mobilité, là, on est dans la phase planification du projet et non pas planification de la réalisation du projet. Les mandats de développement de systèmes intelligents, coordination des services de TC, développement immobilier, gestion du matériel roulant, prenez-les tous, vous les retrouvez aussi dans le rôle des sociétés de transport.

Alors, quelqu'un qui est naïf comme moi, bien, je dis : Si on voit les mêmes mandats dans deux instances distinctes, c'est sûr qu'il va y avoir des problèmes, c'est sûr que vous allez avoir des coûts, de la démotivation, c'est sûr qu'il va y avoir des problèmes de politisation puis de... C'est pour ça que ma suggestion, c'est d'enlever tout ça puis de concentrer sur... On veut vraiment réaliser des projets, bien, qu'on concentre le mandat sur la réalisation de projets.

M. Derraji : OK. C'est très clair, c'est très clair, et je vous remercie. Parce que ça m'a frappé, c'est un paragraphe qui dit beaucoup de choses. Je peux continuer, parce que vous avez aussi dit : «Attendu que le Québec dispose des expertises requises pour réaliser des grands projets complexes de transport collectif», et vous avez parlé du 62. J'ai eu l'occasion de siéger sur le 62, et, si vous avez suivi les travaux, les échanges... D'ailleurs, j'étais... j'avais... j'étais avec ma collègue, et on se rappelait... Je disais au ministre... au collègue de Mme la ministre... Il insiste beaucoup que c'est très important pour l'agence, ce projet de loi. Bien, on a essayé de mettre le transport collectif. Bien, sa réponse était : Non, il faut voir avec ma collègue. Donc, j'espère qu'on va le voir. Mais, vous avez raison, si on n'utilise pas ce mode de contrat, bien, à quoi bon un projet de loi n° 62?

Je vais revenir à la mission, parce que, sérieux, vous avez mis le doigt sur le... un point très important : On veut régler quel problème pour créer l'agence? Ce qu'on a entendu depuis le début : On veut faire très vite. Donc, un, délai, variable... Première variable, délai. Variable n° 2, le coût. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'entendre les groupes de ce matin. Et les études à l'international, en Australie, il y a une bonne revue de littérature par rapport à ça. Il n'y a personne qui nous a démontré qu'il y a une plus-value par rapport au coût, qu'on va gagner en termes de coût. Donc, ce qui a été démontré par rapport aux contrats collaboratifs, c'est le délai.

Donc là, vous dites, vous... vous ramenez un autre point, c'est que l'expertise existe, et on risque de cannibaliser ou de se cannibaliser avec les sociétés de transport. Bien, est-ce que je peux lire entre les lignes que, pour vous, ce qui est très important, c'est le projet de loi n° 62 et non pas le projet de loi n° 61?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Bien, vous... vous m'amenez à la conclusion que je n'ai pas eu le temps de dire... de lire, parce que j'ai lu mon texte, je disais : «Le projet de loi n° 61 ne résiste pas à l'analyse. Pour réduire les délais de réalisation des projets de transport collectif et, en conséquence, leurs coûts, c'est plutôt le projet de loi n° 62 qui est la voie à suivre, en la renforçant.» Puis, quant au manque d'expertise, pas besoin de faire la démonstration à nouveau, là, on l'a, l'expertise au Québec, on l'a largement.

M. Derraji : OK. Donc, devant l'argument qu'on vous dit : Écoute, on a besoin d'une agence pour accélérer les projets et agir sur les délais, vous n'achetez pas cet argument-là?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Bien, dans un premier temps, je dis : Ce qui est le plus facile, travaillons avec le projet de loi n° 62 pour régler une partie du... une partie du problème, hein, les coûts, les délais, etc., là, puis, si on veut vraiment...

