



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 17 septembre 2024 — Vol. 47 N° 57

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 (4)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mardi 17 septembre 2024 — Vol. 47 N° 57

Table des matières

Auditions (suite)	1
M. Pierre-André Hudon	1
M. Jacques Roy	9
Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	17
Conseil du patronat du Québec (CPQ)	26
Société de transport de l’Outaouais (STO)	34
Alliance Transit	43
Propulsion Québec	51
Ordre des urbanistes du Québec (OUQ)	59
Mémoires déposés	67

Autres intervenants

Mme Valérie Schmaltz, présidente suppléante

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

- * M. Philippe Noël, FCCQ
- * M. Laurent Corbeil, idem
- * Mme Norma Kozhaya, CPQ
- * M. Jocelyn Blondin, STO
- * M. Patrick Leclerc, idem
- * Mme Marie-Soleil Gagné, Alliance Transit
- * Mme Sarah V. Doyon, idem
- * M. Samuel Pagé-Plouffe, idem
- * Mme Michelle Llambías Meunier, Propulsion Québec
- * Mme Marie-Josée Côté, idem
- * Mme Nathalie Prud’homme, OUQ
- * M. David Alfaro Clark, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 17 septembre 2024 — Vol. 47 N° 57

**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 (4)**

(Neuf heures cinquante-trois minutes)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour à tous. Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

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

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) est remplacé par Mme Picard (Soulanges); M. Montigny (René-Lévesque) est remplacé par Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac); M. St-Louis (Joliette) est remplacé par Mme Schmaltz (Vimont); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, nous entendrons ce matin les témoins suivants : M. Pierre-André Hudon, M. Jacques Roy et la Fédération des chambres de commerce du Québec.

Alors donc, bienvenue, M. Pierre-André Hudon. Alors, vous allez disposer de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous allons procéder à un échange avec les membres de la commission et puis... Alors, je vous invite donc à vous présenter et à nous faire votre exposé. Merci.

M. Pierre-André Hudon

M. Hudon (Pierre-André) : Bien, d'abord, merci de m'accueillir. Mon nom est Pierre-André Hudon. Je suis professeur de gouvernance et de gestion de projets à l'Université Laval. Je m'adresse donc à vous en tant que professeur d'administration spécialiste de la gouvernance des projets publics et non en tant qu'expert technique des projets de transport. En ce sens, mes remarques concerneront surtout la structure administrative qui est proposée pour Mobilité Infra Québec ainsi que les mécanismes de prise de décision qui sont implicites dans le projet de loi n° 61. La diapositive PowerPoint que vous voyez constitue un aide-mémoire de mes propos. Il y a trois éléments sur lesquels j'aimerais attirer l'attention des membres de la commission.

Le premier, c'est la manière dont le projet de loi tel que présenté semble rendre difficile la coordination avec d'autres instances, notamment les municipalités et les sociétés de transport. L'article 4 mentionne clairement que Mobilité Infra Québec agit lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, pour réaliser l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation des projets complexes de transport et afin de favoriser la mise en valeur des espaces à proximité des bâtiments ou des ouvrages de génie civil d'un projet. Ce que je retiens de ceci, c'est que Mobilité Infra Québec n'a pas le pouvoir d'initiative interne pour analyser indépendamment les bonnes idées. Elle se trouvera donc nécessairement à la remorque du gouvernement.

Or, cela pose, à mon sens, deux problèmes. D'une part, la connaissance fine des besoins se situe plus souvent au niveau municipal, local ou dans les sociétés de transport, ce qui fait me questionner sur la manière dont le gouvernement priorisera les projets confiés à Mobilité Infra Québec sur les critères de priorisation, si vous voulez. Il y a bien un devoir de consulter qui existe dans l'article 29, mais ça me semble un peu faible, surtout si cette consultation intervient lorsque le mandat a déjà été confié ou a déjà été déterminé.

D'autre part, si on veut réellement constituer Mobilité Québec comme une réserve d'expertise, un peu comme la SQI pour le bâtiment, il me semble qu'une certaine autonomie dans l'analyse des opportunités est nécessaire pour que les experts de la future agence puissent faire leur travail correctement. Cela supposerait un pouvoir d'initiative où l'agence peut étudier les solutions qu'elle juge pertinentes, puisqu'il s'agit d'experts, ne l'oublions pas, sans attendre un mandat explicite.

Il y a finalement un autre domaine où la future agence devrait, il me semble, mieux baliser sa relation avec les municipalités, et c'est celui de la mise en valeur... de la mise en valeur des espaces à proximité des projets. En effet, les articles 4, 8, 9, 10, 11 et 28 semblent permettre ce que l'on appelle la capture de la valeur foncière comme méthode de financement où on utilise l'augmentation de la valeur foncière à proximité des projets pour financer le projet lui-même. Je ne sais pas si c'est ce que le législateur avait en tête, en particulier dans l'article 28, mais il me semble que les questions de développement urbain, tant urbanistique que foncier, donc, en ce qui concerne la taxation, relèvent du niveau municipal.

Il y a ici, il me semble, un risque d'incompatibilité des intérêts entre les plans urbanistiques des municipalités et la volonté d'augmenter la valeur foncière de certains édifices pour financer la réalisation des projets. Je ne suis pas

opposé au principe de capture de la valeur foncière, mais je pense qu'il mériterait d'être mieux... d'être mieux balisé, si c'est ce que l'on entend par cet article. Ceci m'amène d'ailleurs au deuxième élément que j'aimerais porter à votre attention, soit celui du mandat et des définitions de certains concepts clés.

D'abord, au-delà des mentions assez succinctes de mobilité durable à l'article 4, de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone à l'article 29, il me semble que certains grands principes de développement, de développement durable même, pourraient être enchâssés dans le mandat, par exemple la réduction des gaz à effet de serre, la contribution au développement économique, les services aux collectivités défavorisées. Enfin, il y en aurait plusieurs autres que l'on pourrait considérer. Cela donnerait au minimum une base rationnelle pour choisir, comme je disais tout à l'heure, pour prioriser quels mandats sont confiés à Mobilité Infra Québec.

J'aimerais également soulever la question du type de projets concernés par l'agence. Quand on mentionne le terme «mobilité durable», on pense... pardon, on pense instinctivement aux projets de transports collectifs, mais des projets autoroutiers pourraient-ils être inclus dans ce terme? Ce que je veux dire, c'est que, sans définition claire de la mobilité durable et des principes qui la sous-tendent, surtout, le terme devient un peu un fourre-tout dans lequel on pourrait bien inclure des projets qui ne vont pas nécessairement dans le sens de la réduction de l'empreinte carbone, dans le sens de la durabilité.

En parlant de définitions, il en va même pour la notion des projets complexes, qui me semble, pour l'instant, assez nébuleuse. Comment déterminer si un projet est complexe? Qui le fait? Quels sont les critères pour dire qu'un projet est complexe? Ce n'est pas clair pour le moment, mais, de façon plus importante encore, comment cela s'accorde-t-il avec la notion de projet majeur d'infrastructure et surtout avec les directives existantes sur la gouvernance des projets majeurs d'infrastructure et sur les modes de réalisation collaboratifs qui vont faire l'objet du... ou qui font l'objet, en fait, du projet de loi n° 62? Il me semble qu'un bon ménage dans toutes ces définitions s'impose.

• (10 heures) •

Finalement, le troisième élément qui retient mon attention concerne la structure administrative en agence de Mobilité Infra Québec. Tout d'abord, je comprends et je salue même l'intérêt à vouloir doter l'État d'une expertise de pointe dans la question des projets de transport, surtout dans la mesure où le transport collectif s'impose comme une des facettes les plus importantes dans la lutte aux changements climatiques. Toutefois, si l'indépendance et la dépolitisation font partie de l'argumentaire pour le choix d'une structure en agence, j'aimerais émettre quelques bémols.

D'abord, il y a ici une question un peu plus théorique. Il ne me semble pas nécessairement désirable de dépolitiser, au sens où on l'entend souvent, les projets de transport, du moins en ce qui concerne les grands choix stratégiques, les grandes décisions, si vous voulez. En effet, dans la mesure où les grands projets d'infrastructure constituent, en quelque sorte, des choix de société, il me semble qu'au contraire la dépolitisation n'est pas nécessairement désirable. Je dirais même qu'il me semble important, du point de vue des politiques publiques ou carrément du point de vue démocratique, de laisser les élus défendre leurs décisions, bonnes comme mauvaises, en matière de transport. Isoler ces décisions de la joute politique n'aurait comme effet que de rendre ces choix importants très opaques, ce qui, à terme, n'est pas désirable.

Là où, par contre, la dépolitisation devient plus importante, c'est au niveau technique, par exemple en ce qui concerne le choix des technologies ou le choix des tracés, ce que j'appellerais les petites décisions, bien qu'il y ait évidemment une zone grise à savoir si un tracé représente un choix technique ou stratégique. Ici, le choix d'une agence peut s'avérer pertinent pour éviter l'ingérence, parce que c'est souvent de ça dont on veut parler quand on parle de politisation. C'est plutôt de l'ingérence qui serait néfaste. La politisation en elle-même n'est pas, à mon sens, un problème fondamental.

Toutefois, malgré les meilleures volontés d'indépendance, c'est souvent au moment des autorisations de procéder ou de financer, c'est-à-dire quand on doit donner le go, si vous voulez, au projet que des changements techniques sont imposés, peuvent être négociés, peuvent être... oui, peuvent être imposés. Ceci nous ramène donc à la question des règles décisionnelles et notamment celles de la cohérence et de la subordination du projet de loi ou de Mobilité Infra Québec à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, qui, elle, balise le processus décisionnel.

Et finalement, de manière un peu plus terre à terre, je me questionne un peu sur le pouvoir, mentionné à l'article 9, de créer des filiales. À mon sens, il n'est pas coutume, pour une agence, de créer une filiale. Il me semble que l'objectif de donner ce pouvoir à Mobilité Infra Québec pourrait être mieux explicité. Je ne suis pas opposé nécessairement à ce projet-là... à cette idée-là, mais j'aimerais qu'on nous dise pourquoi on veut le faire. Est-ce lié, par exemple, à la capture foncière ou encore au désir de créer des sociétés de projets pour réaliser des infrastructures en utilisant des modes alternatifs comme les PPP, les modes collaboratifs, qui font l'objet du projet de loi n° 62? Le projet de loi, à mon sens, est muet à cet égard.

Donc, pour conclure, j'aimerais exprimer mon soutien au désir du gouvernement, implicite dans ce projet de loi, de réaliser des projets de mobilité durable. À mon sens, des transports collectifs de bonne qualité, rapides, efficaces et confortables sont un des facteurs les plus importants de la qualité de vie et du développement économique des villes et l'un des outils les plus importants de la lutte à la congestion et aux changements climatiques. Merci.

La Présidente (Mme Schmalz) : Parfait. Alors, merci beaucoup. Donc, nous allons commencer par l'échange. Alors, juste avant de débiter, la ministre a accepté qu'on lui enlève quelques minutes de son temps. Alors, est-ce qu'il y a consentement pour que... Parfait. Merci. Alors, Mme la ministre, vous disposez de 13 min 30 s.

Mme Guilbault : Merci beaucoup. Salutations à vous, Mme la Présidente, à votre équipe, salutations à tous les collègues. Bonne... bon début de semaine parlementaire en ce mardi matin.

M. Hudon, merci. Merci d'être ici avec nous ce matin. Je le dis à tous ceux qui prennent le temps de venir en personne nous présenter leur point de vue. Tout le monde est occupé dans la vie. Alors, de prendre le temps ce matin, c'est vraiment un grand plaisir. Je crois déduire de vos fonctions que vous habitez peut-être notre capitale nationale puisque vous êtes à la Faculté des sciences de l'administration, où j'ai moi-même déjà passé, à l'Université Laval. J'y ai passé plusieurs années.

Donc, un plaisir de vous recevoir ce matin et d'entendre, puis vous avez commencé un petit peu comme ça et terminé comme ça, votre soutien au projet ou à la volonté gouvernementale, bien qu'il y a... il y a plusieurs points que vous avez abordés, là, puis les projets de loi sont toujours perfectibles, c'est sûr, mais votre soutien à la volonté du gouvernement d'enfin se doter d'un moyen d'être plus efficace dans la livraison de nos projets majeurs. Puis je regardais un peu le genre de recherche que vous faites, et tout ça, et vous avez notamment étudié la politisation des projets majeurs d'infrastructure. Donc, quelqu'un qui s'est penché... excusez, parce qu'on a des appels. Des fois, ça peut être l'école... l'école de mes enfants, évidemment. Donc... Alors, c'est ça. Donc, vous vous êtes penché sur les projets majeurs d'infrastructure, et, pour nous, c'est un très, très grand souci.

Vous avez parlé du projet de loi n° 62, puis j'en parle presque à chaque intervenant qui vient, parce que, pour moi, le projet de loi n° 61 et 62 sont inextricablement liés, parce que le mien n'aurait pas d'intérêt s'il n'y avait pas le 62. Vous l'avez dit, là, notre incapacité à être efficace dans la livraison des projets majeurs d'infrastructure... puis ça dépasse les transports. C'est vrai dans d'autres projets majeurs, que vous pourrez nous... nous le confirmer ou nous l'infirmier, ayant étudié la chose de manière scientifique. Est-ce que vous avez participé aux consultations de mon collègue sur le projet de loi n° 62, ou est-ce que vous avez déposé un mémoire, ou participé d'une quelconque façon? Non?

M. Hudon (Pierre-André) : Non.

Mme Guilbault : Bien, parfait. Bien, vous pourrez peut-être vous exprimer ici, parce que, pour moi, c'est vraiment très, très, très pertinent, puis vous l'avez évoqué vous-même. Moi, je suis arrivée... ça va faire deux ans que je suis arrivée au transport. Ça fait que rapidement, là, j'ai été confrontée à la désuétude de nos façons de faire dans les projets majeurs, notamment dans nos modes contractuels, notamment dans le fait qu'il est quand même assez rare et très compliqué d'aller dans des modes collaboratifs. Donc, une réforme des modes contractuels, pour moi, à la base, était nécessaire, qui dépasse, comme je vous dis, les transports puis Mobilité Infra Québec, là, qui est nécessaire pour l'ensemble du gouvernement, si on veut être plus efficace puis livrer plus cher... moins cher, c'est-à-dire, plus rapidement, moins cher, nos projets d'infrastructure.

Est-ce que... puis je ne sais pas à quel point vous avez eu l'occasion de vous pencher sur le projet de loi n° 62 puis sentez-vous bien à l'aise. Ce n'est pas la commission du 62 ici, mais probablement que vous l'avez regardée avec intérêt. Donc, est-ce que vous considérez que les deux pièces législatives, 61 et 62, vont résolument nous aider à être plus efficaces dans la livraison de nos projets d'infrastructure au Québec?

M. Hudon (Pierre-André) : Je vous avouerais que je concentrais mon intervention surtout sur la question de la planification. Le projet de loi n° 62, les modes collaboratifs sont pertinents, bon, pas seulement dans la livraison, hein, parce que, bon, par exemple, dans les modes collaboratifs, il y a la question du design qui inclut les... bon, les experts dès la conception du projet. Je vous avouerais que mon intérêt à... puis mon intervention de ce matin concernait surtout la partie de la planification, la partie de l'analyse d'opportunité, la partie de la... comme je disais tout à l'heure, là, la priorisation des projets, le choix des projets.

Sur la question de la livraison, je... puis je suis conscient que ce n'est pas l'objectif ce matin, on est plutôt dans des modes novateurs de livraisons. Bon, il faudra les tester, hein, il n'y en a pas eu... il n'y en a pas beaucoup qui ont été faits. Je vous rappellerai que les PPP, au début, dans les années 2000, ont eu quelques ratés aussi au début. Je suis prêt à donner la chance au coureur, mais on n'est pas ici pour parler du projet de loi n° 62.

Ce que j'aimerais mentionner, c'est plutôt la question de la priorisation des projets, le choix des projets qui seront confiés à Mobilité Infra Québec. Et ça, comme je vous... puis vous l'avez souligné, je suis tout à fait en faveur, puis c'est ce que je disais dans la conclusion de mon texte, de doter l'État d'une expertise dans la réalisation de projets d'infrastructures de transport, d'infrastructures durables de transport.

Là où j'ai une crainte, c'est que le mot «mobilité durable» devient un peu de l'écoblanchiment, du «greenwashing», où on essaie de rentrer n'importe quel projet qui ne va pas nécessairement dans le sens du développement durable dans la liste des projets à prioriser. C'est pour ça que moi, ce que j'aimerais voir, ce que... pas «j'aimerais», là, ce n'est pas... c'est votre travail, mais ce que j'ai espoir de voir dans le projet de loi, c'est des principes plus fortement enchâssés de développement durable puisqu'on l'appelle... puisqu'on dit dans l'article 4, par exemple, que l'on veut... que c'est une agence de développement durable, puis dans l'article 29, on parle du principe de... je ne veux pas dire de bêtises, excusez-moi, de diminution... dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone. Voilà.

C'est ça, surtout, ma préoccupation. C'est là où j'ai une petite crainte, pas une grande crainte, mais je... parce qu'on met surtout des infrastructures, puis il y a toutes sortes de décisions qui ne sont pas nécessairement liées au projet de loi. Mais il me semble que d'avoir des principes plus fortement enchâssés, de développement durable, dans la loi permettrait une meilleure planification, une meilleure priorisation des projets.

• (10 h 10) •

Mme Guilbault : Puis dans la mesure... Quand vous dites «une meilleure priorisation»... parce que ça a été dit sur toutes les tribunes, moi, je l'ai dit abondamment, puis, je pense, c'est de notoriété publique maintenant, que la

création de Mobilité Infra Québec, essentiellement, vise à pouvoir livrer des projets de transport complexes collectifs... de projets complexes de transport collectif, ce qui est une expertise actuellement qui est manquante au sein de l'État et... Donc, dans cette mesure-là, comme il s'agirait de lui confier des mandats pour que ce soit planifié ou réalisé, moi, je me concentrais beaucoup sur la réalisation, parce que la planification, actuellement, la planification de la mobilité en général, c'est déjà un mandat qui incombe au ministère des Transports, mais c'est la réalisation qui est compliquée. Bien, il y a moyen de s'améliorer, là, on est d'accord, mais sauf que, dans la réalisation, le seul... à part le métro, le seul grand projet, vous le savez probablement, de transport collectif majeur qu'on a fait, c'est le REM, et on l'a donné à... on a créé la CDPQ Infra exprès pour faire ça, sachant probablement, à l'époque, ce n'était pas dans notre gouvernement, mais sachant probablement qu'on ne serait pas capable de le faire au gouvernement ou ça prendrait tellement de temps que ça ne finirait plus, ça coûterait une fortune. Et là c'est quand même 67 kilomètres à 8 milliards. Donc, tu sais, quand même, on peut dire ce qu'on veut, mais ça avance, tu sais.

Tout ça pour dire que, dans la mesure où ce seraient des projets de transport collectif qui sont le premier objectif de la création de Mobilité Infra Québec, et vous nous dites : Mon souci, c'est de m'assurer que ces projets-là ont vraiment... vont générer une réduction de GES, sont vraiment des projets de mobilité durable, pour moi, ça tombe sous le sens, dans le sens où, peu importe le projet de transport collectif, qu'il soit dans l'est de Montréal, qu'il soit dans... sur la Rive-Sud de Montréal, que ce soit le tramway Québec, pour moi, on atteint le même objectif de décarbonation. Donc, partagez-vous ou, sinon, comment est-ce que vous nuanceriez cette opinion-là?

M. Hudon (Pierre-André) : Oui. Bien, je... quand on lit le libellé du projet de loi... ou des articles, pardon, on parle surtout de transport, mais je vous poserais la question : Est-ce qu'un projet routier pourrait faire partie du portefeuille de projets gérés par infrastructure... par Mobilité Infra Québec? Est-ce qu'un projet comme le troisième lien pourrait en faire partie?

Mme Guilbault : Bien, l'objectif, c'est... D'habitude, c'est l'inverse, mais ça me fait plaisir de répondre. Le libellé, volontairement, de l'article 4, justement, est large pour ne pas fermer la porte à quoi que ce soit, parce qu'après que moi, je sois passée, on ne sait pas ce que les gens vont vouloir confier comme mandat. Moi, il me reste deux ans, et je l'ai toujours dit, notre priorité en ce moment, c'est de trouver une personne pour... mais une instance pour réaliser un projet dans l'est de Montréal. Pour nous, c'est une priorité. Ça fait tellement longtemps qu'on en parle. Un peu comme la ligne bleue qui a été annoncée à plusieurs reprises par de précédents gouvernements et que là, nous, on réalise enfin. On veut faire la même chose avec l'est de Montréal.

Mais effectivement, on donne à Mobilité Infra Québec les coudées franches pour réaliser des projets complexes de transport. La différence entre le routier puis le collectif, c'est que, le routier, on a déjà l'expertise puis l'habitude de le faire au ministère des Transports. Et, avec le projet de loi n° 62, on y revient parce que, veux veux pas, ça va aider aussi mon ministère, parce que la réforme des modes contractuels va prévaloir pour l'ensemble des ministères et organismes. Donc, le ministère des Transports va aussi pouvoir être plus efficace dans ses modes de réalisation de projets routiers. Mais c'est certain que l'objectif premier, c'est pour les projets de transport collectif.

M. Hudon (Pierre-André) : Alors, je vous soumettrais : Pourquoi ne pas le dire explicitement dans le projet de loi, dire que ceci concerne les projets de transport collectif? La crainte que j'ai, c'est qu'on finisse, puisque la définition des projets complexes, elle est large, parce qu'on parle de... attendez, je... projets complexes de transport. Par exemple, deuxième paragraphe, l'article 4, on parle de projets complexes de transport, on ne parle pas de projets complexes de transport collectif. La crainte que j'ai, c'est qu'à terme on finisse par utiliser ce véhicule-là surtout pour accélérer des projets de transport qui ne vont pas nécessairement dans le sens de la mobilité durable.

Cela étant dit, je ne veux pas dire que tous les projets de route sont mauvais. Je ne veux pas dire qu'une réfection de l'autoroute 50 entre Gatineau et Mirabel ne serait certainement pas un... du luxe, même si ce n'est pas une question de réduction de gaz à effet de serre, mais c'est une question de sécurité publique. Le problème, c'est que je pense que, si on veut faire de la mobilité durable via des projets de transport collectif, je pense qu'on devrait s'assurer que... les choix collectifs puis les enchâsser très, très, très explicitement dans le projet de loi que les principes de développement durable sont enchâssés très explicitement dans le projet de loi.

Mme Guilbault : Bien, je vous rejoins sur l'importance que l'objectif prioritaire soit de pouvoir faire des projets de transport collectif, mais, pour moi, il n'y a pas de plus-value à exclure la possibilité de faire d'autres types de projets de transport. Pour moi, l'important c'est que les projets de transport collectif qu'il reste à livrer de la part de l'État — puis je pense beaucoup à l'est de Montréal puis j'ai parlé de la Rive-Sud de Montréal, à un moment donné, il va falloir en faire un aussi — soient prioritairement confiés à l'agence. Mais vous l'avez dit vous-même, des projets routiers, il va toujours y en avoir, là.

Je fais toujours mon même... Puis, regarde, on va commencer le mardi matin comme ça, beaucoup... certains partenaires financiers se sont désengagés du financement des routes, mais ce serait du déni pur de penser qu'on va arrêter de faire des projets routiers. Or, pour moi, du point de vue du citoyen, qui, avec ses taxes et ses impôts, paie pour l'ensemble des projets de transport, qu'ils soient collectifs ou routiers, d'exclure la possibilité qu'une éventuelle équipe agile et efficace puisse faire peut-être un jour des projets routiers, bien que probablement pas à court terme parce que, comme je vous dis, elle va être occupée sur des projets de transport collectif, pour moi, du point de vue du citoyen payeur de taxes, c'est une bonne chose. Mais, enfin, l'important c'est que les projets de transport collectif d'envergure puissent être livrés, avec des gens capables de le faire, à part la CDPQ Infra, dont on dépend beaucoup trop systématiquement, actuellement, puis qui ne sont pas nécessairement intéressés à tout faire.

Alors, je ne sais pas, puis je ne sais pas si vous, étant un expert, justement, de ces questions-là, de planification, et tout ça... Est-ce que vous avez évalué, justement, actuellement, où devraient être les priorités pour livrer des projets de transport? Je vous parlais de l'est de Montréal, tout à l'heure. Est-ce que, pour vous, ça, ça fait du sens, de penser que l'agence, en priorité, se pencherait sur un projet pour la mobilité dans l'est, éventuellement Lanaudière?

M. Hudon (Pierre-André) : Bien, comme j'ai dit dans le préambule de mon texte, je ne suis pas un expert des transports, je ne suis pas un expert technique des transports. Mme Morency, qui était là la semaine dernière, l'est infiniment plus que moi. Je me concentre surtout sur les mécanismes de prise de décision et sur la question de la gouvernance des projets. Et j'ai... Bon, j'ai l'impression de radoter, là, mais je pense que des critères plus clairs, ce serait probablement la manière de trouver quels projets devraient être priorisés. Ce n'est pas à moi à dire : Le prochain projet, ça devrait être une ligne rose, ça devrait être l'autoroute 50, ça devrait être le troisième lien. Moi, ce que je pense, c'est...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Rapidement.

M. Hudon (Pierre-André) : ...qu'on devrait avoir des critères, des critères explicites sur le choix des projets et que ces critères-là devraient aller dans le sens du développement durable. Et d'ailleurs le développement durable, quand on l'enseigne, à l'université, ça peut avoir plusieurs définitions, hein? Il y a la question environnementale, mais je l'ai dit tout à l'heure, la question de la réduction... du service aux collectivités défavorisées...

La Présidente (Mme Schmaltz) : C'est tout le temps... Désolée, je suis obligée de vous couper, mais c'est le temps que nous avons. Merci. Alors, je me tourne maintenant vers l'opposition officielle pour 9 min 54 s.

M. Derraji : Oui. Mme la Présidente, j'aurais une demande à vous faire. Le temps laissé sur la table par Mme la ministre, est-ce qu'il peut être redistribué à l'ensemble des trois partis de l'opposition, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui. Non, c'est ça, c'était pour rattraper le retard qu'on a... pour rattraper le retard qu'on avait, parce qu'on a commencé en retard ce matin. Donc, on a enlevé du temps à la ministre pour qu'on puisse terminer à l'heure.

M. Derraji : Mais on peut finir en retard. C'est quoi, le problème?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bien, il n'y a pas de problème en soi, là, mais...

M. Derraji : C'est... je pense que c'est intéressant, avoir l'échange.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, c'est ça. Il faut qu'il y ait un consentement de tout le monde aussi pour finir plus tard.

M. Derraji : Ah! OK. Mais il faut considérer qu'il n'y aura plus de consentement si on arrive en retard. On s'est dit qu'on va commencer à 9 h 30, ou à 9 h 45, on commence à 9 h 45. Si jamais la ministre vient en retard, nous aimerions... mais je ne veux pas parler au nom de mes collègues, mais je trouve intéressant profiter de la présence de l'expert et utiliser tout le temps, mais ce n'est pas grave, je vais... on va...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bien, écoutez, allez-y. 9 min 54 s.

M. Derraji : Oui, oui. Ce n'est pas grave, c'est une bonne leçon pour la prochaine fois.

Bonjour. Excellente présentation, des bons arguments, et je tiens à vous remercier. C'est très, très clair, et ça me rappelle de beaux souvenirs à la FSA, où j'ai fait mon MBA. Donc, très heureux d'échanger avec vous.

Vous avez déclaré : Si on utilise une définition un peu tordue de la mobilité durable pour que ça devienne une espèce de fourre-tout et que ça devient un véhicule pour réaliser n'importe quel projet de transport, je deviens un plus... je deviens plus ambivalent. Vous faites référence au troisième lien. Ma question est très simple : Considérez-vous que le troisième lien doit être utilisé comme projet de la future agence?

M. Hudon (Pierre-André) : Je ne crois pas qu'on devrait faire un débat ici, en étude du projet de loi, sur le troisième lien. Je pense qu'on devrait faire un débat sur les critères de décision qui permettraient d'inclure un projet ou un autre, OK? Comme je l'ai dit, je ne suis pas un expert technique. Cela étant dit, si des critères sont réellement des critères de développement durable, je ne vois pas comment un processus rigoureux d'analyse pourrait en arriver à la conclusion que le troisième lien est un projet de mobilité durable.

• (10 h 20) •

M. Derraji : Donc, selon le projet de troisième lien, ce n'est pas un projet de mobilité durable.

M. Hudon (Pierre-André) : À mon sens, non.

M. Derraji : Oui. Donc, il ne remplit pas l'ensemble des critères. Est-ce que j'ai...

M. Hudon (Pierre-André) : Bien, pour l'instant, il n'y a pas de critères ou il y a peu de critères.

M. Derraji : Oui, oui.

M. Hudon (Pierre-André) : Il y a quelque chose dans l'article 29, mais...

M. Derraji : Vous avez raison, et on est rendu à plusieurs versions du troisième lien. On le fait, on ne le fait pas. Donc, vous avez raison de le mentionner.

Vous avez parlé de l'article 4, de l'article 29, ça m'a beaucoup interpellé, consultations faibles. Vous avez aussi parlé de rendre difficile la coordination. Pensez-vous réellement que si on veut aller dans le... des projets de mobilité durable, les deux éléments clés, la coordination et la consultation, ce sont des éléments clés?

M. Hudon (Pierre-André) : La consultation, bien, évidemment que la... la consultation sont des éléments clés. Et là où je voulais en venir avec la... ce que j'ai dit sur la coordination et la consultation, c'est surtout d'aller chercher l'expertise là où elle se trouve, c'est-à-dire dans les villes, dans les sociétés de transport. Ce sont les acteurs au niveau local qui détiennent la connaissance fine des besoins et des sensibilités des utilisateurs des transports collectifs. C'est certain que, si on veut faire de Mobilité Infra Québec une agence qui gère des projets de transport collectif, c'est certain qu'à un moment donné, il va falloir aller demander aux municipalités c'est quoi, les besoins. La crainte que j'ai dans la version actuelle du projet de loi, c'est qu'il y a un pouvoir d'initiative qui est assez direct du ministère des Transports, du gouvernement, et que les projets qui sont confiés à Mobilité Infra Québec vont avoir été choisis selon, encore une fois, des critères que l'on ne connaît pas et avec des connaissances probablement qui incluent des liens avec les municipalités, mais pas explicitement.

M. Derraji : Oui, mais, professeur... et donc vous avez raison, donc... parce que je saisis, là, votre présence. Donc, pour vous, l'étude détaillée doit être claire sur les critères. On doit faire attention aux mécanismes de coordination et on doit faire attention aux mécanismes de consultation enchâssés dans la loi pour éviter des surprises. Est-ce que j'ai bien résumé ce que vous voulez dire?

M. Hudon (Pierre-André) : Bon, on peut dire ça. Je pense qu'il faut s'assurer que les sociétés de transport et les villes soient capables de transmettre l'information sur ce qu'elles connaissent comme étant les besoins en matière de transport collectif et les sensibilités des utilisateurs.

M. Derraji : Mais vous répondez quoi à l'argument suivant : il y a beaucoup de bureaux de projets dans toutes les sociétés de transport. D'ailleurs, j'en ai rencontré pas mal. Bien, on va les regrouper dans l'agence au lieu d'avoir plusieurs bureaux de projets?

M. Hudon (Pierre-André) : L'agence, à mon sens, va être un peu un répertoire, une réserve d'expertise, si vous voulez. Ce que j'ai lu dans les médias, c'est que l'agence devrait faire à peu près 9 millions de budget puis une cinquantaine d'employés, là, à moins que ça ait beaucoup changé depuis le mois de mai. C'est ce que... c'est ce qui était sorti dans les médias.

M. Derraji : 3 millions, selon le document du gouvernement. C'est ce que j'ai vu.

M. Hudon (Pierre-André) : Bon, ça, vous me l'apprenez. Ce que... Là où je veux en venir, c'est que c'est une petite boîte, hein? Une cinquantaine d'employés, ce n'est pas gros. Le bureau de projet du tramway, lui, à lui tout seul, faisait 163 employés avant la suspension. Donc, essentiellement, ce que l'on va faire, c'est que l'on va changer, rapatrier, si vous voulez, les bureaux de projets dans Mobilité Infra Québec. Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose, je vous dirais, c'est... si tant est que l'expertise est là, l'expertise de gestion de projet, puis je pense que...

M. Derraji : Mais vous êtes un expert en management.

M. Hudon (Pierre-André) : Oui.

M. Derraji : Les bonnes règles de gouvernance, est-ce que ça ne tend pas plus vers une centralisation ou d'une décentralisation? Je vous donne un exemple. J'ai rencontré les gens de Gatineau. On ne m'a pas dit que j'ai un manque d'experts. Ils ont réussi à avoir des experts. Ils ont... Et d'ailleurs ils répondent à l'appel du gouvernement pour le tramway, les choses avancent, les études avancent. Le problème est ailleurs. Ce n'est pas par rapport au manque d'expertise. Donc, ils ont réussi localement à avoir le début de commencement d'un projet. Est-ce qu'on ne tend pas vers une centralisation?

M. Hudon (Pierre-André) : Je vous avouerais que ma priorité principale... c'est un pléonasme. Ma priorité, ce serait qu'on ait des projets de mobilité durable qui aboutissent, et ça, en ce sens, je suis assez favorable au projet de loi, au projet de Mobilité Infra Québec. Là où j'ai un problème plus théorique et plus philosophique, c'est justement dans ce que l'on va considérer comme étant des projets de mobilité durable.

M. Derraji : Oui, et ça, c'est un bon point. Ce qui me ramène à ce que... Vous, ce que vous suggérez aujourd'hui, c'est que la mission de la future agence soit à 100 % mobilité durable, ça veut dire transport collectif. Vous ne voulez pas que la mission soit autre chose que le transport collectif? Qu'est-ce que vous voulez exactement pour que les futurs projets soient uniquement conformes à la mobilité durable?

M. Hudon (Pierre-André) : Dans la mesure où cette agence-là risque d'en mener large et qu'elle va avoir... elle va accaparer beaucoup de ressources, elle va accaparer beaucoup du portefeuille de projets de transport de l'État, le danger, c'est que, si elle devient le véhicule quasi exclusif de réalisation des projets et que ces projets-là sont mal choisis, on va se trouver à faire surtout des projets routiers et laisser de côté les projets de mobilité collective.

M. Derraji : Oui, c'est très clair.

M. Hudon (Pierre-André) : C'est ça qui... C'est ça qui m'inquiète.

M. Derraji : Oui, oui, il y a beaucoup de groupes qui l'ont mentionné. Donc, pour vous, routes, autoroutes, il y a le ministère, projets de transport collectif, l'agence.

M. Hudon (Pierre-André) : Puis on pourrait faire le débat plus large aussi, même à l'intérieur du ministère des Transports. Mais là ce qu'on... ce qu'on me dit, puis c'est ce que la ministre me disait tout à l'heure, c'est que l'expertise ne semble pas exister en transport collectif au ministère. Soit, il est dans les municipalités, et je le conçois parfaitement. Je pense qu'on devrait utiliser ce véhicule-là comme un véhicule pour moderniser la question des transports de façon plus large.

M. Derraji : ...évoqué la notion de projet complexe. Selon vous, c'est quoi, la définition d'un projet complexe?

M. Hudon (Pierre-André) : Je ne le sais pas. Je ne le sais pas, mais on... Ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a une définition de projet majeur et que celle-là, elle est très explicite dans le règlement sur les projets majeurs.

M. Derraji : Oui. Et vous voulez qu'on soit beaucoup plus explicite sur la définition du projet complexe dans le projet de loi?

M. Hudon (Pierre-André) : Je suis inquiet qu'on utilise un projet... la définition d'un projet complexe comme une manière d'éviter de les appeler des projets majeurs, parce que tous les projets sont complexes, là. On s'entend, là, quand on... Il y en a certains plus que d'autres, mais la plupart des projets sont complexes.

Je ne comprends pas, en fait, pourquoi on utilise la notion d'un projet complexe, alors qu'on pourrait très bien parler d'un projet majeur. Les projets de transport collectif vont presque toujours l'être, là, surtout dans la définition actuelle. Pourquoi rajouter une couche de définition d'un nouveau concept qui n'a pas été défini et qui vient juste complexifier la prise de décision? C'est ça, ma préoccupation. Les projets vont être complexes, là, on s'entend, surtout des projets de transport collectif.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

M. Derraji : Ah! OK. Donc, pour vous, à l'intérieur du projet de loi, la définition du projet complexe est nécessaire. Il y a la définition des projets majeurs que vous voyez. Mais, si on suit la mission... d'ailleurs, on va avoir un bon débat sur la mission de la future agence, mais ça découle naturellement... Si la mission, c'est le transport collectif, la définition de mon projet complexe doit être du transport collectif.

M. Hudon (Pierre-André) : Bien, pas nécessairement, à mon sens. Moi, ce que je veux dire, c'est qu'un projet est... une fois qu'il est considéré majeur, il est soumis à la directive sur la gouvernance des projets majeurs d'infrastructures publiques.

M. Derraji : Oui, mais je reviens à la mission. Désolé. Je vous ramène à la mission. Si votre mission, c'est faire du transport collectif... mais c'est votre mission, faire du transport collectif. La définition d'un projet complexe majeur doit se refléter dans ce que tu... ce que tu t'es donné comme mission.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons. Alors, je vais céder maintenant la parole au deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. le professeur. Merci pour votre présence. J'ai remarqué que vous êtes venu en autobus aujourd'hui. Je vous en félicite. Très clair.

D'abord, juste dire, ce document-là, j'aimerais, si c'est possible, que vous nous l'envoyiez, là, évidemment, nous le partager. C'est très succinct, mais, en même temps, c'est extrêmement clair, puis il y a là-dedans beaucoup, beaucoup, beaucoup de matériel qui va nous être très utile, certainement, autant pour nous que pour Mme la ministre, je l'espère.

Je suis content que vous ayez souligné que l'agence Mobilité Infra Québec puisse... ce n'est pas clair, en fait, si elle est uniquement dédiée à réaliser des projets de transport collectif. Puis il y a aussi la partie transport là-dedans qui, moi, m'était très explicite à la lecture du projet de loi. Donc, je suis content de voir que vous ayez la même lecture que moi.

Peut-être juste aussi sur le nombre d'employés. Ça n'a pas été vérifié encore, mais peut-être juste vous en informer, peut-être, vous n'avez pas vu passer la nouvelle, mais, en mai dernier, là, il y avait une nouvelle comme quoi Mobilité Infra Québec compterait 400 employés après trois ans de vie. Donc, ça change quand même un peu... Tu sais, il n'y en a pas tant que ça, des experts de transport, transport collectif, de projets complexes ou majeurs au Québec. Je ne sais pas qu'est-ce que ça peut changer pour être... peut-être pourriez-vous nous donner votre avis là-dessus.

Il y a la captation de la valeur immobilière ou foncière, comme vous le nommez. Vous dites quelque chose d'intéressant, vous dites : Est-ce que les filiales pourraient servir à ça? Ça pourrait faire des conflits avec les municipalités. Puis, en même temps, on parlait de tout ça, dans les autres discussions qu'on a eues avec les autres groupes, les municipalités le demandent, puis ça, depuis longtemps, depuis plusieurs projets de loi. Donc, peut-être vous entendre sur ça spécifiquement.

• (10 h 30) •

M. Hudon (Pierre-André) : Les municipalités demandent quoi exactement?

M. Grandmont : De pouvoir faire de la captation, de pouvoir faire de la valorisation immobilière.

M. Hudon (Pierre-André) : Bien, l'article qui me chicote, c'est le deuxième paragraphe de l'article 28, où on dit : «Toute contrepartie financière liée à la vente d'un immeuble ou d'une partie de celui-ci doit profiter au financement d'un projet complexe de transport pour lequel l'immeuble a été acquis.»

Ce que je comprends, c'est que c'est de la... c'est de la capture de valeur foncière. Je ne suis pas du tout opposé à ce principe-là, là, les municipalités ne le sont pas, puis je pense que c'est une manière tout à fait saine, puis ça va dans le sens de la mobilité durable de faire des immeubles... de construire des immeubles désirables près des stations, dans l'idée du Transit-oriented development, là. Je mets seulement en garde la commission sur les conflits potentiels qui pourraient exister entre les intérêts des municipalités et les intérêts de...

M. Grandmont : De quelle nature? Pouvez-vous expliciter? Parce que, vraiment, les municipalités demandent, en fait, de ne pas avoir seulement le pouvoir de vendre un terrain, mais de faire des partenariats avec un promoteur privé puis d'aller chercher cette plus-value-là pour financer sur le long terme.

M. Hudon (Pierre-André) : Bien, si tout le monde est d'accord, soit, on... tout va très bien.

M. Grandmont : Mais ce n'est pas ce qui est offert. C'est ce qu'elles dénoncent actuellement. Elles disent : On veut avoir plus que juste vendre le terrain. On veut pouvoir, comme, le maximiser.

M. Hudon (Pierre-André) : Excusez-moi, je ne suis pas certain de comprendre votre question.

M. Grandmont : C'est-à-dire qu'on... elles veulent pouvoir faire des partenariats avec des promoteurs privés qui développeraient ces projets-là, mais, dans le fond, le terrain est offert en garantie, puis il y a des... dans le fond, il y a des retours sur le long terme qui peuvent aller chercher sur des terrains.

M. Hudon (Pierre-André) : Je suis d'accord avec le principe de faire augmenter la valeur des terrains pour financer les projets de transport. C'est une bonne idée en soi, mais soyons prudents en ce qui concerne les conflits potentiels.

M. Grandmont : Parfait.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, c'est tout le temps que nous avons. On termine avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci, Pr Hudon, pour votre présentation, votre réflexion aussi. J'aimerais régler une chose, là. Si, à l'article 4, on terminait en disant : planifier, réaliser des projets majeurs de transport collectif, est-ce que ça ferait plus votre affaire que la mouture actuelle?

M. Hudon (Pierre-André) : Déjà, oui, ça me...

M. Arseneau : On clarifierait les choses. On élimine la question des projets routiers qui peuvent être faits par le ministre.

M. Hudon (Pierre-André) : Oui, absolument. Puis j'irai un peu plus loin aussi dans l'article 29, tout... tant qu'à y être.

M. Arseneau : D'accord. Maintenant, je trouve intéressante la réflexion que vous avez faite sur le pouvoir décisionnel ou sur... Comment vous avez appelé ça? Le pouvoir d'initiative. Et, en regardant ce que vous amenez, il y a comme une espèce de contradiction interne au projet de loi, c'est-à-dire que le point de départ sur les critères de choix... et tout ça, ça n'appartient pas au projet de loi, dans la mesure où ça appartient au gouvernement de décider, selon ses propres critères, de façon complètement discrétionnaire, ce qu'il confie comme mandat à Mobilité... à l'agence Mobilité Infra Québec.

Alors, j'ai l'impression que, puis dites-moi si je comprends bien, votre proposition, ce serait de permettre à l'agence de pouvoir faire une réflexion en amont de la décision gouvernementale pour répondre aux besoins impérieux de transport collectif, notamment, de proposer un éventail de solutions, et qu'ensuite le choix soit fait selon un certain nombre de critères. Est-ce que je comprends bien?

M. Hudon (Pierre-André) : Tout à fait. Je ne remettrais pas en... et je ne remettrais jamais en question l'importance que ce soit le gouvernement qui décide, qui...

M. Arseneau : Exact, qui tranche.

M. Hudon (Pierre-André) : ...qui tranche, qui dise : Bien, ce projet-là, on le fait, ce projet-là, on ne le fait pas, on autorise le financement, mais on devrait, à mon sens, avoir la possibilité, surtout si on veut faire de Mobilité Infra Québec un réservoir d'expertise, de dire : Ces experts-là, ils ont... ce sont des experts, ils ont la connaissance. Ils devraient être capables au moins de suggérer des projets, de dire : Nous, via nos contacts avec les municipalités, avec les instances locales, on connaît les besoins, et on est capables de faire des suggestions pertinentes. Et ces suggestions-là devraient aller, à mon sens, dans le sens de la mobilité durable via les critères qui seraient fixés dans le projet... qui seraient enchâssés dans le projet de loi, dans un monde idéal.

M. Arseneau : Donc, essentiellement, on reconnaît le pouvoir gouvernemental d'attribuer des ressources et des... un financement à un certain nombre de projets, encore faut-il qu'en amont on ait réfléchi, à savoir si ces projets-là, sur la base d'un certain nombre de critères objectifs et de mobilité durable ou de développement durable, puissent être bons.

