



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 1er octobre 2024 — Vol. 47 N° 59

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (1)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mardi 1er octobre 2024 — Vol. 47 N° 59

Table des matières

Mémoire déposé	1
Remarques préliminaires	1
Mme Geneviève Guilbault	1
M. Monsef Derraji	2
M. Etienne Grandmont	5
Motion proposant que le ministère des Transports et de la Mobilité durable transmette à la Commission des transports et de l’environnement les documents portant sur les impacts sur les entreprises et les sociétés de transport du projet de loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec	8
M. Monsef Derraji	9
M. Etienne Grandmont	12
M. Joël Arseneau	15
M. André Albert Morin	17
Mise aux voix	20
Motion proposant d’entendre Trajectoire Québec et Accès transports viables	21
M. Etienne Grandmont	21
M. Monsef Derraji	26
M. André Albert Morin	29
Mise aux voix	30
Motion proposant d’entendre le Réseau FADOQ, l’Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées et tout autre groupe jugé pertinent	31
M. Etienne Grandmont	31
M. André Albert Morin	35
M. Joël Arseneau	39
Mise aux voix	40
Motion proposant d’entendre l’Office des personnes handicapées du Québec, Ex aequo et le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l’île de Montréal	
M. Etienne Grandmont	41
M. André Albert Morin	45
M. Joël Arseneau	49
M. Monsef Derraji	50
Mise aux voix	52
Motion proposant d’entendre M. Sylvain Gaudreault	
M. Joël Arseneau	53

Autres intervenants

- M. François St-Louis, président suppléant
Mme Jennifer Maccarone, présidente
- M. Louis-Charles Thouin
Mme Marie-Louise Tardif
Mme Agnès Grondin
M. Daniel Bernard
Mme Catherine Blouin

Le mardi 1er octobre 2024 — Vol. 47 N° 59

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

(Neuf heures quarante-neuf minutes)

Le Président (M. St-Louis) : À l'ordre, s'il vous plaît, mesdames, messieurs, députés!

Une voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : M. le député, je... On a pris un peu de retard.

Donc, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. La commission est réunie afin d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Lemay (Masson) est remplacé par M. Thouin (Rousseau); Mme Dufour (Mille-Îles), par M. Morin (Acadie); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin), par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Mémoire déposé

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Avant de débiter, je dépose le mémoire qui a été reçu depuis la fin des consultations particulières, soit celui de la Société de transport de l'Outaouais.

Remarques préliminaires

Nous en sommes maintenant aux remarques préliminaires pour lesquelles chaque membre dispose de 20 minutes, et j'invite maintenant la ministre à faire ses remarques préliminaires. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui. Bien, bonjour, M. le Président. Salutations à vous, à votre équipe, toujours, les gens qui vous entourent, grâce à qui on est en mesure de mener nos travaux, de faire avancer le Québec et de permettre à nos citoyens de pouvoir suivre lesdits travaux, que ce soit à la télévision ou sur Internet. Alors, salutations à toute votre équipe, à nos équipes à nous, à nous tous autour de la table, nos équipes qui nous accompagnent, les gens de nos leaders, les gens de nos whips, on le sait, c'est toujours très important, eux aussi sont nécessaires pour la conduite de nos travaux.

• (9 h 50) •

Salutations bien sûr à mes collègues, mes collègues ici de la banquette gouvernementale, qui sont impatients d'entamer cette étude détaillée tout comme moi. Un sujet aussi passionnant que Mobilité Infra Québec, n'importe qui serait impatient, vous me direz, M. le Président. Je suis bien d'accord avec vous. Salutations à mes collègues des oppositions, le député de Nelligan, le député de Taschereau, toujours un plaisir, des collègues avec qui on a déjà passé plusieurs heures sur différents travaux parlementaires, aujourd'hui, sur le... Mobilité Infra Québec et le transport collectif, mais on a fait aussi un projet de loi en sécurité routière, on en a fait un sur l'expropriation. Donc, on a été très, très productifs, je trouve, pour cette première... presque deux ans aux Transports pour ma part, troisième projet de loi. Donc, c'est toujours excitant, M. le Président.