M. Derraji : Juste le délai. En tout respect...

Mme Junca-Adenot (Florence) : ...si on veut vraiment aller plus loin puis avoir une agence de réalisation, bien, à ce moment-là, on limite son mandat à la réalisation, qui donne une méthodologie commune, après avoir modifié le PL 62 et après avoir révisé, parce qu'il ne faut pas oublier la révision de la directive du Conseil du trésor, qui crée beaucoup, beaucoup d'étapes, puis des règlements qui se sont renforcés. Alors, si on ne travaille pas sur tout ça, l'agence, elle ne fera pas mieux.

• (16 h 10) •

M. Derraji : Oui. Oui. Bon, donc, pour vous, première lecture du projet de loi, les résultats espérés ne seront pas là parce que la plus grande partie réside dans le projet 62. On va dire : C'est le même gouvernement, 62... au niveau des contrats. Je tiens juste à réitérer une chose. Je suis sceptique par rapport aux coûts. On risque de faire des gains en termes de délais. Je ne suis pas sûr qu'on va faire des gains en termes d'argent, le coût. Ça, c'est démontré.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Je me permets de vous...

M. Derraji : Oui.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Excusez, monsieur. Je me permets de vous dire que, si on fait des... juste l'équation, si on fait des économies de délais en conséquence, on va faire des économies de coûts.

M. Derraji : Bien, en tout respect, je peux vous partager une revue de littérature qui démontre le contraire. L'Australie, qui nous a dépassés depuis plusieurs années, l'UK, notamment, c'est démontré que, oui, on peut agir au niveau des délais, mais pas forcément au niveau des coûts. Ça a été démontré aussi par d'autres groupes. Mais ça, c'est un autre débat.

Je veux concentrer l'échange qui nous reste, il reste deux minutes, sur la mission. Ce que vous ramenez sur la table, pour vous, le MIQ doit se concentrer sur la réalisation, uniquement la réalisation. Ça, c'est un. Deux, ma question : Quel type de réalisation? Transport en commun? Autoroutes? Ponts? Viaducs? Lequel? Quel aspect?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Bien, votre question, elle est dans le projet de loi n° 61. Moi, j'ai compris que le projet de loi n° 61 s'adressait prioritairement au transport collectif, prioritairement au transport collectif. Maintenant, c'est clair que, si on peut alléger l'ensemble des processus suivis pour pouvoir mettre plus d'agilité, plus d'habileté, espérer diminuer les délais... Et ce qu'il faut, c'est éviter la politisation. Parce qu'on oublie une chose, c'est : Pourquoi on n'avance pas plus vite dans les projets au Québec? C'est qu'il y a un projet qui avance au niveau de la planification, puis il y a quelqu'un au niveau gouvernemental qui met le projet de côté ou qui... ou qui le met sur la glace. On recommence, on repart. C'est ça qui explique pourquoi... Il suffit de prendre l'historique de chacun des projets. Ils ne se rendent pas, habituellement, souvent, au stade de la réalisation, il est dans les étapes antérieures.

M. Derraji : Bien, le REM, le REM, par exemple, ça a été un projet mené de A à Z par la Caisse... CDPQ Infra, et il roule maintenant. À quoi vous faites allusion? À quels projets?

Mme Junca-Adenot (Florence) : C'est le... Le REM est le premier depuis pas mal d'années, depuis les 30 dernières années, où il n'y a pas eu... Il y a eu une intervention gouvernementale, il a été imposé. Le REM, reprenons un petit peu, il a été imposé, confié à la CDPQ Infra, dans un premier temps, parce qu'il fallait qu'on règle le problème, sur le pont Champlain, du transport des 350 autobus et qu'on ait un mode... rapidement pour enlever les autobus...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En conclusion.

M. Derraji : Mais on n'avait pas besoin d'une agence pour le faire.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Bien, c'est une agence, CDPQ Infra.