M. Hudon (Pierre-André) : Ce que je pense qu'on devrait éviter, c'est d'avoir un paquet de municipalités qui revendiquent plein de projets de mobilité durable et qu'ils disent : Nous, on les veut, on les veut, on les veut, et que, finalement, dans la boîte de Mobilité Infra Québec, il y a que des projets qui ne vont pas dans ce sens-là, qui ont été choisis par le gouvernement. Les projets vont finir par être choisis par le gouvernement, mais ça devient plus gênant pour le gouvernement de refuser des projets qui ont été suggérés par sa propre boîte.

M. Arseneau : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci infiniment. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Alors, nous allons suspendre quelques instants pour accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 10 h 35)

(Reprise à 10 h 39)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bienvenue, M. Jacques Roy. Alors, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous allons procéder à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite donc à vous présenter, vous et votre exposé. Merci.

M. Jacques Roy

M. Roy (Jacques) : Merci. Bonjour à tous. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour, chers membres de la commission. Alors, mon nom est Jacques Roy, je suis professeur à l'école des HEC à Montréal. Je suis un prof de gestion des opérations de la logistique et je m'intéresse aux transports depuis longtemps.

Écoutez, j'ai réalisé une étude récemment sur les coûts des projets de transport collectif au Québec et je pense que c'est disponible comme mémoire pour votre lecture. Je ne vais pas tout répéter ça ce matin et je ne vais pas non plus revenir sur le contexte que vous connaissez maintenant par coeur. Tous les projets de transport collectif qui sont mis de l'avant, qui représentent des dizaines de milliards de dollars, si on les réalise tous... et notre bilan au Québec, mais pas juste au Québec, ailleurs aussi, avec des projets semblables qui ont connu des retards importants, des dépassements de coûts substantiels par le passé... Dans ce sens-là, étant donné qu'on a plusieurs projets à faire et

une performance, donc, pas très exemplaire par le passé, la création d'une agence, Mobilité Infra Québec, peut sans doute être une bonne nouvelle en ce sens que l'agence promet de réaliser des projets plus rapidement et à moindre coût.

• (10 h 40) •

Alors, écoutez, moi, je vais tout simplement formuler quelques réflexions. J'en ai cinq, ça ne sera pas très long, et la première va peut-être vous surprendre un peu. Avant d'aborder la question de comment on gère des projets, moi, je vous suggérerais d'essayer d'en lancer le moins possible dans le sens suivant, c'est que je suis un peu préoccupé par le déficit du maintien des actifs au Québec, que ce soient les écoles, les hôpitaux, les routes, mais aussi, évidemment, en transport collectif. Vous savez comme moi que le métro de Montréal aura des besoins importants d'entretien. C'est des milliards de dollars qu'on devra investir. Et je ne suis pas le seul à être un peu préoccupé par l'évolution des investissements qu'on fait dans ce... pour réduire, en fait, le déficit de maintien des actifs.

Donc, dans un premier temps, avant de lancer des nouveaux projets, que ce soit de transport collectif ou autres, je pense que c'est important de veiller à faire l'entretien des actifs qu'on possède. Et je vous lancerais un peu comme boutade : À quoi bon lancer de nouveaux tramways, si on ne peut pas les connecter à un réseau de métro fonctionnel? Donc, il y a un équilibre à atteindre ici, puis évidemment, je m'adresse à vous comme élus, là, par rapport à cette recommandation.

Bon, une fois que j'ai passé ce message-là, le deuxième point que j'aimerais aborder, puis je suis sûr que d'autres l'ont fait avant moi aussi, c'est bien important, avant d'approuver un projet, d'en faire l'étude approfondie, donc, de bien, bien faire des analyses avantages-coûts pour permettre d'établir la rentabilité, et pas juste financière, mais la rentabilité sociale de ces projets-là. Et le témoin précédent parlait de critères, etc. Je pense que les critères dans les analyses avantages-coûts de tels projets sont bien connus des coûts d'investissement, mais aussi des coûts d'exploitation. Il y a eu des discussions, je pense, récemment, à l'effet : Est-ce qu'on doit inclure les coûts d'entretien, d'exploitation des projets? Ça me semble assez évident, quand on fait les analyses des projets, il faut évaluer ces coûts-là également. Dans les semaines, dans les mois, dans les années à venir, on va se rendre compte que les redevances qu'on va devoir payer à la CDPQ Infra pour le REM, ce sont des montants substantiels et on doit en tenir compte, donc, dans d'éventuels autres projets de transport collectif.

Aussi, c'est important de bien réfléchir aux objectifs qu'on poursuit avec ces projets-là. Par le passé, on a eu tendance à se laisser un peu éblouir par des technologies qu'on a vues ailleurs dans le monde, en Europe beaucoup, et on peut se demander si ce qu'on cherche à faire, c'est de déplacer des usagers du transport collectif d'un mode actuel, comme l'autobus, par exemple, vers des modes plus modernes, plus attractifs, plus lourds. Et, à la fin, est-ce que, finalement, on a réussi à attirer des automobilistes, donc, à posséder un transfert modal qui permettrait de réduire, à la fin, des émissions de gaz à effet de serre? Donc, c'est important de regarder un peu dans... bilan à ce chapitre-là et de veiller à ce que ces objectifs-là soient poursuivis et atteints. L'autre point, le troisième point que je voudrais aborder, c'est la nécessité de bien planifier des réseaux intégrés de transport collectif au niveau régional. Dans une autre étude, j'ai réalisé, sur la gouvernance du transport collectif, ce qu'on observe un peu partout dans le monde, c'est qu'il y a trois niveaux de gouvernance. Il y a le niveau politique qui, évidemment, prend les décisions ultimement, qui définit la mission et ainsi de suite, il y a un niveau intermédiaire qui est plus tactique, qui consiste à analyser les besoins régionaux et à concevoir un plan intégré de réseau de transport collectif, qui est établi en consultation avec les intervenants locaux.

Alors, vous reconnaîtrez sûrement l'objectif ou la mission derrière la création de l'ARTM à Montréal, qui devait et doit toujours jouer ce rôle-là, donc, de proposer un plan intégré de transport. Sauf qu'un tel organisme n'existe pas à Québec ni à Gatineau, et donc on se retrouve avec des propositions de projets qui sont... ont davantage un caractère local, si on veut. Et quand je lis tous les projets qui sont mis de l'avant dans la grande région de Montréal, par exemple, bien, je vois qu'il y a un projet dans l'est, il y a un tramway sur la Rive-Sud, il y a un autre projet d'infrastructure dans le sud-ouest, il y a des trucs qui vont connecter avec Laval. Et, bon, tout le monde cherche à défendre un peu ses projets et je ne vois pas la vue d'ensemble, je ne vois pas vraiment le plan d'ensemble derrière ça. Et ce plan doit aller au-delà d'un plan de transport collectif. Il doit évidemment inclure aussi des enjeux reliés à l'aménagement du territoire. Et on l'a vu avec le défunt projet du REM de l'Est que, lorsqu'on ne consulte pas nécessairement la population, lorsqu'on n'a pas intégré ces enjeux d'aménagement de territoire, bien, notre projet de transport collectif risque d'être mal reçu.

Donc, pour moi, c'est absolument important de développer ce plan-là. C'est ce qu'on voit ailleurs dans le monde. Et, une fois qu'on a un plan puis on sait où sont les morceaux, on connaît les besoins, les besoins de mobilité de la population et à partir des analyses origine-destination, et ainsi de suite, bien là, on est à même ensuite de voir, bien, comment on améliore la mobilité en ajoutant ici des réseaux d'autobus, là, peut-être un tramway ou un SRB, etc. Et une fois qu'on a cette vision d'ensemble, bien là, on peut se dire : OK, quels... parmi tous ces moyens-là qu'on veut mettre en oeuvre, quels sont ceux qui sont prioritaires? Quels sont ceux qui produisent les plus grands bénéfices par rapport aux investissements requis? Et ce n'est pas nécessairement les plus spectaculaires qui vont être les plus prioritaires dans ce sens-là. Bon, ça, c'était mon troisième point.

Le quatrième point... En fait, toujours sur ce point-là, la question qui se pose dans le contexte de la création de l'agence, c'est : Qui va réaliser cette planification au niveau régional? Ce n'est pas clair pour moi, quand je lis le projet de loi, si c'est quelque chose que l'agence Mobilité Infrastructure Québec va réaliser. Est-ce que c'est l'ARTM qui va continuer de le faire? Est-ce que c'est quelqu'un d'autre qui va s'en charger dans la région de Québec? Est-ce que c'est CDPQ Infra qui va être mandaté pour le faire? En fait, l'important, c'est que cette planification-là soit réalisée de concert avec les organismes locaux. Puis, une fois qu'on s'entend sur cette planification, et ça ne se fera pas du jour

au lendemain, bien là, le gouvernement est à même de décider : Bon, voici, parmi la brochette de projets à réaliser qui s'intègrent dans ce réseau, bien, voici ceux qu'on priorise compte tenu de nos moyens.

Quatrième réflexion, c'est sur la...

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

M. Roy (Jacques) : Oui, OK. Constitution d'une équipe de projet compétente et expérimentée, ça fait partie, ça aussi, des meilleures pratiques dans le monde. Et, bon, avec la création de l'agence, évidemment, on veut centraliser ces ressources au sein même de l'agence. Et, en soi, c'est une bonne chose, sauf que ma préoccupation, c'est : Qu'est-ce qui arrive avec les ressources existantes...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, je m'excuse, monsieur...

M. Roy (Jacques) : Bon, OK.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...je suis obligée de couper. Le temps, le 10 minutes est écoulé. Par contre, on continue les échanges avec la ministre, alors, pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. Roy, merci beaucoup pour votre exposé, très instructif, très intéressant, évidemment, comme tout le monde qui vient nous entretenir ici. Mais je dois dire que les points que vous avez abordés... il y a plusieurs de ces choses-là que moi-même je répète à satiété depuis une éternité... bien, une éternité, une éternité relative, là. Ça fait juste... presque deux ans que je suis là, mais je répète sans arrêt certains des points que vous, vous venez d'évoquer en votre qualité d'expert du HEC et toute la scientificité que ça implique. Et je vais commencer... puis il y en a plusieurs, là, je vous dis, l'ensemble de ce que vous avez dit... Évidemment, là, tout le monde qui vient ici, c'est toujours très pertinent puis intéressant, ce qu'ils nous disent, mais c'est des points qui sont majeurs, tu sais, qui sont majeurs.

• (10 h 50) •

Et le premier que vous avez abordé, c'est le déficit de maintien des actifs. Puis ça, c'est tellement majeur, parce qu'on ne s'en sort pas, puis ça déborde le projet de loi n° 61, là, tu sais. Vous l'avez amené en introduction, puis ça plaçait bien le contexte de la rareté des fonds, vu l'infinité des besoins. Parce qu'il reste que, sur un territoire de 1,6 million de kilomètres carrés, avec 9 millions d'habitants pour payer tout ça puis avec une volonté d'occuper le territoire, d'avoir des régions où il y a des gens qui habitent... puis il n'y a pas de la densité partout, là. Tu sais, quelqu'un, là... la personne qui est venue avant vous, ou c'est peut-être vous... non, c'est vous qui en avez parlé, des fois, on veut peut-être imiter ce qui se fait ailleurs, prendre les technologies ailleurs, mais on s'entend qu'à Paris la densité n'est pas comme à Gatineau, là, tu sais. Alors, il faut prendre tout ça en compte par rapport à la capacité de payer puis au nombre de personnes disponibles pour financer nos infrastructures. Puis, encore une fois, je déborde du transport collectif, c'est pour les routes, les écoles, etc., parce que, quand tu occupes ton territoire, tu as besoin d'une foule d'infrastructures partout, des CPE, des hôpitaux, des CHSLD, etc., et tu es 9 millions pour payer ça.

Donc, possiblement... je n'étais pas là, ça fait que je vais dire un gros «possiblement», mais les précédents gouvernements ont fait le choix de développer les infrastructures plus que de les maintenir ou, en fait, peut-être pas de les maintenir suffisamment, puis beaucoup de ces infrastructures... puis là je vais revenir à ce qui me concerne, moi, le transport, beaucoup de nos structures, nos viaducs, nos murs de soutènement, nos échangeurs, nos routes, nos tunnels, etc., nos ponts... nos ponts, nos ponceaux, plusieurs ont été construits dans les mêmes décennies, donc arrivent au même stade de vie à peu près tous en même temps. On a l'exemple du pont de l'Île-aux-Tourtes, qui est un exemple patent d'une situation où une infrastructure majeure, névralgique pour un secteur de l'Ouest-de-l'Île a été insuffisamment entretenue ou, du moins, pas planifiée... dont on n'a pas planifié la reconstruction suffisamment en amont, et là on a été obligé de la fermer en urgence en 2021, avec tous les problèmes qui en ont découlé depuis.

C'est une des nombreuses situations avec lesquelles on compose. Et seulement au ministère des Transports, mon DMA est de 20 milliards. 20 milliards, imaginez-vous. Je vous dis ça à vous, là, mais je pense que c'est bénéfique pour que les gens contextualisent mentalement, parce que, quand on réclame des projets partout, tout le temps, comme ça, je n'ai pas l'impression, des fois, que certains de mes collègues comprennent les coûts qui viennent avec ça et la capacité de payer globale d'une nation comme le Québec. Donc, je pense que c'est très bon que vous ayez placé ce contexte-là du déficit de maintien des actifs qui, seulement au transport, est de 20 milliards.

De ce fait, tout ce qu'on peut faire pour se donner les moyens de livrer des projets d'infrastructure plus rapidement, à moindre coût, non seulement, évidemment, fait baisser les coûts... donc, par rapport à la capacité de payer, on atteint l'objectif, mais, en plus, en allant plus rapidement, on a le temps d'en faire plus puis, éventuellement, de peut-être mieux entretenir. Parce que, là, moi, si on prend juste notre dernier PQI, dans le routier, je suis à 82 % en maintien, 82 % en maintien des actifs dans le routier parce qu'on n'a plus le choix de faire du rattrapage. C'est sûr que, pour un politicien, c'est bien plus sexy, si vous me passez l'expression, de juste faire des nouvelles routes partout, mais ce n'est pas responsable. C'est ce qui a été fait par les précédents gouvernements, puis là on est dans la situation critique dans laquelle on est, donc.

Et Mobilité Infra Québec, puis là j'en arrive au projet de loi d'aujourd'hui puis je fais le lien aussi avec... parce que je regardais le mémoire que vous avez produit, les recommandations que vous avez faites, il y a cinq sujets, cinq sujets, cinq points que vous avez amenés. Le numéro 4, tu sais, vous dites : «L'agence Mobilité Infra Québec

permet de répondre spécifiquement au quatrième point sur la gouvernance renforcée», et là vous dites «faire appel à une équipe forte et expérimentée, celle-ci doit posséder une expérience des grands projets, ce qui est rare au Québec». Donc, vous confirmez une autre des choses qu'on répète souvent, «on» étant mes collègues et moi, de la partie gouvernementale, dans le contexte de la mise en place d'une agence gouvernementale, ces ressources risquent fort de se trouver au sein des bureaux de projets actuels.

Effectivement, on multiplie les bureaux de projets actuellement, avec des ressources qui, oui, sont très compétentes. On a des ressources compétentes au Québec, mais elles sont éparpillées, et je pense qu'on se prive d'une centralisation ou d'une condensation d'expertises qui pourraient être bénéfiques puis rejaillir sur un plus grand nombre de projets à la fois que ce qu'on est capable de faire actuellement.

Bref, une longue introduction pour dire que je rejoins ce que, du moins, je semble avoir compris de tout ce que... de tout ce que vous avez dit. Donc, est-ce que, pour vous, c'est une bonne solution que de créer Mobilité Infra Québec à la fois pour se donner plus de chance de livrer plus rapidement et aussi économiser sur les... pas la perte d'argent, mais, disons, les surcoûts auxquels on est confrontés en ce moment, que ce soit dans les coûts des projets ou dans l'éparpillement des ressources?

M. Roy (Jacques) : Oui, bien, en fait, le statu quo ne serait pas une bonne solution. On voit qu'historiquement on n'a pas été très bons, et même les projets... le REM réalisé par la caisse a eu des défaillances au niveau de la planification, etc.

Donc, un point que je n'ai pas soulevé, c'est la planification des projets, et c'est important. Si on a les talents regroupés au sein d'une agence, bien, il faut que la planification soit mieux faite, il faut qu'on prenne le temps de bien la faire. Ça ne veut pas dire de tergiverser sur les projets, mais de prendre le temps de bien évaluer tous les enjeux, parce que, souvent, les problèmes qu'on a, c'est au niveau de la coordination des juridictions, etc. On creuse et on ne sait pas trop ce qu'on va retrouver. Donc, cette planification est nécessaire, puis, après ça, oui, il faut aller vite. OK, c'est ce que la théorie nous dit, on fonce parce que, là, on sait où on s'en va.

Et j'ajouterais un point que vous allez peut-être moins aimer, c'est d'éviter l'ingérence politique le plus possible. C'est qu'une fois qu'on a adopté le plan, que le gouvernement dit : Go, on y va, on fait confiance, bien, il faut éviter que les gouvernements, ensuite, viennent s'ingérer, modifier des trajets, modifier les parcours, etc. On a approuvé, on y va. Bon, je ne suis pas naïf, je sais bien qu'il y aura toujours une tentation assez forte à ce chapitre-là, mais moi, je parle au nom des bonnes pratiques, si on veut, en gestion de ce genre de projet là, et le moins d'ingérence, d'interférence, une fois qu'on a approuvé les plans, le mieux c'est.

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait, on est d'accord. Puis si... vous avez probablement étudié le projet de loi, le concept est de confier un mandat à Mobilité Infra Québec, puis, ensuite de ça, l'équipe sera souveraine, tu sais, pour prendre un terme qui, des fois... bon, mais souveraine dans l'administration de son agence, avec des gens compétents, des gens capables de livrer les projets. Donc, c'est exactement le concept. Puis effectivement, j'ai vu votre point numéro 5, là, «Think slow, act fast». Je reconnaissais la philosophie de *How big things get done*, qu'on est probablement au moins deux à avoir lu ici, puis c'est exactement ça. Puis c'est ça aussi, l'objectif.

Puis je vais faire le lien avec un autre point hyperintéressant, dont vous avez parlé, l'importance de planifier au niveau régional. Vous avez donné l'exemple de l'Outaouais en disant : Je ne suis pas certain qu'en Outaouais on a cette vision-là régionale. Puis est-ce que c'est la responsabilité du maire de... ou la mairesse de Gatineau, en l'occurrence, de s'occuper de tout ce qu'il y a autour, éventuellement, développer? Je ne pense pas, tu sais. Alors là, on tombe dans les MRC, on tombe dans de la complexité de gouvernance. Ce n'est pas tout le monde qui a le même intérêt, parce que ce n'est pas tout le monde qui a la même densité. On s'entend que la MRC, il y a peut-être des coins de l'Outaouais qui ont moins d'appétit pour du transport collectif.

Alors, automatiquement, quand ça déborde, la responsabilité d'une municipalité, ça tombe sur les MRC. Mais si, pour toutes sortes de raisons, il n'y a pas de possibilité ou de volonté des MRC de prendre ça en charge parce qu'ils ont déjà beaucoup à faire, il faut que ce soit le prochain palier qui prenne la responsabilité. Pour nous, c'est une autre raison pour laquelle on voulait se doter d'une expertise gouvernementale parce qu'elle devient nationale. Vous avez parlé de l'ARTM, et effectivement, la CMM, elle, a son organisation locale, tu sais, de planification régionale, parce que la CMM, c'est presque la moitié du Québec. Ça fait que, tu sais, ça va bien, c'est pratique, c'est là qu'il y a beaucoup de densité, donc. Puis l'ARTM a été créée, puis donc ce travail là se fait.

Mais quand on sort de la CMM, vous avez donné l'exemple de Québec, là, Québec, veux veux pas, en faisant le tramway, puis on le voit dans le projet qui a été déposé par la CDPQ Infra, automatiquement, il faut tenir compte de Lévis, il faut tenir compte de l'autre rive. Alors, on tombe très rapidement dans une planification qui déborde l'entité administrative municipale, ou même de la MRC, ou même de la CMQ à Québec. On a une CM aussi, mais, tu sais, alors... puis, dans la CM, tu as l'île d'Orléans. Est-ce que l'île d'Orléans est aussi concernée que Lévis? Évidemment que non. Alors, tu sais, on tombe rapidement dans tout ça.

Donc, est-ce que vous croyez que d'avoir, justement, cette équipe-là centralisée, compétente, qui va développer, au fil du temps, l'habitude de faire des projets, pourrait aussi venir combler ce besoin-là, d'être capable de fournir des analyses de besoins, de la planification, des analyses d'opportunité, éventuellement, de la réalisation avec une vision et une portée et une analyse qui, finalement, va être régionale plutôt que d'être ville par ville, à l'extérieur de la CMM, tu sais?

M. Roy (Jacques) : Oui, bien, tout à fait. Oui, oui, c'est sûrement une solution. Si je reviens à Gatineau, c'est encore pire, il y a deux provinces, il y a Commission de la capitale nationale. Idéalement, il devrait y avoir un

organisme qui aurait planifié ce transport-là, leur train léger à Ottawa qui se connecte avec les moyens de transport qui viennent du Québec. Donc, il faut que cette fonction-là soit réalisée et que ce soit fait par un organisme local ou favorisé par Mobilité Infra Québec. Bon, à mon sens, l'important, c'est que la planification soit réalisée et qu'elle soit faite en consultation avec les gens locaux. Puis ce n'est pas facile si on n'a pas un organisme comme l'ARTM, par exemple, pour le faire, parce que, là, on va tomber dans des enjeux de conflits entre les municipalités, que vous connaissez mieux que moi, là, dans... historiquement, dans la région de Québec, et ainsi de suite.

Donc, il faut éviter ça. Il faut se situer à un niveau plus... plus supérieur, si on veut, là, de planification, et ce n'est pas nécessaire de créer des structures pour ça, mais il faut que la fonction de planification soit réalisée. Puis, à défaut qu'un organisme tel quel existe, bien, évidemment, là, votre ministère pourrait jouer un rôle à ce chapitre-là.

• (11 heures) •

Mme Guilbault : Oui, exactement, puis c'est ce que je disais avec le... votre prédécesseur, le mandat ou la mission de planification incombe déjà au ministère des Transports, parce que, comme vous dites, actuellement, de toute façon, Mobilité Infra Québec n'existe pas, puis ça prend quelqu'un pour le faire, mais, dans ma vision de l'éventuelle mise en place... puis, comme je disais aussi, il va y avoir les premiers projets, les gens vont s'habituer, tu sais. Il va falloir que ça s'installe comme organisation puis qu'il prenne un peu une erre d'aller, comme on dit là, mais c'est quelque chose qui pourrait éventuellement échoir à cette agence-là, parce que, justement... puis, en plus, vont développer des liens puis des relations de travail avec les diverses municipalités.

Puis, encore une fois, on pourrait donner l'exemple de l'Estrie aussi. Il y a la ville de Sherbrooke qui a une volonté d'aller vers du transport collectif le plus structurant possible, puis là, bien, on est dans un autre modèle de densité de besoins. Ils ont une université, donc, c'est sûr, beaucoup de jeunes, donc un grand intérêt pour le transport collectif, mais quand on sort autour, donc... En tout cas, pour moi, là... puis vous donnez l'exemple de Gatineau, c'est très juste, ce que vous dites. Puis le meilleur exemple, c'est qu'on a réussi à attacher le financement pour la partie d'étude sur la portion du Québec, mais ça va jusqu'à Ottawa, puis là ils ne veulent pas payer pour la partie Ottawa. C'est juste pour dire à quel point, des fois, ça peut être fou, mais ça ne sert à rien de faire juste une partie de l'étude. Tu sais, alors, c'est très, très, très complexe, les projets déjà entre... entre régions, entre municipalités. Donc, quand on tombe dans une province extérieure, là, vraiment, c'est un autre univers.

Peut-être un dernier point. Le temps avance, mais... C'est ça, pour nous... Est-ce que, vous, vous avez... vous vous êtes penché sur le projet de loi n° 62 de mon collègue sur les modes contractuels? Parce que j'y viens, parce qu'on est beaucoup dans, justement, la capacité de payer, la capacité à rattraper peut-être un jour notre déficit de maintien d'actifs. Donc, oui, on se donne des moyens sur la compétence, la concentration de la compétence, la capacité d'avoir une vision puis une portée nationale, régionale, et tout ça, mais il y a aussi... sur les moyens, cette agence-là ne servirait à rien si on ne réforme pas aussi nos façons de contracter avec le marché.

Donc, est-ce que vous, vous pensez que la combinaison avec le projet de loi n° 62, pour ce que vous en savez... puis sentez-vous à l'aise, si vous ne l'avez pas regardé, il n'y a pas de problème, là. Est-ce que vous pensez qu'on se donne vraiment aussi les moyens d'être plus efficaces sur le plan de la réalisation?

M. Roy (Jacques) : Bien, c'est clair que c'est complémentaire. En fait, c'est même nécessaire d'avoir un nouveau modèle de gestion de ce genre de projet là. Que ce soit une approche collaborative ou autre, il faut enlever un peu des contraintes qu'on a présentement, et c'est assez évident que de solliciter la contribution de fournisseurs, quels qu'ils soient, dans les projets, c'est une bonne idée. On fait ça dans le domaine que je connais bien, la logistique, les chaînes d'approvisionnement, depuis des années, alors qu'au niveau contractuel ou gouvernemental, on a toujours un peu une inquiétude, là, à parler à nos fournisseurs. Puis je pense qu'on réussirait mieux si, en amont, on était capables de mieux planifier avec la contribution d'éventuels fournisseurs, effectivement. Donc...

Mme Guilbault : Puis est-ce que...

M. Roy (Jacques) : ...

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

M. Roy (Jacques) : Donc, le projet de loi n° 62, pour moi, c'est un projet qui va de pair, si on veut, avec la création de l'agence. L'agence aurait moins de moyens de réussite, si on ne lui donnait pas un cadre plus flexible. Ceci étant dit, on pourrait donner la même flexibilité aux bureaux de projets actuels, je présume, qui pourraient réaliser et terminer les projets peut-être de façon plus efficace.

Mme Guilbault : Puis est-ce que vous avez analysé, dans le cadre de vos fonctions... puis, encore une fois, sentez-vous bien à l'aise, là, mais est-ce que vous avez déjà regardé ce qui se fait ailleurs, justement, pour les autres nations plus avancées dans les modes collaboratifs? Avez-vous une appréciation de ça sur les avantages que ces endroits-là... qui ont pu découler de l'adoption, par ces endroits-là, de modes collaboratifs avant nous?

M. Roy (Jacques) : Non, mais j'ai constaté que, là où il n'y en a pas, on a vraiment de sérieux problèmes qui sont très semblables à ce qu'on a connu, par exemple, sur la SRB de Pie IX, etc. Donc, on n'a pas à aller loin, on a juste à aller à New York, où ils ont eu toutes sortes d'enjeux très semblables à ce qu'on a connu chez nous. Donc, oui, il faut revoir un peu nos façons de faire. Mais je ne pourrais pas vous dire, là, dans quelles villes en Europe...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En 30 secondes.

M. Roy (Jacques) : ...on a réussi à appliquer ces modèles-là avec succès.

Mme Guilbault : Parfait. Bien, il nous reste 15 secondes. Alors, je vous remercie encore une fois. Très, très éclairant et pertinent. Puis merci d'avoir pris le temps de nous présenter votre opinion ce matin. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors je me tourne maintenant vers l'opposition officielle pour un 9 min 54 s.

M. Derraji : Bonjour, M. Roy. Très intéressant. J'ai lu votre mémoire et j'ai aimé la page 16. Ça ne veut pas dire que je n'ai pas aimé les autres. C'est des propos pertinents, très bien documentés, avec une bonne revue de la littérature, avec de la bonne documentation. Page 16, vous parlez de la gouvernance des grands projets, vers la création d'une agence... J'ai le goût de vous poser la première question. Vous avez beaucoup insisté sur la planification. Pensez-vous que... Est-ce nécessaire, avoir une agence pour bien planifier les projets de transport collectif?

M. Roy (Jacques) : Pas nécessairement. En fait, si on revient à l'ARTM, c'est dans la mission de l'ARTM, en principe, de proposer ce genre de planification intégrée de réseau de transport collectif. Bon, est-ce qu'ils ont réussi à le faire de façon convaincante? Ce n'est pas évident. Mais si cette fonction-là est réalisée au niveau, si on veut, régional, ce n'est pas nécessairement une activité qui pourrait être confiée à une éventuelle agence. Mais à défaut d'avoir cette planification, que ce soit dans la région de Québec ou de Gatineau, bien, il faut trouver une façon de le faire et...

M. Derraji : Mais vous le décrivez très bien. Et je vais me permettre, parce que c'est tellement beau, là, je ne me donne pas le crédit, c'est vous, là : «Il faut comprendre que ce ne sont pas les villes, les sociétés de transport ou encore le ministère des Transports qui exécutent les travaux de construction des infrastructures de transport collectif. Ce sont des contracteurs privés, parfois des consortiums, qui s'en chargent.» Ça, ça veut tout dire, parce que l'essence même du pourquoi, du comment des retards, il est résumé dans ces trois phrases. Donc, au-delà de la planification, c'est la livraison des projets. Et vous l'avez très bien mentionné, vous avez dit deux choses : éviter l'ingérence politique et, vous avez dit, moins d'interférence. Ce qui me vient en tête, c'est l'exemple du tramway de Québec ou troisième lien. Donc, l'ingérence politique ou l'interférence politique ajoute un coût supplémentaire. Parce que si, aujourd'hui, on veut aller avec un projet x qui coûte y dollars, c'est sûr que dans... pour le même x projet, quelques années plus tard, c'est y fois trois ou fois quatre, là. Le prix augmente. Donc, pensez-vous que le moment, il est venu de, un, voir moins d'interférence et d'ingérence politique, deux, qu'il faut revoir la façon avec laquelle on accélère les projets?

M. Roy (Jacques) : En fait, il y a deux choses ici. Si la planification a été réalisée correctement, le plus possible — bon, on n'atteindra pas la perfection — et que le plan qui est proposé est adopté par le gouvernement et va de l'avant, et qu'on choisit, à l'intérieur de ce plan, des projets, que ce soient des tramways ou autre chose, bien, à ce moment-là, il ne devrait plus y avoir d'ingérence, d'interférence.

Je pense que le gouvernement, le moment où il doit intervenir, c'est lorsqu'il prend la décision d'aller de l'avant ou non avec des projets, et aussi, au niveau de l'acceptation, si on veut, l'approbation des plans qui lui sont proposés. Une fois qu'on a approuvé le plan, que ça fait du sens, que la communauté l'appuie, bien, alors, il s'agit de choisir les projets qui sont les plus porteurs. Et ensuite, évidemment, comme vous dites, il n'y aurait pas lieu de commencer à venir modifier des tracés, etc., parce qu'on veut plaire à l'un ou à l'autre.

M. Derraji : Mais, M. Roy, vous observez, vous êtes un acteur qui observe les projets complexes et vous avez très... vous avez fait une très bonne analyse, parce qu'après ce paragraphe que je viens de vous lire, vous avez énuméré pas mal de projets. Mais moi, j'aimerais bien vous entendre sur les projets actuels qui font jaser beaucoup au Québec. Parce que ce qu'on essaie de dire à la population : Écoutez, ça ne marche pas parce qu'on n'a pas l'expertise, on n'a pas les compétences. Suivez-nous, on va créer une agence pour qu'on accélère les projets. C'est ça, ce qu'on a sur la table. Mais, si on prend un pas de recul, les deux projets majeurs que ce gouvernement essaie d'avancer et de mener, c'est le troisième lien et le tramway de Québec.

Donc, si on prend les deux exemples, il y avait de l'interférence, il y avait des retards, il y avait plusieurs versions, mais ça, ça a un coût. C'est ce que je n'ai pas vu, dans votre mémoire, et c'est pour cela que je vous interpelle, parce qu'il ne faut pas refaire les mêmes erreurs. Là, le gouvernement a la majorité, on va aller probablement vers une agence, mais on ne doit pas refaire les mêmes erreurs. Avec l'exemple du tramway, et c'est là où je vous pose la question, au-delà de la bonne volonté et de la planification, vous avez vu que la ville de Québec a bien planifié, il y avait un bureau de projet, il y avait beaucoup de choses sur la table. Est-ce logique, aujourd'hui, de dire qu'on ne va pas avoir les mêmes erreurs qu'on a vues avant la création de l'agence avec le lancement de l'agence, ou bien, comment on peut nous éviter tout cela?

• (11 h 10) •

M. Roy (Jacques) : Bien, en fait, vous avez raison, il y a un bureau de projets, à Québec, pour le tramway. Ils ont proposé des tracés, etc., et c'est ensuite qu'il y a eu, bon, des... je ne dirais pas des dérapages, mais il y a eu

des discussions, des interventions qui ont fait modifier les tracés ou les gens n'étaient pas satisfaits de certains aspects du projet. Et vous avez raison de dire que les retards que ça, ça engendre, éventuellement, ça se traduit par des coûts additionnels.

Donc, je vois mal, par contre, le lien avec l'agence. S'il y a une agence qui est créée pour réaliser ces projets-là et qu'on garde une distance avec le gouvernement pour éviter une forme d'ingérence, bien, on devrait être en mesure de réaliser les projets sans, à tout bout de champ, être obligés de revoir les tracés, et ainsi de suite.

M. Derraji : Bien, je vais, M. Roy, vous lire le projet de loi, l'article, parce que ce que vous ramenez sur la table est extrêmement important. «Mobilité Infra Québec — l'article 4, le fameux article 4 — a pour mission principale — et d'ailleurs, je veux vous parler de la mission — d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport.» C'est sous la responsabilité du gouvernement.

Moi, ce que j'essaie de voir avec vous, c'est que... comment on peut s'assurer, en tant que contribuables québécois, qu'on ne va pas rejouer dans le même film de tracés, de travail, et qu'on le remet dans le placard, et on recommence à chaque fois à zéro, et, au bout de la ligne, ça donne ce que vous avez très bien décrit, des retards, des coûts qui explosent et des consortiums qui ne veulent plus rien savoir de nos projets.

M. Roy (Jacques) : C'est pour ça, bien, je reviens à l'étape de planification de réseau, et c'est une étape qui n'a pas été réalisée, jusqu'à présent, au Québec, dans aucune des régions. Si on a un plan intégré de réseau de transport collectif puis on sait où on s'en va, à partir de là, si, dans ce plan-là, il y a un tramway dont le tracé a été proposé et qui a été approuvé, bien, on devrait aller de l'avant rapidement puis le réaliser, si on juge que c'est prioritaire. Donc, on devrait éviter les problèmes du passé.

Et ce qu'il faut se donner aussi, c'est des moyens de mieux coordonner, et ça se fait par la planification, avec d'autres départements, d'autres ministères, d'autres organismes de services publics, et ainsi de suite, qui sont des sources de retards également dans les projets.

M. Derraji : Très clair, Pr Roy, ce qui m'amène à la mission de l'agence. Pensez-vous que l'agence doit s'occuper uniquement du transport collectif ou bien tout projet majeur de mobilité à travers le territoire?

M. Roy (Jacques) : Bien, ça me semble évident que dans un premier temps, il y a suffisamment de pain sur la planche pour se concentrer sur le transport collectif, mais on ne connaît pas l'avenir. Si, je ne sais pas, moi, dans sept, huit ans, il y avait un projet majeur d'infrastructure et qu'on considère que les ressources qu'on a rassemblées à l'agence sont les plus compétentes pour réaliser ce projet-là, pourquoi pas? Mais, écoutez, c'est clair que pour le moment, ça me semble être dédié surtout aux projets de transport collectif.

M. Derraji : Mais vous répondez quoi aux gens du ministère du Transport qui vous disent qu'ils sont capables de le faire, aux ingénieurs d'État à qui on dit que, écoutez, vous n'avez pas l'expertise pour réaliser ces gros projets? Est-ce que ce n'est pas, en termes de gouvernance, une cannibalisation des efforts du ministère versus une agence?

M. Roy (Jacques) : Écoutez, on ne parle pas ici de reconstruire des viaducs ou des trucs semblables, qui sont réalisés au jour le jour et qu'on constate abondamment. Je pense que les travaux qui sont présentement réalisés par les employés du ministère sont tout à fait dans leurs cordes, dans leur juridiction. Il faudrait imaginer un projet majeur, complexe, là, qui va au-delà de ce que les...

M. Derraji : Exemple? Comment vous définissez un projet majeur, complexe?

M. Roy (Jacques) : C'est une bonne question. Le Stade olympique...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En 30 secondes.

M. Roy (Jacques) : Je n'ai pas de définition à vous fournir. Je me suis intéressé au transport collectif. C'est clair que, même dans le transport collectif, il y a des... il y a des projets qui sont beaucoup plus simples à réaliser en principe, comme une voie réservée, mais on a vu, par expérience, qu'on a eu beaucoup de difficulté à les réaliser. Donc, le projet n'était pas majeur en termes de coûts, mais il s'est avéré être très complexe à faire.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup.

M. Derraji : Merci, professeur.

M. Roy (Jacques) : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Alors, je me tourne vers la deuxième opposition officielle pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Pr Roy. Très heureux de vous avoir. J'ai lu avec beaucoup, beaucoup, beaucoup d'intérêt votre proposition, là, et franchement, ça m'a éclairé à bien des égards. D'ailleurs, je l'ai recommandé à mon service de recherche aussi de le lire, parce qu'il y a là-dedans quand même beaucoup de choses très intéressantes.

Tout ça pour dire que j'aimerais commencer avec la question du déficit du maintien d'actifs que j'ai... le fameux DMA, là, que j'ai... à la page 24 de votre document. Vous dites... C'est drôle parce que j'ai l'impression que Mme la ministre puis moi, on n'a pas eu la même lecture exactement. Vous faites allusion, par exemple, à des projets, notamment celui de l'électrification, qui devraient être mis de côté parce que, selon vous, ça ne nous permet pas d'atteindre nos objectifs en mobilité durable ni en réduction de gaz à effet de serre. Peut-être juste expliciter un petit peu là-dessus, s'il vous plaît.

M. Roy (Jacques) : En fait, c'est... je n'en suis pas l'auteur. C'est ma collègue Catherine Morency qui a réalisé une étude et dans laquelle elle dit : Bon, c'est bien d'électrifier les autobus, mais est-ce que ça, on considère le coût, les investissements requis, les sommes impliquées par rapport à l'impact sur la réduction des gaz à effet de serre? Peut-être qu'on aurait été mieux de continuer avec des autobus hybrides et de prendre ces moyens-là et de les consacrer à des améliorations de services qui vont attirer davantage d'automobilistes vers les transports collectifs. Alors, ce n'est pas qu'en soi, c'est un mauvais investissement, c'est qu'encore une fois, c'est une question de priorisation par rapport à des objectifs.

M. Grandmont : Exactement. Je pense qu'elle rejoint... ça rejoint un peu ce qu'on dit, là, du côté de ma formation politique puis au niveau des municipalités aussi, qui sont un peu aux prises avec ce projet-là, alors que les besoins puis l'objectif qui devrait peut-être être premier, celui du transfert modal, par exemple, devraient être plus hauts dans la hiérarchisation des critères qu'on utilise.

Maintenant, vous avez... vous allez beaucoup sur la planification. Effectivement, ça, c'est un enjeu qui est très important puis qui n'est peut-être pas très développé au sein du gouvernement. Vous parlez de «think slow, act fast». Vous nommez le projet de troisième lien comme un projet où, justement, la planification fait clairement défaut. Peut-être juste nous expliquer un peu ce que vous entendez par là.

M. Roy (Jacques) : Bien, ça fait partie des projets pour lesquels c'est de notoriété publique, hein, il n'y a pas eu d'étude, disons, convaincante, conclusive à l'effet qu'il y avait besoin d'aller de l'avant avec un troisième lien. Les études n'étaient pas existantes ou n'étaient pas à jour, et finalement, la dernière étude déposée au printemps dernier allait plutôt dans le sens de ne pas aller de l'avant avec le troisième lien. Alors, dans ce sens-là, oui, c'est important de réaliser des études, de les faire correctement, mais ensuite, il faut aussi suivre un peu les recommandations qui nous sont proposées.

M. Grandmont : Effectivement. Peut-être juste sur le projet de loi n° 62 également, là, je pense que, bon, vous avez... vous êtes plutôt d'accord. Il nous reste peu de temps, donc rapidement... Les municipalités et les sociétés de transport demandent que les pouvoirs qui seront donnés au gouvernement et à Mobilité Infra Québec, d'agir en mode collaboratif, leur soient octroyés aussi, parce que, notamment, ils ont beaucoup de projets, notamment le maintien du métro dont vous faites référence... auquel vous faites référence. Est-ce que vous pensez que les sociétés de transport devraient avoir les mêmes pouvoirs que le gouvernement?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons. Alors, désolée. On termine avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci, Pr Roy, pour votre mémoire, votre présentation également. Vous vous préoccupez, comme nous, de la vue d'ensemble de la mobilité. Est-ce que vous voyez des éléments, dans ce projet de loi, qui nous permettent de rêver ou d'imaginer qu'on puisse développer une vue d'ensemble? Parce que nous, on n'en voit pas, là. Est-ce qu'il y a des éléments là-dedans qui nous permettent d'avancer dans ce sens-là, qui semble être, selon vos propos, la base?

M. Roy (Jacques) : C'est une très bonne question. Je pense que cette fonction de planifier, au niveau régional, elle ne semble pas apparaître de façon concluante, en tout cas, dans le projet de loi, la création de l'agence. On parle beaucoup de réalisation, etc., de faire des analyses, mais est-ce que l'agence est la mieux placée pour identifier ce plan de réseau intégré dans une région comme Montréal, Québec ou Gatineau? Ça reste à voir. À défaut que ça se fasse ailleurs, dans d'autres régions que Montréal, peut-être qu'on pourrait confier ce mandat-là à cette agence, mais, bon, il faudrait qu'elle prenne le temps, évidemment, d'aller consulter les intervenants locaux, et ainsi de suite, pour élaborer un plan qui soit accepté pour... par tous.

• (11 h 20) •

M. Arseneau : Vous rejoignez, dans votre point de vue, un peu d'autres intervenants qui ont dit : Il faut absolument, pour avoir une agence qui livre des résultats, clarifier les rôles et les responsabilités de chacun.

M. Roy (Jacques) : Exactement.

M. Arseneau : Donc, vous rejoignez cet élément-là.

M. Roy (Jacques) : Tout à fait.

M. Arseneau : Maintenant, toute la question des études préalables, justement, à quel moment est-ce que ça doit intervenir? Est-ce que vous voyez ça... vous avez parlé, c'était votre deuxième point, les études préalables, avantages, coûts, c'est en aval de la vue d'ensemble, bien entendu, là, mais ça, est-ce que... comment dire?

OK. Je vais reposer ma question. Vous avez illustré ce problème-là avec l'exemple du REM puis de CDPQ Infra, qui ne semblait pas s'intégrer de façon harmonieuse, on le voit aujourd'hui, on le verra encore davantage demain, au réseau existant. Est-ce que les mêmes problèmes ne risquent pas de survenir avec l'agence, telle qu'elle est définie aujourd'hui dans le projet de loi? Que ce soit CDPQ Infra ou que ce soit MIQ, si on procède de la même façon, sans abstraction de ce qui se fait, puis qu'on veut aller chercher un maximum de revenus, puis de rabatement, et ainsi de suite... Est-ce qu'on ne risque pas, justement, de continuer dans une voie qui pose plus de difficultés que de résoudre des problèmes?

M. Roy (Jacques) : C'est pour ça que j'insiste, encore une fois, sur cette vision régionale d'ensemble qui doit comporter un ensemble de moyens, aussi, de transport. Je vous donne un exemple très simple. On est d'accord qu'il faut un lien, il faut trouver une façon d'accéder à l'aéroport. Bien, ça a été interprété par plusieurs, parce que, tout simplement, ça nous prend un train pour accéder à l'aéroport, alors que, si on définit le problème comme l'accès à l'aéroport, on peut penser à d'autres moyens : les voies réservées, les autobus électriques ou non, etc. Donc, on a souvent tendance à se précipiter sur le mode, sur la solution avant de regarder l'ensemble des besoins et trouver le plan qui va mieux répondre à ces besoins-là, de mobilité.

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

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

(Suspension de la séance à 11 h 22)

(Reprise à 11 h 25)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors donc, bonjour et bonjour à la fédération, donc, des chambres de commerce du Québec. Bonjour, messieurs. Vous disposez de 10 minutes, après quoi... pour un exposé de 10 minutes, après quoi nous allons procéder à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite donc à vous présenter et à nous présenter votre exposé. Merci.