Remerciements aussi, encore une fois, à ceux qui sont venus en consultations particulières. Important de le dire, 27 groupes qui ont pris le temps de venir nous rencontrer ici ou, des fois, en Teams, mais qui ont pris du temps dans leur journée, qui sont des journées chargées pour tout le monde, pour venir nous présenter les mémoires. Vous le disiez, on a eu aussi, depuis, le mémoire de la Société de transport de l'Outaouais, qui fait partie des 27 groupes qui étaient venus prendre le temps de nous rencontrer.

Donc, je l'ai dit et redit, je pense que c'est important de bien placer le fait que 23 de ces 27 groupes-là étaient très favorables à la création de Mobilité Infra Québec. Parmi les quatre que j'exclus, il y en a deux qui étaient, on peut le dire, relativement contre, mais, pour les deux autres, c'était plus nuancé. Mais toujours est-il qu'il y en a 23 qui étaient... qui étaient très, très, très favorables à la création de Mobilité Infra Québec, c'est ça, et, quand on prend connaissance de l'ensemble de la documentation et, je dirais, aussi du discours ambiant...

Et il y avait, hier ou avant-hier, un dîner-conférence de la Chambre de commerce de Montréal où il y avait Mme Léonard de la STM, qui était l'invitée, il y avait aussi M. Gendron de l'ARTM, il y avait monsieur... Yelle aussi, pardon, d'Exo. Et je lisais un article de journal qui nous relatait que Mme Léonard a rappelé que les sociétés de

transport étaient pour la création de Mobilité Infra Québec, parce que ça va dans le sens de leur volonté d'avoir plus de... plus de développement ou plus de capacité pour le transport collectif en général au Québec. Donc, ça, c'est pour les... je dirais des acteurs importants du transport collectif dans la CMM, dans une conférence à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, et ça fait écho, je l'ai dit, à un discours ambiant qui, de toute façon, est largement partagé par l'ensemble des gens qui sont concernés ou intéressés de près ou de loin par le transport collectif.

Ça fait des années que, je dirais, c'est en latence, cette question-là : Que fait-on pour prendre le contrôle du développement du transport collectif au Québec? Et, comme je l'ai dit, puis je pense que c'est important de toujours bien le placer, étant donné qu'on entame une étape importante d'étude détaillée du projet de loi article par article, c'est quelque chose qui aurait pu être pris en charge avant l'arrivée... Nous, on est arrivés en 2018 et, avant 2018, on parlait déjà de transport collectif, c'est quelque chose qui aurait pu être pris en charge par les précédents gouvernements. Le Parti québécois a eu des velléités de le faire, n'a rien fait, finalement, ou en fait a déposé un projet de loi, mais n'a pas donné suite. Et le Parti libéral a créé une filiale à la Caisse de dépôt qui a permis de faire le REM dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Et je l'ai dit souvent, la CDPQ Infra, c'est une bonne chose, une belle capacité de réalisation, le REM, c'est un très beau projet. Mais il faut pouvoir offrir des projets en dehors du West Island, comme je me plais à le dire, ou de l'Ouest-de-l'Île, bien sûr, en bon français, M. le Président.

Donc, aujourd'hui, la CAQ prend les choses en main. On prend le leadership qui est nécessaire en 2024 pour prendre le contrôle du destin du transport collectif sur notre vaste territoire du Québec, et je suis heureuse de l'engouement, de l'engouement que suscite le dépôt de ce projet de loi là. Je le dis souvent, c'est toujours plus facile de ne rien faire que de faire quelque chose. Ça prend du temps, de l'énergie, des efforts pour mener à bien des projets de loi, pour faire ce travail-là avec nos équipes.

Puis j'en profite, d'ailleurs, vous voyez, je suis toujours aussi bien accompagnée par mes équipes du ministère des Transports et de la Mobilité durable, qui travaillent là-dessus avec moi, évidemment. Donc, ça prend du temps et de l'énergie pour changer les choses au Québec, M. le Président, mais ça me fait toujours plaisir de le faire, c'est ça, notre rôle, d'ailleurs. C'est pour ça qu'on est tous ici ce matin, ensemble, pour faire avancer ce projet de loi, je l'espère, à une cadence qui nous permettra d'en arriver à une adoption et éventuellement à la mise en place de Mobilité Infra Québec pour pouvoir faire plus de projets.

Donc, je m'arrête là-dessus, étant tellement impatiente de commencer et d'entendre mon collègue de Nelligan, sans doute, qui va prendre la parole après moi. Donc, simplement réitérer de très bons travaux à tous mes collègues. Merci à vous tous d'être présents pour cette belle étape qui s'amorce aujourd'hui. Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci beaucoup, Mme la ministre. J'inviterais maintenant le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques préliminaires. M. le député, la parole est à vous.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Combien j'ai, M. le Président, combien...