M. Derraji : Oui. Elle est capable de le faire comme elle est capable de faire d'autres projets.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Elle était capable de le faire parce que, dans le cadre... Je répète, si vous avez une minute, dans le cadre du REM de l'Ouest, il n'y avait pas beaucoup de planification à faire, c'était un remplacement...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée, le temps est écoulé, malheureusement. Je suis désolée. Je vais céder la parole maintenant au deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. Mme Florence Junca-Adenot, très content de vous retrouver. Merci pour votre présentation, ça va être très aidant pour l'étude détaillée du projet de loi, notamment, là. Je retiens notamment le passage, là, qui a été au coeur des discussions sur le mandat. On ne reviendra pas là-dessus parce qu'on n'a pas beaucoup de temps, là, à peine trois minutes, mais ça, c'est quand même un élément absolument essentiel.

Vous avez dit quelque chose tantôt, vous avez dit : Il faut régler le financement des opérations. On comprend, Mme la ministre l'a beaucoup rappelé, il y a une négociation ensemble... en cours entre le gouvernement puis les sociétés de transport. Vous dites : Il faut régler ces règles de financement des opérations avant d'adopter le projet de loi n° 61. C'est bien ce que vous avez dit?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Exact. Et ça me fait mal au coeur...

M. Grandmont : Pouvez-vous expliquer pourquoi?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Ça me fait mal au coeur de dire ça, moi qui ai toujours défendu les transports collectifs.

M. Grandmont : Mais pourquoi c'est important?

Mme Junca-Adenot (Florence) : Pour qu'on ait... Écoutez, pour se lancer... Quand on se lance dans des grands projets, il y a un coût d'immobilisation. Dans le projet de loi, c'est clair que les coûts d'exploitation vont aller intégralement dans la société qui va l'exploiter, le gérer, avec les coûts qui vont avec. Alors, alors qu'on n'a pas de... on n'a aucune idée de prévisibilité du financement pour les prochaines années, les organismes de transport sont en train de faire le ménage, de couper dans les services. Il y a des factures comme le 190 millions additionnel qui vient du REM de l'Ouest, phase I, qui est à absorber. Ils n'ont pas les moyens d'absorber, en plus, les coûts d'exploitation de nouveaux projets sans revenus additionnels. D'où réformons... De toute façon, c'est dû... comment dire? Le modèle de financement du transport collectif, il est dû, tout le monde est d'accord qu'il faut le modifier. Ça fait trois ans que c'est promis. Bien, faisons-le pour que les règles du jeu soient connues, soient prévisibles. Puis là, en fonction de ça, on va pouvoir avoir... bien, je dis «on», moi, je n'en fais pas partie, là, mais on va pouvoir avoir une plateforme, des outils pour dire, bien, s'il y a un projet qui se présente, comment on va le financer.

M. Grandmont : Parfait. Merci. Sur le projet de loi n° 62, là, vous dites aussi que c'est évidemment plus important, ce qui est dans le 62, que dans le 61. Vous avez dit, il me semble aussi, puis vous me corrigerez, là, au besoin, mais que 62, les règles qu'on se donne au gouvernement puis à l'agence également aussi, il faut aussi les donner aux sociétés de transport, autrement les promoteurs... les entrepreneurs, en fait, vont boudier les sociétés de transport. Je pense que c'étaient vos mots.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Exactement. Exactement.

M. Grandmont : Donc on crée un régime à deux vitesses. Et ça, c'est tout le maintien des actifs, entre autres choses.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Bien, c'est exactement ce que j'allais dire. Il ne faut pas oublier que les sociétés de transport, il faut qu'elles... il y a le maintien des actifs, l'entretien, les contrats d'entretien, les contrats de remplacement de matériel, etc. S'il y a deux vitesses, ils ne sont pas fous, les entrepreneurs, ils vont aller vers l'endroit où il y a le moins de risques puis où ils sont capables de faire... de faire un projet plus vite.

M. Grandmont : Un grand merci, madame...

Mme Junca-Adenot (Florence) : Alors, ils vont boudier les... ils vont boudier les sociétés de transport. On n'est pas mieux... plus avancés. Et c'est la même chose pour les villes. Tant qu'à faire, autorisons les villes aussi...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée, madame...