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

M. Noël (Philippe) : Bien, bonjour. Je me présente, Philippe Noël, je suis vice-président aux affaires publiques et économiques à la Fédération des chambres de commerce du Québec. Je suis accompagné, aujourd'hui, par mon collègue Laurent Corbeil, qui est conseiller aux affaires publiques et économiques et en charge de notre comité de travail Transport et logistique à la FCCQ.

À titre de rappel, grâce à notre réseau de 120 chambres de commerce et plus de 1 000 membres corporatifs, on représente plus de 45 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois, dans les 17 régions. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises du Québec, nous sommes à la fois une fédération de chambres de commerce et la chambre de commerce du Québec.

D'abord, je vous remercie pour l'occasion de commenter cette importante pièce législative pour nous, qui déterminera la direction dans laquelle le gouvernement souhaite se projeter en matière de réalisation de projets complexes en transport. Dans son ensemble, la FCCQ tient à saluer le projet de loi n° 61 et la création d'une nouvelle agence en transport qui couvrirait l'ensemble du territoire québécois. Depuis longtemps, nous incitons le gouvernement à revoir sa manière de planifier la réalisation des projets complexes en transport plus rapidement et dans une perspective d'optimiser les coûts. En ce sens, la centralisation de l'expertise au sein d'une seule et même agence repose sur des fondements logiques. La création d'une nouvelle agence vient répondre, selon nous, au besoin de construire et de développer des infrastructures structurantes, autant pour le routier que pour les infrastructures de mobilité durable. Cependant, bien que nous appuyions l'objectif du gouvernement et les visées par le projet de loi n° 61, nous souhaitons vous partager certaines observations et recommandations afin de préciser des éléments, voire bonifier le texte législatif. En effet, nous observons certaines zones grises dans le cadre de cette nouvelle agence et la portée de ses responsabilités.

De prime abord, nous constatons une certaine perméabilité dans l'utilisation du terme «projet complexe», ce qui mériterait d'être précisé selon nous. Actuellement, aucune loi ni règlement ne définissent ce que représente un projet complexe, ce qui pourrait porter à confusion dans le cadre du projet du mandat de l'agence. Que ce soit le montant initial d'un investissement ou encore la durée de réalisation d'un projet, certaines caractéristiques propres aux projets complexes pourraient être mises de l'avant pour bien comprendre le carnet de réalisation du gouvernement. Pour la FCCQ, il serait important de reconnaître les limites de cette agence pour savoir inversement quelles seraient les responsabilités qui demeureraient entre les mains des organismes déjà existants et dont l'expertise a déjà fait ses preuves. À juste titre, un enjeu à considérer serait celui du chevauchement des compétences et de l'expertise avec les sociétés de transport, particulièrement en ce qui a trait au maintien des actifs.

Dans le cadre actuel du projet de loi n° 61, nous constatons que des tâches déjà associées au rôle actuel des sociétés de transport en commun seraient léguées à Mobilité Infra Québec, c'est-à-dire de nature à maintenir, améliorer ou encore remplacer les équipements ainsi que les infrastructures en place. Il faut rappeler que les sociétés de transport détiennent déjà l'expertise nécessaire pour mener à bien ce type de projets. Nous considérons qu'elles demeurent les organismes les mieux placés pour poursuivre ce rôle. Dans cet esprit, nous recommandons au gouvernement de modifier l'article 29 en y indiquant que, dans les cas des infrastructures opérées par les sociétés de transport, le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport demeurent des champs exclusifs à celles-ci.

Du côté de la planification des transports et plus précisément dans la région métropolitaine de Montréal, dans le cadre des projets majeurs de transport en commun, l'ARTM a déjà l'expertise propre au développement d'une vision cohérente et structurante des transports, selon nous. Nous considérons de facto qu'elle devrait être incluse dans le processus de sélection et de planification des projets qui touchent son territoire. La capacité de réaliser des projets rapidement et d'avoir un cadre logique, logistique et financier réaliste lors des premières étapes d'un chantier en transport dépendrait davantage d'une collaboration accrue entre cette nouvelle agence et l'ARTM. En d'autres mots, il faudrait s'assurer de ne pas devoir systématiquement retourner à la table à dessin chaque fois que Mobilité Infra Québec se verrait léguer un projet en transport et dont l'étude et l'analyse auraient déjà été effectuées préalablement par l'ARTM.

Considérant cet aspect, la FCCQ croit qu'il serait judicieux de modifier l'article 29 du projet de loi n° 61 en y ajoutant un paragraphe pour préciser que Mobilité Infra Québec doit prendre en considération la planification des services de transport collectif actuels et projetés par l'ARTM lorsqu'une analyse en transport concerne son territoire. En principe, la création d'une nouvelle agence pour planifier une vision nationale des différents développements de projets d'envergure est salubre, mais un problème de fond persiste : la question du financement. Le cadre législatif actuel donnerait les coudées franches au gouvernement afin de déterminer unilatéralement quels organismes s'occuperaient d'opérer un nouveau service et sur qui la charge financière retomberait. Nous considérons que le gouvernement fait fausse route en s'octroyant ce pouvoir. Il devrait amender l'article 74 de son projet de loi pour supprimer cette prérogative qui va à l'encontre de l'esprit de collaboration qui serait pourtant essentiel, dans les prochaines années, pour Mobilité Infra Québec, si nous désirons réaliser adéquatement des projets qui sont viables financièrement, et ce, tout au long du cycle de vie des infrastructures.

• (11 h 30) •

Parallèlement, le projet de loi n° 62, qui a été déposé au même moment, a ouvert la porte au mode collaboratif pour la réalisation de grands projets. Cependant, les OPTC, qui sont chapeautés par la Loi sur les sociétés de transport en commun, ne reçoivent pas les mêmes allègements que les autres organismes publics, dont Mobilité Infra Québec. Considérant que plusieurs travaux relatifs au maintien des actifs doivent être effectués dans les prochaines années, nous considérons que de ne pas élargir l'accès au mode collaboratif à ces dernières pourrait avoir comme effet d'établir un système à deux vitesses où les projets des sociétés de transport en commun seraient encore moins attrayants pour soumissionner chez des entreprises et, nécessairement, plus coûteux. C'est pourquoi, par souci de cohérence et d'équité, nous soulevons la nécessité de modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun pour y élargir les leviers offerts par le projet de loi n° 62.

En terminant, on ne peut pas passer sous silence l'importance de modifier les critères d'octroi des contrats publics dans le cadre des appels d'offres... et qui serait fort bénéfique pour des projets routiers, entre autres, mais aussi en pleine cohérence avec l'objectif recherché par ce projet de loi. Pour des projets majeurs de transport visés par ce texte législatif, mais, je dirais aussi, pour les projets d'infrastructures à plus petite échelle, mais dont la portée, parfois locale et régionale, est tout aussi névralgique pour des communautés, il est important de ne plus avoir le réflexe gouvernemental de confier ces contrats sur la base du plus bas soumissionnaire conforme. C'est encore plus vrai lorsqu'il est question d'une grande complexité dans la réalisation de ceux-ci. Les appels d'offres devraient d'abord et avant tout miser sur des critères de qualité, d'innovation, de durabilité et de performance environnementale, et ça demande un changement dans les pratiques des donneurs d'ouvrage, précisé par voie réglementaire, le tout au bénéfice du contribuable. Les autres États autour de nous le font depuis longtemps, avec des résultats supérieurs en matière de longévité, notamment. Pourquoi pas nous?

L'avènement des modes collaboratifs retrouvés dans le projet de loi n° 62 représente un bon pas en avant, mais les entreprises ne comprennent tout simplement pas que les véritables modifications réglementaires n'aient toujours pas été présentées, à ce jour, comme le gouvernement s'y est engagé en 2019. Pendant ce temps, nos entreprises continuent de préférer soumissionner dans les autres provinces et États en Amérique du Nord, où les appels d'offres permettent de mettre à profit leur expertise. Autrement dit, nous nous privons collectivement de plusieurs innovations conçues au Québec.

Nous sommes optimistes que les présents travaux des consultations particulières permettront de prendre en considération les préoccupations des entreprises québécoises et organisations et qu'il en résultera, ce que nous souhaitons tous, un texte de loi qui ajoute une plus-value en termes de planification des transports tout en consolidant l'expertise déjà présente au Québec. Je vous remercie pour votre écoute, et nous serons heureux d'échanger avec vous.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup, messieurs. Je me tourne maintenant vers la ministre pour un échange de 16 min 30 s

Mme Guilbault : Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup, messieurs. Bienvenue parmi nous. Bienvenue à la fédération en cette commission sur le projet de loi n° 61, mais dans laquelle, et vous l'avez fait tout comme moi,

on aborde régulièrement le projet de loi n° 62, parce que, bien sûr, ça va ensemble. Donc, j'y reviendrai dans un deuxième temps, mais d'emblée, c'est ça, je vous remercie de prendre le temps. Merci pour le mémoire, pour la documentation, pour prendre le temps, ce matin, de nous le présenter en personne puis de vous rendre disponibles pour échanger avec nous.

Et comme je le fais aussi avec la quasi-totalité des groupes, d'emblée, je souhaite confirmer avec vous que vous saluez le dépôt de ce projet de loi là et que vous êtes d'accord avec la volonté du gouvernement de se doter d'une capacité à livrer des projets d'infrastructures majeurs de transport, notamment de transport collectif, de manière plus efficace et, ultimement, à moindres coûts, du moins, c'est le pari qu'on fait, pour tous vos membres, et nos électeurs, et nos contribuables qui paient beaucoup de taxes et d'impôts et qui ont envie qu'on soit efficaces, les plus efficaces possible. Donc, c'est bien ce que j'ai décodé de votre introduction?

M. Noël (Philippe) : Oui, oui, tout à fait. Et puis, en fait, l'idée, si on a misé principalement notre argumentaire sur, peut-être, des bonifications, des changements qu'on souhaiterait dans le projet de loi, c'est justement pour se concentrer là-dessus. Mais on a vraiment accueilli favorablement les projets de loi 61 et 62. Le fait de faire place au mode collaboratif, ça fait plusieurs années que nous, on le souhaitait. On en parlait dans différentes interventions auprès de votre gouvernement. Les entreprises souhaitaient vraiment avoir plus d'agilité, plus de responsabilités, plus d'imputabilité, même. On l'entendait de la part de nos membres. Bref, sortir du cadre traditionnel autant que possible puis avoir tous les leviers pour réaliser plus rapidement les projets et, bien sûr, faire une plus grande place à l'innovation.

Si on a parlé du plus bas soumissionnaire, c'est que ça empêche un peu en même temps d'amener plus d'innovation, parce que c'est la recherche du matériel qui est le moins coûteux, c'est le processus qui va être livré le plus rapidement possible, à tout prix, mais peut-être en recherchant uniquement le fait de payer le moins cher pour les projets. Et c'est vraiment contre nature, surtout avec ce qui se passe autour du Québec, dans les autres juridictions autour de nous.

Mme Guilbault : Oui, bien, exactement. Puis là ce que vous avez dit, là... parce que, là, vous disiez : Les critères d'octroi des contrats pour... incluant les plus petits travaux, là, on parle beaucoup des projets d'envergure, parce que c'est le propos de mon projet de loi, les projets complexes, dans mon projet de loi 61. Mais, comme je disais, je vais revenir au projet de loi 62, dont notre prétention est qu'il va venir régler plusieurs enjeux de longue date.

Vous l'avez dit, ça fait longtemps... Vous, la fédération, ça fait longtemps que vous parlez des mêmes choses, que vous proposez... que vous demandez les mêmes choses. Puis c'est un peu ça, des fois aussi, qui me surprend. Moi, ça fait sept ans que je suis élue ici, mais j'ai commencé à travailler dans les cabinets politiques en 2006, donc ça fait 18 ans. Puis quand j'ai commencé à travailler dans les cabinets, en 2006, on ne parlait pas de transport collectif. Tu sais, il y avait des autobus, puis moi, je prenais l'autobus comme tous les étudiants, mais on ne parlait pas de ça, là. Ce n'était pas dans les priorités. Ce n'était pas un sujet qui revenait vraiment puis, bon, ce n'était pas une préoccupation aussi omniprésente que ça peut l'être aujourd'hui. Donc, on a vu apparaître ça, éventuellement, je dirais peut-être plus dans la décennie des années 2000. Et donc là...

Puis, des fois, j'entends la mairesse de Montréal dire : Ça fait 10 ans qu'on aurait dû avoir ces discussions-là, prendre ces décisions-là, que ce soit l'exemple de Mobilité Infra Québec, la réflexion sur le financement du transport collectif. Mais, en même temps, c'est relativement nouveau aussi que les gens... que ce soient les organismes, que ce soient les citoyens, que ce soient les entreprises, pour pouvoir avoir des travailleurs qui sont capables de se rendre, par exemple, dans les parcs industriels. On en parle beaucoup, la desserte des parcs industriels. Donc, à tous les niveaux, c'est quand même relativement nouveau dans les dernières années, cet appétit-là croissant pour le transport collectif, donc...

Mais il reste qu'il y a quand même des gens avant nous qui s'en étaient aperçus. Par exemple, il y a le collègue du... l'ex-collègue du Parti québécois, à l'époque, en 2012 ou 2013, qui avait déposé un projet, qui se proposait de se donner des moyens d'être plus efficaces pour livrer des projets. Bon, ça n'a pas... il n'a pas eu de temps, ça n'a pas fonctionné, peu importe, mais déjà c'était présent à l'époque, il y a 10 ans... il y a un peu plus de 10 ans.

Et là aujourd'hui on se retrouve avec, enfin, un gouvernement qui souhaite le faire, qui souhaite poser l'action puis se donner cette capacité-là. Est-ce que pour vous... Vous le disiez, ça fait longtemps qu'on parle des mêmes choses. Est-ce que vous sentez, chez vos membres... parce que c'est quand même... vous avez 125 membres, probablement, à peu près, 100...

M. Noël (Philippe) : En fait, on a 120 chambres de commerce...

Mme Guilbault : 120 chambres de commerce.

M. Noël (Philippe) : ...mais on a des... on a 1 000 membres corporés directement à la FCCQ, donc des entreprises principalement, mais aussi des organisations.

Mme Guilbault : C'est ça, mais 120 chambres de commerce qui, elles-mêmes, c'est ça, ont des membres aussi, ont des gens qui travaillent.

M. Noël (Philippe) : Exact.

Mme Guilbault : Donc, tout ça est exponentiel. Donc, est-ce que vous sentez, chez vos membres... j'imagine que oui, si vous venez parler en leur nom aujourd'hui... Mais, tu sais, dans les diverses régions du Québec, puis vous n'êtes pas juste à Montréal ou à Québec, là, dans les grands centres urbains, là, est-ce que vous sentez que, dans l'ensemble, les gens au Québec accueillent bien l'idée de se donner les moyens? Puis ça vaut pour le projet de loi 62 aussi, parce que c'est sûr que c'est un peu hermétique, ces contenus-là, tu sais. Nous, on est ici, à l'Assemblée, puis on se comprend entre nous, mais le commun des mortels, au quotidien, dans tout le tourbillon du quotidien, des repas, des lunchs, de l'école, etc., peut-être ne se penche pas nécessairement sur ces commissions parlementaires là. Mais est-ce que vous sentez que c'est bien accueilli par l'ensemble des gens à qui vous parlez partout au Québec, cette volonté-là, enfin, d'un gouvernement de poser les gestes qui s'imposent pour être plus efficaces pour nos projets d'infrastructure qui coûtent une fortune à nos contribuables qui travaillent fort pour gagner leur argent?

M. Noël (Philippe) : Bien, dans nos discussions avec les chambres de commerce, c'est clair qu'on l'entend, mais je vous dirais encore plus directement des entreprises qui sont membres chez nous, qui font partie de nos comités de travail. Vous savez, on a quand même 17 comités de travail à la FCCQ, dont un, transport et logistique, dont un en infrastructure et construction, et même dans d'autres secteurs aussi connexes qui font affaire avec l'État, que ce soient les technologies de l'information, de communication, en santé, entre autres. Donc, c'est quelque chose qu'on revoit souvent, régulièrement dans nos échanges avec nos membres, avec les entreprises. Elles veulent plus d'agilité dans les contrats publics avec l'État.

Vous avez parlé d'entrée de jeu, évidemment, de la mobilité durable puis des projets en transport collectif. Ça fait plusieurs années, nous, de notre côté, qu'on en parle aussi. Tu sais, on a des préoccupations par rapport au maintien des actifs, parce qu'on voit une baisse des revenus de la part des sociétés de transport, évidemment, depuis la pandémie, la hausse du télétravail, etc. Bien, en même temps, les coûts d'exploitation ont augmenté puis les besoins en maintien des actifs ont augmenté aussi chez les sociétés de transport. Donc, on a l'impression... puis c'est pour ça qu'on accorde quand même une place importante, parce que c'est surtout auprès des sociétés de transport qu'on a parlé de ça.

Mais c'est pour ça qu'on accorde une place importante, parce que les projets majeurs, on a l'impression, en transport collectif, vont arriver de plus en plus. Donc, s'il y a une agence comme Mobilité Infra Québec qui est sur place, qui est mise sur pied, bien, ça va être important que ce soit fluide le plus possible entre les sociétés de transport et l'agence de transport. Donc, c'est pour ça qu'on amène quelques propositions, mais on veut s'assurer que les projets qui vont être mis de l'avant... mis de l'avant puissent permettre, en fait, que les opérations des sociétés de transport soient les plus fluides, les moins arrêtées possibles. Parce que, sinon, il y a des conséquences économiques sur le déplacement des travailleurs, sur la congestion routière, et, quand il y a de la congestion routière, bien, les transports de marchandises, ça... ça prend plus de temps aussi à transporter. Donc, il y a un effet boule de gomme que vous connaissez sans doute, là, aussi avant tout ça... boule de neige, je devrais dire.

• (11 h 40) •

Mme Guilbault : Oui. Est-ce que votre collègue voulait... boule de gomme? «Cute».

M. Corbeil (Laurent) : Bien, si je peux me permettre...

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

M. Corbeil (Laurent) : Oui. Si je peux me permettre, bien, également, bien, en fait, comme on dit, les désavantages, en fait, d'avoir une mauvaise gestion au niveau du transport collectif... mais il y a les avantages également, là, du développement économique, la densification par la construction de logements aussi avoisinants, quand on parle de transport collectif, de développement commercial. Donc, on sait que, dans les dernières années, je pense que tout le monde au Québec, on peut se dire que ça a été laborieux au niveau de la réalisation de grands projets de... en transport collectif. Donc, cette volonté-là est vraiment partagée, au niveau des membres, d'optimiser les revenus, de réduire les dépenses, les délais.

Donc, voilà, je pense que le projet de loi 61 et 62 donnent les outils quand même nécessaires, là, pour pouvoir aller de l'avant puis améliorer nos façons de faire.

Mme Guilbault : Oui, absolument, puis vous amenez un très bon point, puis je n'avais pas pensé à l'aborder, mais on en a beaucoup parlé avec des gens qui sont venus, notamment les sociétés de transport qui sont venues. On en a une d'ailleurs, l'Outaouais... celle de l'Outaouais vient cet après-midi, et on a eu aussi des municipalités qui sont venues.

Le développement commercial puis le potentiel de valorisation immobilière qui vient... qui est corollaire au développement de ces projets-là de transport collectif, actuellement, ce n'est pas comme tel dans le projet de loi. Mais, si vous avez vu passer la stratégie d'habitation de ma collègue ministre de l'Habitation, il y a deux ou trois semaines à peu près... puis c'est quelque chose qu'on travaille beaucoup avec elle, la possibilité, enfin, de... disons, de se donner plus de moyens ou plus de possibilités pour maximiser les occasions qui sont fournies par le développement des futurs projets de transport collectif et incluant la valorisation puis le potentiel des actifs actuels.

Puis, quand la STM est venue, la Société de transport de Montréal, on avait... puis eux qui ont Transgesco, on avait la directrice puis la... sur, actuellement, la ligne bleue, là, le projet, un bon... un bon exemple, ça, d'un projet dont on a parlé à n'en plus finir, qu'on a annoncé je ne sais pas combien de fois sans qu'il se réalise. Là, actuellement, nous, on le réalise, mais, tu sais, ça a été long, c'est compliqué. Puis c'est vrai que c'est compliqué puis ça coûte

cher, alors, tu sais, bon... Mais tout ça pour dire qu'il y a quand même des possibilités avec les futures... les cinq nouvelles stations. On parlait de la station Lacordaire l'autre fois comme étant un exemple où là il y a vraiment un projet qui est sur la table. Nous, on a rencontré ces gens-là, un projet très intéressant où on minimise le risque financier puis on maximise les possibilités du nouveau logement, qui n'est pas le propos du projet de loi, mais tout le monde sait qu'on a besoin de logements.

Alors, ça, encore... puis pour vos membres puis, tu sais, beaucoup... on a certaines régions où il y a vraiment un enjeu de logements, encore plus que d'autres. Il y en a un peu partout, là, mais, tu sais... puis comme des entreprises qui ont besoin d'avoir de gens pour venir travailler, puis que ce soient nos propres réseaux de la santé, de l'éducation, des gens qui vont s'installer dans des régions où il y a des problématiques de logements... Mais, même dans le Grand Montréal, dans les endroits où on peut penser qu'on ferait des projets de transport collectif, où qu'il y a des actifs de transport collectif, qu'on pourrait développer davantage... Est-ce que ça aussi, chez vos membres, ce serait bien... ce serait bien accueilli?

M. Corbeil (Laurent) : Oui, je peux y aller, Philippe. Tu sais, si on donne plus... tu sais, évidemment, si on donne plus d'infrastructures... on va être opéré... Là, on parle, mettons, des sociétés de transport, mais il faut être en mesure de leur donner la capacité à générer du revenu. Puis donc, ça, c'est une... aussi une position, en fait, qu'on partage avec notamment la STM qui est passée en consultations particulières, donc, de pouvoir avoir la possibilité de s'unir à un tiers parti, justement, pour effectuer des travaux de construction conjoints, adjacents. Donc, la valorisation immobilière, ça peut vraiment nous emmener loin. Puis donc, on peut faire d'une pierre deux coups, là, carrément, parce que... beaucoup de chantiers également au Québec. Donc, pouvoir ouvrir une fois un chantier pour pouvoir... que ce soit au niveau de l'infrastructure, même de... en transport, que ce soit, après ça, des logements qu'on parle, du développement commercial. Je pense que, si on peut faire tout ça en même temps, on va aller de l'avant, là, de façon beaucoup plus pratique, là.

M. Noël (Philippe) : Puis si je peux ajouter, tu sais, le long, en fait, du tracé du REM à Brossard, on a développé beaucoup autour de ça, beaucoup de logements, entre autres, beaucoup de condos. Donc, nous, on participe aussi aux travaux pour améliorer la politique d'aménagement du territoire et se doter d'une vraie stratégie quand vient le temps de construire ou même de mettre à niveau, de moderniser des infrastructures de transport collectif, bien, de développer autant que possible et de maximiser le concept de TOD que vous connaissez aussi.

Donc, c'est sûr qu'on ne peut... qu'on ne peut être que favorables à ça. Puis on est aussi, je pense, comme la plupart des acteurs publics qui se prononcent sur ces questions-là, à la recherche aussi de bonnes sources de financement pour les transports collectifs. Donc, on pense que ça fait partie de la solution.

Mme Guilbault : Oui, bien, exactement, la recherche de nouvelles sources de revenus, parce que, le financement, on en parle beaucoup. Je ne vais pas m'éterniser là-dessus avec vous, ce n'est pas quelque chose, nécessairement, qui a été abordé, mais tout le monde cherche de l'argent, et vous avez parlé, tu sais, des défis de... pour les revenus, puis j'ajouterais que la taxe sur l'essence est en diminution continuelle à mesure qu'on électrifie, là. Donc, les coûts augmentent et les revenus diminuent, donc il faut trouver des nouvelles façons de faire. Il faut trouver des solutions innovantes.

Je serais curieuse de vous entendre, puis là je ne sais pas d'avance ce que vous allez répondre, ça fait que je m'expose à n'importe quelle réponse qui pourrait venir, mais, la semaine dernière, il y a eu des exemples qui avaient été donnés dans les journaux, où il y a une entreprise privée qui a décidé de faire un partenariat puis de participer financièrement pour une desserte d'autobus à son entreprise. Probablement, là... puis là je ne leur ai pas parlé directement, ça fait que je ne veux pas mettre des mots dans la bouche de personne, mais probablement qu'on peut penser qu'ils ont de la difficulté... les travailleurs ont de la difficulté à se rendre puis tout ça, puis ils disent : Moi, je vais essayer d'aider.

Puis, tu sais, nous-mêmes au gouvernement, on avait L'abonne BUS, là. Donc, financer des... aider les employés à financer le transport collectif pour leurs propres besoins, ce n'est pas quelque chose qui est nouveau, donc, que ce soit un employeur privé ou public. Alors, vous, qu'est-ce que vous pensez de ça?

M. Noël (Philippe) : Bien, c'est des belles initiatives. Du moment où les entreprises souhaitent mettre ça en place, c'est certain que, pour elles... elles se démarquent aussi auprès de leurs employés, mais ça démontre aussi peut-être les limites pour certaines sociétés de transport à répondre à la demande puis à répondre, peut-être, aux besoins de mobilité dans leur territoire. Puis ça, c'est un autre enjeu aussi, parce que les coûts d'exploitation, comme je le mentionnais tantôt, ont augmenté. Les revenus étant diminués, donc, il y avait un besoin là qu'ils ne sont pas en mesure de combler, et l'entreprise a décidé de mettre de l'avant cette initiative-là. C'est une très belle initiative, mais ça met aussi de l'avant peut-être cette problématique-là que les sociétés de transport sont limitées dans leur capacité de développer des nouvelles lignes parfois. On entend notamment certaines sociétés de transport nous dire qu'elles ont ajusté leur trajet, mais ce n'est pas suffisant.

Puis évidemment, on est dans une autre réalité depuis le confinement, depuis l'après-COVID, c'est-à-dire qu'il y a le télétravail qui a augmenté, donc les passes mensuelles, les abonnements ont diminué et les trajets ont été modifiés aussi en ce sens-là. Donc, ça fait partie de plusieurs discussions d'ailleurs que nous-mêmes on a eues avec notamment des sociétés de transport, mais aussi des entreprises qui comptent sur les sociétés de transport pour bien les servir, là, puis bien servir, en fait, leurs employés.

Mme Guilbault : Puis sur le...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

Mme Guilbault : Oh! il me reste... Ah! merdouille! on n'aura pas le temps. Bien, sur le projet de loi 62, rapidement, je ne sais pas si vous avez participé directement aux travaux de mon collègue, sinon ce sera ici l'occasion, mais je crois comprendre que vous appuyez fermement le projet de loi 62. Encore une fois, une solution qui a tardé, mais qui, enfin, vient... à un problème de longue date, là, qui est connu depuis longtemps. Et vous... je ne sais pas si c'est vous qui l'avez dit ou vos prédécesseurs, là, mais donc il y a d'autres nations déjà qui utilisent... il y a même d'autres provinces dans le Canada qui utilisent les modes collaboratifs et tout ça, et, pour l'essentiel des gens qui sont venus témoigner ici, c'est des meilleurs résultats. Alors donc, vous trouvez que c'est une bonne chose que d'avoir le projet de loi 62?

M. Noël (Philippe) : Effectivement. Ça, je ne sais pas si, Laurent... si tu veux en parler un peu.

M. Corbeil (Laurent) : Absolument. On est tout à fait favorables, là, je pense... Comme mon collègue Philippe l'a dit plus tôt, au niveau, en fait, de l'octroi des contrats publics, lorsqu'on dépasse un peu la notion du plus bas soumissionnaire puis qu'on va dans les critères d'innovation, de durabilité, on entre beaucoup plus dans un élément où est-ce qu'on veut... on est capables de calculer, en fait, les risques un peu plus, les coûts sur le long terme.

Donc, il y a vraiment des avantages, puis on les a vus, comme vous avez dit, Mme la ministre, là, juste dans d'autres provinces, puis là on a... on peut parler du... dans le domaine des transports, mais dans toutes les infrastructures publiques, là, ça a porté fruit, là, justement, dans la complexité des projets.

La Présidente (Mme Schmaltz) : C'est tout le temps que nous avons. Merci beaucoup. Alors, je vais me tourner vers l'opposition officielle pour 9 min 54 s.

• (11 h 50) •

M. Derraji : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux.

M. Noël (Philippe) : Bonjour.

M. Derraji : Toujours un plaisir de vous voir en commission parlementaire, et je salue l'ensemble des membres de la FCCQ.

Première question qui me vient à l'esprit : Est-ce que la FCCQ pense que ce projet de loi aurait un impact sur vos membres, donc les entreprises que vous représentez?

M. Noël (Philippe) : Bien, en fait, on ne représente pas uniquement des entreprises. On représente aussi des sociétés de transport, des organisations, donc on les a consultées beaucoup en marge de ce projet de loi là.

Pour les entreprises, oui, les entreprises qui vont bénéficier des contrats, entre autres, mais aussi des entreprises qui ont des attentes par rapport à la réalisation des projets, et surtout lorsqu'il est question de projets majeurs, pour que les projets soient réalisés le plus rapidement possible, le plus efficacement possible, mais aussi qu'il y ait une longévité puis une modernité, autant que possible. Donc, c'est pour ça qu'on a eu plusieurs fois ces discussions-là, dans nos comités de travail avec les entreprises, entre autres, là.

M. Derraji : Donc, pour vous, la FCCQ, qui représente des entreprises et aussi des sociétés de transport... Je comprends et je connais très bien le membership de la FCCQ. Pour vous, aujourd'hui, vous dites que le projet de loi 61, qui créerait l'agence, aurait un impact sur vos entreprises, sur les membres que vous représentez.

M. Corbeil (Laurent) : Bien, évidemment, aussi, on représente, tu sais, les chambres de commerce, donc vraiment aussi tout l'écosystème économique au Québec. Donc, évidemment, là, en ce moment, on n'a pas tout à fait de l'expertise en planification de la mobilité à l'échelle du Québec. Donc, comme outil, on pense que de centraliser, dans le fond, cette expertise-là, c'est une bonne idée.

Par contre, on espère que l'agence va pouvoir consolider l'expertise qui existe en ce moment même, puisqu'en fait la collaboration, comme on dit... On a des membres, justement, qui vont avoir... qui vont avoir un impact, mais l'impact doit vraiment se mesurer dans la mesure où est-ce que toutes ces parties prenantes là vont être capables de collaborer ensemble pour être capables de planifier, de ne pas faire des retours en arrière, de ne pas retourner à la table à dessin, comme mon collègue a dit précédemment.

M. Derraji : Oui, je... C'est très clair. Je veux juste essayer de comprendre. Vous jugez nécessaire être présents en commission parlementaire, parce que, oui, vous êtes un acteur important, vous parlez de la mobilité, et donc, pour vous aussi, ce projet de loi aurait un impact, que ce soit de nature économique ou réglementaire, sur les entreprises que vous représentez.

M. Noël (Philippe) : Bien, en fait, il y a des questionnements, peut-être, chez les entreprises, on peut peut-être en parler, sur les critères de qu'est-ce que c'est...

M. Derraji : Bien, partagez... s'il vous plaît, parce que c'est très important. Partagez les inquiétudes ou ce que vos... les membres que vous représentez ont par rapport à ce projet de loi.

M. Noël (Philippe) : Bien, en fait, c'est les zones grises. On l'a qualifié dans notre mémoire un peu, le flou sur la définition de «complexité». Qu'est-ce qu'un projet complexe en transport? Est-ce qu'on parle... on parle de quoi, en matière d'achalandage, on parle de quoi, en matière de monétaire? Est-ce que c'est un projet de quelques millions, de centaines de millions, de milliards de dollars? La durée des réalisations, le cycle de vie qui est souhaité, la localisation, est-ce que ça touche plus qu'une région administrative? Est-ce qu'on passe par-dessus un cours d'eau majeur? Est-ce que ça implique des sociétés de transport? Est-ce que ça implique plusieurs municipalités sur le territoire? Est-ce qu'on parle de PPP?

Donc, il y a une liste de critères que... pour nous, puis pour nos membres, en fait, parce que ça a été discuté, ce n'était pas clair à ce niveau-là. Donc, le niveau de l'impact, peut-être, il se retrouverait là. L'impact, c'est... En fait, si on le salue, le projet de loi, c'est parce qu'on pense que ce type de structure là va venir faciliter les projets.

M. Derraji : Et j'imagine que c'est très... j'imagine que c'est extrêmement important pour vous, et c'est pour cela que vous sentez l'obligation de venir en commission parlementaire, parce que l'impact, il est à la fois réglementaire, mais aussi économique pour les membres que vous représentez. C'est bon?

M. Noël (Philippe) : Absolument. Exactement.

M. Derraji : OK. Excellent. Je vais juste vous ramener... Je veux juste vous ramener à la recommandation 7 de votre mémoire et, désolé, je vais vous ramener au projet de loi 61... 62, désolé. Parce que, depuis tout à l'heure, on parle... depuis le début, on parle des contrats de collaboration, mais... vous l'avez très bien mentionné, «modifie la loi»... ça, c'est l'autre projet de loi, pas celui-là que nous sommes en train d'étudier, mais ça a été ramené sur la table tout à l'heure : «Modifie la Loi sur les sociétés de transport en commun pour accorder à celles-ci un accès au mode collaboratif et aux assouplissements prévus du projet de loi 62.»

J'ai siégé au 62, j'ai interpellé le ministre. Sa réponse était : Ce n'est pas dans ma cour, c'est dans la cour de la ministre du Transport. Vous avez lu le projet de loi 61. Est-ce que... à moins, si je me trompe, est-ce que vous avez vu une mention quelque part de l'accès au mode collaboratif pour les assouplissements? En tout cas, moi, je ne les ai pas vus dans le projet de loi 62, «by the way». Et le ministre a été très clair : Ce n'est pas de mes affaires, je vous invite à parler avec la ministre du Transport.

M. Corbeil (Laurent) : Bien, du côté de Mobilité Infra Québec, c'est bien mentionné dans le projet de loi 61. Cependant, vu qu'il y a des compétences, des responsabilités connexes aux sociétés de transport, par exemple, où est-ce qu'on voit, en fait, qu'ils vont... Mobilité Infra va avoir accès au mode collaboratif. On se dit que, pour la réalisation de ces grands projets-là, bien, si les sociétés de transport s'occupent du maintien d'actif, ils ont des projets aussi qui sont complexes, mais, en maintien d'actif, en remplacement d'équipements, il faut qu'ils aient accès également à ce type de projet de réalisation en mode partenariat pour être capables de pouvoir avoir des entreprises qui vont soumissionner, là.

M. Noël (Philippe) : Au fond, sur la recommandation 7, on se questionne à savoir : OK, ça fonctionne pour des projets routiers, mais les projets majeurs qui sont issus des sociétés de transport devraient bénéficier aussi des modes collaboratifs. Parce que ce qui compte, c'est le résultat et que les entreprises soient incitées à participer à l'élaboration de ces projets-là. Et donc, c'est pour ça qu'on amène ça.

M. Derraji : Mais vous l'avez mentionné, dans les deux rapports, je trouve ça excellent, que ce soit 61 ou 62, vous êtes très clairs par rapport à ça. Et d'ailleurs ça me ramène à l'idée que... la première question que je vous ai posée. On ne peut pas aujourd'hui aborder ce projet de loi sans dire qu'il n'y aurait pas d'impact, que ce soit économique ou réglementaire, pour les membres que vous représentez. Il y a un impact pour vos membres.

Vous avez mentionné, tout à l'heure, «chevauchement des compétences», et vous avez mentionné l'ARTM. Qui vous pousse à croire que l'agence risque d'avoir un chevauchement avec l'ARTM?

M. Corbeil (Laurent) : Bien, je peux y aller. Donc, bien, l'ARTM, en fait, on voit, dans le projet de loi 61, en fait, que Mobilité Infra Québec va être tenu, en fait, de consulter l'ARTM pour établir les besoins en matière d'aménagement et d'urbanisme. Cependant, quand on voit la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, bien, l'ARTM doit établir une vision complète, intégrée de la mobilité sur son territoire, identifier les besoins en matière de transport collectif, favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport. Donc, il y a plusieurs éléments reliés à la planification des transports et la coordination de tous ces modes de transport là qui sont, dans le fond, donnés à l'ARTM.

Puis, en ce sens-là, on croit que, si Mobilité Infra Québec ne prend pas en compte ces analyses-là, un peu, là, la lecture de l'ARTM, on va faire un peu... on va dédoubler... on va doubler le travail, en fait, on va reculer en arrière. Ça se peut. Donc, nous, on considère que l'article 29 du projet de loi 61, on devrait ajouter un paragraphe pour préciser que Mobilité Infra Québec doit prendre en considération la planification des services de transport collectif actuels et projetés de l'ARTM lorsqu'il y a une analyse en transport qui concerne son territoire. Donc, ça va économiser du temps, de l'argent. Donc, on aura... comme je vous dis, on aura moins tendance à faire deux fois le même travail. Donc, je pense que c'est un peu aussi la vision du projet de loi 61, de juste... de rendre ça plus efficace.

M. Derraji : Donc, pour vous, l'article 29 devrait être beaucoup plus explicite et prendre en considération tout le travail que l'ARTM fait présentement en ce qui a trait à l'analyse en transport concernant son territoire, en fait, ne pas enlever l'ARTM qui, elle, déjà fait un travail sur le terrain, et plutôt travailler en concertation avec l'ARTM. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Noël (Philippe) : Oui, puis ça fait partie des zones grises qu'on a énumérées. Au fond, là, on veut éviter les silos. C'est quelque chose qu'on observe beaucoup entre des ministères, parfois, là, le travail en silo, donc entre une agence de transport et les acteurs, un peu plus sur le terrain, qu'on bénéficie de l'expertise retrouvée dans les sociétés de transport. Nous, c'est quelque chose qu'on observe, parfois, le travail en silo. Je pense, notamment, à la politique d'allègement réglementaire et administratif. On sent qu'entre les ministères, des fois, on ne dit pas les mêmes choses. Puis ça ne se parle pas autant, ce n'est pas autant fluide. C'est quelque chose qu'on a répété à plusieurs reprises sur de nombreuses tribunes, mais là c'est le même réflexe qu'on veut éviter, dans le fond, ici.

M. Derraji : Rapidement, en 30 secondes : Comment vous définissez un projet complexe? Parce que ce n'est pas défini, mais, si c'est à vous de le définir, vous le définissez comment, un projet complexe?

M. Noël (Philippe) : Bien, comme je le mentionnais tout à l'heure, c'est... On parle de quoi, en matière d'achalandage? Est-ce que c'est un projet de quelques millions de dollars, de centaines de millions de dollars, de milliards de dollars? La durée de réalisation? Est-ce que ça touche plusieurs parties prenantes? Est-ce que ça touche plusieurs régions, ou des régions, des municipalités, des sociétés de transport aussi? Donc, je pense qu'il y a une bonne liste qui pourrait être mise de l'avant, la durée de réalisation, le cycle de vie souhaité aussi, est-ce qu'on implique les PPP.

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

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, pour 3 min 18 s, deuxième groupe...

• (12 heures) •

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente. M. Noël, M. Corbeil, bonjour, content de vous retrouver, merci pour votre mémoire. D'abord, peut-être des réponses rapides, on n'a pas beaucoup de temps, là, 3 min 20 s, là.

Sur la valorisation immobilière, donc, ce que... les sociétés de transport puis les municipalités, bien, surtout les sociétés de transport voudraient obtenir pour être capables d'aller chercher une possibilité d'augmenter le financement sur le long terme, vous êtes d'accord ou pas?

M. Corbeil (Laurent) : Oui, on s'est positionnés à quelques reprises dans les dernières années. On pense que c'est une source de financement qui est intéressante.

M. Grandmont : Parfait. Excellent. Sur l'imposition d'une participation budgétaire, je comprends que vous êtes contre, c'est-à-dire que ça fait comme... Moi, je l'ai présentée comme une négociation, mais avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête des sociétés de transport et des municipalités, ça. Donc, ça vient imprimer une obligation de résultat aux municipalités dans la négociation. Donc, est-ce que vous... Vous suggérez, je pense, de raturer, là, d'enlever la référence à cette possibilité-là dans le projet de loi.

M. Corbeil (Laurent) : Tout à fait. En fait, la capacité au gouvernement de décider... de façon unilatérale, pardon, dans le fond, de qui va payer, en fait, la facture et qui va opérer, en fait, la nouvelle infrastructure. Donc, s'il n'y a pas une entente de financement, essentiellement, bien, ça va être nocif un peu sur le long terme. Donc, on va imposer une facture qui ne va pas être incluse dans un budget d'un organisme public qui va être... qui va être tenu, de façon obligatoire, à payer cette facture-là. Donc, on ajoute cet élément-là à l'importance aussi de calculer le coût-bénéfice dans l'ensemble du cycle de vie d'une infrastructure.

Donc, une mauvaise approche du partage du coût pourrait... engendrer, bien, les conséquences qui vont être assumées essentiellement par, bien, les utilisateurs de ces infrastructures-là ou les contribuables. Donc, si on a un organisme public, en fait, qui n'est pas capable d'exploiter au niveau qui était projeté puis qu'on le fait en dessous, ou bien donc qu'il y ait... ou sinon qu'il y ait une hausse de taxes... Bref, tu sais, au final, du côté des citoyens, ce qui est important, c'est d'avoir un service de qualité, tu sais.

M. Grandmont : Parfait.

M. Corbeil (Laurent) : Donc, on pense qu'au final, de ne pas avoir d'entente, ça va amener toutes sortes de problèmes sur le long terme.

M. Grandmont : Parfait, merci. Justement, vous abordez l'analyse coût-bénéfice, là, votre recommandation 5. Quand vous parlez de l'ensemble du cycle de vie, là, vous entendez par là le maintien des actifs puis les coûts d'opération, dans le fond?

M. Corbeil (Laurent) : Oui, exactement.

M. Grandmont : Parfait, merci.

M. Corbeil (Laurent) : Bien, je pense...

M. Grandmont : Vous ne l'avez pas abordé, mais un peu quand même, là, puis ce serait peut-être ma dernière question... Je vais vous laisser le temps de réfléchir puis d'y répondre.

Quand vous dites, là, il faut éviter le travail en silo, évidemment... puis on veut essayer de maximiser le travail collaboratif entre les différentes instances qui pourront être habilitées à planifier, réaliser, opérer, là, du transport collectif, quand on regarde un peu le mandat de Mobilité Infra Québec, on se rend compte qu'il y a un recoupement avec ce que d'autres instances ont déjà, d'autres organisations.

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

M. Grandmont : Est-ce que vous pensez qu'on devrait enlever des parties du mandat de Mobilité Infra Québec, par exemple, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de tiraillements politiques entre... qui fait pour... sur le qui fait quoi?

M. Noël (Philippe) : Nous, on pense... Est-ce qu'on a du temps?

M. Grandmont : Oui, un petit peu, oui.

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

M. Corbeil (Laurent) : Je vais y aller...

M. Noël (Philippe) : Vas-y.

M. Corbeil (Laurent) : Bien, nous, on considère, du côté du maintien des actifs, le remplacement d'équipements également, qui est une responsabilité, en fait, que les sociétés de transport sont tout à fait capables d'assumer et qui assument...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Désolée, messieurs...

M. Corbeil (Laurent) : ...depuis plusieurs décennies déjà.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Désolée de vous couper dans votre élan, mais nous avons épuisé le temps.

M. Corbeil (Laurent) : Pas de souci.

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

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, MM. Noël et Corbeil pour votre présentation, pour votre mémoire.

Je vais sauter tout de suite à la conclusion. Vous commencez en disant : «L'idée de centraliser la planification globale des transports, en ce qui a trait aux projets complexes, c'est une idée louable.» Mais malheureusement, c'est une idée qu'on ne retrouve pas dans le projet de loi, dans la mesure où on parle de la réalisation de projets qui sont confiés par le gouvernement à une agence. Mais la plupart des gens qui ont comparu ici disent : Malheureusement, on ne sait pas qui va planifier, qui va développer la vision globale.

Alors, j'aimerais comprendre si c'était ironique, votre commentaire, ou si c'est ce que vous souhaitez qu'on ajoute dans le projet de loi.

M. Noël (Philippe) : Non, non, ce n'était pas ironique. Ça fait partie des zones grises aussi, il faut le dire. Mais on a entendu... Lors du dépôt du projet de loi, on a entendu, entourant, en fait, la création de Mobilité Infra, cette volonté-là de ne pas multiplier les acteurs inutilement pour la réalisation de projets complexes. Donc, ça, ça correspond vraiment à plusieurs interventions qu'on a faites par le passé puis à nos orientations qu'on souhaite que les projets soient livrés plus rapidement, plus efficacement, puis qu'on évite, justement, si on veut, le chevauchement autant que possible.