Le Président (M. St-Louis) : 20 minutes, 20 minutes.

M. Derraji : OK. Bon. Bien, premièrement, merci, M. le Président. Mes salutations, mes salutations aux membres de... qui vous accompagnent. Salutations à Mme la ministre, à M. le sous-ministre. Merci à vous, surtout pour le briefing d'hier. Je tiens à vous remercier, le fait d'être très généreuse et de nous expliquer le... où on s'en va avec ce projet de loi. Salutations à l'ensemble des collègues de Mme la ministre. Salutations à mon collègue de Québec solidaire.

Oui, très heureux de prendre la parole dans ce projet de loi important, oui, important, parce que, malheureusement, contrairement à Mme la ministre, le Parti libéral, dans un seul mandat, il a pu réaliser le REM de l'Ouest. Et je tiens à rappeler que les gens qui habitent l'Ouest-de-l'Île — j'habite l'Ouest-de-l'Île — ce sont des Québécois aussi, ils méritent le transport en commun. Et, dans un mandat de quatre ans, nous étions capables d'avoir une solution concrète, initiée, réalisée, budgétée et même lancée. Ça fonctionne. Ça fonctionne, M. le Président, ça fonctionne. Le REM roule. On le voit. C'est du concret. Ce n'est pas une maquette. Ce n'est pas un bitube.

Donc, vous savez, M. le Président, on peut toujours faire des farces avec la ligne rouge, le REM de l'Ouest-de-l'Île, mais, au bout de la ligne, les Québécoises et les Québécois s'attendent de nous du concret en matière de transport collectif. Et, oui, c'est un important projet de loi, parce que, malheureusement, après six ans de ce gouvernement, six ans de la CAQ au pouvoir... Et ça risque d'être le cas même pour les deux prochaines années. Parce que, vous le savez, même si on s'entend aujourd'hui, regardez, nous avons eu un échange ce vendredi, mais on ne sait pas à quel moment on va avoir le début du commencement du tramway à Québec.

Donc, l'arrivée de ce projet de loi, dans un moment où on constate l'échec de ce gouvernement en matière de transport collectif... Je tiens à le mentionner, si le projet de loi a été déposé la première année de l'arrivée de ce gouvernement, je peux dire que ce gouvernement a une vision. Mais permettez-moi de réutiliser des informations que... qui sont publiques. C'est un ex-chef de cabinet de la CAQ qui s'inquiète du statu quo au gouvernement. Et, vous savez, il était très éloquent de critiquer le manque de vision, hein, mais ça rejoint un peu ce que je viens de dire. Je veux vous dire qu'est-ce qu'il a dit dans le cadre du balado *Question d'intérêt*, Philippe Gougeon, que, j'en suis sûr et certain, les collègues caquistes connaissent de qui je parle... de qui je parle, c'est l'ancien chef de CAQ au ministère des Finances. Donc il a... ce monsieur s'est également permis de commenter les difficultés du gouvernement en matière de transport collectif, alors que le gouvernement a du mal à articuler une vision claire sur ce sujet et à mettre en branle les projets pourtant nécessaires.

Donc, Mme la ministre a raison de dire qu'après six ans, finalement, ils pensent que ça prend une agence pour réaliser les projets. Mais il faut dire que nous avons perdu six ans, parce que le gouvernement n'avait tout simplement pas de vision en matière de transport collectif. Je continue sur les propos de M. Gougeon : «Oui, ils ont de la misère — de qui il parle, de ses collègues caquistes — le tramway, ça a été tellement difficile à Québec, trop de monde avait sa voix, trop de monde était écouté. Je parle ici des élus et du personnel. Trop de gens disaient "voici ce qu'on devrait faire".» Ça, M. le Président, c'est un ancien collègue à Mme la ministre. C'est un chef de cab caquiste. «Et tout le monde s'est braqué, dit-il, si bien que nous sommes encore aujourd'hui à la case départ. Nous sommes toujours à la case départ en matière de transport collectif.»