M. Grandmont : Un grand merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je vais être encore obligée de vous couper, malheureusement. Alors, on termine avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, Mme Junca-Adenot, pour le travail que vous avez effectué et la présentation qui est extrêmement éclairante, très complexe... ou très complète. Et je sais que l'analyse a été complexe aussi pour en arriver à ce résultat.

On essaie de régler, notamment, un problème, au Québec, par rapport aux projets qui n'avancent pas ou qui prennent un temps fou à se matérialiser. Pourquoi on n'avance pas plus vite, votre réponse, tout à l'heure, ça a été : Parce que souvent il y a trop de politique dans ces dossiers-là. Et vous nous avez dit d'entrée de jeu que le projet de loi accroît la politisation. J'aimerais vous entendre là-dessus plus en détail.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Le projet de loi accroît la politisation dans la mesure où toutes les décisions sont prises par le gouvernement du Québec, qui décide et qui dit à l'agence : Tu vas faire ça. Et ça déborde le mandat de réalisation de grands projets. C'est tous les mandats qui sont... qui sont cités dans la loi. Pourquoi ça accroît la politisation, c'est que ça... Puis c'est normal que le gouvernement décide, je ne mets pas ça en question, là. Le gouvernement, il paie, il a une mission, des visions, des objectifs, il a son rôle à jouer. Mais, à partir du moment où, par-dessus tout le monde, c'est ce que je lis, il décide puis il donne un mandat, et puis que l'agence est seule à s'occuper du mandat, et qu'il n'y a rien qui... il n'y a rien qui dit qu'il y a des balises, que ça implique les intervenants locaux, etc., bien, ça accroît la politisation. Parce que, là, il va y avoir la ruée des maires, il va y avoir la ruée des organismes de transport, il va y avoir une ruée des citoyens et des groupes d'intervention qui vont dire : Vous êtes dans les patates, vous avancez, puis on n'a pas été mêlés à ça. La décision se prend d'en haut.

D'ailleurs, c'est ce qui s'est passé avec le REM. Ça a été imposé sans grande consultation. Ça a été décidé, imposé. Par chance, ça touchait des services... ça touchait des services qui existaient déjà et qui étaient remplacés, donc, le volet grande planification, il n'y en avait pas beaucoup, nécessaire. Mais, quand on rentre dans des terrains neutres comme l'est de Montréal, par exemple, ou Québec, ou Gatineau, bien, si c'est pris en haut sans qu'il y ait eu la démarche complète de planification qui implique l'ensemble de la base, ça va politiser.

• (16 h 20) •

M. Arseneau : Et vous nous dites qu'on n'a pas besoin d'une agence pour faire mieux, qu'il s'agirait simplement de parler de l'adjudication des contrats et qu'on a l'expertise. Donc, ça, c'est très bien compris.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Rapidement, il reste 20 secondes.

M. Arseneau : Donc, pour ce qui est de la réalisation, comment... comment on fait mieux? Parce que vous avez aussi parlé des projets, des bureaux de projets locaux qu'on a... dont on aura besoin de toute façon.

Mme Junca-Adenot (Florence) : Comment on fait mieux? C'est compliqué et pas compliqué en même temps. À partir du moment où on a fait une planification...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bon, bien, écoutez, désolée pour... on ne pourra pas entendre la suite de votre réponse, malheureusement.

M. Arseneau : Je suis désolé. On manque de temps.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...mais le temps qu'on a est important, puis malheureusement il ne reste plus de secondes ou de minutes. Alors, je vais quand même... Je tiens quand même à vous remercier pour votre contribution aux travaux de la commission, c'est apprécié.

Quant à moi, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mardi 17 septembre 2024 à 9 h 45, où elle poursuivra son mandat. Bonne journée. Merci.

(Fin de la séance à 16 h 21)