M. Arseneau : Puis puisqu'on parle de chevauchement, vous l'avez abordé à juste titre à plusieurs moments dans votre présentation et votre mémoire, mais j'aimerais comprendre de façon plus précise comment vous voyez l'interrelation entre l'ARTM et la nouvelle agence. Parce qu'à la page 6, vous dites : Il est difficile d'imaginer que la place... que la nouvelle agence créée par Québec puisse outrepasser la compétence de l'ARTM. Et en conclusion, vous dites que l'agence doit pouvoir supplanter l'ARTM dans la prise de décision.

Je sais que vous souhaitez une collaboration, mais il y a plusieurs sociétés de transport, même des villes qui nous ont dit : Si on donne d'emblée un rôle d'autorité suprême à la nouvelle agence, bien, à quoi ça sert de négocier

ou de consulter? Parce qu'on sait, en bout de ligne, que ce ne sera pas une concertation, ça va être une décision unilatérale de la part de l'agence qui risque de brimer, justement, les responsabilités, notamment celles de l'ARTM. Alors, par rapport au rôle de l'ARTM plus précisément, est-ce que c'est le rôle de la nouvelle agence de supplanter l'ARTM sur son territoire ou son rôle de collaborer et d'intégrer ce qui a été fait par l'ARTM dans le travail de l'agence?

M. Corbeil (Laurent) : Comme vous l'avez indiqué, là, juste à la fin de votre phrase, c'est ça, d'être capables, en fait, d'inclure, en fait, cette planification-là de l'ARTM, en fait, dans la réalisation de projets, là, que Mobilité Infra Québec va avoir à faire. Mais donc, nous, on considère que, tu sais, l'intégration, justement, des services entre les différents modes de transport, c'est déjà une expertise que l'ARTM possède, puis on se doit quand même d'utiliser toute cette analyse-là, en fait, que l'ARTM fait de jour en jour puis donc... quand ils ont un projet en particulier, et puis que Mobilité Infra Québec soit capable de l'inclure, là, dans ses projets.

M. Arseneau : Et en terminant, très rapidement, j'aimerais vous entendre sur la question du transport collectif interurbain. Vous l'avez mentionné dans votre mémoire mais pas dans votre présentation. C'est quoi le problème actuellement?

M. Noël (Philippe) : Oui. On veut profiter de l'occasion, en fait, pour sensibiliser le gouvernement sur le fait que les transporteurs interurbains ne reçoivent pas l'entièreté des sommes qu'ils devraient recevoir, étant donné, des fois, dans les MRC, il y a des débats à savoir c'est quoi le pourcentage du 25 %...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci, messieurs. Merci pour votre...

M. Noël (Philippe) : On en reparlera.

M. Arseneau : Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'après les avis touchant les travaux des commissions. Merci. Bon appétit.

(Suspension de la séance à 12 h 07)

(Reprise à 15 h 18)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, bonjour à tous. Alors, M. le député, s'il vous plaît, on commence. Merci. Alors, bonjour à tous. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

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

Alors, cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : le Conseil du patronat du Québec, la Société de transport de l'Outaouais, Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, Propulsion Québec ainsi que l'Ordre des urbanistes du Québec.

Alors donc, je souhaite la bienvenue aux représentants du Conseil du patronat du Québec. Bonjour à vous deux. Alors, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous allons procéder à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite à vous présenter et à nous présenter aussi votre exposé. Merci.

Conseil du patronat du Québec (CPQ)

Mme Kozhaya (Norma) : Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, chers membres de la commission, bon après-midi. Donc, je me présente, Norma Kozhaya, je suis vice-présidente à la recherche et économiste en chef au Conseil du patronat du Québec. Et je suis accompagnée de mon collègue M. Arnaud Champalbert, vice-président, affaires publiques et gouvernementales, au CPQ également. Donc, je vous remercie tout d'abord de nous donner l'occasion de présenter le point de vue du Conseil du patronat du Québec, le CPQ, concernant le projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

• (15 h 20) •

Le CPQ, qui représente près de 70 000 employeurs à travers le Québec, accorde depuis longtemps une grande importance aux investissements pour une mobilité durable, notamment dans le transport collectif. Pour lui, la mobilité durable constitue un des piliers du développement durable du Québec. Les enjeux entourant la mobilité sont indissociables des enjeux environnementaux, mais aussi des enjeux de productivité économique, de bien-être et de qualité de vie des citoyens.

Le CPQ salue les efforts du gouvernement pour moderniser la gestion des infrastructures publiques au Québec et accélérer la réalisation des projets, tout en réduisant des coûts. Ceci est particulièrement essentiel dans un contexte où les besoins en projets d'infrastructure publique, notamment en transport, sont plus importants que jamais et qu'on voit que plusieurs projets ont de la difficulté à se réaliser.

Tout comme le projet de loi n° 62, projet de loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure, le projet de loi n° 61 fait, selon nous, fait partie de ces efforts en mettant sur pied Mobilité Infra Québec, MIQ. Celle-ci pourra jouer un rôle clé dans la planification et la mise en oeuvre de projets de transport complexes au Québec, dans une perspective de mobilité durable.

Le CPQ estime, comme le gouvernement, qu'il faille modifier le cadre organisationnel actuel pour répondre aux besoins. MIQ bénéficierait de plus d'agilité et de flexibilité et pourrait attirer et concentrer l'expertise nécessaire, ce qui devrait être plus propice pour la réalisation de projets de transport. Si le CPQ voit d'un bon oeil la mise sur pied de MIQ, il estime que certains éléments devraient être considérés pour assurer la réussite de sa mise en oeuvre et sa contribution à l'atteinte des objectifs poursuivis.

Tout d'abord, comme d'autres parties prenantes, le CPQ constate que la définition de «projet complexe de transport» est très large et englobe, à toutes fins pratiques, l'ensemble des travaux de construction, de développement et de réfection en transport. Il serait important, selon nous, que la notion de «projet complexe» soit davantage précisée et que soient énoncés, par exemple, des critères sur lesquels se basera le gouvernement pour définir les projets qu'il choisira de confier à MIQ. On peut penser, par exemple, que le maintien d'actifs ne ferait pas partie des projets qui seraient confiés à MIQ, à moins qu'il y ait des raisons particulières de croire que c'est la décision optimale ou qu'une société de transport ne soit pas en mesure de le faire.

Il serait également important de clarifier les responsabilités des différentes parties prenantes pour éviter les doublons et les chevauchements. Ces éléments amèneront une plus grande prévisibilité et permettront notamment aux entrepreneurs de se préparer efficacement, ce qui favorisera une meilleure attractivité des projets et une concurrence saine entre les acteurs qualifiés. Ceci permettrait également une meilleure allocation des ressources et expertises nécessaires pour les différents types de projets.

Un autre enjeu central est probablement la coordination et l'arrimage qui devraient être faits entre MIQ et les autres organismes ayant des responsabilités et des compétences dans le domaine du transport, notamment les villes et municipalités, les sociétés de transport et l'ARTM à Montréal. Si une vision nationale des projets est importante, la coordination et la collaboration sont essentielles à la réussite des projets, que ce soit du point de vue de l'acceptabilité sociale, du bon déroulement des projets ou encore de leur cohérence avec la logique et les plans d'aménagement du territoire.

Le projet de loi n° 61 prévoit, par ailleurs, qu'à défaut d'entente avec le ministre le montant de la contribution financière d'une municipalité ou d'un autre organisme à un projet complexe de transport sera fixé par le gouvernement. Il en est de même pour ce qui est des coûts d'exploitation des projets. Ces exigences ne nous semblent pas particulièrement propices à une bonne collaboration et à l'aboutissement des projets de transport avec les bons délais et les bons coûts, tel que souhaité.

Sur un autre plan, nous avons salué, dans nos commentaires sur le projet de loi n° 62, l'introduction d'un nouveau type de contrat, soit le contrat de partenariat, qui offre une plus grande flexibilité aux organismes publics. Ces nouvelles possibilités représentent une avancée très intéressante à nos yeux. Un dialogue tôt dans le processus fait partie des principes, d'ailleurs, prônés par l'OCDE et pourrait notamment contribuer à mettre en évidence tout potentiel d'amélioration ou à signaler des problèmes en amont. L'objectif de ces modes contractuels est d'aborder, donc, tout problème ou risque de façon collaborative.

Ces modes représentent déjà, d'ailleurs, des options dans d'autres juridictions, que ce soit dans les autres provinces au Canada ou ailleurs au monde. À titre d'exemple, Infrastructure Ontario utilise déjà différents modes de réalisation alternatifs de projets pour ses infrastructures. Le CPQ estime important que le mode collaboratif puisse être utilisé par MIQ. Il estime également que les autres organismes qui ne sont pas visés actuellement par le PL n° 62, comme les villes, municipalités et les sociétés de transport, devraient également pouvoir recourir à de tels modes contractuels. Ceux-ci gèrent déjà de grands projets d'infrastructure et font face à d'importants défis financiers. Donc, de telles possibilités pourraient leur être bénéfiques pour faire face à ces défis et moderniser les façons de faire, être compétitifs et attractifs.

Le CPQ avait d'ailleurs également proposé, dans ses commentaires sur le PL n° 62, d'aller plus loin, et c'est quelque chose qu'on réitère aujourd'hui, pour prévoir un cadre pour encourager le dépôt de propositions volontaires non sollicitées, qui sont des propositions d'approvisionnement soumises à un organisme public en l'absence d'appel d'offres. Cela permettra de favoriser l'innovation et d'obtenir des solutions plus efficaces et économiques.

Au sujet du financement, qui est un peu le nerf de la guerre aussi, et je vais parler davantage du futur, pour le CPQ, il est crucial que les nouveaux projets qui seront pilotés par MIQ, de même que tous les projets, par ailleurs, tiennent compte en amont des coûts d'exploitation et de maintien. Ceci pourrait permettre notamment de ne pas empirer la situation existante en termes de déficit à plus long terme.

Ainsi, et dans l'intérêt de meilleurs projets pour toutes les parties prenantes et pour l'économie du Québec, il faudrait recourir à des analyses de cycles de vie et de coûts totaux de possession, incluant les coûts d'exploitation et de maintien. De cette façon, l'ensemble des coûts sera pris en compte plus tôt dans le processus afin notamment d'éviter de se retrouver en déficit. Il serait donc important que MIQ soit tenue de réaliser et publier des analyses coûts-bénéfices tenant compte notamment de l'ensemble du cycle de vie de l'actif en amont de l'autorisation d'un projet.

Toujours en lien avec le financement, il faudrait examiner de nouvelles possibilités de générer des revenus, notamment pour les sociétés de transport. Une de ces possibilités passe par l'utilisation de la valorisation immobilière, et, si plusieurs possibilités existent, nous avons à l'esprit la conclusion volontaire de partenariats entre les sociétés de transport et le secteur privé, en d'autres mots, les possibilités d'obtenir une contribution financière volontaire et négociée à des propriétaires immobiliers le long des trajets afin de payer partiellement le coût des

infrastructures et de générer des revenus également récurrents. Le projet de loi n° 61 ne va pas du tout dans cette direction. Il serait donc souhaitable que des amendements soient prévus pour permettre de telles possibilités et même pour les encourager. Ces possibilités permettraient en plus de favoriser le développement immobilier...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En 30 secondes.

Mme Kozhaya (Norma) : ...parfait — à proximité des infrastructures de transport collectif et contribueraient également à répondre aux besoins en logement et aux objectifs en matière de densification urbaine.

Donc, je vais conclure là-dessus. Je vous remercie de votre attention.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons poursuivre la discussion maintenant avec la ministre pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Rebonjour à tous les collègues. Bon après-midi, bonjour, madame, monsieur. Bienvenue parmi nous, au sein de notre commission. Vous êtes le, peut-être, 22, 23e groupe, en tout cas, autour de ça, qui venez faire des représentations devant nous. Donc, évidemment, merci de prendre le temps de le faire. Vous auriez pu seulement transmettre le mémoire, qui est déjà... qui est déjà quand même une bonne quantité de travail, qu'on apprécie grandement, et, en plus, que vous preniez le temps de nous le présenter en personne, c'est vraiment très apprécié, puis de vous prêter à cet échange.

• (15 h 30) •

Et, je vous le disais, vous êtes autour du 22e groupe qui venez nous entretenir dans le cadre des consultations particulières sur Mobilité Infra Québec et vous êtes... là, en tout cas, il faudrait que je revoie mes chiffres, là, je n'ai pas refait mon calcul, mais probablement le 18e sur 22, là, ou environ, qui appuie le projet de loi qui a été déposé, qui appuie la volonté gouvernementale de se doter des moyens... de se donner des moyens d'être plus efficaces dans les livraisons des projets d'infrastructure, qui appuie, donc, la création de Mobilité Infra Québec. Évidemment, vous avez des propositions puis des suggestions, comme tous ceux qui sont venus avant vous, mais je comprends, et corrigez-moi si ce n'est pas le cas, que malgré tout, au final, vous appuyez fermement la volonté du gouvernement de se doter de cette équipe spécialisée qu'on a appelée Mobilité Infra Québec, mais donc d'une nouvelle équipe spécialisée et dédiée, avec une expertise en transport collectif qui, actuellement, à notre sens, n'existe pas au sein de l'État et donc fait en sorte qu'on dépend beaucoup de la CDPQ Infra, qui a fait le seul grand projet de transport collectif d'envergure dans les dernières années, outre le métro avant. Donc, vous appuyez cette démarche-là du gouvernement de vouloir créer Mobilité Infra Québec?

Mme Kozhaya (Norma) : Merci pour la question. Effectivement, je crois qu'on ne peut pas ne pas constater la problématique, le problème qui existe depuis des années, donc, tous gouvernements confondus. Ça fait des décennies, peut-être, qu'on parle de plusieurs projets et qu'on voit que ça n'arrive pas, ça n'aboutit pas. Donc, il faut changer nos façons de faire, probablement.

Et, pour nous, cette agence-là, bien sûr avec certaines bonifications, si on peut dire, certains ajustements peut-être, dans le mandat, dans la façon de collaborer, viendrait justement répondre à ces besoins-là. Et on peut voir d'autres exemples d'agences, par exemple, en Ontario, en Colombie-Britannique, dans d'autres pays, qui semblent donner de meilleurs résultats, encore une fois. Donc, l'idée, c'est d'avoir cette agilité, cette perspective et de pouvoir effectivement concentrer l'expertise, parce qu'encore une fois, ça fait plusieurs années qu'on s'intéresse à ces questions et qu'on constate le manque d'expertise, au sein du MTQ particulièrement, pour différentes sortes d'horizons, donc.

Et l'expertise, elle est probablement éparpillée. Il y a des centres de recherche, il y a des sociétés qui ont l'expertise, au Québec, globalement, mais je crois que... la caisse de dépôt a développé aussi une expertise avec le REM, qui va servir, on l'espère, pour la suite. Donc, il faut pouvoir développer cette expertise au sein du gouvernement du Québec, et l'agence peut être, effectivement, le moyen de le faire.

Mme Guilbault : Bien, tout à fait. Tout à fait, parce que ce que vous dites, c'est ça, ça rejoint beaucoup des propos que moi, j'ai tenus, des propos qu'on a entendus aussi d'autres intervenants. Parce que, bon, c'est sûr que les points de vue diffèrent, autour de la table, mais le manque d'expertise et de capacité à livrer des grands projets... Puis, tu sais, le MTQ... vous parlez du MTQ, maintenant c'est le MTMD, mais on comprend bien qu'on parle du ministère des Transports. Ce n'est pas grave, c'est correct, mais le ministère, c'est tellement nouveau que ce n'est pas une expertise qui a eu l'occasion d'être développée au sein du ministère des Transports, de la Mobilité durable. Il y en a qui existent dans certaines sociétés de transport. Encore là, dans les 10 sociétés de transport, ce ne sont pas toutes les sociétés qui sont amenées à faire des grands projets non plus. Évidemment, dépendant des villes, ce n'est pas tout le monde qui gère le même type de transport collectif, et tout ça. Il y a la CDPQ Infra. Il y a sans doute des expertises au sein de diverses... il y a assurément des expertises au sein de diverses entreprises privées. Il y en a ailleurs dans le monde. Par exemple, il y a des gens qui sont venus travailler sur le REM, ici, qui n'étaient pas des gens qui viennent du Québec, donc.

Mais l'éparpillement de ces ressources-là, est-ce que vous... pensez-vous que l'éparpillement de ces ressources-là dilue notre capacité à être efficace pour livrer plus qu'un projet en même temps? Parce que, là, on parle beaucoup du REM, la caisse s'occupe du REM, mais là, nous, on a le tramway qu'on est en train de... puis d'ailleurs la caisse est dans le tramway aussi. Donc, le prochain projet qui va avancer, de transport collectif, c'est le tramway, ici, à Québec,

mais j'ai souvent parlé qu'on a des besoins dans l'est de Montréal. Éventuellement, il pourrait y avoir des besoins... il y a déjà des besoins, mais éventuellement, il devra y avoir des projets, probablement, sur la Rive-Sud de Montréal. Il y a... Après vous, il y a la Société de transport de l'Outaouais qui va venir ou, en tout cas, plus tard cet après-midi, mais, je pense, après vous... donc, probablement, vont nous dire qu'eux aussi, ils ont envie d'avoir du transport collectif.

Donc, l'éparpillement de ces ressources-là, est-ce que vous êtes d'accord sur le fait que ça dilue notre capacité à mener plus d'un projet en même temps, versus une équipe centralisée, spécialisée, dédiée, où on pourrait faire avancer plus d'un projet en même temps? Sans parler, évidemment, de l'aspect des coûts, parce que le gouvernement se retrouve à financer une multiplicité de bureaux de projets où il n'y a pas, justement, de concentration, ou de chevauchements, ou de possibilité de chevauchements où un même professionnel pourrait s'intéresser à plus d'un projet puis faire avancer plus d'un projet, mais on multiplie les postes budgétaires ou, en tout cas, disons, les investissements qu'on doit faire dans plusieurs bureaux de projets, que, par ailleurs, on ne contrôle pas parce qu'ils sont... la responsabilité est déléguée ailleurs. Bref, on gagnerait nettement en efficacité, en expertise concentrée et en économie de coûts, quant à nous, avec une agence. Est-ce que vous... Est-ce que, pour vous, ça fait du sens?

Mme Kozhaya (Norma) : Au fait, c'est ce qui est souhaité et c'est ce que le CPQ souhaite, et on espère que ça va être l'aboutissement. Encore une fois, il y a certaines conditions de succès, si on peut les appeler ainsi. C'est quelle sorte de projets qui va être... par exemple, qui peut être confiés à MIQ versus d'autres projets qu'on pense vont demeurer du ressort du ministère du MTMD et aussi des sociétés de transport des villes. Mais effectivement, l'idée d'avoir surtout une agence qui peut être agile plus que peut l'être un ministère... et on avait fait des commentaires en ce sens, par exemple, sur un sujet complètement différent.

Si on pense à Transition énergétique Québec, nous, on était de l'avis que lorsque Transition énergétique Québec était indépendante du ministère, elle avait cette agilité, et puis les entreprises appréciaient beaucoup faire affaire avec elle. Sous un ministère, il y a plus... certaines contraintes qui sont là, mais effectivement, développer un noyau d'expertise pour des projets complexes va être, on l'espère... devrait être favorable et propice à la possibilité de réaliser de plus gros projets plus rapidement à meilleur coût. Encore une fois, et je sais que vous l'avez fait également, donc, avec d'autres groupes aussi... la possibilité de recourir au mode collaboratif, c'est également un ingrédient qui va aussi faciliter la tâche. Mais développer une expertise et concentrer... avoir un bon noyau d'expertise qui va grossir, on l'espère, avec les projets peut être propice, effectivement.

Mme Guilbault : Oui, bien, exactement. Puis vous parlez des modes collaboratifs, puis c'est sûr que je vais vous amener un peu sur le projet de loi n° 62. Je le fais avec beaucoup de gens, surtout ceux qui l'évoquent par eux-mêmes, ce qui a été votre cas, mais c'est une évidence que c'est une condition, pour nous, sine qua non, l'existence puis l'éventuelle adoption, dont on ne présumera pas, mais qu'on souhaite, du projet de loi n° 62 est une condition sine qua non au fonctionnement optimal de l'agence qui découlerait du projet de loi n° 61.

Mais tout à l'heure, vous avez dit, c'est ça, les projets, ils n'avancent pas, ça n'aboutit pas, il faut changer les façons de faire. Vous avez dit à peu près ça, qui est exactement le genre de discours que je tiens d'ailleurs, là, tu sais, parce que c'est un peu ça, la réalité à laquelle on est confrontés en ce moment, là. On veut tous du transport et du transport collectif, mais on est confrontés à l'incapacité d'en livrer à la hauteur des besoins, à la hauteur de l'intérêt, à la hauteur de la volonté.

Et donc on entend beaucoup de gens réclamer du transport collectif sur toutes les tribunes, à tout vent, mais quand vient le temps de s'attarder aux conditions qui nous permettent de le faire, j'ai l'impression que ce n'est pas tout le monde qui est conscient de ce que vous venez de dire vous-même, là. Il faut changer les façons de faire, il faut se donner des nouveaux moyens, il faut faire les choses différemment de ce qu'on faisait. Parce que, tu sais, quelqu'un disait : La folie, c'est de penser que faire quelque chose... faire toujours la même chose va entraîner un résultat différent. Évidemment, je ne traite personne de fou ici, là, mais c'est parce que j'aime ce proverbe-là, en se disant : On ne peut pas réclamer plein de choses en disant : Il faut quand même par ailleurs maintenir le statu quo. Tu sais, pour moi, ça ne fait pas de sens.

Donc, alors, Mobilité Infra Québec... et vous parlez beaucoup d'agilité. Puis là je vais faire le lien avec le projet de loi n° 62 qui, pour moi, ces deux projets de loi là vont ensemble. C'est pour ça qu'on les a déposés en même temps. On a fait l'annonce ensemble, mon collègue et moi, parce que ça va ensemble. Le projet de loi n° 62 va s'appliquer pas seulement au projet de loi n° 61, mais à l'ensemble des ministères, donc à mon ministère des Transports, pour les autres projets qui, eux aussi, pourront être plus efficaces. Vous disiez en... Vous avez donné l'exemple de la Colombie-Britannique, entre autres... je ne sais pas si c'est vous, je pense que oui, Infrastructure Ontario. Donc, il y a déjà des endroits au Canada qui sont déjà en mode collaboratif beaucoup plus que nous, il y a des endroits aussi ailleurs dans le monde. Donc, pour vous... Encore une fois, excusez, c'est mes pastilles parce qu'on a tous des petits rhumes. Pour vous, c'est une évidence que faire évoluer nos modes contractuelles avec le marché va nous aider, va nous permettre d'avoir des gains d'efficacité sur les délais et sur les coûts?

Mme Kozhaya (Norma) : Oui, c'est notre compréhension et c'est ce qu'on avait aussi défendu dans nos commentaires sur le projet de loi n° 62, parce qu'on avait eu aussi l'occasion de se prononcer là-dessus, et nos membres aussi qui sont dans le domaine, qui procèdent déjà avec ces modes d'octroi dans d'autres juridictions, c'est ce qu'ils nous disent.

Évidemment, pour les délais, une des raisons pour quoi ça peut accélérer les processus et réduire les délais, c'est que, souvent, on n'a pas besoin de refaire la même erreur, d'avancer et puis de s'apercevoir que quelque chose

ne fonctionne pas, de reculer, ce qui prend donc doublement du temps. Alors que si, en amont, on essaie d'identifier les façons de faire et puis d'éviter ce risque-là, déjà, ça réduit de beaucoup les délais. Donc, ça, c'est un exemple. Il peut toujours y avoir des contre-exemples, mais on pourra dire que, dans 80 %... je n'ai pas de chiffre, mais, en général, les expériences... et puis même l'OCDE sur quoi... avait un peu parlé de ces modes collaboratifs là.

• (15 h 40) •

Encore une fois, c'est sûr que ce ne sera pas le seul, mais quand on parle de projets complexes, c'est vraiment là où c'est recommandé. Pour d'autres projets de moins grande envergure, les modes traditionnels vont être tout aussi bons, et même meilleurs, mais le mode collaboratif a beaucoup d'avantages. Et je crois que dans beaucoup de pays ça donne de bons résultats, beaucoup de projets, donc, en Colombie-Britannique, en Ontario qui se sont avérés pouvoir être réalisés avec des délais qui sont plus intéressants que ce qu'on observe d'habitude, et donc aussi à moindre coût.

Mme Guilbault : Bien, tout à fait. En tout cas, c'est le pari ou... pas le pari, mais c'est la prétention, le postulat que nous, nous faisons, nous étant mon collègue et moi. Vous me dites donc que vous êtes allés sur la commission de mon collègue faire des représentations directement au projet de loi n° 62?

Mme Kozhaya (Norma) : Tout à fait, oui, oui...

Mme Guilbault : Oui? OK.

Mme Kozhaya (Norma) : ...tout à fait, on est... oui, nous sommes intervenus, effectivement. On avait évidemment aussi certains bémols sur d'autres aspects, sur le gré à gré et autres, et on a avancé également qu'il faudrait être davantage ouvert à l'innovation, que ça soit avec des propositions non sollicitées, que c'est une autre étape aussi. Donc, même s'il n'y a pas d'appel d'offres... mais, s'il y a un problème, c'est apporter une solution à un problème sans qu'il y ait déjà un appel d'offres, ou même accepter des variantes d'un projet, parce que des fois il y a un appel d'offres, mais, peut-être qu'en la regardant de près, on s'aperçoit... Donc, tout ce volet-là, qui permet plus de flexibilité et plus d'innovations, ce sont des éléments également qu'on a avancés dans nos commentaires sur le PL n° 62, effectivement.

Mme Guilbault : Parfait. Il me reste trois minutes?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Trois minutes. Bon, je n'ai plus beaucoup de temps. C'est que je voulais... parce qu'on avait... on a eu la Fédération des chambres de commerce du Québec avant le dîner, et, un peu comme eux, vous fédérez beaucoup de membres qui, eux, ont aussi des employés et tout ça, donc vous avez un peu un point de vue ou, en tout cas, une représentation exponentielle en quelque part.

Donc, quand vous parlez avec vos membres, avec les gens qui font partie de votre organisation, est-ce que vous sentez que, de manière générale, dans toutes les régions du Québec, dans tout... pas seulement dans les grands centres, là, mais dans l'entièreté, ce projet de loi là, vraiment, est bien accueilli ou, tu sais, pour ceux qui... je ne dirais pas dénoncent, mais depuis longtemps discutent ou se demandent comment on pourrait faire pour se donner des meilleurs moyens, entre autres pour le transport collectif, mais même pour les infrastructures en général? Est-ce que vous sentez que les projets de loi n° 61 et n° 62, mais disons n° 61, en tout cas, pour le transport collectif, qui est la commission ici, est bien accueilli chez... J'imagine que oui, si vous... parce que vous parlez en leur nom, là. Mais donc, est-ce que vous le sentez que, vraiment, ces gens-là trouvent que c'est une bonne chose que le gouvernement enfin pose ces gestes-là?

Mme Kozhaya (Norma) : En fait, ce que nos membres souhaitent, c'est que les choses puissent avancer et puissent se réaliser, parce que, pour les gens d'affaires, évidemment, ce qui est important, c'est le résultat, c'est de voir les résultats concrets. Et le statu quo, c'est clair que ce n'est pas quelque chose qui était souhaitable, parce qu'on l'a vu, comme vous l'avez mentionné, donc, ça fait des années qu'on dit que le statu quo n'est pas tenable, donc... et n'est pas souhaitable. Donc, c'est en ce sens qu'on a espoir que, par exemple, une nouvelle façon de faire à travers une agence peut donner de meilleurs résultats.

Encore une fois, il y a sûrement des bonifications, et je crois que c'est l'objectif de la commission de voir comment on veut bonifier pour que, justement, on obtienne les résultats souhaités.

Mme Guilbault : Une minute? Une minute... Bon, vous avez un point sur le développement immobilier. Alors, simplement, on n'aura pas vraiment le temps de faire un grand échange, mais on accueille, là, évidemment, tout ce que vous dites, là, tu sais, générer des revenus liés au développement immobilier, exploiter davantage le potentiel de la valorisation immobilière, je paraphrase, là, mais donc par le biais du développement conjoint. Je ne sais pas si vous avez suivi les auditions qu'on a faites la semaine dernière. On a eu la STM, entre autres, la ville de Montréal qui sont venus, puis on a... Il y a déjà des projets, là, en gestation à la STM, chez Transesco, avec notamment les futures stations de la ligne bleue. Donc, simplement vous dire... Puis c'est aussi quelque chose qui est dans notre stratégie habitation gouvernementale déposée par ma collègue de l'Habitation, donc c'est vraiment quelque chose qu'on envisage avec grand intérêt.

Alors, en ce sens-là, on rejoint les préoccupations du Conseil du patronat, parce que la diversification des sources de revenus est rendue incontournable de nos jours, parce que, je l'ai dit la semaine passée, on n'a plus d'argent, là, mais c'est vrai pour les villes, c'est vrai pour... c'est vrai pour plein de gens. Donc, il faut, je pense, innover puis trouver des nouveaux moyens d'aller chercher des revenus. Je comprends que vous êtes d'accord avec ça?

Mme Kozhaya (Norma) : Tout à fait. Effectivement, la diversification des sources de revenus est nécessaire. Toutefois, il faut rappeler que ce projet de loi ne règle pas cette question, et on souhaite qu'il y ait probablement des amendements pour le permettre, justement.

Mme Guilbault : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : 20 secondes.

Mme Guilbault : Bon, 20 secondes. Bien, écoutez, ça ne sert à rien de poser une question, vous n'aurez pas le temps de répondre. Des fois, ça peut être abrupt, la fin des interventions, ça fait que... Ça fait que je vais simplement vous remercier. Si jamais mes collègues n'ont pas le temps de vous remercier parce que ça va être trop abrupt, je pense que tout le monde se joint à moi pour vous remercier, encore une fois, d'avoir pris le temps cet après-midi. Merci beaucoup.

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

M. Derraji : Bonjour à vous deux. Merci d'être là. C'est toujours intéressant, recevoir le Conseil du patronat du Québec. Première question : Vous représentez beaucoup d'entreprises, vous avez vu le projet de loi, pensez-vous que... C'est quoi, l'impact ou quel est l'impact pour vos membres, pour les entreprises, d'avoir une agence pareille?

Mme Kozhaya (Norma) : Encore une fois... Merci pour la question. L'impact souhaité, l'impact qu'on espère, c'est d'avoir de meilleurs projets qui vont se réaliser sans attendre des décennies et puis à des coûts qui sont au meilleur coût. Donc, la fluidité des transports et l'efficacité du transport et la mobilité durable, pour nous, c'est un élément essentiel de compétitivité et de productivité.

Donc, en ce sens-là, encore une fois, lorsqu'on parle des deux projets de loi 61 et 62, on espère que ça va amener cette possibilité-là d'avoir de meilleurs projets qui vont se concrétiser.

M. Derraji : Merci beaucoup. Je vais vous poser une question, encore une fois, par rapport à vos membres. Vous avez vu, la semaine dernière, face à un enjeu majeur de mobilité sur la Rive-Nord de Montréal, une compagnie privée a essayé de trouver une solution en payant un service de navette pour les employés. Là, il y a des... il y a plusieurs écoles de pensée qui trouvent ça bon, c'est une bonne chose que les entreprises puissent payer ce genre de transport, mais ce n'est pas toutes les entreprises qui peuvent se le permettre.

Vous vous situez où? Est-ce que demain, face à un problème sur la Rive-Nord ou la Rive-Sud, vous allez applaudir le gouvernement qui vous dit : Bien, écoutez, c'est une nouvelle source de financement ou bien est-ce que c'est la mission de l'État de s'occuper de la mobilité du transport collectif? Vous, vos membres, ils vous disent quoi? Est-ce qu'ils sont très contents, heureux de voir le gouvernement applaudir le fait qu'ils choisissent cette façon de payer le transport pour leurs membres et pour les employés ou bien vous dites : Écoutez, ça n'a aucun bon sens, les entreprises, ils ont d'autres chats à fouetter et de ne pas perdre leur argent pour déplacer leurs employés?

Mme Kozhaya (Norma) : Vous avez mentionné quelque chose de très important, c'est que ce n'est clairement pas toutes les entreprises qui ont les moyens de le faire ou que c'est effectivement dans leurs responsabilités de le faire. C'est une responsabilité conjointe. C'est sûr que les employeurs peuvent faire partie de la solution, mais c'est effectivement la responsabilité du gouvernement.

Maintenant, dans certains cas, il peut y avoir certaines initiatives. Il faut user de créativité. Il peut y avoir certaines innovations qui peuvent être, dans un cas particulier, pertinentes, mais ce n'est clairement pas la règle. C'est clair, je vais être aussi très transparente avec vous, nous, mettons, des fois, on parle de nouvelles taxes sur la masse salariale pour le transport, on ne pense pas que ça soit la voie à suivre. C'est effectivement... Tout le monde... Parce que, justement, les employeurs au Québec ont déjà un fardeau fiscal qui est plus élevé qu'ailleurs. Mais des initiatives peut-être isolées, privées, avec des projets pilotes ou bien dans des circonstances peut-être exceptionnelles, pourquoi pas?

M. Derraji : Vous êtes d'accord avec moi...

Mme Kozhaya (Norma) : Mais ce n'est pas la règle.

M. Derraji : Mais vous êtes d'accord avec moi, ce n'est pas la mission des entreprises de s'occuper de la mobilité.

Mme Kozhaya (Norma) : Non, ce n'est pas la mission des entreprises. C'est sûr qu'elles peuvent... Il y en a qui ont des initiatives parce qu'elles sont situées dans une place quelconque, où l'accès est plus difficile, où que ça fait partie d'un package — je m'excuse pour l'anglicisme — qu'elles offrent, mais non, ce n'est pas leur mission.

M. Derraji : Comme on dit, l'exception ne devrait pas devenir la règle. S'il y a un problème de financement ou de mobilité, il faut s'attaquer au problème, non?

Mme Kozhaya (Norma) : Tout à fait. Tout à fait, oui, il faut s'attaquer au problème. C'est sûr qu'il faut aussi, dans certains cas... C'est pour ça que toute la planification et toute la façon de faire les projets, qui vont donner le plus de rentabilité sociale et collective, pas juste économique pour chaque projet, comment on utilise les dollars pour optimiser et pour prioriser les projets, c'est un autre enjeu également.

• (15 h 50) •

M. Derraji : Parfait. Tout à l'heure, vous avez mentionné TEQ, Transition énergétique Québec, que, malheureusement, le gouvernement a aboli. C'est un organisme qui n'existe plus. J'ai cru comprendre entre les lignes que... je ne vais pas vous faire dire des choses, mais que c'est quand même... ça allait très bien, ça a été une agence qui remplissait son mandat. Mais vous avez fait le lien avec MIQ, Mobilité Infra Québec, ce qui me ramène à vous poser la question : Vous, dans un monde idéal, est-ce que vous voulez que la mission du MIQ, de la nouvelle agence, soit uniquement dédiée aux transports collectifs ou vous voulez qu'elle s'occupe de d'autres projets, autoroutiers par exemple?

Mme Kozhaya (Norma) : Au fait, je crois que quand on parle... c'est clair que le transport collectif est très important et, pour le CPQ, c'est... il faut investir dans le transport collectif et il faut développer des projets de transport collectif pour toutes les raisons que j'ai évoquées, environnementaux, socioéconomiques.

Maintenant, est-ce qu'elle devrait... MIQ devrait s'occuper seulement du transport collectif? Je crois que la mobilité durable, c'est quand même un tout. On ne peut pas nécessairement dissocier le transport collectif du routier. Surtout, bon, nous, on parle aussi de transport de marchandises, à part le transport des personnes, donc c'est un tout. On peut penser qu'en priorité ce serait le transport collectif, encore une fois, pour les projets complexes, mais a priori, on ne devrait pas exclure peut-être d'autres projets routiers.

M. Derraji : Mais pour le... Oui, je comprends, mais pour le Conseil du patronat, il ne voit pas de problème de dédoublement entre le ministère du Transport, qui déjà s'occupe de pas mal de projets de routes ou autres, et, jusqu'à maintenant, je n'ai jamais entendu qu'on a un problème de compétence pour faire les viaducs et les routes. Probablement, je dis bien probablement, il y a un problème de compétence ou manque de compétence ou d'attractivité par rapport à des gros projets de mobilité. Mais, pour vous, le Conseil du patronat est d'accord que demain, à l'intérieur de l'agence de transport, de mobilité, qu'on lance, je dis... je parle d'un lien autoroutier, troisième lien, un tram, un REM, l'agence, vous êtes d'accord qu'il doit... il est capable de tout faire ça? Vous ne voyez pas de dédoublement avec la mission du ministère? Le ministère, il continue d'exister, hein?

Mme Kozhaya (Norma) : Ah! oui, le... oui, effectivement. C'est pour ça que peut-être délimiter le genre de projets qui pourraient être confiés à MIQ pourrait permettre un peu de répondre à cette question, de ne pas dédoubler ce qui existe déjà ou qui peut être fait de façon plus optimale avec le ministère, alors que peut-être certains projets plus complexes pourraient être confiés à MIQ.

M. Derraji : Vous êtes, demain... On va se projeter dans le futur. Vous êtes, demain, PDG du MIQ. Quels projets vous allez prioriser?

Mme Kozhaya (Norma) : Bien, il faut avoir fait tous les... toutes les analyses bénéfice-coût, incluant le cycle de vie, les coûts d'exploitation, les besoins, l'achalandage et, à ce moment-là, je pourrai déterminer. C'est pour ça que la façon aussi dont va opérer MIQ, les critères d'analyse qui vont être suivis, c'est ça qui va déterminer quel projet il faut prioriser.

M. Derraji : Oui. Est-ce qu'entre les lignes on doit décoder que la définition de projet complexe, dans le projet de loi tel que prononcé jusqu'à maintenant... est-ce qu'elle répond à vos besoins? Est-ce que vous êtes... à la lumière de la lecture du projet de loi, vous étiez convaincus qu'aujourd'hui on a assez d'informations sur les futurs projets complexes?

Mme Kozhaya (Norma) : Non. Je l'ai mentionné dans mon allocution et dans notre mémoire, la définition nous semble très large, et il faudrait probablement la délimiter, préciser certains critères, parce qu'en ce moment, non, elle n'est pas précise.

M. Derraji : OK. Donc, vous voulez qu'on soit beaucoup plus précis quant à la notion de la complexité des projets que l'agence devrait traiter?

Mme Kozhaya (Norma) : Oui. Oui, c'est-à-dire, du moins, délimiter quels seraient les critères. En même temps, c'est un équilibre parce qu'il ne faut pas non plus peut-être fermer la porte à certains projets qui pourraient s'avérer complexes, qui, a priori, ne le semblent pas. Mais c'est clair que... parce que justement aussi, si on veut développer une expertise dans les projets complexes et qu'il y ait d'autres projets qui continuent de suivre leur cours, que ce soit à l'intérieur du ministère ou d'autres organismes, les sociétés de transport, donc, il faut qu'il y ait cette séparation-là et, effectivement, se concentrer sur des projets complexes qui seraient à définir.

M. Derraji : Merci beaucoup. Une autre recommandation que j'ai aimée parce que ça concorde avec un projet de loi que j'ai moi-même déposé au nom de ma formation politique, «permettre aux sociétés de transport de générer des revenus liés au développement immobilier et à la valorisation immobilière par le biais du développement conjoint». À la lumière de la lecture du projet de loi, ce qu'il y a, c'est vendre les terrains. Vous, ce que vous dites aujourd'hui d'une manière très claire, c'est que vous voulez que les sociétés de transport développent, conjointement avec des promoteurs, des projets immobiliers pour justement diversifier les sources de revenus.

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

Mme Kozhaya (Norma) : Qu'elles puissent le faire, effectivement. On pense qu'elles devraient avoir la possibilité de le faire, de développer conjointement.

M. Derraji : Mais vous avez vu... vous avez lu le projet de loi, on parle de vente de terrains. Il n'y a pas de développement avec les partenaires.

Mme Kozhaya (Norma) : Exact. C'est pour ça que le projet de loi ne répond pas à ce besoin-là de pouvoir développer avec des partenaires.

M. Derraji : Est-ce que vous avez lu notre projet de loi que nous avons déposé ou pas?

Mme Kozhaya (Norma) : Malheureusement, non.

M. Derraji : OK. Bien, je vous invite à le lire, et dites-moi si ça répond aux besoins, parce qu'on va amender le projet de loi qu'on a devant nous. Bien, merci à vous deux. Merci pour votre passage.

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

M. Grandmont : Oui, merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme Kozhaya, très content de vous retrouver. D'abord, je veux juste souligner le bon travail que fait le Conseil du patronat sur l'enjeu du transport collectif depuis plusieurs années déjà, là, notamment au sein de l'alliance Switch. Puis je dois souligner quelques éléments, là, qui, moi, me font bien plaisir, me font penser qu'effectivement, là, il y a un appétit très fort du côté du patronat au Québec pour le transport collectif, pour des raisons tout à fait évidentes. D'abord, je souligne qu'on s'était croisé, là, au Forum national sur le financement du transport collectif et public organisé par la FTQ récemment. Vous aviez fait une belle prise de parole. Vous avez pris position à plusieurs reprises, notamment pour trouver des solutions sur le financement du transport collectif, notamment avec la taxation kilométrique. Par le passé, vous avez fait des appels très clairs à doubler le transport collectif au Québec, les investissements de transport collectif pour que notamment, justement, on rejoigne les cibles que le gouvernement se fixe lui-même à travers le Plan pour une économie verte, atteindre un 50-50, là, dans le PQI.

Vous proposez aussi dans votre mémoire, je dois le souligner, c'est une recommandation qu'on a vue à quelques reprises déjà, mais que j'apprécie beaucoup, la recommandation qui dit que «MIQ soit tenu de réaliser, de publier les analyses coût-bénéfice tenant compte notamment de l'ensemble du cycle de vie de l'actif». Donc, on comprend évidemment le maintien des actifs et l'opération de ces infrastructures-là, parce qu'on ne peut pas avoir des métros, des tramways, des SRB avec pas de chauffeur dedans pour les faire fonctionner. Puis aussi il faut les entretenir, on le voit bien avec le métro, des coûts importants.

Donc, pour vous, là, fondamentalement, le rôle du gouvernement du Québec, est-ce qu'il tient simplement juste et uniquement à la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif où ça va vraiment beaucoup plus loin que ça?

Mme Kozhaya (Norma) : C'est une grosse question. Tout d'abord, merci pour vos bons mots, c'est très gentil. Effectivement, c'était une question large, le rôle du gouvernement du Québec, c'est effectivement de faciliter d'atteindre les objectifs de mobilité durable qui passent, entre autres, surtout, selon nous, par le transport collectif et par cette vision globale et intégrée. Parce que pour justement éviter les dialogues du passé... comme on le dit, je crois qu'il y a eu des erreurs de tous les gouvernements passés parce qu'on n'avait pas cette vision-là. Là, on a la chance peut être d'apprendre aussi de ce qui se fait ailleurs, de voir qu'on n'a plus le choix de garder le statu quo et qu'il faut bouger pour atteindre nos cibles et nos objectifs et dans l'intérêt, ultimement, de la prospérité du Québec et du développement durable du Québec.

M. Grandmont : Mais je comprends quand même de vos interventions que le gouvernement ne peut pas simplement se monter un budget pour construire des nouveaux réseaux de métro, de tramway, de bus, de SRB, puis transférer l'entière responsabilité aux municipalités pour l'opération puis le maintien d'actif aux municipalités et peut-être même pour des entreprises privées dont on a dit justement tantôt que ce n'était pas la mission.

Mme Kozhaya (Norma) : Effectivement, on a déjà demandé par le passé à ce que le gouvernement... les gouvernements, autant provincial que fédéral, puissent également contribuer aux coûts d'exploitation éventuellement. Et bien sûr, avoir cette vision du projet dans son entièreté, incluant l'exploitation et le maintien.

M. Grandmont : Parfait. Je vous remercie, c'est très éclairant. Bonne fin de journée.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, on termine maintenant avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Mme Kozhaya, M. Champalbert, merci d'être là. On n'a que trois minutes. J'aimerais vous poser la question sur le dépôt de proposition volontaire non sollicitée que vous évoquez. Qu'est-ce que vous imaginez? De qui pourraient provenir ces projets-là et à quel moment, dans la mécanique qui est proposée par le gouvernement, est-ce que ça pourrait s'inscrire?

Mme Kozhaya (Norma) : Oui, merci. Au fait, c'est quelque chose qui est complètement nouveau par rapport au cadre actuel. Donc, ça viendrait d'entreprises, d'entrepreneurs en construction ou bien d'un groupe d'entrepreneurs qui pourraient venir... S'il y a un problème, mettons, il y a un problème de congestion, il y a un problème d'achalandage, une entreprise pourrait venir proposer une solution. Donc, ce n'est pas le modèle standard où il y a des appels d'offres et puis des réponses à des appels d'offres. Et c'est quelque chose qui existe en Ontario, entre autres, qui a commencé par des projets pilotes, d'ouvrir... même en ce moment, la ville de Vancouver fait ça, mettons, au niveau municipal pour des... par exemple, pour améliorer la qualité de vie des citoyens dans certaines... Donc, c'est vraiment... il y a un problème et puis une entreprise vient offrir une solution à un problème.

• (16 heures) •

M. Arseneau : ...justement... du projet de loi où le point de départ du travail d'une agence comme Mobilité Infra Québec, c'est une décision gouvernementale par décret de faire un projet. Et, à partir de ce moment-là, évidemment, toutes les propositions sont exclues d'emblée, parce que le point de départ, ce n'est pas une vision d'ensemble du transport, ce n'est pas une évaluation des besoins d'une population, ou d'un territoire, ou des entreprises, c'est une décision gouvernementale au départ.

Est-ce qu'il n'y a pas, justement, un vice de conception de l'agence au départ, qui n'a pas, justement, ce mandat-là d'évaluer ou de s'ouvrir aux besoins de... soit des citoyens, des villes, des sociétés, des entreprises, ainsi de suite, pour ensuite faire des recommandations au gouvernement et avoir un mandat?

Mme Kozhaya (Norma) : Je crois que ce volet-là, effectivement, de tenir compte des besoins et de tenir compte d'un ensemble de projets qui peuvent être proposés ailleurs, permettrait d'améliorer le mandat de MIQ et permettrait une meilleure collaboration. C'est que, déjà, il y a un objectif. Le gouvernement provincial a... est légitime de vouloir et doit aussi avoir cette vision globale pour les projets, mais il faut le faire aussi en collaboration et en tenant compte de ce qui existe déjà. Peut-être que ce qui existe déjà n'est pas optimal, mais il faut en tenir compte.

M. Arseneau : Jusqu'à quel point valorisez-vous une certaine indépendance ou un pouvoir d'initiative, comme ont dit d'autres témoins, ou encore une certaine autonomie de l'agence, si on regarde, par exemple, les six dernières années, où les projets de transport structurant au Québec... à Québec, c'est-à-dire, dans la capitale nationale, n'ont pas évolué, justement, parce qu'en fait on n'avait pas de leadership?

Mme Kozhaya (Norma) : Je vais laisser mon collègue répondre à cette question, mais je vais vous dire qu'avoir l'agilité économique...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, je m'excuse, c'est tout le temps que nous avons.

M. Arseneau : Désolé.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée, mais, vous savez, on a un horaire à respecter et des minutes aussi. Alors, merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission.

Nous allons, de notre côté, suspendre quelques instants pour accueillir le prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 02)

(Reprise à 16 h 16)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Donc, prise deux. Alors, permettez-moi, donc, de souhaiter la bienvenue aux représentants de la Société de transport de l'Outaouais. Bonjour, messieurs. Alors, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Après, on va procéder à l'échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite à vous présenter et à présenter également votre exposé. Merci.

Société de transport de l'Outaouais (STO)

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, merci beaucoup. Bien, je me présente, premièrement. Je suis Jocelyn Blondin, président du conseil d'administration de la Société de transport de l'Outaouais. Je suis accompagné avec moi de

M. Patrick Leclerc, qui est directeur général de la Société de transport de l'Outaouais, et M. Jean-François Mahé, qui est directeur du bureau de projet du tramway pour la STO. Alors, nous sommes heureux de pouvoir parler avec vous aujourd'hui du projet de loi n° 61. Alors, il aura un impact important sur les sociétés de transport, s'il est adopté.

D'abord, nous sommes heureux de voir que le gouvernement s'intéresse encore plus au développement du transport en commun. C'est un atout important pour la mobilité dans les villes comme... spécialement comme Gatineau, chez nous. Ce projet de loi pourrait devenir un outil supplémentaire dans le coffre des gouvernements pour leur travail avec les sociétés de transport.

Le travail doit toutefois se faire en partenariat avec les acteurs en place, selon nous. C'est pourquoi qu'il est important de bien préciser le rôle du MIQ. Nous devons savoir exactement quels genres de projets seront permis. Le projet de loi mentionne la construction ou la reconstruction d'un immeuble utile à un système de transport ou encore le développement ou l'amélioration d'un système de transport intelligent. Tu sais, c'est assez vague. Pour nous, la liste des projets potentiels doit inclure les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport. Par exemple, l'agrandissement ou la construction de garages, le maintien des actifs ou le développement ou l'amélioration du système de transport intelligent au coeur des opérations des sociétés de transport doivent être inclus. Nous recommandons aussi que les responsabilités de planification en mobilité dévolues par le MIQ incluent la planification régulière des services de transport en commun. La STO doit garder sa mission, qui est d'assurer la mobilité des personnes sur son territoire de Gatineau.

• (16 h 20) •

Une fois que les rôles est bien défini, il faut aussi impliquer les gens sur place. Le projet de loi parle de consulter les différents acteurs, comme les sociétés de transport. Nous ne devons pas être seulement consultés, mais nous devons être impliqués à toutes les étapes du projet. Nous recommandons que MIQ soit obligé de s'asseoir à la société de transport qui effectuera... l'exploitation, excusez, dès le début du projet. La société doit siéger aux différents comités, dont le comité décisionnel. Cet aspect est majeur pour les sociétés de transport. Nous devons exploiter le projet par la suite. Des décisions prises au début pourraient avoir un impact financier important pour nous lors de l'exploitation. La société de transport... Les sociétés de transport, excusez, devront aussi répondre à la population quand le projet sera sur place. Il est donc important qu'elles soient au courant et impliquées dans les différentes étapes pour assurer d'être imputables au projet.

Par ailleurs, la STO recommande aussi l'ajout d'un droit de premier refus pour les sociétés de transport lorsqu'un projet est fait sur son territoire. Le projet de loi doit préciser que l'exploitation des projets réalisés par le MIQ devra être faite par la société de transport du territoire, à moins que cette dernière le refuse.

Un autre élément important pour être des partenaires dans un premier plan, c'est l'expertise locale. Par exemple, la STO travaille avec... sur un projet de tramway et nous avons créé un bureau de projet. Nous avons été chercher des experts à l'international pour nous accompagner dans ce projet. Nous avons pris ces décisions pour assurer le succès dès le début de la planification et nous souhaitons continuer à les mettre en contribution. Nous devons aussi traiter fréquemment avec OC Transpo pour arrimer nos projets de transport en commun. Pour ceux qui ne connaissent pas OC Transpo, c'est notre voisin de transport en commun du côté d'Ottawa qui... qu'on travaille continuellement avec eux. C'est un aspect à tenir en compte lors du développement du réseau.

Le projet de loi donne beaucoup de projets à MIQ dans l'aménagement du territoire. Les villes pourraient se faire imposer des choix sans avoir leur mot à dire. La STO travaille déjà en collaboration avec la ville de Gatineau pour un développement harmonieux et nous voulons continuer d'être partenaire privilégié dans la mobilité.

Le projet de loi que nous... que vous présentez s'apprête aussi à changer de façon importante... de financement des sociétés de transport. Vous mentionnez que le ministre ou la ministre doit convenir avec les organismes visés, dont les sociétés de transport en commun, en... montant de leur contribution financière. C'est une façon de revoir les règles de financement des projets.

Présentement, les gouvernements financent à 100 % les projets d'immobilisation. Les projets gérés par le MIQ devront avoir une contribution. Les sociétés et les villes devront donc déboursier en infrastructures en plus de contribuer à assurer à 100 % les coûts d'exploitation. Alors, nous recommandons que le financement en immobilisation continue d'être assuré à 100 % par les gouvernements. Le projet de loi prévoit aussi que le gouvernement peut décider de la contribution. Si le principe d'une contribution reste dans le projet de loi final, nous recommandons qu'elle soit négociée entre les différents partenaires.

Parlant de financement, le projet de loi se veut une bonne occasion de donner des outils financiers supplémentaires aux sociétés de transport. Alors, nous recommandons que le gouvernement modifie la loi sur les sociétés de transport pour valoriser nos sites de transport collectif. Nous voulons avoir la possibilité de nous unir à d'autres personnes pour effectuer des travaux de construction en infrastructures de transport collectif ou pour le développement immobilier adjacent ou intégré à une infrastructure. Nous avons plusieurs terrains, comme les Parc-O-Bus, qui pourraient être développés en partie avec une grande valeur ajoutée en raison de la présence de notre réseau. Nous voulons aussi que soient reconnues les activités de gestion du développement immobilier comme activité connexe. Nous sommes assis sur des mines d'or et nous ne pouvons pas en profiter. C'est un moyen de diversifier nos revenus tout en poursuivant notre mission.

En plus, le projet de loi prévoit que le MIQ pourrait vendre un immeuble qu'elle ne prévoit pas utiliser ou encore aménager un immeuble qu'un tiers pourrait construire, le tout avec l'autorisation du gouvernement et avec des conditions. La loi permet déjà aux sociétés de transport de faire des ventes d'immeubles. L'ajout d'une autorisation vient simplement alourdir le processus, pourrait... et ça pourrait causer des délais additionnels. Nous recommandons le retrait de cette proposition et de l'obligation d'obtenir l'autorisation.

Le projet de loi mentionne aussi que l'argent obtenu doit profiter au financement du projet d'infrastructure pour lequel l'immeuble a été acquis. Nous recommandons de modifier cet article pour y inclure l'entretien, l'exploitation et l'offre de services comme dépenses admissibles. La décision et la répartition pourraient se prendre entre le MIQ et l'exploitant du projet.

En terminant, le projet de loi ne touche... touche plusieurs aspects. Toutefois, nous avons vu qu'il n'y a pas d'identification en lien avec l'accessibilité universelle. C'est un principe qui est au cœur même de la mobilité chez nous, à la STO. Nous recommandons que le gouvernement et les structures du MIQ prévoient une expertise spécifique en matière d'accessibilité universelle. Il faut aussi que l'on organise toutes les... qu'on organise toutes les ressources nécessaires à sa disposition...

La Présidente (Mme Schmaltz) : En terminant.

M. Blondin (Jocelyn) : ...pour répondre aux besoins.

En terminant, je vous remercie beaucoup, et, avec mes collègues, on va se partager les réponses que... à vos questions. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup. Vous avez tout compris. Alors, on va débiter l'échange avec la ministre pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, messieurs. M. Blondin, M. Leclerc, M. Mahé, toujours un plaisir. On s'est parlé souvent, dans toutes sortes de contextes, et aujourd'hui pour notre projet de loi. Merci beaucoup de prendre le temps d'être avec nous cet après-midi, important de le dire, de... Tout le monde est bien occupé, et vous prenez ce temps, en plus avec les petits ennuis techniques. Donc, vraiment, un grand merci de prendre ce temps-là avec mes collègues et moi cet après-midi.

Je note... et là vous aurez l'occasion de me corriger, mais j'aime bien m'assurer avec chacun des groupes... vous êtes le 23e, je pense... non, je pense, vous êtes le 24e. Enfin, je pense, vous êtes le 24e qui venez et... parce que je fais le décompte dans ma tête, parce que je pense que c'est important, au-delà des nuances puis peut-être des différentes recommandations qui sont faites, des propositions, des discussions... puis c'est normal, un projet de loi, c'est toujours perfectible, mais, quand on fait des consultations, ce n'est pas juste pour le plaisir de passer le temps. C'est parce que les gens viennent nous partager des points de vue avisés de par leurs missions, qui peut être diverses, mais, dans le cas qui nous occupe, qui, de près ou de loin, ont rapport avec la mobilité puis le transport, et je trouve intéressant de faire le décompte au fil des divers groupes qui ont pris du temps pour venir nous parler, l'abondance de groupes, encore une fois, d'horizons divers, là, avec tous en commun un intérêt pour la mobilité, mais d'horizons divers, qui appuient le projet de loi n° 61, qui appuient la volonté du gouvernement de se doter d'une expertise supplémentaire à l'échelle nationale de planifier, de livrer des projets de transport collectif complexes.

Donc, est-ce que j'ai compris, dans votre introduction, que vous appuyez le projet de loi n° 61? Et là je ne vous amènerai pas sur le 62, peut-être qu'on en parlera plus tard, si on a du temps, là, puis je ne sais pas à quel point vous vous êtes penchés sur le 62. Mais donc vous appuyez la volonté du gouvernement de se doter d'une expertise nouvelle en matière de transport collectif au Québec. Est-ce que j'ai bien compris? En fait, point d'interrogation. Je ne veux pas vous mettre les mots dans la bouche, c'est une question.

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, écoutez, on n'est pas contre le projet. Il y a des... plusieurs interrogations qu'on se pose, il y a des précisions qu'on aimerait avoir dans ce projet de loi au niveau des pouvoirs du MIQ. Mais, un peu comme on disait tantôt, nous, je pourrais vous dire, c'est un peu particulier, parce que nous... vous le savez, le projet de tramway, chez nous, est très avancé. On a un bureau de projet qui est idéal, si je peux me permettre, qui fonctionne très bien. On a des professionnels en place. Alors, pour nous, le MIQ, qu'est-ce qu'il pourrait apporter de plus chez nous, c'est vague. C'est vague puis, dans certains... certains points où est-ce qu'il y aurait des décisions prises par le MIQ, alors que nous, comme je disais tantôt, on est impliqués, au niveau de la ville de Gatineau, sur le développement du territoire et aussi on travaille très bien avec la ville de Gatineau, est-ce que ça pourrait venir nuire? C'est un peu nos inquiétudes.

Je ne sais pas si mes collègues, M. Leclerc, vous vouliez en rajouter, mais c'est... on n'est pas contre, mais on a des inquiétudes. M. Leclerc? Non, c'est beau?

• (16 h 30) •

Mme Guilbault : Oui...

M. Leclerc (Patrick) : Oui, bien, je...

Mme Guilbault : Ah! OK. Oui, oui, allez-y.

M. Leclerc (Patrick) : Je peux juste... en complément, oui. Merci, M. le président. Mme la ministre, effectivement, en fait, nous, ce qu'on voit, c'est que c'est un outil supplémentaire, hein? Des grands projets complexes comme ça, il n'y en a pas des tonnes, déjà, en Amérique du Nord. Nous, vous le voyez, avec M. Mahé, on a recruté en Europe pour notre directeur de bureau de projet. Donc, on recrute partout au Canada puis partout dans le monde pour aller chercher l'expertise. Donc, on l'a bâtie, l'expertise, on y travaille, depuis 2017, à bâtir ce bureau de projet là. Donc, c'est très complexe.

Il peut y avoir des situations où une agence comme Mobilité Infra Québec est requise, certainement, que ce soit pour accélérer... On apprécie très certainement la volonté du gouvernement d'accélérer, hein, la réalisation des projets. Ça peut se faire par P 61, également PL 62, comme vous avez mentionné. Donc, on appuie cette orientation-là. Maintenant, c'est comment on le définit, comment on cadre le mandat de MIQ pour s'assurer que la mission sera vraiment concentrée sur les grands projets plutôt qu'une panoplie de projets, comme ça pourrait être le cas, donc, vraiment un focus sur les grands projets de transport collectif structurants.

Et l'autre élément, c'est comment on inclut également là-dedans les décideurs comme les sociétés de transport et les villes aussi à participer dans le processus d'élaboration, y compris le processus décisionnel, également, qui va de la planification des projets à la réalisation, à la mise en opération.

Mme Guilbault : Oui, tout à fait. Puis, à cet égard-là, sur la collaboration, ça a été soulevé par d'autres... par des municipalités. On a d'autres... On a d'autres sociétés de transport qui sont venues, on a des municipalités aussi qui sont venues, et puis là vous l'amenez, ça fait que je vais peut-être faire la parenthèse tout de suite. Puis ça a été mentionné, là, je pense, M. Blondin en a parlé dans sa présentation, un souci sur le fait que les villes pourraient se faire imposer des choses. Pour moi, ça va de pair, là, donc, la nécessité de collaboration puis éviter, évidemment, d'imposer des choses aux villes.

Puis je ne sais pas si vous avez suivi les consultations, depuis la semaine dernière. C'est notre dernier jour aujourd'hui, mais on en a eu quatre autres, avant... trois, en tout cas, plusieurs autres avant. Vous êtes les 25e, comme je l'ai dit tantôt... non, 24e. Et donc ça a été... ça a été soulevé à quelques reprises. Et, comme je le disais souvent... Puis là vous le savez que l'argent est rare. Parce que, dans d'autres circonstances, on se parle souvent sur la fameuse question du financement du transport collectif, et l'argent étant tellement rare, pour nous, il n'y a aucun sens de penser qu'on imposerait un projet à une municipalité parce que...

Bien là, chez vous, tu sais, il y a déjà un projet en gestation. Mais, tu sais, si on pensait à d'autres municipalités, les unions municipales qui nous disaient ça, on n'a tellement pas d'argent, je veux dire, avant d'en... avant d'imposer de l'argent puis un projet à une ville, je pense qu'on va commencer par faire ceux qui en veulent, puis déjà, ça, c'est... déjà, on a des défis de financement, là. Donc, c'est sûr que ce n'est pas dans notre idée d'imposer des projets, mais pour nous, aussi, c'est incontournable, la collaboration, de s'entendre avec les municipalités, avec les sociétés de transport, avec, si on parle de CMM, l'ARTM, le Réseau de transport métropolitain, Exo.

Puis donc l'article 4 et... C'est-tu 31, l'autre? 29? Enfin, l'article, pardon, 74... Excusez, je me mêle. L'article 4, c'est la mission... parce qu'on parle de beaucoup de choses. L'article 74 qui est ici, bon, c'est ça, je l'avais déjà, vous voyez, elle me l'avait déjà ouvert à la bonne place, l'article 74, où on parle, là... donc : «Dans le cadre d'une responsabilité confiée à Mobilité Infra Québec relativement à un projet complexe de transport collectif — ta, ta, ta — le ministre doit convenir avec les municipalités locales, les sociétés de transport, le Réseau de transport métropolitain ou l'ARTM, lorsqu'ils sont visés par le projet, du montant d'une contribution financière. À défaut d'entente...» Bon, ça, j'imagine, «à défaut d'entente», vous n'aimez pas ce bout-là.

Mais le principe de dire puis aussi de convenir de l'éventuelle responsabilité relative à l'exploitation, je ne sais pas si c'est un souci aussi que vous avez. Donc, pour nous, c'est sûr que les... quand il y a une société de transport quelque part, éventuellement, ce sera l'exploitant tout désigné. Mais pour nous, là, il y a par écrit la volonté de convenir, par entente avec les partenaires, à la fois du montage financier de l'éventuelle exploitation puis, par extension, un peu, de la collaboration dans le projet. Parce que, comme je disais, de toute façon, on ne va pas... on ne va pas imposer un projet à une ville. Alors, qu'est-ce que vous pensez, vous, de cet article-là? Ou, en tout cas, si vous avez d'autres articles à l'esprit ou d'autres commentaires à l'esprit sur cette question-là...

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, c'est surtout la partie de la mise en place du projet, là, au niveau du financement. Comme vous dites, là, c'est là que c'est un peu vague, au niveau d'est-ce que... Parce que, là, vous le savez, vous connaissez bien le projet de tramway ici, à Gatineau, on a déjà un gros appui au niveau du conseil municipal de la ville de Gatineau, on est au courant... Puis là, vous savez, je porte deux chapeaux, là, président de la STO, conseiller municipal aussi. Mais on est déjà au courant que la société de transport va assumer les coûts d'opération du projet de tramway, et la ville est au courant de ça et appuie le projet. Il reste que notre inquiétude, c'est... Présentement, c'est financé à 100 %, les... ces infrastructures comme ça, comme on le fait, là, au niveau du Rapibus chez nous. Alors, c'est plus au niveau de l'implantation du système.

Est-ce que, là, les villes vont devoir contribuer? Est-ce que la société de transport va... C'est plus sur ce côté-là, là, qu'on... que c'était vague, là. Je ne sais pas si M. Leclerc... Je pense que j'exprime...

M. Leclerc (Patrick) : Oui. Bien, il y a, au niveau du financement, comme vous le mentionnez, M. Blondin... Au niveau du financement, nous, le modèle qui prévaut en ce moment, où l'immobilisation est assumée à 100 % par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, selon les programmes... Donc, ça, on pense que c'est une bonne approche puisqu'on assumera, par la suite, les coûts d'exploitation et d'entretien durant la durée de vie, selon le modèle qui est préconisé. Donc, c'est certain qu'il y a des éléments, là, au niveau de la négociation, et si... Bon, est-ce que MIQ est une façon de venir changer les paramètres des programmes qui sont déjà existants ou il y aura d'autres programmes qui viennent se joindre à ça, c'est une interrogation qu'on a.

Sur le point que vous soulevez, Mme la ministre, sur imposer des projets, notre crainte, elle n'est pas tant au niveau d'imposer des projets aux collectivités. Donc, une fois que le projet est élaboré puis qu'il est décidé de façon commune que, par exemple, la ville de Gatineau veut se doter d'un système de transport structurant, c'est plus les

éléments au sein même du projet qui ont un impact sur le territoire et l'aménagement du territoire. Donc, chacune des décisions qui seront prises au sein du projet, selon les instances qui sont mises en place, les instances décisionnelles, peut avoir un impact sur, par exemple, le schéma d'aménagement, ensuite de ça aura des impacts sur les coûts d'exploitation pour mettre en oeuvre, là, ce projet... une fois que le projet sera mis en oeuvre.

Donc, ce qu'on recommande... Le projet de loi prévoit déjà que les... par exemple, les sociétés de transport, les villes et les autres organismes doivent être consultés. Mais on dit : On doit aller plus loin que la consultation, on doit être vraiment impliqués et partie prenante dans tout le processus d'élaboration, mais également le processus décisionnel, pour s'assurer qu'à chaque prise de décision on soit conséquent, par la suite, dans la mise en oeuvre du projet et que la ville puisse aussi s'approprier, tout au long du projet, les différents éléments qui mèneront à l'aménagement du territoire et les... par exemple, le schéma d'aménagement, et autres.

Mme Guilbault : Oui, bien, tout à fait, puis on a une vision commune là-dessus. Parce que c'est sûr que l'idée, ce n'est pas de venir se substituer à une municipalité ou à une société de transport, mais bien de... vraiment de concentrer l'expertise qu'on est capables d'avoir comme nation. Puis là, évidemment, je dépasse le territoire de Gatineau qui, vous, est... Tu sais, vous êtes en Outaouais, là, donc c'est ça que vous avez à l'esprit puis c'est tout à fait normal. Mais il y a quand même des grosses lacunes dans notre capacité à planifier puis à réaliser des projets de transport collectif, au Québec, puis il y a des gros défis de financement.

Puis je reviens au financement parce que vous avez amené le point. Je faisais référence tout à l'heure à nos discussions qu'on a beaucoup sur le financement du transport collectif, mais plus dans le sens de... des montants de soutien supplémentaires qu'on donne chaque année, depuis la pandémie, puis, bon, l'entente à laquelle on veut en arriver. Mais, sur les immobilisations... Puis là on fait mention d'une contribution des municipalités, éventuellement, au projet, parce que vous dites : Les programmes, actuellement, le gouvernement finance 100 %, mais, dans les faits, c'est que c'est très variable. Par exemple, dans la ligne bleue, il y a une contribution. Dans le tramway, bien là, on est en train de revoir tout ça, mais, à l'origine du projet du tramway de Québec, il y avait 10 % qui venait de la ville de Québec. Et là on pourrait... tu sais, dans le SRB Pie-IX, on pourrait... on pourrait en détailler certains. Donc, c'est très variable, les contributions des municipalités.

• (16 h 40) •

Et, pour nous, dans le contexte, justement, de la rareté des revenus et tout ça, et comme les municipalités sont les premières desservies par l'éventuel projet en question, est-ce que vous considérez que c'est raisonnable et sensé d'avoir une participation financière, évidemment, à la hauteur des moyens de chacun?

Puis là je ne peux pas m'empêcher... Puis vous, en plus, vous êtes à Gatineau, collés sur Ottawa. La participation du fédéral étant toujours un... variable et incertaine, et là on ne sait pas, s'il y a des élections, que va-t-il advenir des programmes. Actuellement, il n'y a même plus de programme de financement de transport collectif. C'est toujours bon de le rappeler. Il n'y en aura pas d'autre avant 2026, et on ne sait pas ce qu'il va advenir aux élections. Donc, on ne sait même pas à quoi s'attendre, en termes de contribution du fédéral, dans les projets.

Heureusement, on a sécurisé, du moins on l'espère, les sommes, pour notre étude, dans la portion québécoise. Je ne... même pas exactement ce qui arrive dans la portion en Ontario. Mais tout ça pour dire que... des gros, gros, gros défis de financement. Alors, est-ce que, pour vous, d'une part, il serait souhaitable que le fédéral renouvelle ses engagements financiers et aussi que les municipalités participent financièrement à la hauteur... encore une fois, là, proportionnellement, à la hauteur des moyens de chacun, participent financièrement aux projets qui vont desservir leurs territoires?

M. Blondin (Jocelyn) : Oui, je pense qu'il est important, comme vous le dites, que le fédéral se repositionne rapidement sur les appuis financiers au niveau du transport collectif, là. Ça, c'est primordial, on souhaite que le gouvernement fédéral bouge rapidement de ce côté-là.

Pour le côté municipal, je crois que c'est important qu'il y ait des négociations, là, ce soit vraiment sous forme de négociations. Quelle hauteur? Parce qu'on sait que déjà, présentement, je pense, c'est partout pour les autres municipalités, mais, pour Gatineau, on investit beaucoup dans les déficits, là, au niveau des sociétés de transport. On le sait, bon, une société de transport, ce n'est jamais rentable, c'est un service à la population qui est nécessaire. Et puis on a une bonne collaboration présentement, nous, avec la ville de Gatineau pour venir aider au déficit de la société de transport.

Alors, c'est pour ça que c'est important qu'il y ait une négociation, vraiment une négociation avant l'avant-projet au niveau de... s'il y a un impact au niveau du montant à mettre par la municipalité, le montant qui devrait être impliqué, là, au niveau du budget de la ville de Gatineau. Parce que, déjà, dans le budget, comme je vous dis, c'est déjà prévu, une contribution, ça fait partie du budget, là, de contribution, à la STO. Alors, je ne sais pas... M. Leclerc, c'est beau?

Mme Guilbault : Oui, OK. Bien, des fois... parce qu'il est très souriant, des fois, on ne sait pas s'il va parler ou non. Mais, M. Leclerc, voulez-vous parler?

M. Leclerc (Patrick) : Oui, je suis d'accord. Puis oui, je suis très souriant, effectivement.

Mme Guilbault : Bien oui. Non, mais on est tous de très bonne humeur. Moi aussi, je suis souriante comme vous. Il ne me reste pas beaucoup de temps, ça fait qu'un dernier petit point, je veux l'aborder, parce que vous en avez parlé, puis, pour nous aussi, c'est important : les possibilités financières qui découleraient de tout le potentiel de

valorisation des actifs dans le transport collectif, dans les futurs projets, ou même des actifs actuels. Je ne sais pas si c'est votre cas, vous... On a annoncé le Rapibus, c'était, je pense, le 25 août l'année dernière.

M. Blondin (Jocelyn) : Cette année.

Mme Guilbault : En 2023...

M. Blondin (Jocelyn) : Non, non, l'année dernière, excusez, oui, oui.

Mme Guilbault : 2023, je pense. Bien, en tout cas, ce n'est peut-être pas le 25 août, mais autour de ça. Et donc, ça, c'est un très, très beau projet. Alors, on développe déjà le transport collectif. Mais bref, donc, à même... que ce soit même les actifs actuels ou les futurs actifs, simplement, vous transmettre la grande préoccupation et la grande volonté qu'on a de vous aider à maximiser les potentiels de retombées financières de ces projets-là et de ces actifs-là. Et en vous remerciant à nouveau, messieurs.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci, messieurs. Je vais me tourner maintenant vers l'opposition officielle pour 9 min 54 s.

M. Derraji : Bonjour à vous trois. Et je reconnais M. Blondin, avec toute son énergie, que j'ai eu l'immense plaisir de rencontrer, il y a quelques semaines, dans les magnifiques locaux de la Société de transport de l'Outaouais. Donc, très heureux de vous rencontrer. Je tiens à vous dire et à vous saluer pour vos efforts pendant la pandémie. Vous m'avez tout expliqué ce que vous avez fait au niveau de la gestion de votre budget et vous êtes tout fier de ce que vous avez accompli. Donc, à mon tour de vous remercier et remercier les personnes qui vous accompagnent.

J'aime beaucoup quand la ministre fait le décompte des groupes. Je la trouve extrêmement... je trouve ça extrêmement intelligent et pertinent. Mais je vais utiliser, parce que je lui donne le crédit... mais je vais utiliser la même rhétorique. Je trouve intéressant de faire le décompte des groupes qui nous disent que vous appuyez son agence, mais, en parallèle, il y a beaucoup de groupes qui se posent des questions sur la mission de l'agence. C'est pour cela que je vous interpelle, les trois. J'ai en face de moi le président du conseil d'administration, le directeur général et le directeur du bureau de projet TramGO. Vous avez choisi les meilleures personnes aujourd'hui.

Je vais vous poser une question directe, pas de philosophie. Demain, l'agence est lancée, est-ce que vous êtes pour ou non que le bureau de projet de TramGO soit incorporé à l'agence de transport Mobilité Infra?

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, moi, je vais être direct, moi, c'est non. On a un beau trajet qui fonctionne bien, et je ne veux pas perdre l'expertise qu'on a présentement et les connaissances de ces gens-là.

M. Derraji : OK. Donc, quand on vous dit qu'on manque de compétences et on doit tout centraliser dans une agence parce qu'on ne sait pas faire, parce qu'on n'a pas fait de gros projets... Moi, je vous ai utilisés comme exemple tout au long de cette commission, je tiens à vous le dire, parce que vous m'avez parlé de votre bureau de projet, et que vous étiez capables d'aller chercher des compétences à l'extérieur, et que ça va très bien, et qu'avec le gouvernement ça avance. Les problèmes, c'est de l'autre côté, avec Ottawa, pour faire avancer les choses, vous attendez une réponse du fédéral. Donc, quand on vous dit, aujourd'hui : L'agence MIQ veut récupérer les bureaux de projets, pour vous, ça ne fait aucun sens que, pour la région, c'est un gain, avoir l'agence aujourd'hui?

M. Blondin (Jocelyn) : Pour chez nous, ce n'est pas un besoin. Peut-être dans d'autres secteurs du Québec, mais pas chez nous, ce n'est vraiment pas un besoin. Ça fonctionne bien.

M. Derraji : Donc, je vous repose la question. Pourquoi vous appuyez le MIQ aujourd'hui, la création de l'agence, si, je termine... si vous faites... Est-ce que vous avez besoin vraiment de l'agence pour faire rouler vos projets ou bien, la question qui se pose, vous avez plus besoin de financement et d'argent pour faire avancer vos projets?

M. Blondin (Jocelyn) : Écoutez, pour nous, le MIQ est peut-être plus utile dans d'autres secteurs où est-ce qu'ils ne sont pas aussi avancés que nous. Alors, c'est peut-être un outil excellent pour les différents secteurs qui sont en réflexion d'un projet de tramway ou de transport en commun. Mais, pour nous... Pour moi, je ne vois pas aucune utilité. Puis là, MM. Leclerc ou Mahé, je ne sais pas...

M. Derraji : Mais, M. Blondin, je vais reposer ma question. Parce qu'on va commencer l'étude détaillée dans quelques semaines, et moi, je veux m'assurer que la voix des gens de l'Outaouais serait représentée ici, autour de la table. Parce que le gouvernement est majoritaire, on risque d'aller de l'avant, et moi, je veux juste m'assurer aujourd'hui de bien faire les choses. Vous dites, aujourd'hui : La mission du MIQ devrait être autre chose. Mais vous n'avez pas dit c'est quoi, autre chose. Est-ce que demain, si le MIQ juge nécessaire et urgent le tramway dans votre région et l'incorpore dans l'agence, est-ce que vous allez collaborer?

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, écoutez, moi, je pense que le MIQ devrait être un outil pour ceux et celles qui en ont besoin et non pas de... pas s'imposer.

M. Derraji : Donc, entre autres, votre région n'a pas besoin du MIQ?

M. Blondin (Jocelyn) : Non.

M. Derraji : OK. C'est clair, là. C'est bien clair.

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, à moins que je me trompe. Mon DG peut...

M. Derraji : Bien non, non. Bien, écoutez, M. Blondin, je vous connais très bien, vous êtes un homme très franc. Vous êtes très franc, vous dites... vous le dites très bien. Vous le dites très bien.

M. Blondin (Jocelyn) : Oui, oui, je suis comme ça.

M. Derraji : Maintenant, on va parler des autres régions. Donc, pour la région de l'Outaouais, c'est très clair, aujourd'hui, vous n'avez pas besoin du MIQ. Mais là on parle des transports, on parle de mobilité. De quoi avez-vous besoin?

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, on a besoin de confirmation. On a eu déjà une confirmation de financement, bien, alors on a besoin d'une assurance que les projets comme le projet de tramway vont continuer à être financés à 100 % par le gouvernement. Et par la suite, bien entendu, on le sait, c'est supporté par les sociétés de transport et les municipalités. Ça, on n'a aucun problème avec ça, mais on a besoin d'une confirmation.

M. Derraji : Oui. Vous avez dit, tout à l'heure, vous voulez qu'on vous accompagne dans le maintien d'actif, agrandissement de garages. Et je sais, lors de ma visite, on s'est parlé de l'électrification du transport, on a aussi parlé de mon projet de loi sur la captation foncière, que... donner plus de revenus aux sociétés de transport. Est-ce que, dans le projet de loi actuel, c'est quelque chose que vous aimeriez avoir?

M. Blondin (Jocelyn) : Oui. Puis je vais peut-être laisser M. Leclerc, dans ce côté-là, parce qu'on a des problématiques au niveau d'un garage qui est vieillissant, là, ce que vous avez... vous nous avez raconté. Mais peut-être, M. Leclerc... Je vais laisser cette partie-là à M. Leclerc. Allez-y.

M. Leclerc (Patrick) : Oui. Au niveau de la valorisation des actifs, effectivement, nous, à la Société de transport de l'Outaouais, on a, par exemple, 16 Parc-O-Bus, on a plus de 2 300 places de stationnement, et c'est des actifs, en fait, qui sont plutôt passifs, hein, qui nous coûtent des revenus.

Donc, ce qu'on voudrait pouvoir faire, comme vous l'avez entendu de l'autre société de transport... Évidemment, on n'est pas aussi grands que la Société de transport de Montréal, mais on a des actifs qu'on pourrait valoriser et générer, également, là, en partenariat des revenus autonomes pour venir aider à bonifier le service. Donc, c'est effectivement, là, un des éléments que nous, on voudrait voir, puis ça fait partie de nos recommandations également.
• (16 h 50) •

M. Derraji : Oui, c'est très clair. Vous avez vu le projet de loi, on parle de la vente de terrains ou d'immeubles. L'ATUQ, l'association qui est... une association qui est venue la semaine dernière, elle poussait pas mal au niveau de l'exploitation avec des compagnies pour créer de la valorisation pour faire du logement. Donc, vous, l'article tel que mentionné... Là, je parle de l'Association du transport urbain du Québec. Il y a pas mal de sociétés de transport qui nous ont dit clairement : Écoutez, nous, on est pour la valorisation immobilière des sites de transport collectif et on n'est pas là pour vendre des terrains à des tiers, là. Parce que, tel libellé dans le projet de loi, c'est uniquement vous permettre la vente des terrains. Donc, vous, ce que vous voulez comme société de transport, à l'image de l'ensemble des sociétés de transport, c'est pour faire plus de la valorisation immobilière.

M. Blondin (Jocelyn) : Oui, entre autres, c'est ça. Puis si on peut donner un exemple qu'on a, on le sait, on a des Parc-O-Bus un peu partout sur le territoire, qui sont des grands îlots de chaleur, malheureusement. Alors, on pourrait... si on pourrait... on pourrait s'associer avec des promoteurs immobiliers, construire un bâtiment de logements, là, on est en pénurie de logements ici, dans l'Outaouais, et garder du stationnement incitatif souterrain qui ferait en sorte que ce serait un revenu pour les sociétés transport aussi, mais aussi que les gens qui demeurent dans ces édifices-là, c'est des utilisateurs du transport en commun. Et on vient d'éliminer les îlots de chaleur aussi par la même occasion.

M. Derraji : C'est très bien, et je peux vous assurer qu'on va amender le projet de loi. J'espère que l'article, tel qu'il est libellé... j'espère que la partie gouvernementale va accepter l'amendement, parce que je ne pense pas qu'on fait avancer ou on vous donne des leviers pour faire... avoir du financement récurrent.

Je vais revenir à ma première question, parce que, vous, vous avez dit au début, en répondant à Mme la ministre, que, oui, vous appuyez, vous ne voyez pas de problème avec MIQ, mais au même temps, vous dites que vous n'en avez pas besoin du MIQ. Juste clarifier où je peux me situer, parce que, comme on entame l'étude détaillée la semaine prochaine, je veux juste qu'on soit clairs pour que les besoins de la région seraient bien représentés.

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, comme... Je vais répéter ce que j'ai dit tantôt. Le MIQ, il peut... peut-être utile pour certains secteurs, mais pas pour chez nous. Alors, je ne peux pas bloquer d'autres secteurs qui auraient peut-être

besoin du MIQ. Comme je l'ai dit, ça peut être possiblement un outil, pour différents secteurs, mais nous, avec l'expertise qu'on a chez nous, on est bien couverts, on est bien servis.

M. Derraji : OK. Donc, vous dites «bien couverts». Quand vous dites «les autres secteurs», vous parlez des autres villes, pour les autres projets comme tramway Québec ou autres?

M. Blondin (Jocelyn) : Je ne veux pas les nommer, mais il reste que chez nous, comme je vous dis, nous, on a monté un bon bureau de projet, qui sont... qui existe depuis...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

M. Blondin (Jocelyn) : ...quelques années.

M. Derraji : Oui. Pensez-vous que MIQ devrait se concentrer sur autre chose que le transport en commun, très rapidement, ou bien uniquement transport en commun?

M. Blondin (Jocelyn) : C'est difficile pour moi de répondre à ça, je vais vous le dire honnêtement, là. Je pense que oui, le transport en commun pourrait être inclus dans ça, mais, écoutez, je n'ai pas... je n'ai pas cette réponse-là, malheureusement.

M. Derraji : Ce n'est pas grave. Merci à vous trois, très apprécié, votre passage.

M. Blondin (Jocelyn) : Ça fait plaisir.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci. On va passer au deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Oui. Merci, Mme la Présidente, M. Blondin, M. Leclerc, M. Mahé, merci d'être là aujourd'hui. Content de vous revoir.

Écoutez, j'irais un peu sur un aspect que mon collègue, là, a précédemment abordé. Je pense que c'est assez clair, là, pour moi, à ma lecture du projet de loi, notamment l'article 12.21.9, que le ministre... en fait, le Conseil du trésor peut décider que la responsabilité de la réalisation du... d'un projet sont confiées au ministre et donc à Mobilité Infra Québec. Donc, ma compréhension, c'est qu'on pourrait reprendre le projet... vous forcer à reprendre, finalement, le projet de tramway de Gatineau, par exemple. On sait aussi, par ailleurs, qu'il pourrait y avoir... s'il n'y a pas d'entente, qu'il pourrait y avoir imposition d'un partenariat financier aux conditions fixées par la ministre. Évidemment, ça, ça ne vous donne toujours pas d'argent non plus pour le maintien des actifs puis ça ne vous donne toujours pas d'argent non plus pour le financement des opérations, en supplément.

Donc, moi, je vois comme une espèce de... je vois une grande dichotomie, finalement, entre ce qui a été annoncé, ce projet-là qui est supposé aider, puis, de l'autre côté, vous qui dites : Non, non, on n'en a pas besoin. Mais ce que je comprends, c'est qu'on pourrait quasiment l'imposer. Comment vous recevez ça, en fait? Est-ce que vous êtes toujours en appui avec le projet Mobilité Infra Québec?

M. Blondin (Jocelyn) : Bien, comme je vous dis, là, qu'il soit imposé chez nous, c'est une crainte. Je vais vous dire que non, on ne souhaite pas que ce soit imposé chez nous. Je reviens à ce que je disais tantôt, ça peut être un outil pour d'autres régions, mais, pour chez nous, on n'en a pas besoin puis on ne voudrait pas que ce soit imposé chez nous, je vais vous dire honnêtement, là. On a une super belle équipe, ça fonctionne bien, puis je pense qu'au gouvernement, au ministère des Transports, ils sont au courant comment est-ce que ça fonctionne bien chez nous. Alors, je ne verrais pas pourquoi que ce serait imposé.

M. Grandmont : Vous avez bien raison, votre projet fonctionne bien. J'ai eu la chance, là, de m'entretenir avec des acteurs qui sont impliqués dans ce projet-là. C'est un beau projet. Mobilité Infra Québec non plus, là, le projet de loi n° 61 ne vous donne pas plus d'argent, comme je l'ai dit tantôt, pour le maintien des actifs puis le financement de vos opérations. Donc, vous êtes toujours, finalement, à la recherche d'une réponse pour le financement des opérations de votre société de transport.

M. Blondin (Jocelyn) : Oui, effectivement. Puis peut-être M. Leclerc pourrait aller plus loin dans ça, là.

M. Leclerc (Patrick) : Bien, en fait, pour nous, effectivement, là, il y a du financement, mais, du côté du Québec, le gouvernement du Québec est là.

Moi, je me permettrai peut-être un complément, là. Quand on parle de l'utilité de MIQ, il y a une distinction à faire, pour moi, comme directeur général, entre : Est-ce que... Notre projet, on a 28 personnes au sein du bureau de projet en ce moment. Il roule bien, puis, je pense, ce n'est pas l'intention de personne de ralentir les projets. Ceci étant dit, de créer une espèce d'expertise, de faire croître l'expertise, au Québec, en matière de grands projets, d'accélérer la collaboration aussi, d'attirer plus d'entrepreneurs, pour nous, c'est bénéfique. Est-ce que le groupe de M. Mahé

pourrait bénéficier d'avoir des échanges avec une agence qui est spécialisée en grands projets, coordination, au sein du Québec? À ce niveau-là, oui, certainement, il y a du positif là-dedans.

Donc, c'est comme ça qu'on... quand on dit qu'on l'accueille favorablement, c'est... tout ce qui peut faire accélérer la réalisation de grands projets et faire croître l'expertise au Québec, c'est une bonne chose, puis on pourra en bénéficier dans ce sens-là.

M. Grandmont : Je vous remercie. Je finis juste en vous remerciant, là, pour votre demande spécifique à l'accessibilité universelle. C'était une très bonne remarque. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Alors, on termine cette ronde de questions avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la prémisse du gouvernement, en présentant ce projet de loi là, c'est qu'il n'y a pas d'expertise au Québec. Vous avez développé, vous avez réuni l'expertise, vous venez de mentionner qu'il y avait 28 personnes membres du bureau de projet. Comment vous avez fait? Est-ce que ça a été complexe? Parce qu'admettons que vous n'avez pas de projet, là, vous n'avez pas le bureau de projet, actuellement, est-ce que c'est une période qui est très, très longue? Est-ce que c'est très difficile? Parce qu'on nous dit que ça va être beaucoup plus facile, beaucoup plus rapide, si on a un bureau... un mégabureau de projet.

M. Blondin (Jocelyn) : Je vais laisser à M. Leclerc, parce que c'est lui qui a chapeauté beaucoup ça.

M. Leclerc (Patrick) : Oui. Ça nous a pris quelques années, pouvoir amener le bureau de projet, là, où il est en ce moment. Comme je le disais, là, nous, on ne s'est pas limités, le recrutement, à dire : seulement au Québec. Il y a effectivement... L'expertise est limitée, au Québec, en termes de gens qui ont réalisé des projets. M. Mahé en a réalisé, de la planification jusqu'à la mise en opération, un peu partout dans le monde, en Europe puis ailleurs. Donc, on est allés recruter à l'étranger. L'expertise est assez rare. C'est faisable, mais il faut se donner le temps.

Ce qui est surtout facilitant, c'est quand les fonds arrivent, et là on peut débloquer, on peut amener les gens. Mais est-ce que les gens vont quitter leur emploi qui est spécialisé pour venir sur un projet où il y a beaucoup d'ambiguïté, où il y a... où on ne sait jamais si le financement va aller de l'avant? Ça, c'est plus difficile. La clé là-dedans, c'est de pouvoir débloquer les fonds, faire avancer les projets, avoir les autorisations. Puis, si on va rapidement, là, on a un bon momentum, on peut attirer des gens de qualité un peu partout à l'international pour contribuer à ces projets-là.

M. Arseneau : On nous dit aussi que, si l'agence avait... était constituée puis avait une expertise, que les gens qui sont à ce mégabureau de projet là pourraient travailler sur trois ou quatre projets en même temps. Est-ce que vous envisagez cette possibilité-là qu'un employé d'un bureau de projet puisse travailler sur un autre projet en même temps, là? Tu sais, j'imagine, deux, trois jours sur l'un, deux, trois jours sur l'autre ou deux, trois semaines sur l'un, deux, trois semaines sur l'autre. C'est ce que je comprends. Est-ce que... Vos 28 employés, là, est-ce qu'ils ont du temps libre pour travailler sur d'autres projets?

M. Blondin (Jocelyn) : M. Leclerc.

M. Leclerc (Patrick) : Non. Non, puis M. Mahé pourra confirmer, mais non, on n'a pas de temps. C'est plus dans la structure. On tombe dans la mécanique de comment pourrait fonctionner l'agence. Ça, je ne le sais pas. Quelle serait la priorisation? Il faut faire attention aussi, ce n'est pas parce qu'un projet ne serait pas confié à Mobilité Infra Québec qu'il ne doit pas bénéficier des mêmes outils. Et là ça fait un peu le pont sur le PL 62, qu'on pourrait confier à Mobilité Infra Québec, mais pas aux sociétés de transport. Donc, il faut s'assurer que les sociétés de transport aient exactement les mêmes outils pour mener à terme leurs projets, même s'ils ne sont pas confiés à Mobilité Infra Québec.

M. Arseneau : Est-ce que... Je ne veux pas interpréter vos propos à outrance, mais vous semblez dire qu'un projet... un bureau de projet dédié à un projet spécifique, comme celui de l'Outaouais, c'est essentiel, puis, quand ça fonctionne bien, on ne bouge pas. Mais s'il y avait quelque chose comme un autre réservoir d'expertise national qui pourrait, de temps en temps, vous prêter main forte, vous ne seriez pas contre, pourvu que vous gardiez le contrôle sur votre propre projet. En d'autres mots, si on a un mégabureau de projet, on va avoir besoin de petits bureaux de projets un peu partout, là où il y a des projets.

• (17 heures) •

M. Leclerc (Patrick) : Oui.

M. Arseneau : C'est un peu ça?

M. Leclerc (Patrick) : Oui, effectivement.

M. Arseneau : D'accord. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons. Je ne sais pas si vous aviez une question, mais, bon. Alors, écoutez, juste avant qu'on suspende quelques instants, je voulais juste vous demander si on a le consentement... on a 11 minutes de retard, et je voulais savoir : Est-ce qu'on a le consentement pour aller au-delà de l'heure prévue?

Une voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : D'accord. Alors, on va amputer?

Une voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : D'accord. Parfait. Alors, messieurs, merci pour votre contribution aux travaux parlementaires, très apprécié. Alors, excellente journée.

On suspend quelques instants pour accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 17 h 01)

(Reprise à 17 h 06)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, on est de retour. Alors, j'aimerais souhaiter la bienvenue, donc, aux représentants de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec. Bonjour. Merci d'être présents. Alors, vous disposez 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 à nous présenter votre exposé.

Alliance Transit

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bonjour, Mme la Présidente. Je m'appelle Marie-Soleil Gagné, directrice générale d'Accès transports viables. Je suis accompagnée de Samuel Pagé-Plouffe, coordonnateur de l'Alliance Transit, et de Sarah Doyon, présidente générale de Trajectoire Québec.

Mme la Présidente, Mme la ministre, MM. les députés, membres de la commission, merci beaucoup pour l'invitation. D'entrée de jeu, je souhaite rappeler la mission de l'Alliance Transit, à savoir celle de favoriser le développement et l'amélioration des services de transport collectif au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre d'en bénéficier. Ça fait maintenant plus de 10 ans que cette alliance documente et étudie les enjeux de financement du transport collectif et propose des solutions. Vous comprendrez donc que nous avons étudié le projet de loi en mettant au coeur de notre analyse les intérêts des Québécois et des Québécoises. Nous partageons la même volonté du gouvernement d'accélérer le développement des projets de transport collectif et de les faciliter, mais des questions et des préoccupations demeurent.

Nous abordons la notion de mobilité comme étant un droit qui conditionne l'exercice de plein d'autres droits fondamentaux, à savoir celui d'aller à l'école, d'aller travailler, d'avoir accès à des services essentiels. Sans option de transport qui soit accessible et abordable, on risque de devenir invisible dans l'espace public et de vivre un confinement forcé. Ces trajets qui, sans parler du coût pour la personne elle-même... ça représente un énorme coût pour notre société. Alors que la population québécoise fait face à une forte inflation depuis 2022, le développement des services de transport collectif apparaît comme la solution afin de réduire le deuxième poste de dépenses en importance dans le budget des ménages québécois, à savoir le transport. Fait intéressant à noter, utiliser un cocktail de transports sans véhicule privé peut permettre des économies de 50 % à 75 %. C'est assez important.

À l'heure actuelle, ce sont des millions de Québécois et de Québécoises qui prennent le chemin du transport collectif à chaque jour. Ce sont des gens qui paient des taxes et des impôts, comme tout le monde, et pour qui les tarifs sont indexés à chaque année. Considérant que le transport collectif est un service public, voire un service essentiel, ces millions de personnes s'attendent, à juste titre, à une amélioration de ces services, tel que promise par le gouvernement dans le Plan pour une économie verte. Cependant, les usagers et les usagères se sentent en otage par des décisions qui les dépassent, par des administrations qui se lancent la balle, et ils se sentent exclus du débat public. Ça fait longtemps qu'on sonne l'alarme, que les usagers et les usagères la sonnent, que tout l'écosystème la sonne. Le milieu des transports collectifs est en crise, et c'est la population qui paie la facture, avec des ruptures de service et des tarifs de plus en plus élevés.

Les besoins en matière de mobilité croissent de manière exponentielle. C'est pourquoi la création de l'agence et sa capacité à concrétiser plus rapidement des infrastructures de transport collectif doivent conduire impérativement à une croissance de l'offre de service en transport collectif. Des précautions doivent être prises pour s'en assurer. Nous recommandons donc que l'intitulé de la mission du MIQ se concentre exclusivement sur les transports collectifs, afin de ne pas renforcer notre dépendance collective à l'automobile, parce que c'est à l'offre de service qu'on mesure l'amélioration des conditions de mobilité des Québécoises et des Québécois.

• (17 h 10) •

Mme Doyon (Sarah V.) : Le gouvernement doit donc, en plus de créer l'agence, se fixer une cible de développement de l'offre de service. L'Alliance Transit, avec plusieurs élus, les oppositions, des maires et mairesses,

on a proposé une cible fixée à 7 % par année afin d'être cohérents avec les cibles de la Politique de mobilité durable, mais l'état actuel du financement de la mobilité fait craindre le pire. Le projet de loi n° 61 prévoit que les projets réalisés par MIQ seront financés par le FARR. Or, le budget 2022-2023 du gouvernement du Québec prévoyait que le FARR serait déficitaire de plus de 2,7 milliards dès 2027-2028 et que des solutions devaient être mises en place. Les solutions, on les connaît. Il faut rehausser rapidement la taxe sur les carburants et la taxe sur l'immatriculation, en plus d'implanter de nouvelles sources de revenus dédiées pour le FARR. Simplement en indexant les sources actuelles, qui sont gelées depuis longtemps, on pourrait aller chercher plus de 700 millions de dollars par année.

On le sait, l'augmentation de l'offre de service résulte en une augmentation de l'achalandage. On peut prendre, par exemple, la politique québécoise de transport collectif de 2007, qui a permis une hausse de 23 % de l'offre de service sur cinq ans, qui a résulté en une hausse de l'achalandage de 11 %. C'est d'ailleurs dans un joli tableau à la page 12 de notre mémoire. Donc, autant dans le cadre de la création de MIQ que dans l'état actuel du financement du transport collectif, l'Alliance Transit s'inquiète du désengagement du gouvernement du Québec dans le financement de l'exploitation des services.

On se souvient douloureusement de la réforme Ryan des années 90, où le fardeau du financement de l'exploitation a été transféré aux municipalités sans leur donner les leviers financiers nécessaires. Il y a eu une baisse du niveau de service de même qu'une diminution de l'achalandage. Ça aussi, c'est dans un tableau à la page 12 de notre mémoire. C'est, évidemment, un scénario qu'on veut éviter à tout prix. Le gouvernement a un rôle à jouer pour s'assurer de maintenir, voire bonifier son engagement financier dans les programmes existants qui soutiennent l'exploitation des services, d'autant plus que MIQ risque de réaliser des projets presque exclusivement dans des régions urbaines denses. Donc, pour doter tous les Québécois, Québécoises de services de mobilité, de transport collectif aussi dans les régions, il faut poursuivre le financement de l'exploitation des services.

Le projet de loi n° 61 prévoit que la responsabilité financière de l'exploitation sera ou pourra être à la charge de l'exploitant sans leur accorder plus de leviers financiers. C'est pourquoi, pour ce qui est des projets réalisés par MIQ, il est important de convenir d'une entente de financement en amont de la réalisation, avec la ville ou la société de transport, en incluant le financement de l'exploitation et du maintien des actifs.

Il faut aussi permettre aux municipalités de se donner les moyens financiers de bonifier l'offre. L'exemple de la semaine dernière, où le gouvernement du Québec s'est montré défavorable à l'imposition d'une taxe sur les carburants, dans la région de Québec, pour financer les bonifications de l'offre de service, est reçu comme un pied de nez de la part des usagers et des usagères, qui voient une bonification possible de leur service, donc de leur mobilité, être empêchée par le gouvernement du Québec, et ce, au moment même où on étudie un projet de loi qui devrait permettre de bonifier l'offre de service en transport collectif. Vous admettez que c'est un peu ironique. L'objectif du gouvernement, ça devrait être la bonification de l'offre de service, et l'agence, quant à elle, devrait être vue comme un outil pour concrétiser cette bonification, mais il faut absolument régler les enjeux de financement pour que le Mobilité Infra Québec soit un succès.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Oui, merci, Sarah. Bonjour, tout le monde. Ma collègue vous a parlé de diversification des revenus. J'ai entendu, Mme la ministre, dans vos mots, l'importance de diversifier les revenus pour financer les transports collectifs. Dans le projet de loi, on reconnaît, là, dans notre mémoire, qu'un des éléments qui est intéressant, c'est toute la question de la valorisation immobilière, mais, comme plusieurs intervenants l'ont dit dans cette commission, bon, l'Alliance Transit pense qu'il est important que les sources de revenus qui pourront être faites à travers la valorisation immobilière devraient pouvoir servir, donc, à financer l'exploitation, donc de pouvoir faire, essentiellement, là, des partenariats entre les sociétés de transport et des promoteurs immobiliers pour faire de la valorisation... de la valorisation foncière. On vous a entendue dire qu'il y avait une ouverture du gouvernement d'aller de l'avant avec ça, et c'est quelque chose que l'on saluera, si ça va de l'avant.

Bon, par contre, puis ça aussi, c'est des éléments qui ont été mentionnés par d'autres groupes, ce qui est inquiétant, dans le projet de loi, il y a notamment, bon, l'absence d'indépendance de MIQ. Donc, les éléments qui ont été mentionnés par d'autres, on les appuie. Un pouvoir d'initiative... on pense que c'est essentiel, donc, que MIQ puisse étudier des projets sans que ce soit nécessairement imposé par le gouvernement. On pense que c'est essentiel.

On pense aussi que ce qui manque, au Québec, c'est une planification à long terme, là. Moi, comme citoyen puis, bon, comme personne qui s'intéresse à la mobilité, là, voir que, par exemple, pour le Grand Montréal, bien, l'ARTM a son plan, la CMM a son plan, la ville de Montréal a son plan, puis là peut-être que MIQ va avoir son plan, éventuellement... Ça fait que, là, il y a comme quatre plans en même temps, puis on espérerait que tous les gens s'assoient ensemble puis aient un plan commun, là, pour avoir un peu de prévisibilité dans le temps. Puis ça, ça nous permettrait aussi d'obtenir davantage d'efficacité, beaucoup plus qu'imposer des projets, là, à la pièce puis, parfois, avec une certaine ingérence politique. Et ça, ça pourrait être un rôle qui pourrait être assumé, à terme, par, par exemple, l'ARTM, dans le Grand Montréal, et par d'autres institutions ailleurs.

J'attire votre attention peut-être aussi, là, sur la recommandation 12 que l'on a dans notre mémoire, celle-là, qui est peut-être un peu plus originale, on est dans les derniers qui passons. Donc, la recommandation 12, ce que l'on dit, essentiellement, c'est, bien, de réfléchir aux coûts de réalisation des projets, mais il faudrait, au-delà de la création de MIQ, continuer de réfléchir à des solutions pour réussir à avoir des projets moins élevés. Là, je parle vraiment pour la construction, là, je ne parle pas... puis peut-être que l'énoncé manque de clarté, mais je parle vraiment pour la construction.

On sait que vous avez déjà mis en place au gouvernement un audit sur les performances de sociétés de transport. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. On parle vraiment de réfléchir, au-delà de MIQ, à comment on va réussir à mettre en place des conditions pour que les coûts de réalisation des projets soient moins élevés. Il y a des questions

de gouvernance qui ont été nommées, il y a des questions d'approvisionnement, puis MIQ ne va pas tout régler ça. Par contre, peut-être que ça pourrait être une mesure du plan d'action de la Politique de mobilité durable ou peut-être que ça pourrait être même MIQ qui réaliserait ce chantier-là, mais définitivement, il faut réfléchir, au-delà de la création de cette instance-là, à comment on va réduire les coûts des projets.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Oui, j'arrivais à la conclusion. En fait, je reviendrais un peu à ce que disaient... ce que disaient mes collègues, tu sais. Vous savez, dans les cinq prochaines années, l'agence ne va pas améliorer les conditions de mobilité au Québec, parce que c'est long, réaliser des projets. Ce qui compte, c'est l'offre de service. Donc, MIQ, c'est un outil, comme Sarah a dit. MIQ, c'est peut-être une pièce du casse-tête. Des fois, ça nous donne des maux de tête, là, la mobilité, c'est compliqué, y arriver, mais c'est un défi qui est important. C'est... probablement, développer le transport collectif, c'est un des défis les plus importants de notre époque, donc ça vaut la peine d'y accorder le temps puis de mettre en place les mesures nécessaires pour y arriver. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup. Merci. Alors, écoutez, juste pour s'assurer de la... une bonne continuation pour les échanges avec les parlementaires, on parle bien des échanges avec Transit, et non pas des organisations, ou un... ou l'autre organisme, là, qui la composent, hein? C'est... l'échange avec les parlementaires, ce sera avec son... Transit. C'est correct?

Une voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, exactement. C'était l'entente qui avait... Excellent. Parfait. Alors, on enchaîne. Mme la ministre, vous avez 13 min 30 s.

Mme Guilbault : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à vous trois. Merci d'être présents en personne. Vous êtes, je pense, notre premier groupe en personne cet après-midi, donc d'autant plus apprécié que vous avez fait la route. Merci aussi pour les travaux, pour le mémoire, pour l'ensemble de l'oeuvre.

Il y a plusieurs choses intéressantes là-dedans, des choses qui ont été nommées, puis je pense que c'est... monsieur, vous en avez parlé, toute la question de la diversification des... ou je ne sais pas lequel... je pense que, oui, c'est vous qui en avez parlé, la diversification des revenus, toute la question du financement, évidemment, qui est omniprésente, de plusieurs façons, dans notre quotidien, nous qui sommes dans la mobilité à temps plein.

Mais peut-être, je commencerais comme je l'ai fait avec beaucoup de vos prédécesseurs, juste pour être certaine de bien camper votre position, parce qu'on ne veut jamais mettre des mots dans la bouche de personne, mais je comprends, de l'ensemble de votre présentation puis de la lecture aussi de vos 12... vous en avez 12, je pense, ou 13... oui, 13, c'est ça... donc, je comprends que vous appuyez le projet de loi qui a été déposé, 61, ici, qui crée Mobilité Infra Québec, que vous appuyez la volonté gouvernementale de se doter de nouveaux moyens pour être capables de livrer des projets d'infrastructures de transport complexes, de transport collectif complexes, d'envergure, puis donc de se créer une équipe spécialisée et dédiée pour faire ces projets-là. Parce que vous, qui êtes là-dedans aussi, comme moi, à tous les jours, on voit bien qu'on arrive un peu à un mur en ce moment, là, où tout le monde veut du transport collectif, mais personne ne propose de nouveaux moyens d'être capables de les livrer. Oui, il y a la caisse qui fait le REM, mais, en dehors de ça, il y a le projet de la ligne bleue qui se fait à la STM en ce moment, mais il y a d'autres endroits aussi que Montréal qui veulent des projets de transport collectif, et c'est inégal partout.

Combiné au fait qu'on a besoin aussi d'avoir quand même une vision nationale de tout ça, parce qu'à mesure qu'on va développer, à un moment donné, ça va sortir de Montréal, on va aller dans les couronnes, toute la... toute la planification. C'est sûr, quand on parle de la CMM, il y a l'ARTM, mais je donnais l'exemple de Sherbrooke, ça prend une vision, tu sais, régionale pour l'Estrie. Il y a quelqu'un, un chercheur, qui était venu nous dire l'importance d'avoir une vision régionale en termes de planification, d'avoir une interconnexion aussi avec les autres réseaux de mobilité, qui ne seront pas nécessairement dans le mandat de Mobilité Infra Québec. Bref, alors, est-ce qu'on comprend que vous appuyez le projet de loi n° 61?

• (17 h 20) •

Mme Doyon (Sarah V.) : Bien, en fait, l'Alliance Transit, hein, on est l'addition de nos membres, là. Il y a des positions divergentes au sein des différents membres de l'Alliance Transit, mais ce sur quoi on s'entend, c'est sur la volonté de développer, de s'assurer de l'amélioration des services de transport collectif au Québec. Tu sais, finalement, je vous ramène à notre mission... en s'assurant que le financement... qu'ils reçoivent le financement nécessaire.

Donc, je vous ramènerais aussi au titre du mémoire, là : *L'offre de service d'abord, la gouvernance ensuite*. On ne s'oppose pas, on pense que l'agence peut être un outil qui peut être utile, effectivement, mais il faudra qu'on règle d'autres problèmes pour que, vraiment, cet outil-là soit efficace. Tu sais, dans un coffre à outils, on n'a pas juste un outil. Il en faut une multitude, puis je pense que le financement et d'autres outils, comme la planification territoriale, là, dont Samuel faisait mention, vont être nécessaires.

Mme Guilbault : Oui, parfait. Donc, c'est ça, alors donc, vous appuyez l'agence. Une des choses que vous avez mentionnées, vous êtes un des seuls qui avez fait référence au CA. C'est ici, oui, la recommandation n° 3. Juste simplement faire un petit point là-dessus, puisque c'est quand même le n° 3, donc ça arrive tôt dans la liste, ça fait

que j'ai l'impression que c'est probablement un souci, chez vous, de s'assurer qu'il y a une représentativité d'une compétence en transport collectif. Mais je veux juste vous rassurer là-dessus, que, pour nous, évidemment, il va de soi qu'on va prendre les meilleures personnes, les plus compétentes sur notre CA là, donc... et aussi pour gérer l'éventuelle organisation. Donc, c'est sûr que nous, on partage le même souci que vous.

Et sur le financement, parce qu'il y a diverses recommandations, là, qui parlent du financement, puis c'est sûr que c'est toujours un peu l'éléphant dans la pièce, il y a les immobilisations, il y a aussi le soutien aux opérations. Et je n'ai pas pu m'empêcher de... bien, je ne dirais pas «sursauter», parce que je suis habituée de l'entendre, bien que ce ne soit pas factuel, mais quand on parle du désengagement du gouvernement dans le financement du transport collectif... Je ne sais pas si vous avez l'habitude d'écouter la période de questions, mais mon collègue ici présent me pose, à l'occasion, des questions sur le transport collectif. Et j'ai un tableau, mais là, vous voyez, je ne l'ai pas apporté. La dernière fois, je l'ai oublié, il me l'a gentiment rapporté.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Il est en haut, c'est ça. Mais j'ai un tableau... puis c'est vrai que c'est dommage, par contre, j'aurais pu vous le montrer, là. Mais j'ai un tableau où on a cumulé, depuis 2015... je pense qu'on est partis de 2015... la somme de la contribution gouvernementale à l'ensemble des investissements en transport collectif, et la contribution, depuis que notre parti est au gouvernement, n'a jamais été aussi élevée. Donc, quand j'entends le désengagement, je me demande, premièrement, c'est basé sur quoi, parce que moi, quand je regarde les chiffres... Tu sais, en général, quand j'émetts une... quand je dis quelque chose, j'essaie de... que ce soit empirique.

Et est-ce qu'aussi vous êtes conscients du désengagement du gouvernement fédéral, par ailleurs, dans le financement du transport collectif? Et je me souviens d'un colloque, il y a quelques mois, de Trajectoire Québec, où on avait M. Guilbeault, qui était très virulent à l'endroit du gouvernement du Québec et qui l'accusait de se désengager du transport collectif, et moi, je n'en suis pas revenue, là. Je n'ai pas pu être présente en personne, mais j'avais des gens de mon cabinet qui ont entendu ça, et je me suis dit : Dans quel univers un ministre du gouvernement fédéral actuel peut venir dire que le gouvernement du Québec n'investit pas en transport collectif, alors que, dans les faits, on n'a jamais mis autant d'argent, au gouvernement du Québec, en transport collectif?

Et le gouvernement fédéral, et là probablement que vous êtes au courant, mais juste pour le bénéfice de tous, le dernier programme qui finance des infrastructures de transport collectif, l'Entente bilatérale intégrée, s'est terminé le 31 mars 2023, et le prochain est prévu en 2026, et là on ne sait pas ce qu'il va advenir des élections fédérales, donc pour l'instant, c'est ça, mais on ne sait même pas l'avenir. Donc, pendant trois ans, il n'y a pas de programme pour financer du transport collectif. Et un membre de ce gouvernement fédéral là, qui laisse un trou de trois ans sans financement pour le transport collectif, les immobilisations, dit, dans un événement au Québec, que le gouvernement du Québec se désengagerait, alors que nous, on n'a jamais mis autant d'argent. Notre dernier PQI, on est à 13,8 milliards d'investissements en transport collectif, alors qu'à l'époque de mon cher ami en face, libéral, on était à 7,2, donc presque la moitié. Donc, on met presque le double.

Je vous dis ça parce que j'ai aussi un collègue, chez la deuxième opposition, qui a tendance à se porter aveuglément à la défense du fédéral, donc je pense que c'est important d'être très factuels, malgré qu'il est théoriquement souverainiste, d'ailleurs. Mais je pense que c'est important d'être factuels, tu sais. À un moment donné, on ne peut pas inventer, comme ça, des choses. Puis là je fais référence au ministre fédéral, là, qui dit qu'on se désengage alors que c'est faux.

Donc, j'aimerais ça vous entendre. D'abord, est-ce que vous faites la même analyse factuelle des chiffres, et des réalités des programmes, et du soutien des deux paliers de gouvernement? Est-ce que vous faites une analyse similaire à la mienne? Et est-ce que vous... est-ce que vous comptez joindre votre voix à la nôtre et peut-être, un jour, à celle de Québec solidaire aussi, pour réclamer plus d'investissements fédéraux? Parce que, si on veut faire plus de projets, ça va prendre plus de financement, donc. Et, comme dit mon ami ici, des fois, des gens ont la parole verte et le geste gris. Donc, est-ce que vous ne pensez pas qu'on devrait joindre nos voix et tous réclamer plus d'investissements fédéraux?

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Sur la question sur le gouvernement fédéral, bien, la réponse, c'est oui, on est tout ouïe à demander au fédéral d'investir davantage en transport collectif avec vous, Mme la ministre. Bon, par le passé, il n'y avait pas d'enveloppe dédiée du côté du fédéral, là, avant 2015. Il y en a eu une qui est arrivée avec l'élection du gouvernement Trudeau, et, bon, à l'époque, moi, je me souviens bien, c'est ce qui a mené un peu à ce que le Québec se dote d'une politique de mobilité durable, parce qu'on n'avait pas de projet au Québec puis on a dit : Bon, il faudrait aller chercher les sommes qui sont disponibles au fédéral. Puis là, bien, maintenant, on demande au fédéral d'en faire plus. C'est très bien.

Cela dit, sur le PQI, si on veut être factuels, j'irais peut-être à la page 16, donc les investissements per capita. Donc, investissements, ça, c'est la question des infrastructures. Donc, on a la comparaison entre le Québec et l'Ontario, là, pour la prochaine décennie. Vous avez monté le... vous avez nommé les investissements qu'on a au Québec là, 13 milliards... 13,8 milliards pour la prochaine décennie. Donc, en Ontario, c'est plus que deux fois plus qu'au Québec. Donc, je considère qu'on pourrait en faire plus.

Pour ce qui est de la question des opérations, c'est vrai que, bien, un peu partout au Québec, notamment, la pandémie a fait que le gouvernement a injecté des sommes importantes, là, pour ce qui est de soutenir les services puis qu'on est encore un petit peu là-dessus. Par contre, si on regarde les résultats, hein, il y a eu une croissance de l'offre de service, entre 2007 et 2015, de 32 %, et c'est une stagnation depuis 2018. Donc, on peut débattre sur le montant absolu, mais, sur le résultat, il y a quand même un enjeu.

Mme Guilbault : Il y a quand même un...

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Un enjeu.

Mme Guilbault : Un enjeu. Oui, aviez-vous terminé?

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : J'avais terminé. Peut-être que mes collègues voudraient compléter?

Mme Guilbault : Oui, OK. Non, mais c'est parce que le micro est encore ouvert. C'est juste pour ça. Je ne veux pas vous interrompre.

Mme Doyon (Sarah V.) : ...sinon, si on peut prendre... Tu sais, on connaît bien votre tableau aussi, mais quand... Chez l'Alliance Transit, quand on fait nos pointes de tarte, là, qui ont fait notre réputation, on prend toujours les projets confirmés au PQI, pas juste les projets en planification, les projets à l'étude. Donc, ça nous amène à une pointe de tarte, là, qui est à la page 15, qui est plutôt 71 % en faveur du routier et 29 %, si j'ai bien compté, en faveur du transport collectif, alors que le gouvernement avait promis de rééquilibrer ça à 50 %-50 %. Donc, pour nous, on prend les projets confirmés.

Mme Guilbault : Mais je vais... Il me reste combien...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

Mme Guilbault : Trois minutes. Bien, c'est sûr qu'on a un très, très grand déficit de maintien des actifs là, qui a été nommé ce matin par le Pr Jacques Roy, possiblement que vous connaissez, et, compte tenu de l'ampleur de notre territoire, il faut quand même entretenir les routes aussi. Et le même invité de votre conférence a déclaré qu'il ne voulait plus payer de routes, et son propre gouvernement lui a demandé, d'ailleurs, de corriger ses propres propos. C'est donc dire à quel point le fardeau financier pour les infrastructures de mobilité est lourd sur le gouvernement du Québec, et donc, ça, c'est une problématique.

Malgré tout... puis on peut faire toutes sortes de... Tu sais, vous avez votre tableau, j'ai le mien, mais je pense que l'important, c'est aussi de voir que, depuis 10 ans, depuis, par exemple, les PQI des libéraux, on a quand même, nous, doublé les investissements. Donc, les fonds ne sont pas infinis, vous le savez, mais je pense que d'avoir un PQI à presque 14 milliards, alors qu'il était de moitié avant, ça vient... Parce que je dis souvent : Un gouvernement, ça parle par ses budgets, ça parle par son PQI, ça parle par ses décisions d'investissement. Parce qu'en bout de ligne, on peut parler de beaucoup de choses, mais s'il n'y a pas d'argent à la clé, ça ne donne rien.

Donc, je trouve que ça confirme, hors de tout doute raisonnable, notre intention et notre volonté d'avoir plus de transport collectif, à la faveur, c'est ça, de plus de projets puis un peu dans la mouvance de l'appétit croissant pour le transport collectif. Puis, peut-être, je vous laisserais les mots de la fin, là, parce qu'il ne reste pas beaucoup de temps, si vous voulez intervenir.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Oui, bien, on souhaite le succès de MIQ, là. On souhaite que MIQ réalise beaucoup de projets et, avec ce qu'il y a au PQI en ce moment, on n'a pas des sommes qui sont suffisantes pour réaliser suffisamment de projets pour développer cette expertise-là, donc. Et si on se compare avec des juridictions... j'ai nommé l'Ontario, mais, bon, on peut regarder... on peut regarder la Colombie-Britannique, ou ailleurs en Europe, le rythme qui est nécessaire pour développer les services, on n'y est pas.

Vous avez raison, les ressources financières ne sont pas infinies. Vous avez nommé l'importance qui est accordée pour l'entretien des infrastructures routières. Nous, ce qu'on pense, c'est que, dans les budgets qui sont dédiés aux infrastructures routières, essentiellement, 95 % devraient servir à l'entretien du réseau. Là, pour l'instant, c'est à peu près 80 %. Il y a encore un 20 % de bonification. Donc, nous, on dit : Il faudrait encore davantage investir dans l'entretien du réseau routier plutôt que de construire des nouvelles routes.

Mme Guilbault : Puis peut-être un... J'ai le temps?

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

• (17 h 30) •

Mme Guilbault : 45? Ah! bon, bien, en tout cas, juste vous dire que, sur le point pour le développement immobilier, le n° 13, on est d'accord avec vous qu'il faut en faire plus dans la diversification des revenus, l'argent étant rare. Et, bien, j'aurais voulu savoir... Je ne sais pas si vous avez été sur le projet de loi 62 de mon collègue, la réforme des modes contractuels qui va donner des moyens concrets pour être plus efficace, mais là, de toute façon, on n'a pas le temps d'en parler, mais donc... Alors, ça va nous permettre d'être plus efficaces.

Mme Doyon (Sarah V.) : Très rapidement là-dessus, on pense effectivement que les sociétés de transport devraient avoir les mêmes pouvoirs, là, qui sont conférés dans le projet de loi 62, donc, pouvoir utiliser les modes collaboratifs pour réduire les coûts des projets qui resteront sous la gouvernance des sociétés de transport.

Mme Guilbault : Merci beaucoup à vous trois.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, je me tourne vers l'opposition officielle pour 9 min 54 s.

M. Derraji : Oui, merci. Bonjour à vous trois. Merci pour le mémoire. Et on ne le dit pas assez, ça prend beaucoup de temps, écrire un mémoire documenté. Je tiens à vous remercier. Être présent en commission parlementaire, c'est tout à votre honneur et merci de venir enrichir les membres de la commission.

J'ai le goût de vous poser la première question par rapport à la mission. Alors, on parle beaucoup... Si je regarde la page 15, où vous faites une présentation très éloquentes du PQI, qui favorise le réseau routier, est-ce que je dois comprendre que, pour vous, la mission du MIQ doit être uniquement transport collectif?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Certainement. On pense, en fait, qu'il y a un rattrapage à effectuer à l'échelle provinciale, puis on considère qu'on a l'expertise pour faire des routes suffisamment au Québec. Je veux dire, si on met bout à bout toutes les routes du Québec ensemble, on a... on peut aller sur la lune et revenir, donc, je pense que ça va. Mais certainement que les Québécoises et les Québécois ont de l'appétit pour le transport collectif, puis c'est important, en fait, de se saisir...

M. Derraji : Donc, pour vous, si on veut réussir... parce que vous avez entendu, Mme la ministre vous a posé la question, première question, vous êtes pour la création de l'agence. C'est une question que... on peut l'interpréter de plusieurs façons. Le oui, est-ce qu'il est affirmatif, est-ce qu'il est conditionnel?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Conditionnel.

M. Derraji : Il est conditionnel. C'est ce que j'ai cru comprendre, mais je ne voulais pas vous faire dire des choses. Donc, vous, ce n'est pas un chèque en blanc que vous signez aujourd'hui pour l'agence, là. Je n'entends pas...

Mme Doyon (Sarah V.) : ...absolument pas. En fait, on pense qu'il y a des conditions à mettre en place pour que ce soit un succès. Je pense que tout le monde souhaite le succès de cette agence-là. On est là pour trouver des solutions pour développer les transports collectifs. Donc, on doit régler la question du financement et on doit s'assurer que cette agence fasse uniquement des projets de transport collectif puisque c'est là-dessus qu'on a besoin de consolider l'expertise.

M. Derraji : Vous voulez ajouter quelque chose ou c'est bon?

Une voix : ...

M. Derraji : OK. Excellent. Donc, on prend ce point de départ, le oui, il est conditionnel, la mission doit être réglée. D'ailleurs, c'est les premiers articles qu'on va régler. Mais, pour vous et les groupes que vous représentez, les personnes que vous représentez, la mission doit être clairement au niveau des transports collectifs. Question de financement, une agence qui ne va pas avoir les moyens, c'est un changement de paradigme. Si on continue avec le même PQI, comment on peut aujourd'hui affirmer que l'agence changera quelque chose dans le quotidien des Québécoises et des Québécois? Mon PQI, c'est ça qui trace la direction d'un gouvernement. Vous avez fait le constat clair et net sur la vision de l'Ontario versus celle du Québec, et on le voit, 13,8 sur 10 ans, ça ne permet pas de financer assez de projets, vous avez dit, entre guillemets, complexes. Je vais revenir à complexe tout à l'heure.

Mais au-delà de la complexité, au-delà de la mission, pour vous, le PQI doit suivre, si on veut donner les moyens à l'agence. Sinon, c'est juste une autre coquille qu'on crée pour dire qu'on s'occupe du transport collectif.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Bien, tout à fait. L'agence va devenir bonne à réaliser des projets, si elle réalise des projets. On dit : C'est en forgeant qu'on devient forgeron, essentiellement. Et, en 2020, le gouvernement a adopté son plan pour une économie verte. C'était écrit dans le Plan pour une économie verte qu'on visait à rééquilibrer le même niveau, donc, les investissements dans le réseau routier, les investissements dans le transport collectif. Ce plan pour une économie verte là a été mis à jour en 2021, en 2022, en 2023, 2024. Et, à chaque année, cet engagement-là a été répété et, à chaque année, bien, nous, on fait l'analyse budgétaire au printemps et on ne se rapproche pas vraiment ou très lentement, si on veut être optimiste.

M. Derraji : Oui. Je ne sais pas quoi vous répondre, mais j'espère que, de l'autre côté, on vous écoute. Mais je pense que c'est clair qu'on fait répéter la même chose, mais il n'y a pas les résultats qui suivent par rapport à ce plan. J'ai bien compris?

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Je pense que... Je ne pense pas. Je pense que vous avez, somme toute, bien apprécié mon propos. Après, c'est vrai que les sommes prévues au PQI pourront être confirmées et inscrites dans la planification 10 ans, une fois que les projets passeront aux étapes de réalisation, parce que, dans les premières étapes, quand c'est à l'étude, ce n'est pas possible d'intégrer au PQI les sommes. Donc, d'une manière, MIQ peut contribuer à accélérer des projets, mais définitivement, là, avec les enveloppes que l'on a actuellement, on est très, très loin du compte.

M. Derraji : Mais la réalité frappe, vous l'avez très bien mentionné dans la page 15. Alors, comment vous pouvez, aujourd'hui... je ne parle pas de vous, là, mais comment on peut aujourd'hui faire croire aux gens que le MIQ,

c'est une révolution si, dans le PQI, il n'y a pas un mécanisme qui va permettre de dire : Écoutez, planifiez rapidement, on va changer le mode contractuel pour qu'on puisse faire plus de contrats de collaboration? C'est ce que les gens veulent. On peut parler sur le coût, parce que la littérature, à l'international, parle du délai, ne parle pas du coût. Le coût augmente. Il n'y a aucune démonstration que les coûts baissent parce que le risque est inclus dans les contrats. Mais, si je ne mets pas ça en lien avec le financement, je pense que Mme la ministre était très claire, il n'y a plus d'argent. Je pense que, vous le savez, il y a déjà des coupures. On est à 11 milliards de déficit pour les cinq prochaines années. Il y a déjà un enjeu majeur par rapport au manque d'argent.

Donc, comment on peut aujourd'hui dire, en commission parlementaire, pour les cinq prochaines années, les Québécois seront dans un autre univers, avec plus de mobilité, avec des projets concrets?

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Si on parle des cinq prochaines années, en fait, MIQ ne change pas vraiment les conditions de mobilité des Québécois, ne réalise relativement pas de projet de transport collectif. Ça prend un certain temps. Il y a une période pour réaliser un projet de transport collectif. Donc, pour les cinq prochaines années, puis vous avez des graphiques là-dedans, la question qui est importante, c'est la question de l'offre de service. Puis on le voit, là, quand on a une cible de développement de l'offre de service puis qu'on met en place les conditions, on est capable, avec les infrastructures actuelles, de développer l'achalandage. Donc, c'est important de développer des nouvelles infrastructures. Puis c'est sûr que ce n'est pas du jour au lendemain qu'on peut avoir un PQI rééquilibré. Ça peut prendre une période de peut-être cinq ans, mais définitivement... à court terme, mais qui n'améliore pas les conditions de mobilité des Québécois.

M. Derraji : C'est très clair. Merci beaucoup. C'est des propos très clairs. Je veux vous ramener aux revenus et le financement des sociétés de transport. Dans le projet de loi, c'est mentionné, la vente d'immeubles. Je ne sais pas si vous avez le temps de voir ce projet de loi que nous avons déposé, c'est le projet de loi 791, que j'ai déposé il y a quelques mois, et c'est pour permettre de développer des projets immobiliers aux abords... au-dessus de leurs infrastructures en transport en commun. Mais ce n'est pas grave, je peux vous laisser... Je vais le résumer très rapidement. C'est qu'au lieu de dire aux sociétés de transport : Vendez vos immeubles à une partie tierce, développez. Pourquoi? L'idée derrière, c'est quoi? C'est avoir des revenus autonomes comme Vancouver, comme, je pense à une ville aux États-Unis, comme en Europe.

Donc, vous, tel que libellé, est-ce que ça règle le problème du financement récurrent pour les sociétés de transport ou bien ce que vous voulez, c'est qu'on amende? Je vous invite d'ailleurs à lire le projet de loi. Il est bon. Ce n'est pas parce que je l'ai déposé, mais il est vraiment bon. Ça répond aux préoccupations des sociétés de transport. Vous vous situez où, rapport à ces revenus?

Mme Doyon (Sarah V.) : Bien, on a fait l'exemple à la page 21 de notre mémoire. On a cité l'exemple de Vancouver, justement, qui est un exemple à suivre. Pour nous, on vous propose des solutions, on parle de diversification des sources de revenus. Ça fait qu'effectivement, de faire du développement conjoint par les sociétés de transport, c'est quelque chose qu'on voit d'un bon oeil pour permettre de rapporter des revenus récurrents qui pourront être réinvestis dans l'offre de service. On le sait, la Société de transport de Montréal a identifié plusieurs sites. On a aussi Exo, par exemple, qui a des gares qui pourraient réaliser du logement. On sait aussi qu'on a une crise du logement. Quand même, développer du logement conjointement avec du transport collectif, ça sera bénéfique sur tous les fronts.

Donc, c'est vraiment un exemple que nous, on appuie. Après ça, il va falloir quand même d'autres solutions, là. Ça ne viendra pas régler tous les problèmes, ça, non plus, mais je pense qu'il faut un bouquet de solutions, finalement, pour arriver...

M. Derraji : Non, mais vous avez raison, ça ne règle pas tout, mais les TOD, ils ont démontré leur efficacité, densification, mobilité, et il y a plein, plein d'avantages. Mais, tel que libellé dans le projet de loi actuel, ce que je veux juste m'assurer avec vous, en tout cas, ça ne répond pas à la demande des sociétés de transport.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Effectivement, c'est exact, ce que vous dites, et on appuie la demande des sociétés de transport. En fait, on fait une demande très, très similaire, qui va pas mal dans le sens du projet de loi que vous aviez déposé, que j'ai lu. Cette idée-là...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

• (17 h 40) •

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : ...elle est bonne, on l'appuie. Puis c'est ce qu'on observe à l'extérieur du Québec, d'ailleurs, de plus en plus.

M. Derraji : Merci pour votre appui. Rapidement, en 30 secondes, définition d'un projet complexe.

Mme Doyon (Sarah V.) : On est curieux de le savoir, nous aussi, mais, pour nous, ça doit être des projets complexes de transport collectif.

M. Derraji : ...merci pour votre passage, très apprécié.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci beaucoup. Alors, je cède la parole, donc, au deuxième groupe d'opposition pour 3 min 18 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup. On n'a pas beaucoup de temps, mais je vais quand même prendre le temps de vous remercier pour votre présence. M. Pagé-Plouffe, Mme Gagné, merci d'être là. Mme Doyon, des remerciements spéciaux. D'abord, merci d'être là, d'avoir participé à l'audience, mais aussi je sais que c'est votre dernière audience en tant que directrice générale de Trajectoire Québec, qui est membre de Transit. Et donc je voulais simplement vous remercier pour tout le travail que vous avez fait pendant ces années, avoir porté cette organisation-là, à défendre les droits collectifs des usagers, usagères du transport collectif au Québec.

Vous avez dit, je pense que c'est vous, M. Pagé-Plouffe, vous avez dit : MIQ ne réglera pas les problèmes de transport collectif, le besoin de davantage de transport collectif à court terme, parce que le temps de mettre en place l'agence, le temps de mettre en place... de commencer à construire, planifier, construire des projets, donc, on n'arrivera pas à rien d'ici les cinq prochaines années. En fait, il n'y a rien de concret pour les usagers. Est-ce qu'on peut dire qu'on devrait un peu agrandir l'offre de l'intérieur en finançant massivement les opérations de transport collectif? Et à qui revient cette responsabilité-là? Le fédéral, bien entendu, mais le Québec a-t-il un rôle à jouer?

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Oui, oui, le gouvernement du Québec a un rôle à jouer. Le gouvernement du Québec joue déjà un rôle dans le financement des opérations, pourrait jouer un rôle supplémentaire.

Rapidement, je vous citerais le ministère des Transports, là, qui dit : De 2007 à 2015, les efforts gouvernementaux ont permis d'augmenter l'offre de service de transport en commun de près de 32 %, ce qui a permis d'augmenter l'achalandage de 15 % pendant la même période. Et là ce que l'on nomme, c'est tous les programmes qui avaient été mis en place à l'époque pour financer davantage les opérations, les services de transport en commun, et ça, c'était pour corriger, bien, une erreur historique, qu'on pourrait nommer, là, la fameuse réforme Ryan, là, du début des années 90, qui avait eu comme conséquence une chute de l'achalandage.

Donc, définitivement, le gouvernement du Québec, il a un rôle à jouer dans les opérations. C'est un rôle qui est partagé, mais il faut mettre en place un contexte qui est propice pour financer les opérations. Et si l'on souhaite qu'une responsabilité plus importante soit assumée, par exemple, par le milieu municipal ou régional, bien, il faut donner un appui très, très clair parce qu'il y a quand même une pression importante de la population qui se demande un peu ce qui se passe. Donc, il faut envoyer un message cohérent, là, entre le ministère des Transports, la ministre des Transports et les municipalités qui souhaitent agir. Je mentionnerais, si MIQ fonctionne, il va vraiment falloir qu'on ait davantage de financement pour les opérations. Donc, ce qui a été fait, dans les dernières semaines, pour aller chercher de nouveaux revenus, puis ce qui a été envisagé aussi avec une contribution sur l'essence, c'est vraiment le gros minimum.

M. Grandmont : Parfait. J'aimerais vous entendre sur la participation municipale. La ministre a demandé à plusieurs des intervenants municipaux, là, s'ils devaient contribuer, s'ils étaient d'accord avec l'idée de contribuer aux infrastructures. Traditionnellement, là, les projets pouvaient être financés jusqu'à 100 % par le gouvernement du Québec et le fédéral. Les municipalités, à ma connaissance, financent déjà aussi tout ce qui est aménagement autour, rabattement, l'urbanisme, etc. Dans quelle mesure les municipalités doivent absolument être mises à contribution dans le montage financier de l'infrastructure, alors qu'elles financent, par ailleurs, d'autres choses?

Mme Doyon (Sarah V.) : Bien, là-dessus, tu sais, on invite à la collaboration, là. Je pense qu'il y a quand même une volonté de collaboration qui est inscrite dans le projet de loi, puis on pense que les différents paliers doivent s'entendre puis convenir d'une entente avant le début de la réalisation, effectivement, idéalement, sans imposer quoi que ce soit...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons. Alors, je vais céder maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine pour 3 min 18 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup. Merci beaucoup, mesdames, monsieur. J'ai l'impression, en lisant votre mémoire, et je vous remercie, il est très complet, très instructif, qu'on nous vend un peu, à l'heure actuelle, on nous vend du rêve en nous disant qu'on va construire plus de transport et de transport en commun à moindre coût, plus rapidement et à moindre coût. Quand je lis la phrase où vous dites : Peu importe qu'on ait une agence ou non, si on ne rehausse pas le PQI ou si on n'injecte pas d'argent dans le FORT, ça ne changera rien, j'ai bien compris l'essence de votre message?

Mme Doyon (Sarah V.) : Bien, dans le projet de loi, on dit que les projets qui seront réalisés par MIQ pourront... devront être financés par le FORT. C'est écrit noir sur blanc, dans le budget du gouvernement du Québec 2022-2023, que le FORT va être déficitaire d'ici 2027-2028. Donc, s'il n'y a pas d'argent pour construire des projets, quand bien même on aurait une belle agence, elle ne pourra pas réaliser de projet. Donc, on se dit qu'il faut absolument régler la question du financement. On parle de diversification des sources de revenus pour que le FORT soit... s'autofinance et soit hautement financé, finalement, pour qu'on puisse faire plusieurs projets.

M. Arseneau : Mais c'est très intéressant, parce que beaucoup d'intervenants sont venus ici dire qu'il faut financer les services, les services actuels pour éviter, justement, une réduction de services qui va entraîner une

réduction d'achalandage, et ainsi de suite. Vous êtes d'accord avec ça, mais vous rajoutez le fait qu'on ne pourra pas davantage développer de nouveaux services avec la planification financière qu'on a devant nous, c'est ça?

Mme Doyon (Sarah V.) : Effectivement, il faut diversifier les sources, il faut financer les opérations et les infrastructures, là, un ne va pas sans l'autre. Mais si on finance juste des infrastructures puis qu'on se fait un beau métro, mais qu'il y a une fréquence épouvantablement faible parce que l'opération n'est pas réfléchie en amont, bien, on n'aura rien gagné au final, ou, si on déshabille les services actuels pour financer les nouveaux services, bien, on ne sera pas plus avancés. Il faut que ce soit l'offre globale des services de transport collectif qui soit améliorée.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Peut-être, une obsession qu'on devrait... une obsession qu'on devrait avoir, là, c'est d'avoir une cible de développement des services, là. On dit que ce que l'on mesure... ce que l'on mesure s'améliore. Et on en avait une en 2007, quand on a eu la première politique québécoise sur le transport collectif. On en avait une en 2018, quand on a eu la première politique de mobilité durable. Là, on est en train de travailler sur un nouveau plan d'action pour renouveler la politique de mobilité durable. Qu'est-ce qui arrivera avec cette cible de développement des services? Nous, on pense que ça devrait être l'obsession en matière de mobilité pour les prochains mois, et ça, ça structurera ensuite l'ensemble des actions pour réussir, justement, à développer les services avec les infrastructures qu'on a déjà, qui peuvent fonctionner davantage.

M. Arseneau : La ministre parle souvent de son tableau d'investissement, une courbe ascendante, mais est-ce que vous avez un tableau de la courbe descendante qu'on semble avoir prise concernant l'offre de service et l'achalandage?

Mme Doyon (Sarah V.) : Moi, je ne l'ai pas, mais je sais que Catherine Morency en a un.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Essentiellement, là, de... bien, essentiellement, depuis la pandémie, là, c'est une certaine diminution. Effectivement, vous pouvez demander à Catherine Morency, elle vous le fournira. Je dirais, surtout, avec une augmentation importante de la population, là, même si on maintient les services, ça veut dire une dégradation.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Merci beaucoup. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission. Bien apprécié.

Alors, pour ma part, je suspends quelques instants pour accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 17 h 47)

(Reprise à 17 h 53)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, nous sommes de retour. Bonjour. Alors, bienvenue aux représentants de Propulsion Québec. Alors, comme les précédents groupes, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, on procède donc à un échange avec les parlementaires. Alors, je vous invite à vous présenter et à présenter également votre exposé.

Propulsion Québec

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Merci, Mme la Présidente. Bonjour à tous. Mme la vice-première ministre, Mmes et MM. les députés, je me présente, Michelle Llambías Meunier, présidente-directrice générale chez Propulsion Québec. Je suis accompagnée de mes collègues Victor Poudelet, vice-président, Développement et opérations, et ma collègue Marie-Josée Côté, directrice des affaires gouvernementales et des politiques publiques chez Propulsion Québec. Alors, nous vous remercions de cette invitation à prendre part aux consultations particulières sur cet important projet de loi visant la création de Mobilité Infra Québec.

D'abord, un peu sur notre mission et sur l'organisation. Propulsion Québec est née en 2017, du désir de faire participer le Québec à la révolution de la mobilité. On peut dire que beaucoup de chemin a été parcouru depuis, de sorte que l'industrie des transports électriques et intelligents est maintenant reconnue en tant qu'une solution efficace pour répondre ou contribuer, du moins, à l'important défi climatique auquel nous faisons face. Propulsion Québec rassemble aujourd'hui plus de 215 membres qui oeuvrent dans des créneaux stratégiques de l'économie québécoise, tels les véhicules zéro émission, particulièrement les véhicules moyens, lourds destinés au transport collectif, tels que les autobus urbains, les tramways, les systèmes légers sur rail, par exemple, ou les trains. On couvre également... ou on représente également plusieurs membres qui sont dans le secteur de l'infrastructure ou des infrastructures de recharge puis, finalement, toute la filière batterie, de l'extraction des minéraux critiques et stratégiques jusqu'à la gestion de la fin de vie des batteries.

La mission de Propulsion Québec est d'accélérer la croissance de l'industrie québécoise des transports électriques et intelligents et de renforcer sa compétitivité à l'international. Nous adhérons pleinement à l'idée que le développement économique et la transition écologique sont indissociables. En unissant ces deux forces, nous ouvrons

la voie à un avenir où l'économie et l'environnement prospèrent ensemble, créant ainsi un modèle exemplaire pour les générations futures. Comme vous le savez probablement, le secteur des transports représente à lui seul environ 43 % des émissions de gaz à effet de serre. L'atteinte des cibles climatiques va passer inévitablement par l'amélioration de l'empreinte carbone de ce secteur ainsi que par le transfert modal vers les transports collectifs. Nous appuyons ainsi tous les efforts qui visent à favoriser une transition vers l'électrification des transports et à accélérer la réalisation de projets de transport structurant.

Nous sommes favorables au projet de loi n° 61, qui a notamment pour objectif de faciliter la réalisation des grands projets de transport collectif, en plus de doter le gouvernement du Québec d'une expertise de pointe. Il faut néanmoins s'assurer que les grands projets et les décisions d'aujourd'hui soient compatibles avec les cibles climatiques et la carboneutralité que nous souhaitons atteindre en 2050. Collectivement, nous avons intérêt à nous assurer que les projets complexes de transport qui seront sous la responsabilité de MIQ seront compatibles avec les trois piliers du développement durable, soit qu'ils contribuent au développement économique du Québec, qu'ils respectent l'intégrité de l'environnement et qu'ils soient socialement acceptables. La stratégie gouvernementale de développement durable prévoit que chaque ministère et organisme intègre le développement durable dans ses sphères d'intervention. Or, nous sommes d'avis que cette obligation devrait transparaître davantage dans le projet de loi créant Mobilité Infra Québec.

Nous souhaitons ici apporter des pistes de réflexion et des recommandations afin de maximiser les retombées sociales, environnementales et économiques des projets complexes de transport. Le projet de loi représente une véritable occasion pour faciliter la mobilité pour l'ensemble des citoyens et de répondre ou de contribuer à répondre aux défis climatiques actuels. À noter que nos commentaires portent principalement sur le mandat de Mobilité Infra Québec, la planification de la mobilité, les processus d'appel d'offres ainsi que sur la définition des projets de transport complexes.

D'abord, en ce qui concerne le rôle de Mobilité Infra Québec, le projet de loi actuel prévoit que cet organisme doit agir dans une perspective de mobilité durable. Bien que nous saluions le fait que la mobilité durable figure au sein de la mission de Mobilité Infra Québec, nous invitons le législateur à mieux définir ce concept. Nous recommandons ainsi de modifier l'article 4 du projet de loi afin de faire ressortir le fait que la mobilité durable doit limiter la consommation d'espace et des ressources, donner et faciliter l'accès à tous, favoriser le dynamisme économique, être socialement responsable et respecter l'intégrité de l'environnement. Ces principes devraient guider tout processus de décision mené par MIQ.

Ces principes proviennent directement de la politique de mobilité durable qui s'inscrit dans une approche RTA de réduire, transférer et améliorer les transports, une approche qui est reconnue à l'international et que l'on soutient. En d'autres termes, le bien-fondé de la planification et la réalisation d'un projet complexe de transport doit être démontré selon des critères spécifiques et des données probantes. L'inclusion de ces critères permettrait aussi d'offrir un avantage compétitif à l'industrie québécoise des transports électriques intelligents que l'on représente, et ce, tout en respectant les accords commerciaux qui sont en vigueur.

On en convient, au cours des dernières années, de grandes avancées ont été réalisées en matière de contrats publics afin... afin d'y inclure, pardon, certains critères pour favoriser l'innovation. Cependant, on croit qu'on peut aller plus loin. Actuellement, la Loi sur les contrats des organismes publics, à laquelle MIQ sera assujettie, prévoit qu'un organisme public ne peut privilégier qu'une seule condition relative au caractère responsable d'une acquisition sur le plan environnemental, social ou économique dans les documents d'appel d'offres. Un organisme public n'a ainsi pas l'obligation de prendre en considération les trois piliers du développement durable que j'ai nommés tantôt. Collectivement, nous aurions avantage à faire en sorte que Mobilité Infra Québec, nonobstant la LCOP, intègre systématiquement, dans la conception, la réalisation et la livraison d'un projet, une analyse du coût du cycle de vie complet ainsi que la prise en compte des critères sociaux, économiques et environnementaux.

Ce concept correspond d'ailleurs à la recherche de l'offre la plus économiquement avantageuse, tel qu'utilisé par d'autres juridictions qui performent très bien comme l'Union européenne. Les projets de mobilité durable seraient de cette façon réellement durables. Nous recommandons également de prévoir des clauses d'exécution du contrat de nature à diminuer l'impact environnemental des projets d'infrastructure, par exemple, de privilégier le transport et la livraison zéro émission. Il serait judicieux de viser plus systématiquement des certifications de type LEED ou Envision dans les projets de transport complexes qui permettent d'assurer et de garantir un niveau de performance et d'intégration des principes de développement durable.

Quant à la planification des projets relevant de MIQ, nous recommandons d'impliquer les différentes parties prenantes, notamment les exploitants dans toutes les différentes étapes de la réalisation de projets, et ce, dès les premières phases de planification. Nous proposons également de prendre en considération, tant dans la planification que dans la conception des projets, les nouvelles tendances en matière de mobilité, de technologies et de changements démographiques afin de s'assurer que les projets de MIQ... pardon, afin de s'assurer que les projets que MIQ déploiera répondent aux besoins des usagers futurs.

• (18 heures) •

En ce qui concerne la définition de projets complexes de transport, il nous apparaît essentiel d'en clarifier la portée. Il existe différents niveaux de complexité, que ce soit la complexité au niveau de la gestion des différentes parties prenantes, des écosystèmes ou encore la complexité au niveau de la conception et la construction de certains projets, finalement, la complexité dans l'intégration des différents systèmes, notamment intelligents. Selon notre compréhension, des projets complexes pourraient inclure des ouvrages de génie civil destinés au transport collectif, au développement ou à l'amélioration d'un système de transport intelligent ainsi qu'à l'acquisition de tout bien requis à l'exploitation d'un système de transport, tel le matériel roulant.

Actuellement, les instances municipales ainsi que les sociétés de transport sont déjà impliquées dans le développement ou dans l'amélioration de systèmes de transport intelligent ainsi que dans des projets d'infrastructure qui sont adaptés à l'électrification des autobus. La définition actuelle du concept de projet complexe laisse ainsi planer la possibilité de dédoublement de compétences qui pourrait nuire à l'efficacité d'un projet. Nous recommandons donc de clarifier l'étendue de «projet complexe» en spécifiant notamment, dans le projet de loi, les critères qui vont déterminer qu'un projet est considéré comme étant complexe, de préciser le rôle des différentes instances dans le cadre des projets de mobilité et d'impliquer, dès la phase de planification d'un projet, les exploitants qui sont concernés.

Propulsion Québec apprécie l'opportunité de pouvoir, aujourd'hui, présenter ses commentaires. Le Québec doit placer la mobilité durable et le grand développement durable au coeur de tout projet de transport. Les organisations de notre secteur vont répondre présentes pour continuer d'améliorer la mobilité et contribuer à réduire les GES qui sont reliés à l'industrie des transports. Je vous remercie pour votre attention. Il me fait maintenant plaisir de poursuivre les échanges avec vous.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Alors, merci beaucoup. Nous allons donc débiter avec la ministre pour un échange de 13 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci beaucoup, mesdames, monsieur, d'être ici avec nous, comme je le dis à chaque fois que quelqu'un est présent ici avec nous en commission, de prendre le temps de vous déplacer. Je ne sais pas si vous habitez à Québec, ou à Montréal, ou ailleurs, mais donc, c'est ça, alors merci beaucoup d'avoir fait la route pour venir nous présenter en personne les travaux.

J'ai regardé évidemment vos recommandations, beaucoup de choses intéressantes là-dedans. Puis peut-être aussi, tant qu'à vous avoir ici avec moi... J'ai passé au Conseil des ministres cet été, le 17 juillet, je pense, le projet qu'on est en train de faire ensemble, là, pour le premier... la première ambulance électrique, et vous participez avec nous pour l'accompagnement, puis tout ça, pour les premières ambulances électriques. Alors, simplement vous remercier pour ce beau partenariat, quand même, une autre innovation qu'on fait au Québec en matière d'électrification. Donc, merci pour ça et pour l'ensemble du travail qu'on fait ensemble, là. Vous êtes vraiment un excellent partenaire depuis les presque deux ans que je suis là. Donc, merci pour le travail.

Alors, je disais, il y a beaucoup de choses intéressantes là-dedans, puis, comme je le fais avec vos prédécesseurs... Vous êtes le 25e... en fait, non, le 26e groupe, il en reste un après vous, alors, et, comme je l'ai fait avec tout le monde, parce que je veux être sûre de bien camper les positions de chacun, je comprends de votre exposé et de... Comme je disais, j'ai regardé aussi votre mémoire. Je comprends que Propulsion Québec appuie le projet de loi n° 61, appuie la volonté du gouvernement de se doter de nouveaux moyens pour pouvoir accélérer la livraison... puis on peut parler de planification aussi, mais surtout la réalisation puis la livraison, actuellement, des projets de transport complexes, qui, pour le transport collectif du moins, actuellement, sont un enjeu, parce que cette expertise-là n'existe pas au ministère des Transports.

Et donc, c'est ça... Alors, c'est un peu notre frein, là. Tout le monde parle de ça, mais c'est comme si personne avant ne s'était attardé à la capacité de le faire. Donc, est-ce que je comprends que Propulsion Québec appuie le projet de loi n° 61?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui, Propulsion Québec et ses membres sont généralement favorables au projet de loi n° 61. Tout projet, ou toute agence, ou infrastructure, ou organisation qui pourrait servir à augmenter le niveau d'agilité, l'efficacité dans le déploiement de projets ou dans la planification de projets de transport structurant vont être appuyés. On souhaite tout de même que le transport collectif soit privilégié dans le choix des projets qui vont être proposés et, bien entendu, on a recommandé un certain nombre, là, d'éléments pour faciliter le choix de bons projets en prenant en considération les différents piliers du développement durable. Donc, c'est à prendre en considération. Puis on ajoute, bien entendu, là, la nécessité de planifier ou d'intégrer, dès la phase de planification, les différentes parties prenantes qui vont être impliquées pour s'assurer que les différents joueurs peuvent être autour de la table pour commenter, participer à la création d'un projet. Donc, oui.

Mme Guilbault : Oui, tout à fait, puis vous avez dit un mot qui est très important puis qui est revenu chez divers groupes, c'est le mot «agilité». Un des objectifs de se créer cette nouvelle équipe là d'expertise spécifique, dédiée, concentrée aussi, c'est aussi dans la manière dont on veut la mettre en place, de lui donner une agilité suffisante pour être efficace, parce que, quand on parle souvent... Tu sais, souvent, je l'ai dit, je le redis, là, les gens qui sont avec moi depuis le début des consultations vont trouver que je radote, mais, en même temps, je pense, c'est important de le dire, que, depuis le métro, le seul gros projet de transport collectif qu'on va avoir été capables de livrer, qu'on est en train de livrer graduellement, c'est le REM, pour lequel on a créé la CDPQ Infra, parce que, probablement, on se disait qu'au gouvernement ce serait beaucoup trop compliqué, donc, et la caisse, elle a l'agilité pour faire des projets de façon différente. Puis je vais peut-être parler... Je ne sais pas, avez-vous participé aux consultations sur le projet de loi n° 62 de mon collègue?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui, on a déposé un mémoire.

Mme Guilbault : Oui? Bon, parfait. Ça fait qu'on peut faire les liens, parce que, quand on parle d'agilité, que ce soit l'agilité pour Mobilité Infra Québec éventuellement ou pour l'ensemble du gouvernement, parce que mon

ministère va bénéficier aussi des retombées de l'adoption qu'on souhaite du projet de loi n° 62... Donc, pour moi, l'agilité, c'est la clé en termes de modes contractuels, mais j'y reviendrai parce que je veux faire le lien de l'agilité avec...

Vous dites : On souhaite que les projets de transport collectif soient priorisés, mais, de ce que je comprends, puis c'est pour ça que je veux m'assurer... vous ne demandez pas... parce que certaines personnes disent qu'il faudrait exclure que l'agence puisse faire d'autres types de projets de transport complexes et qu'on devrait mettre, dans la loi, spécifiquement «projets de transport collectif». Donc, enfermer ou surcirconscrire, quant à moi, le mandat de la mission de Mobilité Infra Québec, pour moi, il n'y a aucune plus-value parce que... Pour nous, en ce moment, ce qu'on a besoin, c'est du transport collectif, puis c'est ça, les premiers mandats qu'elle va faire. Je parle beaucoup d'un projet dans l'est de Montréal, mais je ne vois pas pourquoi, du point de vue du citoyen, contribuable qui paie pour ces projets-là, on pourrait se priver d'une éventuelle équipe agile qui pourrait réaliser d'autres projets complexes de transport.

Tu sais, un jour, ça ne sera plus moi, la ministre des Transports, là. Il faut voir plus loin que le bout de son nez, et, quand on parle d'agilité, je pense que la même notion d'agilité doit être transposée dans la mission même de l'agence, tout en ayant le souci particulier du transport collectif. Donc, est-ce que je comprends bien que le libellé de la mission telle quelle vous convient, mais que vous souhaitez qu'on priorise les projets de transport collectif, mais que vous ne réclamez pas qu'on prescrive du transport collectif uniquement dans la mission?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Tout ce qui va favoriser le transport modal... Donc, ça pourrait être autre chose que des projets de transport collectif. La réalité, c'est que ça pourrait être des projets de transport actif. On n'en a pas parlé, mais tout ce qui va favoriser... tout ce qui va s'intégrer ou s'inscrire dans une approche RTA, donc, de réduire, transférer, améliorer les transports, réduire les GES, puis qui va s'appuyer sur les principes de développement durable, les trois grands piliers du développement durable, serait en phase avec nos recommandations.

Mme Guilbault : Excellent. Puis un dernier point, peut-être, sur le projet de loi n° 62 avant de laisser un peu de temps à mon collègue de Masson. Donc, vous avez participé au projet de loi n° 62. Alors, vous êtes familiers avec, et, en termes d'agilité, je le disais, là, pour nous, les moyens, la clé réelle de l'agilité puis d'être capables de livrer les fameux projets de façon plus efficace, donc plus vite, moins chers, c'est le projet de loi n° 62, parce que créer... Le projet de loi n° 61 n'aurait aucune utilité sans le 62. Pour moi, ça n'aurait pas de sens, ce serait inutile.

Alors, est-ce que vous êtes d'accord avec ça? Et donc je déduis que vous appuyez le projet de loi n° 62 et qu'à votre sens cette réforme-là des modes contractuels, de la capacité de l'État à transiger avec le marché, va nous permettre d'être plus efficaces et de livrer des projets plus vite et moins chers.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Ça va certainement contribuer, enfin, on le croit, à l'agilité, justement. On pense, par contre, que les sociétés de transport devraient pouvoir également bénéficier des mêmes dispositions, ce qui n'est pas le cas présentement. Je ne sais pas, Marie-Josée, si tu veux ajouter...

Mme Côté (Marie-Josée) : Non. Bien, on a appuyé le projet de loi n° 62 également en complémentarité avec le projet de loi n° 61. Je pense, ça permet aussi d'intégrer les différentes entreprises et soumissionnaires plus tôt dans le processus pour avoir plus d'agilité, pour avoir des ateliers bilatéraux, pour faire en sorte que les projets répondent aux besoins du terrain puis se fassent dans un délai prescrit, et selon des coûts réalistes, et dont toutes les parties prenantes vont être en accord.

Mme Guilbault : Parfait. Peut-être un petit point sur le... Je ne sais pas si vous l'avez abordé, vous, directement, mais l'enjeu de la diversification des sources de revenus est revenu, là, presque systématiquement, puis c'est un peu l'éléphant dans la pièce, comme je disais au groupe avant vous, là, donc, parce que, oui, faire plus de projets, mais il faut quand même trouver l'argent pour ça, et il y a, de manière latente, un grand potentiel de retombées financières, là, dans la valorisation immobilière puis dans ce qu'on pourrait faire comme développement à même les actifs actuels.

Si on pense à Montréal, ils ont déjà beaucoup d'actifs en transport collectif, puis, dans les futurs projets de transport collectif, c'est aussi quelque chose qui a été mis dans notre stratégie d'habitation, parce qu'on... tu sais, on a comme un double gain, là. On peut, en même temps, faire du logement puis d'autres types de services publics qui sont bons pour nos citoyens. Donc, est-ce que, vous, vous considérez que c'est une bonne chose? Est-ce que c'est une... Parce que je n'ai pas... je ne me souviens pas l'avoir vu, mais peut-être ça fait un bout de temps que je l'ai lu. Je ne pense pas que c'est une recommandation comme telle, mais j'imagine que, pour vous, c'est une bonne idée parce que ça nous permet de financer globalement plus de mobilité.

• (18 h 10) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Absolument. On pense que le financement va provenir d'un bouquet de solutions, de différents mécanismes qui vont être mis en place. C'en est un qu'on soutient, celui de la valorisation immobilière. Ça pourrait être aussi l'association, justement, des sociétés de transport avec des promoteurs. C'est une solution qu'on appuie également, d'autres, peut-être, mesures d'écofiscalité, auxquelles on réfléchit, qui pourraient permettre de mieux financer le transport collectif également.

Mme Guilbault : Puis est-ce que dans la... parce que je vois ici... vous parlez de planification, puis des gens avant vous ont parlé de l'importance d'avoir une planification qui soit toujours la plus optimale, et un chercheur, ce

matin, nous a parlé de l'importance d'avoir... parce que lui appuyait l'agence. Il disait aussi... parce que, tu sais, souvent, un projet, oui, va desservir une municipalité où il va y avoir une société de transport parce que c'est une municipalité de plus de 100 000 habitants, mais rapidement, on va dépasser, là... éventuellement, dans l'avenir, on va dépasser l'entité administrative d'une municipalité, puis, à mesure qu'il va y avoir du transport puis le raccordement avec les autres réseaux de mobilité... Vous parliez du transport actif, les routes, etc., donc, ça prend une entité... Pour nous, là, puis c'est la raison pour laquelle on fait Mobilité Infra Québec, ça prend une entité un peu supra qui va être capable d'avoir la capacité de planification nationale. Il y a la grosse CMM, là, qui est presque la moitié de la population, qui a l'ARTM, mais même, à un moment donné, la CMM, quand on aura fait des projets dans la CMM, il faut qu'ils se raccordent aussi en dehors, là. Tu sais, il y a des régions autour.

Alors, pour nous, en plus de la capacité de livrer des projets plus vite, moins chers, il y a aussi une plus-value en termes de planification puis, je dirais, de coordination ou de raccordement, là, en termes de réseaux... de réseaux de mobilité, au pluriel, à l'échelle du Québec. Est-ce que, pour vous aussi... Est-ce que vous, vous êtes aussi d'accord avec le fait qu'il peut y avoir une plus-value du point de vue de la planification nationale et même régionale? Tu sais, si on prend... Je prends souvent l'exemple de Sherbrooke, là, tu sais. Donc, Sherbrooke veut un projet, mais, dès qu'on sort du territoire, il y a quand même des ramifications à avoir avec des réseaux d'autobus, bon, les autoroutes, éventuellement le rabattement... bon, éventuellement, le rabattement sur d'autres systèmes qui pourraient se développer ailleurs. Donc, est-ce que vous êtes d'accord avec la plus-value en termes de planification?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : On pense qu'il y a un potentiel d'amélioration à ce niveau-là, de meilleur arrimage, de cohérence dans la planification des différentes structures qui sont déjà existantes. Idéalement, on ne viendrait pas alourdir... Donc, il faudrait s'assurer que les différents joueurs concernés, puis c'est une de nos recommandations, puissent être intégrés dès la phase de planification pour pouvoir voir venir aussi puis donner leurs points de vue. Donc, oui pour un meilleur arrimage, oui pour une planification qui est peut-être plus cohérente sur l'ensemble, que ce soit au niveau des régions, que ce soit dans différentes municipalités ou l'ensemble du Québec.

Ce qu'on soutient, toutefois, c'est qu'il faut reconnaître l'expertise qui est développée dans différents bassins ou dans différents pôles, dans différentes structures, puis comment on s'assure qu'on capitalise sur cette expertise-là, qu'elle peut être absolument complémentaire à celle qui va être développée au sein de MIQ, et donc comment on intègre ces personnes-là autour de la table pour, justement, assurer une meilleure cohérence, une meilleure planification, un arrimage, donc, oui, mais en intégrant les bonnes personnes autour de... en intégrant les exploitants autour de la table dès le début.

Mme Guilbault : Parfait. Alors, je vais laisser les minutes qui... Bien, en fait, bon, je laisse ma dernière 1 min 30 s à mon collègue de Masson.

La Présidente (Mme Schmaltz) : 1 min 40 s.

Mme Guilbault : 1 min 40 s, merci beaucoup.

M. Lemay : C'est bon. Merci, Mme la Présidente. Bien, bonjour, je suis content de vous retrouver ici, à l'Assemblée nationale. On va y aller rapidement.

On va parler de développement durable. Dans vos recommandations n^{os} 1 et 2, vous le mentionnez aussi avec la LCOP, mais je voudrais juste avoir votre grain de sel sur ce côté-là, parce que nous, on a quand même fait des consultations sur la stratégie de développement durable 2023-2028, dans laquelle on vient mentionner que 110 ministères et organismes sont assujettis à la Loi sur le développement durable. On a aussi un comité interministériel du développement durable, dont il y a 55 membres qui siègent sur le comité, qui regardent ces actions-là.

Puis, tu sais, vous mentionnez que vous voudriez voir... Vous avez fait une recommandation n^o 1 pour ajouter une phrase à la fin du premier alinéa de l'article 4 du projet de loi qu'on étudie présentement. Tu sais, j'aimerais juste un peu comprendre, parce que nous, notre compréhension, c'est que... puisqu'on est déjà assujettis, tu sais, pour ne pas avoir de la redondance, est-ce qu'on doit nécessairement aller l'écrire, l'indiquer dans une nouvelle loi, alors que vous, vous semblez dire que, si ce n'est pas inscrit, on pourrait passer à côté? Écoutez, il vous reste peu de temps, mais allez-y.

Mme Côté (Marie-Josée) : Bien, très rapidement... Merci pour la question. En fait, pour aborder la question de la définition de la mobilité durable, c'est un concept qui nous apparaît très large, qui permettrait d'avoir des meilleurs outils d'aide à la décision, si on vient cristalliser cette définition-là à même le projet de loi n^o 61, pour s'assurer qu'on s'inscrit dans une approche projet de développement durable également. Pour ce qui est de la LCOP, il y a eu des grandes avancées avec le projet de loi n^o 12, on en convient. Par contre, il y a une disposition dans la LCOP... Oh! pardon.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je suis désolée. C'est tout le temps que nous avons, malheureusement. Alors, je vais me tourner vers, maintenant, l'opposition officielle pour deux... pardon, 12 min 23 s.

M. Derraji : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à vous trois. Merci pour votre présence, merci pour le mémoire, pas mal de points intéressants.

Je vais aller par la première question, c'est concernant la mission, et vous avez pris quand même... J'aurai le temps d'expliquer pourquoi j'ai posé cette question à beaucoup de groupes. L'appuim que vous faites à l'agence, il est affirmatif, mais, quand je lis, bien, il est conditionnel. Je vois que vous mettiez un bémol sur la mission parce que... et vous l'avez très bien dit, parce que, si on ne définit pas très bien la mission, même sur la composition du conseil d'administration... un conseil d'administration va suivre la mission qu'on lui donne, et ce conseil d'administration doit fonctionner avec la mission que nous sommes en train de revoir. Vous, quand vous avez lu le projet de loi... et j'ai vu que vous avez amendé, vous proposez carrément une recommandation. Pourquoi vous avez jugé nécessaire redéfinir la mission telle que libellée dans le projet de loi?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Un peu comme l'expliquait ma collègue Marie-Josée, l'idée, c'était de venir cristalliser certains concepts ou certains éléments des piliers la mobilité durable, des piliers du développement durable, parce qu'on pense que ça peut vraiment aider à mieux décider ou faire des meilleurs choix d'un point de vue des projets qu'on veut proposer. Donc, l'absence de clarification, de ce point de vue là, pourrait créer de la confusion sur le choix des projets qu'on va pouvoir prioriser ou pour les exploitants.

Mme Côté (Marie-Josée) : En fait, si je peux compléter, il va y avoir de plus en plus de grands projets structurants qui vont être déployés dans les prochaines années. Ce qu'on souhaite, c'est que ces projets-là répondent aux différents piliers du développement durable, qu'ils soient socialement acceptables, qu'ils respectent l'environnement et qu'ils favorisent le développement économique. Donc, nous, c'est important qu'on se dote d'outils d'aide à la décision dans le choix des projets qu'on... qu'éventuellement le gouvernement et MIQ pourraient faire et déployer en sol québécois. Donc, en fait, nous, cette définition-là vient définir que Mobilité Infra Québec agit dans une perspective de mobilité durable telle qu'on la définit et, pour ça, doit, à chacune de ses... dans chacune de ses actions, privilégier une analyse selon le développement durable.

M. Derraji : OK. Pensez-vous que le libellé, tel que rédigé dans le projet de loi, laisse la porte ouverte à des projets autoroutiers, et c'est pour cela que vous, vous voulez qu'on insiste sur un aspect de mobilité durable ou développement durable?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : On ne s'est pas... on ne s'est pas dit que c'est parce que ça donnait l'impression que ça venait privilégier certains types de projets. On rappelle simplement que tout projet qui va contribuer à la réduction des GES et qui va s'inscrire dans les piliers du développement durable est un projet qu'on viendrait encourager. Ça peut passer par la résilience du réseau actuel. Ça pourrait passer par des projets de transport collectif. Ça pourrait passer par des projets de transport actif également. On favorise une approche RTA, donc, de réduction, d'amélioration et de transfert vers des modes de transport collectif ou des modes de transfert... de transport actif, pardon.

M. Derraji : Donc, si je comprends bien, parce que vous l'avez très bien dit, la mission ou les projets que MIQ devrait prendre le temps de réaliser, c'est des projets de mobilité durable, de transport collectif, et non pas s'occuper des routes ou des liens, par exemple, un troisième lien, par exemple.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Est-ce que la question est spécifique au troisième lien ou elle est plutôt en lien avec les transports collectifs?

M. Derraji : Bien, troisième lien ou n'importe quel autre projet qui ne rentre pas dans la définition de la mission. Donc, c'est pour cela... Moi, je veux qu'on cadre parce que je pense que le débat doit aussi... avant d'aller dans les détails du projet de loi, la définition de la mission, et vous avez raison de bien prendre le temps nécessaire de dire : Écoute, si on ne définit pas la mission, la suite, un, on va rendre la chose beaucoup plus complexe pour le conseil d'administration, même sur la nature des projets qu'on doit donner au MIQ.

Donc, ce que... je vous ai posé la question. Je l'ai posée à beaucoup de groupes. Est-ce que MIQ devrait avoir juste l'approche transport collectif, mobilité durable, transport en commun, les projets de mobilité dans ce sens, au lieu de faire des projets autoroutiers? Et j'ai donné l'exemple du troisième lien.

• (18 h 20) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : On privilégie et on prioriserait des projets de transport collectif, mais, comme on l'évoquait tout à l'heure, ça pourrait être des projets de transport actif. Donc, ce n'est pas nécessaire, je crois, de venir spécifier que ce sont des projets de transport collectif. Toutefois, tout projet de transport qui va viser à réduire les émissions de GES puis qui va s'inscrire selon les trois piliers du développement durable vont être encouragés par notre secteur. Donc, si, à partir de ce moment-là, des projets autoroutiers ne s'inscrivent pas ou cadrent moins bien avec la définition des trois piliers du développement durable et de la mobilité durable, de facto, ça nous amène évidemment à moins les privilégier.

M. Derraji : OK. Vous avez vu que, dans le projet de loi, on parle beaucoup de projets complexes. J'essaie, comme la plupart des groupes, de me dire : Écoute, c'est quoi, un projet complexe? Parce que, jusqu'à maintenant, on n'a pas encore eu l'échange avec Mme la ministre. J'attends avec impatience sa définition des projets complexes, mais vous, quand vous avez lu le projet de loi et vous avez dit... Vu que l'agence va se concentrer davantage sur des projets complexes, c'est quoi, votre définition d'un projet complexe?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : C'est une des recommandations, d'ailleurs, du mémoire, de mieux définir ou de définir plus clairement la notion ou le concept de projet complexe. Je l'évoquais tantôt, un projet complexe peut être complexe parce qu'il a plusieurs parties prenantes d'impliquées. Il peut être complexe parce qu'au niveau de sa conception et de sa réalisation ça peut être complexe, au niveau des systèmes qu'il intègre, au niveau des systèmes intelligents, ça peut être complexe. Il y a plusieurs expertises qui ont été développées au fil des années, que ce soit dans les sociétés de transport, les municipalités, les différents exploitants.

Donc, comment, d'une part, on définit, évidemment, quel type de complexité... de quel type de complexité on parle et, à partir de ce moment-là, est-ce qu'on l'allègue, ou, enfin, on accepte que d'autres vont venir apporter leur expertise autour de la table, ou est-ce qu'on veut l'intégrer à même MIQ? Donc, il faut le définir. Pour nous, «complexe» peut vouloir dire différentes choses. On a donné trois exemples ici. De la même façon qu'historiquement les projets majeurs étaient définis par un seuil de coût, on considère qu'il faut mieux encadrer la définition de projet complexe.

M. Derraji : Merci. Beaucoup de groupes parlent aussi de la centralisation de l'expertise. Je ne sais pas si vous avez entendu, tout à l'heure, le président du conseil d'administration de la Société de transport de l'Outaouais. Je lui ai posé la question : En quoi, là, MIQ va changer votre vie et est-ce que vous en avez besoin? Non, ça pourrait être ailleurs, ça va aider ailleurs. Si jamais une ville a besoin d'un tramway ou d'un projet de transport, ils peuvent travailler avec, mais nous, on est capables, on a notre bureau. D'ailleurs, je les ai visités et j'ai eu un échange avec eux sur leur bureau de projet.

Pensez-vous que l'argument qu'on essaie d'avoir sur la table, qu'on veut créer une agence pour concentrer l'expertise, parce qu'on n'a pas assez d'expertise, est un argument qui ne va pas aller dans le sens de tomber dans la centralisation et éviter que des équipes-projets puissent réaliser leurs projets? Parce qu'eux, ils connaissent les contours et ils connaissent un peu les enjeux de mobilité dans leur ville.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Bien, deux choses. La première, c'est que tout projet ou toute infrastructure comme celle-ci, agence, initiative qui pourrait favoriser une meilleure planification, un meilleur arrimage, une meilleure agilité serait une initiative qu'on viendrait appuyer, parce que l'idée, c'est d'avoir plus de projets et de meilleurs projets de transport structurant, qui s'inscrivent dans un contexte de mobilité durable.

La deuxième chose, c'est... Oui, il y a beaucoup d'expertise qui a été développée chez différents exploitants. Encore une fois, vous avez nommé les municipalités, mais ça peut être les sociétés de transport aussi. Puis je ne parlerai pas pour elles, mais elles font partie des membres qu'on représente, et on croit sincèrement qu'il est important de les amener autour de la table, comme je le disais, dès une phase de planification pour bénéficier et capitaliser sur leur expertise et, justement, toutes les connaissances qu'elles ont acquises, là, au fil des années.

M. Derraji : J'ai le goût de vous poser une autre question. Les ramener autour de la table... mais l'exercice se fait déjà? Je prends juste l'exemple de la CMM. Il y a la CMM, il y a l'ARTM, il y a la Société de transport de Montréal, il y a la Société de transport de Laval, il y a la société de transport de Longueuil. Tous ces gens font de la planification. Ils ont des plans directeurs, ils ont une vision de la mobilité. Il y a le PSE, le plan structurant de l'Est. Ça existe.

Donc, en quoi, selon vous, parce que je vous ai entendue répondre à Mme la ministre avec un oui sur l'agence... En quoi l'agence va accélérer tout cela? Est-ce que ce n'est pas une couche supplémentaire, de dire : Écoutez, on va s'asseoir pour planifier tout ça ensemble? Ça ne va pas faire beaucoup de joueurs autour de la table qui, juste, planifient, et on oublie, le problème majeur, c'est le financement? On n'a pas d'argent.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Écoutez, le statu quo n'est probablement pas une option dans la mesure où, jusqu'ici, on pouvait voir qu'il y avait clairement encore des lacunes au niveau de l'efficacité dans le déploiement de projets. Donc, est-ce que c'est la bonne solution? Je pense qu'il faut laisser la chance au coureur.

M. Derraji : OK, mais oui et non, l'efficacité dans le lancement des projets... Je prends l'exemple du tramway à Québec. Il y a le tracé, il y avait beaucoup de choses. Il y a d'autres projets au Québec, mais ce que j'entends, c'est plus le financement... Est-ce qu'on ne tourne pas autour de la question existentielle? Il y a un enjeu de financement. On va rajouter une autre structure qui va commencer à refaire le travail de plusieurs régions pour, au bout de la ligne, tomber dans : Est-ce qu'on a l'argent pour faire ces projets? Au bout de la ligne, le vrai problème, c'est le financement, mais on se donne une structure qui va commencer à faire ce que d'autres font déjà.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui, j'entends la question. Le financement demeure une problématique pour la plupart des sociétés de transport des municipalités qui veulent déployer des projets aussi. C'est la raison pour laquelle on pense qu'il faut trouver plusieurs solutions, un bouquet de solutions qui vont contribuer à améliorer le financement pour les transports collectifs, pour les différents modes de transport, les différents projets de transport structurant. Ça passe par différentes mesures d'écofiscalité. On a parlé tout à l'heure de la valeur immobilière. On a parlé de l'exemple que vous avez donné dans votre projet de loi, sur l'association des sociétés de transport avec des promoteurs. Donc, à la question, le problème en est un de financement. Oui, absolument, ça fait partie des problématiques majeures.

M. Derraji : Donc, MIQ, si on veut qu'il réalise sa mission, à part bien la définir, à part bien définir la notion du projet complexe, si on n'a pas une vision claire et nette sur le financement, c'est comme... on est en train de perdre notre temps.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : On pense que les deux pourraient peut-être se faire en parallèle dans la mesure où...

M. Derraji : En parallèle. Vous avez vu le groupe avant vous, il parlait du PQI, il le compare... en Ontario, un PQI qui est axé juste sur les routes et le réseau routier. Comparativement à l'argent qu'on met sur la table pour le transport collectif, ça aussi, on devrait le changer, si on veut que... on suit ce qu'on veut faire avec le MIQ.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : C'est certain qu'il faudrait se donner les moyens de nos ambitions et donc peut-être d'équilibrer le PQI dans ce sens-là.

M. Derraji : Merci à vous trois pour le passage. C'était très intéressant, échanger avec vous. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci beaucoup. Alors, nous allons terminer avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 4 min 8 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, mesdames, monsieur. J'aimerais savoir... La proposition que vous faites pour améliorer la définition du mandat à l'article 4, c'est vous qui l'avez concoctée ou vous vous inspirez de politiques ailleurs ou de documents externes?

Mme Côté (Marie-Josée) : Oui, en fait, c'est directement tiré de la politique de mobilité durable du gouvernement du Québec. Donc, on a repris la définition qui se retrouve dans la politique de mobilité durable puis on l'a inscrite en tant qu'amendement dans notre projet... dans notre mémoire, en fait.

M. Arseneau : À ce moment-là, il y a une cohérence d'un document à l'autre. Effectivement, c'est ce qu'on peut voir, que, si l'agence doit servir à quelque chose, c'est réaliser les objectifs de la politique de mobilité durable. Donc, je vous remercie de nous aider à avoir plus de cohérence dans ce projet de loi là. J'aimerais savoir... Quand je regarde cette définition-là, je vois que vous résistez à l'envie de réduire la portée du projet de loi à du transport collectif, mais moi, si je lis cette définition-là, je ne vois pas comment on pourrait faire du transport routier ou autoroutier lorsqu'on voit que la demande induite et l'effet sur l'aménagement du territoire fait en sorte qu'on va à l'encontre de tout ce que vous venez de rajouter à la définition.

Alors, je comprends l'idée, là, du transport actif, mais moi, ma question, essentiellement, c'est : Est-ce qu'on peut, dans le cadre d'une définition telle que vous la présentez, construire un pont ou un tunnel autoroutier ou ça vous semble exclu? Parce que c'est important de savoir si votre définition correspond à ce que nous, on peut se faire comme définition de ce que sont des projets complexes de mobilité durable, parce que, sinon, chacun va l'interpréter à sa manière, puis c'est ce qu'on craint un peu, je vous l'avoue, là, que finalement, on dise : Un projet complexe, c'est tout ce qu'on n'a pas pu faire avant, puis on n'a jamais fait de tunnel entre Lévis puis Québec, ça fait que c'est ça... puis, oui, c'est du développement durable parce que ça va durer dans le temps, 100 ans, mais on va payer longtemps aussi, puis est-ce qu'on va l'utiliser, puis est-ce que ça va avoir un impact intéressant en matière d'environnement, puis de réduction de gaz à effet de serre, et d'aménagement? Pas sûr. Vous comprenez?

• (18 h 30) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : C'est certain qu'on privilégie les projets de transport collectif, on le réitère. Toutefois, c'est simplement de dire : Les critères sur lesquels on devrait se baser dans le choix des projets qu'on va vouloir prioriser devraient être ceux de la mobilité durable. Puis on vient définir clairement, justement, qu'est-ce que c'est, la mobilité durable, donc, tout projet qui va limiter la consommation d'espace et de ressources, donner et faciliter l'accès à tous, favoriser le dynamisme économique, être socialement responsable et favoriser l'intégrité de l'environnement.

Donc, à partir du moment où on pense qu'on vient cristalliser ces éléments-là dans le projet de loi, ça va être des outils à la décision pour définir est-ce que c'est un bon projet qui répond à un besoin réel, qui s'inscrit dans une perspective très précise de mobilité durable, d'une définition qu'on n'a pas inventée, et qui va permettre, justement, de faire les bons choix? Après, à la question : Est-ce qu'on vient privilégier les projets de transport collectif parce que ça coche plusieurs cases?, la réponse, c'est oui. Mais un projet de transport collectif doit aussi être socialement acceptable. On doit aussi — je vous donne cet exemple-là, pardon — s'assurer qu'on vient inviter en consultation différents groupes de personnes qui pourraient être impactées par un projet de transport collectif.

Donc, ce n'est pas uniquement les projets de transport collectif qui sont des projets de mobilité durable, bien qu'on puisse avoir ce réflexe-là.

M. Arseneau : Donnez-moi un exemple, puis on a juste à peine une minute. Quels sont les projets, qui ne sont pas des projets de transport collectif, qui contribuent à la mobilité durable et qui sont des projets d'envergure, qui sont des projets complexes, projets majeurs?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Ah! non, je pense que les projets de transport collectif contribuent à tout ce qui est lié à la mobilité durable.

M. Arseneau : Oui, oui. Mais qu'est-ce qui n'est pas transport collectif puis qui pourrait être un projet complexe à valeur ajoutée sur le plan de la mobilité durable, là?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je n'ai pas...

M. Arseneau : Je n'en vois pas. Parce que, quand on parle de transport actif, je ne vois pas de projet complexe. Ça ne me semble pas complexe. Peut-être que ça l'est plus que je le pense, là, mais...

Mme Côté (Marie-Josée) : Bien, peut-être un exemple pourrait être les systèmes de transport intelligents. Il y a des feux de circulation connectés qui permettent d'avoir une meilleure fluidité de la circulation dans certaines artères pour le transport de marchandises. Donc, peut-être que ça pourrait être considéré comme un projet de mobilité durable dans la mesure où on améliore la sécurité des citoyens à différentes artères, on limite les émissions de GES puis on favorise le développement économique parce qu'on accélère la livraison de certaines marchandises. Donc, ça pourrait être des projets considérés de mobilité durable, par exemple.

Donc, on... C'est pour ça que nous, d'exclure certains projets d'emblée, ce n'est peut-être pas une recommandation. Par contre, c'est sûr que, quand on se fie à notre définition qu'on propose, on...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci beaucoup.

Mme Côté (Marie-Josée) : Excusez.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Désolée de vous couper, mais c'est le temps... c'est tout le temps que nous avons. Alors, merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission.

Alors, on suspend quelques instants pour accueillir le dernier groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 18 h 32)

(Reprise à 18 h 37)

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, on est de retour. Bonjour. Merci d'être présents. Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Ordre des urbanistes du Québec.

Alors, vous allez disposer de 10 minutes pour votre exposé. À la suite de ça, nous allons enclencher — Mon Dieu! Il commence à se faire tard — une discussion avec tout le monde. Puis je vous invite donc à vous présenter et à nous présenter votre exposé.

Ordre des urbanistes du Québec (OUQ)

Mme Prud'homme (Nathalie) : Parfait. Alors, tout d'abord, je me présente, Nathalie Prud'homme, présidente de l'Ordre des urbanistes du Québec. Je suis accompagnée de M. David Alfaro Clark, qui est responsable des communications ainsi que des relations gouvernementales au sein de notre organisation.

Tout d'abord, Mme la ministre, Mme la Présidente et les membres de la commission, je vous remercie de nous accorder l'opportunité de vous présenter nos commentaires concernant le présent projet de loi.

D'entrée de jeu, j'aimerais tout de même vous présenter la mission de notre ordre. Il est le gardien et le promoteur de la compétence professionnelle en aménagement du territoire et en urbanisme. Il défend l'intérêt public à travers la promotion d'un aménagement du territoire intégré et durable et, enfin, il regroupe quelque 1 800 professionnels.

En tant qu'urbanistes, nous sommes interpellés par la question du développement des transports collectifs. Pour nous, la mobilité durable et l'aménagement du territoire sont indissociables. On ne peut les travailler en silo. Aussi, la création d'alternatives de transport plus durable que l'automobile répond aux enjeux actuels de notre société, dont l'urgence climatique, la consolidation des milieux de vie, la préservation des territoires agricoles et des milieux naturels, la recherche d'équité et l'accès aux emplois et services. Nous devons considérer les infrastructures de transport comme un puissant outil pour guider le développement urbain et soutenir la consolidation et la densification.

D'autre part, ces infrastructures peuvent aussi affecter la qualité de l'environnement urbain, le développement économique et la qualité de vie des riverains. C'est pourquoi il est important de bien réfléchir à leur insertion dans le tissu urbain ou les milieux traversés. Aussi, il est fondamental que les gouvernements de proximité soient impliqués du début à la fin des projets. Nous convenons qu'à l'heure actuelle nous avons clairement de la difficulté à réaliser les projets structurants à l'intérieur de délais et de budgets raisonnables. Aussi, nous saluons la volonté du gouvernement d'agir pour qu'enfin nous puissions réaliser davantage de projets plus rapidement et à moindre coût.

Nous voyons donc d'un bon oeil la proposition de créer Mobilité Infra Québec, soit un pôle d'expertise consolidée pour les projets complexes au sein de l'État québécois. Cependant, l'agence constitue une réponse incomplète qui n'aborde pas l'ensemble des enjeux critiques de la conjoncture actuelle. À notre avis, ce projet de loi doit être

bonifié, et le gouvernement doit agir sur d'autres fronts, si nous souhaitons réellement donner un nouvel élan au transport collectif.

• (18 h 40) •

Notre intervention se concentrera donc sur quatre grands champs d'action : le financement, la dépolitisation des projets, les rôles et responsabilités des différents acteurs en transport et l'aménagement du territoire.

Premièrement, pour développer le transport collectif, il faut un financement prévisible, pérenne et accru. En effet, avec ou sans Mobilité Infra Québec, si les budgets ne sont pas bonifiés, on ne changera pas le paradigme en termes de l'offre en transport collectif. Selon nous, il faut équilibrer les dépenses publiques afin d'obtenir la parité entre les investissements dans le réseau routier et dans le transport collectif inscrit au plan québécois d'infrastructures, tel que le prévoit le plan pour une économie verte, mais ce n'est pas seulement une question des sommes d'argent ponctuelles, le milieu a également besoin d'un cadre financier prévisible, stable et dépolitisé qui permette de planifier à moyen et long terme l'extension des réseaux. Il faut de nouvelles sources autonomes de financement pour les opérations et le maintien des actifs. À ce titre, le gouvernement doit faire aboutir le chantier sur le financement de la mobilité durable. On ne fera pas le débat aujourd'hui sur quelles mesures mettre en place car les idées sont déjà là. Il s'agit de donner une suite à cette démarche.

Enfin, bien que le projet de loi prévoit les sources de financement de Mobilité Infra Québec par des contributions attendues de la part des sociétés de transport et des municipalités, il n'est pas clair comment ces règles de partage seront établies et comment ces organismes pourront y contribuer. D'ailleurs, la structure de financement Mobilité Infra Québec n'est pas précisée.

Deuxièmement, il faut dépolitiser la planification des transports collectifs. Soyons clairs, lorsque l'on parle d'engager des milliards de dollars d'argent public, il est raisonnable que les élus de tous les paliers gouvernementaux impliqués aient leur mot à dire. Toutefois, il existe un consensus que la planification des projets au Québec est surpolitisée et que ça nuit au développement du transport collectif. L'exemple du tramway à Québec est éloquent. Les allers-retours décisionnels des différents paliers gouvernementaux ont forcément des impacts sur le budget et le temps de réalisation d'un projet. Tel que proposé et de ce que nous en comprenons, la création de MIQ n'améliorera pas cette situation car les projets sous la... seront sur la responsabilité et du ressort complètement discrétionnaire de la ministre. Dans ce contexte, comment le choix et la priorisation des projets risquent de se faire, sur la base de critères politiques ou sur la base d'une expertise neutre?

Pour nous, il est donc essentiel que l'agence obtienne également le mandat d'élaborer une vision globale du développement des infrastructures du transport collectif, au Québec, en élaborant une sorte de tableau de bord des projets en cours d'élaboration. Mobilité Infra Québec doit aussi jouer un rôle-conseil auprès de la ministre, notamment pour définir des critères objectifs de ce qui constitue un projet complexe, ainsi que pour prioriser les projets de manière transparente et publique, et enfin, ultimement, de recommander les projets prêts à réaliser sous sa juridiction. Cette expertise professionnelle indépendante aiderait à la prise de décision.

Enfin, nous voyons aussi que MIQ contribue à l'amélioration en continu des façons de faire sur le contrôle des coûts. Il est clair que nous avons un défi de taille de contrôle des coûts. Aussi, un premier mandat pour l'agence pourrait être de revoir nos façons de faire en matière de planification, de gestion des risques, des standards techniques ou bien de l'approvisionnement.

Troisièmement, il faut clarifier les rôles et les responsabilités des différents acteurs dans le domaine du transport collectif. La création d'une nouvelle structure administrative n'est pas garante d'une plus grande efficacité, loin de là. Plusieurs s'inquiètent que l'introduction d'une nouvelle boîte dans l'organigramme du transport collectif vienne rajouter un nouveau niveau potentiel de tensions et tiraillages politiques. Le projet de loi n° 61 manque de précision concernant les rôles et les responsabilités de tous les acteurs en transport. Le qui fait quoi n'est pas clair.

Avec la création de l'agence, il devient impératif de mieux structurer l'écosystème de planification et de réalisation des transports collectifs. Le projet de loi doit définir clairement qu'est-ce qui relève des sociétés de transport en commun, du MTQ, de MIQ et, dans le cas du Grand Montréal, de l'ARTM. Qui est responsable de chaque étape du développement des projets? Et à quel moment et comment la passation des dossiers à MIQ se fait? Également, nous voyons un rôle important pour les sociétés de transport en commun et les municipalités qui seront responsables de l'identification des besoins, l'idéation et la réalisation des projets qui ne seront pas pris en charge par MIQ. Il faut leur donner les coudées franches pour développer, en leur accordant notamment de nouveaux pouvoirs identifiés au PL 62. Il est aussi essentiel d'instaurer une culture de collaboration et de transparence car il existe certaines méfiances de la part des sociétés de transport en commun et des municipalités vis-à-vis cette nouvelle agence. Ils craignent de se faire imposer des décisions et des coûts. Il faut une structure partenariale en prévoyant que les sociétés de transport soient étroitement impliquées dans les projets confiés à MIQ, même si celui-ci restera maître d'oeuvre.

Enfin, et non le moindre pour nous, c'est l'importance de mettre en place les conditions gagnantes pour maximiser les retombées en aménagement du territoire des projets de transport. Les projets majeurs de transport collectif ne doivent pas uniquement être des projets d'infrastructure, mais bien des projets urbains qui s'intègrent bien dans leur milieu et qui sont des leviers pour le redéveloppement urbain.

Nous proposons d'inscrire dans le projet de loi que Mobilité Infra Québec doit prendre en compte les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme lors de la réalisation de ses mandats, que ses projets doivent concourir à un aménagement durable du territoire et que les choix d'intervention doivent respecter les orientations de la politique nationale de l'aménagement du territoire. Conséquemment, il sera clair que l'agence doit avoir une vision plus large de l'impact et de ses projets. Il sera aussi essentiel que l'agence se dote d'expertise en aménagement du territoire au sein de son conseil d'administration et de ses équipes d'employés.

Finalement, une réflexion s'impose sur comment tirer pleinement bénéfice des nouvelles infrastructures de transport...

La Présidente (Mme Schmaltz) : 30 secondes.

Mme Prud'homme (Nathalie) : ...en termes de développement urbain. Dans ce sens, nous appuyons la demande des sociétés de transport en commun d'élargir leurs pouvoirs. Toutefois, nous devons... nous suggérons d'aller plus loin et de donner des pouvoirs supplémentaires aux entités publiques municipales et les organisations en société de transport.

En conclusion, nous appelons le gouvernement à bonifier le projet de loi n° 61 pour élargir le mandat de Mobilité Infra Québec, dépolitiser la planification, mieux définir les rôles et responsabilités de tous et chacun...

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

Mme Prud'homme (Nathalie) : ...et assurer une réelle prise de l'aménagement du territoire.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bon, OK, parfait. Excellent. Merci beaucoup. Alors, on va continuer la discussion avec la ministre pour 15 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup, madame, monsieur, d'être ici avec nous ce soir, comme je le dis à tous, de prendre le temps de venir nous rencontrer en personne. Vraiment, là, c'est quand même remarquable comme effort. Vous auriez pu simplement transmettre votre mémoire et vous venez nous le présenter. Donc, un grand merci, à cette heure-là en plus. Bref, tout le monde est bien occupé dans la vie. Alors, merci beaucoup.

Des choses intéressantes là-dedans, des choses qui se recoupent. Vous êtes notre 27^e groupe, imaginez, le dernier. Donc, beaucoup de choses ont déjà été dites, certaines que vous reprenez, d'autres que vous amenez. Alors... Puis on n'a pas le temps de tout aborder, mais comme je l'ai fait avec tous vos prédécesseurs ou à peu près, simplement pour être certaine, puis parce que dans votre cas, vous avez dit... tu sais, je... Donc, je ne suis pas certaine. Est-ce que l'association ou l'ordre... Comment vous... C'est l'ordre?

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est l'Ordre des urbanistes, c'est ça. Donc, c'est l'Ordre des urbanistes. Est-ce que vous appuyez le projet de loi n° 61 ou est-ce que vous le faites... parce que je vous ai entendu dire... C'est sûr que je pense que vous êtes conscients, comme nous tous, qu'il y a beaucoup de discours sur des volontés de projet, sur des volontés de transport collectif, sur des volontés de développement, sur toutes sortes d'affaires, mais encore faut-il être capable de le faire après. Puis là je pense qu'on est rendu là, en 2024, puis je pense qu'il y a un leadership à prendre de la part du gouvernement, puis c'est exactement ce qu'on fait avec le projet de loi n° 61.

Mais, en même temps, je vous entendais dire : La création d'une nouvelle structure administrative n'est pas garante... Et puis, là, je n'ai pas écrit les autres mots, mais elle n'est pas garante nécessairement, probablement, de plus d'efficacité, ou plus de projets livrés, ou... bon, tu sais, puis on ne veut pas faire une structure pour une structure, si je décote bien ce que vous voulez dire. Puis on est d'accord avec vous. C'est pour ça qu'on veut quelque chose qui soit le plus agile possible, le plus concentré possible comme expertise spécifique dédiée, mais bref, donc... Alors, juste pour être certaine de bien camper votre position, est-ce que l'ordre appuie le projet de loi ou est-ce... ou sinon quelle serait votre position?

• (18 h 50) •

Mme Prud'homme (Nathalie) : Comme précisé, nous, on voit d'un bon oeil la création de cette structure pour, tout d'abord, l'occasion qu'on se donne de bien structurer nos projets phares pour le transport collectif. Il est temps qu'on agisse, il est temps qu'on se structure. On s'aperçoit qu'il y a eu beaucoup d'interventions un peu partout, des chantiers qui ont été mis en place. Maintenant, il est temps de rendre les choses cohérentes, et on voit ça comme une opportunité de cohérence, mais avec des ajustements. Alors, oui, pour une structure telle que vous le suggérez, mais avec plusieurs ajustements qu'on vous suggère, surtout par rapport à l'aménagement du territoire.

Mme Guilbault : Parce que c'est dans le... non, pas la mission, mais dans l'article 74, là, donc, dans le projet de loi, et il y a d'autres articles aussi, notamment un article où on dit... puis peut-être que je vais l'insérer ici parce que ça a été discuté tout à l'heure, mais ensuite, comme j'ai... comme on a des droits de parole successifs puis qu'on ne reparle pas pour un même groupe... Il y a un article, au chapitre II, l'article 4... l'article 3 du chapitre II, dans le projet de loi, qui vient préciser... parce que c'était un souci de la Société de transport de l'Outaouais, mais je vais faire le lien ensuite avec ce dont on est en train de parler, qui vient dire qu'un projet déjà en réalisation va rester sous la responsabilité de l'instance qui est en train de le faire... donc, peut-être en réponse, là, à ce qui avait été évoqué avec la Société de transport de l'Outaouais.

Puis, pour nous... on a un très, très grand souci de collaboration, et, pour nous, c'est une évidence parce que... Vous parlez de l'aménagement du territoire. C'est sûr que les municipalités sont les premières dépositaires de l'aménagement de leur propre territoire. Alors, ça, c'est certaines, pour... celles qui ont une société de transport,

inévitavelmente, travaillent de près avec la société de transport pour l'organisation du transport, le... puis le développement, l'aménagement, et tout ça. Et, pour nous, on a une très grande volonté de collaboration. Tu sais, pour nous, c'est une évidence, je le dis, on ne va pas imposer un projet à une municipalité, on va encore moins imposer de l'argent pour un projet dont une municipalité ne voudrait pas.

Alors, quand vous dites : On appuie l'agence, moyennant certaines modifications, certaines suggestions, notamment sur l'aménagement du territoire, le fait que le souhait soit formulé verbalement à plusieurs reprises et que certains éléments soient enchâssés dans le projet de loi, dans divers articles, de collaboration, de fonctionner par entente... Et veux veux pas, si on a une entente avec une municipalité, elle, qui participe, si elle participe à une entente, elle le fait avec l'ensemble de ses besoins puis l'ensemble de ce qu'elle doit prendre en compte, notamment le développement de l'aménagement de son territoire. Tout ça pour dire que... Est-ce que vous sentez, est-ce que vous jugez que ce souci-là d'avoir des ententes puis de fonctionner avec les municipalités, les sociétés de transport, etc., va dans le sens de ce que vous évoquez comme préoccupation?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Oui, en partie, parce que, vous avez raison, ces municipalités, ces entités-là ont l'obligation de respecter leurs propres outils de planification qu'ils mettent en place suite aux exigences gouvernementales également.

Cependant, du fait que ce ne soit pas inscrit, la place de l'aménagement du territoire, les obligations par rapport aux schémas, par rapport au respect des règles en place, en termes d'aménagement du territoire, c'est comme si on sentait ou on avait l'impression que ce n'était pas une priorité.

De l'enchâsser dans le projet de loi, ça donnerait une force, ça donnerait du pouvoir. Et sachez que l'aménagement du territoire, c'est rentable, parce que des villes bien planifiées, bien organisées, ça attire, c'est attractif, c'est fonctionnel, et on n'est pas obligé de réinvestir parce qu'on a fait des erreurs dans la façon d'agir sur le territoire. Par conséquent, déjà, de l'inscrire dans le projet de loi, ça donnerait une priorité ou un intérêt à se préoccuper encore plus ou à tous les paliers gouvernementaux de la... de la chose, de l'aménagement du territoire, si vous voulez. C'est important de l'inscrire, c'est important de le voir, comme quoi que c'est une obligation qu'on se donne tous de respecter.

Mme Guilbault : Puis, tu sais... Bien, c'est certain que c'est une notion incontournable pour nous, là, d'instinct, quand on parle de transport collectif, avec tout le développement puis l'organisation que ça amène, les TOD. On donne souvent l'exemple de Brossard, là, depuis qu'on a fait le REM, tout ce que ça a amené comme développement. Par ailleurs, vous le dites, les lois et règlements du gouvernement prescrivent eux-mêmes des obligations en termes de schéma d'aménagement, et tout ça. Il y a les OGAT aussi qui existent et celles qu'on... Je ne sais pas si elles ont été rendues publiques, les dernières OGAT. Oui? Bon.

Mme Prud'homme (Nathalie) : Oui.

Mme Guilbault : Alors... puis il y en a... il y en a une sur le transport, donc... Alors, c'est certain que nous-mêmes, on donne des obligations aux municipalités, en termes d'aménagement, alors c'est sûr qu'il y aurait quelque chose d'illogique à ne pas se conformer à ce que les municipalités ont produit, en termes d'aménagement, ou les MRC, dans la mesure où c'est nous qui le demandons.

Et peut-être, puis je vais vous laisser réagir, évidemment, mais peut-être aussi, sur la notion de MRC, je l'avais évoqué avec un groupe, aujourd'hui ou la semaine dernière, mais je pense que c'est aujourd'hui, sur la planification... parce que ça revient aussi beaucoup, la planification. Puis un des éléments qui, pour nous, est intéressant, c'est la capacité de planifier de manière nationale, parce que ce qu'on a de plus vaste comme instance de planification actuellement, c'est l'ARTM pour la CMM. Bon, la CMM, c'est presque la moitié du Québec, mais ce n'est quand même pas de tout le Québec. Et je donnais l'exemple du tramway ici, à Québec. Dès qu'on se met dans la planification du projet de tramway, là, le rapport de la Caisse qui a été déposé, le projet CITÉ, comme on l'appelle maintenant, rapidement, on déborde à Lévis. Puis c'est sûr que... on a une CM à Québec aussi, la communauté métropolitaine. C'est sûr qu'autour, là, tu sais, on déborde très rapidement de l'entité administrative de la ville.

Et donc d'avoir une instance qui est capable d'avoir... ou qui a les leviers, le pouvoir d'avoir une planification plus régionale qui ne sera pas déléguée à une ville qui, elle, va dire : En dehors de ma ville, ça tombe à la MRC... Là, l'autre... la MRC ne veut pas s'en occuper parce qu'on change de territoire avec l'autre MRC. Nous, on vit ça, là. Dans le transport interurbain, dans le transport adapté, dans d'autres réseaux de mobilité, on vit cette réalité-là sans arrêt, sans arrêt.

Donc, pour le transport collectif, je vois le même enjeu et je trouve que se doter de Mobilité Infra Québec nous donne ce levier-là ou cet outil-là comme État de s'occuper de cette planification-là qui va déborder une entité administrative ou une autre, là, qui va dire : Ce n'est pas mon problème, je n'ai pas d'argent, ce n'est pas... tu sais, alors... Parce que, d'une MRC à l'autre, vous le savez, des fois, ce n'est pas du tout les mêmes besoins, ce n'est pas tout le monde qui a envie de travailler ensemble, puis le financement, il y en a qui ne veulent pas payer, etc.

Donc, est-ce que vous pensez aussi qu'en termes de planification on va augmenter nos chances d'avoir une réelle planification à portée régionale, voire nationale?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Oui, vous avez tout à fait raison, c'est une opportunité qui est donnée en ayant une organisation comme celle-là. D'ailleurs, dans notre recommandation d'amélioration du projet de loi, on

spécifie qu'il serait peut-être bien aussi de donner un mandat un petit peu plus large au MIQ en lui donnant la possibilité d'avoir une vision globale, de savoir tous les projets en planification de transport collectif qui s'en viennent pour avoir une vision de ce qui s'en vient au Québec de structure en termes de transport en commun. On est à la pièce. Est-ce qu'on pourrait avoir cette vision globale? Alors, c'est un peu ce qu'on suggère dans le document que nous avons déposé. Alors, ça s'inscrit dans ce que vous amenez, si vous voulez.

Mme Guilbault : Vision globale dans le sens d'une séquence de projet qu'on est capable d'anticiper...

Mme Prud'homme (Nathalie) : Exact.

Mme Guilbault : ...et d'une priorisation aussi, parce qu'il y a beaucoup de besoins. Mais là le facteur limitant est toujours l'argent dans la vie, là. C'est vrai dans tous les pays, en tout cas, à ma connaissance. Peut-être qu'il y a des exceptions, tant mieux pour eux, mais, en général, le facteur limitant, c'est l'argent, donc une priorisation aussi qui est importante.

Mme Prud'homme (Nathalie) : C'est ça. Ce qui est intéressant aussi de voir dans l'organisation, c'est qu'on a plusieurs bibittes qui s'occupent du transport en commun, mais il y a une difficulté à avoir une vision globale de toutes les agences. Alors, est-ce qu'il y a une opportunité de faire une certaine clarification sur comment se combinent toutes ces organisations-là, comment on peut avoir cette vision globale? On a peut-être... Et c'est pour ça qu'il faut voir comment... à partir de cette opportunité que vous donnez avec ce projet de loi là, comment on pourrait bonifier de manière à aller peut-être d'une façon plus cohérente un petit peu dans la façon de voir le transport collectif. Oui, on a le souci de rationaliser les dépenses, mais aussi, c'est comment rationaliser nos actions aussi de façon cohérente, ensemble.

Alors, c'est tout ça qu'on dit. Oui, il y a une structure, mais cependant, en soi, est-ce qu'elle répond à tous les besoins que nous avons, c'est-à-dire de clarifier les liens entre toutes les organisations, avoir cette vision globale? C'est ce qu'on demande d'une certaine façon. Alors, profitons de l'opportunité.

Mme Guilbault : Oui, absolument. Effectivement, c'est ça, c'est une opportunité parce que... plusieurs l'ont dit, puis moi, je suis de celles qui pensent que le statu quo n'est plus tenable ou, enfin, si on tient le statu quo, on va continuer de parler un peu dans le vide parce que... Puis je parle beaucoup du projet de l'est de Montréal. Ça prend un projet dans l'est de Montréal. On a vu, là, successivement... Au début, on le donne à la caisse. Finalement, ça ne fonctionne pas. On le donne à un comité, mais ils ne sont pas vraiment en mesure de le réaliser, et là on est vraiment dans un cul-de-sac réel, là, avec un projet concret. Ça fait longtemps que l'est de Montréal a besoin d'un projet en mobilité. Alors, c'est un des exemples.

• (19 heures) •

Je ne sais pas à quel point... Puis j'aimerais ça vous amener sur le développement. Évidemment, vous êtes des urbanistes, donc l'aménagement du territoire, probablement, est votre principale passion ou intérêt dans la vie, j'imagine, si vous avez étudié là-dedans, puis le combiner avec une autre chose qui est revenue souvent, c'est tout le potentiel de développement et de retombées financières autour de ce développement-là. Je vous parlais de Brossard tout à l'heure, qui est l'exemple dont on parle le plus souvent, mais il y a d'autres exemples en latence un peu partout, là, entre autres, à Montréal. Il y a beaucoup d'actifs de transport collectif, à Montréal, qui sont sous-développés, parce que la possibilité n'existait pas, nécessairement, de le faire. Il y a la question des droits aériens, mais on peut faire plus aussi. On peut faire du logement. La STM est venue, la ville de Montréal est venue, et nous, on est d'accord avec ça, on l'a dit, je l'ai dit souvent au micro. C'est dans notre stratégie d'habitation qui a été déposée par ma collègue ministre de l'Habitation.

Donc, comme organisation intéressée par la chose... et comme vous venez ici, en commission, je ne sais pas si vous avez déjà... si vous vous êtes déjà penchés ou fait une appréciation, un peu, de ce qu'il y a comme disponibilités sous-exploitées, en termes de développement, à même les actifs de transport collectif dont on dispose déjà au Québec. Puis je parlais de la STM, mais c'est vrai aussi pour Exo, c'est vrai pour certains autres actifs, tout ce qu'on pourrait avoir comme développements qui pourraient découler de ça, pour le bien citoyen, parce que, quand tu fais une garderie ou quand tu fais du logement, c'est sûr que, pour le citoyen, c'est excellent, puis aussi en termes de retombées financières qui peuvent être réinvesties dans les projets. Je ne sais pas à quel point vous vous êtes penchés là-dessus. Peut-être pas une cartographie fine, j'imagine, mais possiblement que vous avez déjà analysé la chose, jusqu'à un certain point.

Mme Prud'homme (Nathalie) : Je voudrais prendre plutôt la balle au bond par rapport au fait que... comment la planification du transport structurant peut être une opportunité urbanistique de faire du bon développement urbain. Et de... Tous les projets structurants qui ont été faits avec la vision de la planification urbaine, ils ont été gagnants dans le développement des municipalités. Prenons, par exemple, la ville de Bordeaux, en France, que ce soit Strasbourg... Ils ont développé tous leurs secteurs en fonction du transport, par exemple, du tramway. Bien, ils ont tout redéveloppé la ville, tout repensé la ville de manière à ce qu'elle soit bien pensée, bien réfléchie et accueillante en termes de développement économique aussi, parce que c'est rentable, pour le développement économique, d'avoir des réseaux de transport collectif bien développés. Alors, oui, il y a une opportunité à ça.

Puis vous dites : Est-ce qu'on pourrait profiter des vides, ou des aménagements, ou des espaces qui ne sont pas, peut-être, valorisés, pour rendre ça plus rentable? Oui, on devrait aller dans ce sens-là. Et oui, on devrait... puis c'est ce qu'on vous demande ici, de donner du pouvoir, même, aux entités de transport collectif, de pouvoir eux-mêmes développer, et de mettre en valeur des terrains, et de faire des acquisitions dans l'immobilier, etc. Alors, je pense qu'il faut vraiment voir le développement du transport structurant comme une opportunité de développement logique du territoire et rentable, également.

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

Mme Guilbault : Excellent. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Alors, merci à... merci beaucoup. Alors, je vais céder maintenant la parole, donc, à l'opposition officielle pour... Ça va?

M. Derraji : Oui. Je n'ai pas bu de café.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Pour 12 min 23 s.

M. Derraji : Merci beaucoup. Bonjour à vous deux. Excellent mémoire, et je note que... Vous faites bien de nous parler de l'aménagement du territoire. Et ce que j'ai aimé dans votre mémoire et l'exposé que vous avez fait tout à l'heure, et corrigez moi si je me trompe, c'est le lien que vous faites avec l'aménagement du territoire, si j'ajoute la mission et la vision, mais surtout le développement économique, parce qu'on a tendance à penser que c'est des vases non communicants pour qu'un... un bon aménagement du territoire, avec une bonne définition de la mission et de la vision de ce qu'on veut, ce serait la clé d'un développement économique réussi. Donc, je me permets de vous dire merci et bravo de ramener cet enjeu, parce que vous êtes probablement un des... je dirais, probablement, le seul groupe qui a parlé, d'une manière très précise, de l'aménagement du territoire.

J'ai une série de questions, mais je vais commencer par la mission. Et je ne sais pas si vous m'avez entendu poser des questions, tout à l'heure, à deux groupes, mais pour moi, c'est primordial, si on veut réussir... Et je vous ai entendu répondre à Mme la ministre par rapport à votre appui au projet de loi et à la notion de l'agence, mais je pense que c'est primordial, prendre le temps nécessaire pour définir la mission du MIQ. C'est central, pour moi, c'est ce que je vois. Avant d'entreprendre d'autres discussions, si on ne s'entend pas sur la mission, bien, c'est, pour moi... c'est une structure où on va centraliser le pouvoir. C'est la lecture que je fais de l'agence. Je ne sais pas, est-ce que vous partagez ce constat avec moi que, si on ne précise pas la mission du MIQ, c'est juste une forme de centralisation et que, probablement, on n'aura pas les résultats escomptés ou souhaités?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Écoutez, c'est clair, dans notre mémoire, on dit tout d'abord qu'on est d'accord avec cette démarche-là. Cependant, on suggère de bonifier le mandat et d'aller plus loin. Par conséquent, c'est à redéfinir ou à clarifier, le rôle de cette agence, de manière aussi à savoir comment on partage les choses, comment les autres organisations vont s'imbriquer à travers cette nouvelle structure là. Par conséquent, un mandat clair doit nécessairement être défini. Et pour nous, ce mandat-là, on le voit avec les ajouts qu'on propose à l'intérieur de notre mémoire, c'est-à-dire de donner une vision globale, de savoir où on s'en va avec le transport collectif, de pouvoir être un acteur-conseil auprès de la ministre au niveau des projets, donc d'avoir cette vision globale. Parce que si on se prononce uniquement sur un projet, bien, on fait fi de tout ce qui s'en vient et ce que sera le développement.

M. Derraji : Ça fait beaucoup de sens. Une vision globale sur la mobilité avec des plans, on peut dire cinq, 10, 15, 20, 30 ans, avec... Voilà où on veut se diriger. Et ça va faciliter, par la suite... Et la question de l'aménagement du territoire... et on va plus se poser des questions... Oh! on arrête le projet parce qu'on n'a pas de financement. Parce qu'avec cette vision, selon vos propos, si on a la vision claire de la mobilité, par la suite, bon, on va voir, est-ce que, dans le PQI, ça suit.

M. Alfaro Clark (David) : Si je peux... Tel que proposé, les mandats de MIQ sont 100 % à la discrétion de la ministre. Tu sais, il n'y a aucune qualification d'office que cette agence doit faire, puis les projets, c'est à la demande de la ministre. Nous, on pense qu'il faut avoir, de un, cette vision d'ensemble, une sorte de planification qu'ils doivent faire et aussi qu'ils devraient conseiller à la ministre, sur la base d'expertises, sur la base des critères objectifs, quels projets sont prêts d'aller à l'étape réalisation.

M. Derraji : Oui. Vous avez dit, et c'est très clair, merci beaucoup, hein, vraiment très, très apprécié, vous avez dit qu'il est fondamental que les gouvernements de proximité soient impliqués du début à la fin. Est-ce que vous considérez que le projet de loi, tel que proposé, libellé, implique les gouvernements de proximité?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Bien, écoutez, nous, on a estimé qu'il était important de le mentionner dans le texte, parce que ça ne transparaissait pas à travers la lecture du projet de loi. C'est sûr qu'on peut supposer que, s'il y a des ententes avec les municipalités, que les municipalités vont respecter les règles urbanistiques, plans d'urbanisme, schémas, etc., mais nous, on souhaiterait vraiment que l'aménagement du territoire soit inscrit à l'intérieur de ce projet de loi là.

M. Derraji : Oui, ce qui me ramène à... au fait, c'est comme... vous me devancez dans les questions, mais j'aime... gardez-la, parce que j'ai plein de questions par rapport à ça. Vous avez dit que MIQ... réponse incomplète. Si je vous dis : Ce qui manque au MIQ, à part l'aménagement de territoire que vous insistez qu'on doit l'amender, au niveau de la mission... au niveau de la mission, qu'on rajoute la notion d'aménagement du territoire?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Bien, ça fait partie des enjeux, dans le sens qu'à partir du moment où j'ai un réseau de transport structurant à analyser, bien, il faut que cette analyse-là comprenne tous les enjeux de développement du territoire, les schémas, les plans d'urbanisme, etc. Donc, ça fait... c'est qu'il faut que ça fasse partie des conditions d'analyse d'un projet.

M. Derraji : Oui. Et si c'est le cas, c'est là que... c'est là où l'agence va jouer son rôle d'avoir un portrait, une vision globale de la mobilité, parce que c'est lié. Si on n'a pas ça, la vision de l'aménagement du territoire, c'est comme... on manque un bout par rapport à la vision, là. Est-ce que j'ai bien résumé?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Oui, bien, ça va... on ne peut pas faire l'un sans l'autre.

M. Derraji : Sans l'autre. C'est parfait.

Mme Prud'homme (Nathalie) : Impossible. C'est indissociable, comme je le précisais.

M. Derraji : C'est parfait. Non, mais je vous pose des questions, parce que nous aussi... vous nourrissez notre réflexion. Et je trouve tellement ça intéressant parce que ce sont des propos qu'on entend la première fois, et je vous remercie.

• (19 h 10) •

Vous avez aussi parlé de la structure de financement — désolé, parce que j'ai plein de messages — structure de financement qui n'est pas précise. Je me pose la même question que vous. La ministre, depuis un bout... je ne tiens pas à vous rappeler qu'on a 11 milliards de déficit. Vous avez vu le gel d'embauche, vous avez vu même l'arrêt de certaines structures. Et la ministre, avec raison, dit : Écoute, le fédéral, il faut qu'il bouge. Avec raison, je la seconde et je l'appuie dans ce sens. Mais à certains moments, les moyens sont limités, qu'on a, avec un territoire qu'on a. Mais comment, vous, vous voyez la résolution de cette équation? On vit dans un contexte, peu importe le gouvernement qui va être au pouvoir en 2026... même si on lance l'agence, aujourd'hui, on ne peut pas avoir des miracles en termes d'argent ou de sous supplémentaires. Comment voyez-vous la structure de financement du MIQ?

Mme Prud'homme (Nathalie) : C'est une grosse question. C'est sûr qu'il faut...

M. Derraji : Je n'ai pas de réponse mais je réfléchis avec vous à haute voix.

Mme Prud'homme (Nathalie) : D'accord. Moi, je reviendrais plutôt sur l'objectif du Plan pour une économie verte, dans lequel il était proposé d'arriver à une parité entre le partage des budgets pour le transport routier et le transport collectif. On parlait de 50-50, un partage qu'on devrait voir, un 50 % en transport en commun, 50 % pour le transport routier. Pour l'instant, on n'atteint que 27 %. Alors donc, c'est une question de choix aussi. Quand on a des moyens limités, bien, il faut faire des choix. Ça dépend des priorités qu'on se donne. Pour nous, on aimerait beaucoup que le transport collectif soit une priorité réelle et qu'on voie le Québec d'aujourd'hui se développer avec cette priorité-là.

M. Alfaro Clark (David) : Je pense aussi qu'il faut... qu'il faudrait dépoussiérer le rapport du chantier sur la mobilité durable pour explorer toutes les pistes de nouveaux... nouvelles sources de financement qui sont mises de l'avant. Parce qu'il y a eu toutes sortes de chantiers de réflexion pour, tu sais, toute cette question de comment financer les transports collectifs, comment remplacer la taxe sur l'essence qui, avec l'électrification, va générer de moins en moins de revenus. C'est sûr que c'est des questions qui sont difficiles, qui sont sensibles, au niveau politique, mais il faut aboutir cette réflexion sur le financement global de la mobilité.

M. Derraji : Mais pensez-vous que la tribune pour faire cette discussion sur le financement doit être là, dans ce cadre de ce projet de loi? Ou bien, si on ne le fait pas, c'est comme, on donne... on se donne une agence qui... au bout de la ligne, c'est une structure supplémentaire qui n'aura pas les moyens de réaliser peu ou pas de projets?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Je vais vous répondre de façon générale, c'est-à-dire que, si on veut du transport en commun, il faut faire des investissements. À savoir à quel endroit ça doit être identifié, je pense que, si on met en place une structure, il faut lui donner les moyens de vivre, il faut lui donner les moyens de réaliser les projets. Par conséquent, c'est une question de choix.

M. Derraji : OK. L'indépendance... J'ai deux minutes. L'indépendance du MIQ, vous, est-ce que vous préférez que le MIQ soit indépendant au niveau du choix de l'analyse des projets, être autonome, ou bien doit recevoir la commande de la ministre ou du ministre du Transport?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Nous, ce qu'on a suggéré, c'est qu'on doit dépolitiser les choix d'aménagement de manière à ce qu'on puisse avoir une expertise dans les projets. Alors, on est de... plutôt enclins à ce que ce soit dépolitisé et qu'il y ait le moins possible d'interventions politiques dans les choix à décider.

M. Derraji : Donc, le MIQ devrait pouvoir avoir la possibilité d'analyser les projets sans avoir le mandat du gouvernement. Ça veut dire une certaine indépendance, je dirais, pas un écart mais une certaine indépendance du gouvernement pour avoir l'heure juste sur cette vision de mobilité qu'on aimerait avoir.

M. Alfaro Clark (David) : Bien, on pense que MIQ devrait jouer un rôle de conseiller auprès de la ministre, donc que ce soit MIQ qui analyse les projets, qui décide : Voici un projet qui est bien ficelé, dont les besoins sont bien démontrés, qui est prêt à passer à l'étape réalisation, et qu'il propose. Après, ça appartiendrait à la ministre de décider si on va de l'avant. Mais on pense que l'intrant de cette décision politique devrait être sur la base de l'expertise, elle devrait se faire de façon indépendante.

M. Derraji : D'où l'importance, si on définit très bien la mission et la vision de cet organisme, techniquement, on devrait avoir des projets qui remplissent le mandat ou la vision qu'on se donne tous pour la mobilité durable. Dernière question... Oui?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Une minute.

M. Derraji : Une minute. Dernière question sur le financement. Je ne sais pas si vous avez vu le projet de loi que nous avons déposé, que j'ai moi-même déposé, sur les revenus. Dans le projet de loi actuel qu'on a, c'est qu'on parle juste de la vente d'immeuble. La plupart des sociétés de transport aimeraient faire du développement avec une partie tierce pour faire comme l'exemple que je donne souvent, Vancouver. Vous, où vous vous situez? Est-ce que c'est une bonne chose ou pas?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Oui, c'est une très bonne chose. On trouve qu'on doit donner les moyens aux organisations de pouvoir faire du financement, et c'est une forme de financement.

M. Derraji : OK. Merci à vous deux. Excellent passage, et très apprécié, votre mémoire. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci. Alors, on termine maintenant avec le député des Îles-de-la-Madeleine pour 4 min 8 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci beaucoup, Mme Prud'homme, M. Alfaro Clark. C'est du bonbon, ce que vous nous offrez, là, pour compléter les consultations particulières sur ce projet de loi n° 61, parce que je pense que vous résumez, de façon extraordinairement bien documentée et bien exprimée, les lacunes, les failles du projet de loi actuel et de l'agence qu'on veut créer. Vous parlez, de façon très diplomatique, du fait que le projet est incomplet.

Mais je veux revenir sur la question que mon collègue a abordée, celle de la planification, celle de la vision. Est-ce que je comprends bien que c'est un peu la pierre d'assise de ce qu'on doit établir, si on veut vraiment faire mieux, c'est-à-dire une vision sur le plan urbanistique ou de l'aménagement, sur le plan de la mobilité, c'est... c'est la base? Et si on parle d'une nouvelle structure, elle devrait avoir ça comme mission de façon la plus autonome, la plus indépendante possible. Est-ce que je comprends bien votre point de vue?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Vous avez très bien compris. Nous, c'est important d'avoir une vision globale. Il faut comprendre le citoyen ou le public quand ils reçoivent ou ils entendent, dans les journaux : Ah! il y a un projet qui arrive, il y en a un autre qui arrive, etc. On ne comprend pas toujours pourquoi il y en a un qui est accepté, l'autre qui est refusé, etc. Je pense qu'on a besoin de se donner des outils, comme société, pour savoir où on s'en va dans ce qu'on dit qui est... qui devrait être porteur pour le développement de notre société, et le transport en commun va... et est porteur, si on veut avoir une société qui est économiquement rentable, socialement rentable et qui fonctionne. Donc, il faut qu'elle soit attirante et, oui, il faut avoir une vision complète dès le départ.

M. Arseneau : Et donc, si on veut véritablement avancer à améliorer le bien-être aussi de la population, des citoyens et leur cadre de vie, nécessairement, on doit avoir une planification de mobilité, une planification également urbanistique qui nous permet une plus grande fluidité. Et je comprends que même le financement, qui pourrait être vu comme étant, disons, la condition sine qua non pour y arriver, même là, ça arrive en deuxième, parce que, si on n'a pas de vision, peu importe si on a de l'argent, il faut d'abord savoir où on s'en va puis le financer. Je comprends bien que c'est le cas, mais vous, vous l'avez quand même en recommandation n° 1 : Réformer la manière fondamentale... de manière fondamentale le financement du transport collectif. Est-ce que, pour vous, c'est la priorité ou c'est...

Mme Prud'homme (Nathalie) : C'est un enjeu important, fondamental. Peut-être, si tu veux développer davantage.

M. Alfaro Clark (David) : Bien, on pensait que c'était important de le dire d'emblée qu'on peut bien créer des nouvelles structures, s'il n'y a pas plus d'argent pour réaliser les projets, on ne va pas changer de paradigme. On

espère que MIQ va dégager des économies, qu'on va travailler de façon plus efficace, mais ce n'est pas réaliste de penser qu'on va pouvoir construire de nouvelles lignes de métro entières ou des nouveaux tramways entiers avec juste des économies dégagées. Ça prend plus de ressources.

M. Arseneau : Mais, en fait, si je pouvais résumer, c'est... parce qu'on a dit : Grâce à ce projet de loi là... on a entendu la ministre dire : bien, tu sais, on veut plus de projets à moindres coûts et construire plus rapidement, mais on n'a pas une cenne. Évidemment, là, il y a un problème dans l'équation. Mais je voudrais vous entendre, pour terminer, à quel point c'est important que ça repose, la vision puis les projets, sur la science et que ce soit dépolitisé.

Mme Prud'homme (Nathalie) : Sur la science?

M. Arseneau : Oui.

Mme Prud'homme (Nathalie) : Parce qu'on... Bien sûr, à partir du moment où on a étudié tout ce qui était... et qui pouvait être rentable, tout ce qui était une... Quand on décide un réseau de transport, quand on tient compte de toutes les données, des analyses qui sont... qui appuient des décisions, bien, c'est sur cette base-là qu'on doit prendre, de façon rationnelle, des décisions.

M. Arseneau : Mais c'est ça, est-ce qu'on néglige trop le fait que le transport, la planification de la mobilité et même de l'aménagement du territoire, c'est une science... ce sont des sciences?

Mme Prud'homme (Nathalie) : Bien sûr, bien sûr. C'est une science parce qu'il faut aller chercher des données, il faut analyser, il faut regarder plein d'intrants, il faut regarder tous les impacts que ça peut créer et générer sur le territoire. Donc, il faut avoir plusieurs considérations, plusieurs caractéristiques à tenir compte avant d'arriver à suggérer un projet.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Schmaltz) : C'est tout le temps que nous avons. Merci beaucoup. Merci de votre... contribution, pardon, aux travaux.

Mémoires déposés

Alors, avant de conclure les auditions, je procède au dépôt des mémoires des personnes et des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions publiques.

Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 19 septembre 2024, à 13 heures, où elle entreprendra un autre mandat. Merci.

(Fin de la séance à 19 h 20)