Et je vais... je vais vous épargner un peu un rappel des promesses, lors de la dernière campagne électorale, où la CAQ promettait des REM un peu partout, Chambly, Saint-Jean, plan structurant de l'Est, donc, énormément, énormément de projets, mais malheureusement peu de réalisations. Donc, M. le Président, avant de commencer à critiquer le dernier gouvernement... pas le dernier, mais le dernier gouvernement libéral, il faut avoir l'audace et le courage de dire on se compare avec qui. Six ans, zéro projet initié en matière de transport collectif, quatre ans du Parti libéral, le projet était déjà sur les rails et ça a été inauguré il y a quelques... il y a quelques mois. Et les autres... les autres lignes vont bien, M. le Président. Et on oublie, parce que Mme la ministre tient toujours à le rappeler, c'est la Rive-Sud, notamment dont son collègue ministre de la Santé, les gens de son comté utilisent le REM de la Rive-Sud. On l'oublie, on parle toujours du REM de l'Ouest, mais on oublie qu'il y a aussi le REM sur la Rive-Sud.

• (10 heures) •

Bon, une fois j'ai dit cela, M. le Président, je tiens à rappeler un point très important : Le projet de loi ramène une nouveauté, une nouveauté, à ce que le ministère des Transports veut déléguer un pouvoir à une agence, et cette agence devrait dorénavant s'occuper des projets complexes de transport. Et je l'ai mentionné au début, c'est que, nous, tout au long de cet échange, nous aimerions beaucoup de clarification surtout en lien avec la mission de l'agence. Pour nous, la mission de l'agence n'est pas encore claire. L'agence a comme mission la réalisation de projets complexes de transport, mais ce... on n'a pas encore défini, c'est quoi, un projet complexe de transport, comment on va le définir. Et est-ce que l'agence, la future agence, vise seulement les projets de transport collectif ou bien l'agence va avoir comme mission de faire d'autres projets? Il y a aussi la notion de mobilité durable à définir dans le cadre du projet de loi qui est extrêmement important. Il y a beaucoup d'acteurs qui nous ont parlé de l'indépendance de l'agence. L'agence ne peut agir que si le gouvernement lui confie le mandat.

Donc, on parle beaucoup, depuis le début de l'ingérence politique et on l'a vu, hein, la cause du retard, de l'absence de projets structurants au niveau de la Capitale-Nationale, c'est qu'au début le gouvernement caquiste a vendu un rêve aux citoyens de la Rive-Sud en matière de troisième lien. Et, tout au long de l'analyse de ce projet de loi, on doit toujours se rappeler de ce qui a été dit par ce gouvernement en termes de lignes de communication par rapport au troisième lien. La même chose, on peut l'appliquer, les mêmes arguments, on peut appliquer les mêmes arguments par rapport au tramway. Et le résultat, c'est que cette ingérence politique dans le processus du transport collectif ou d'un projet complexe retarde les projets. Mais, au-delà du retard des projets, ça a des conséquences sur le coût et c'est pour cela que nous sommes rendus à plusieurs versions du troisième lien.

Et, souvenez-vous, M. le Président, la fameuse sortie sur le pont par million. Le PPM, ça me rappelle, moi, dans une ancienne vie, c'est un prix qu'on applique à des médicaments, mais on a trouvé une innovation géniale au ministère pour expliquer que... écoutez, pour qu'on se compare, on doit même innover le pont par million. Après, il y avait le bitube. Là, maintenant il y a des raisons de sécurité économique. Donc, c'est quoi, la garantie que, demain, on va avoir ce genre de discussion même si on a une agence? Parce que, si on ne définit pas les projets complexes, est-ce que les projets complexes de transport collectif ou autres projets complexes? Mais j'ai entendu Mme la ministre, sur les ondes de la radio, une radio à Québec, parler que... ouvre la porte aussi à des projets autres que transport collectif. Puis ça, ça a besoin d'être très, très clarifié au niveau de la mission.

Un autre point, M. le Président, que je dois mentionner, le financement, c'est l'éléphant dans la pièce, c'est le coeur du problème. Si on vit avec un zéro résultat, c'est parce que, sur la table, au-delà du laxisme, au-delà que c'était brouillon, la façon avec laquelle le gouvernement gérait les projets complexes en matière de transport, tantôt on voulait le troisième lien. Tantôt on arrivait avec une pile de documents pour justifier pourquoi on doit enterrer le troisième lien. Et, quelques mois plus tard, après que la caisse a fait son travail, on revient à la case de départ pour justifier que l'étude, que nous avons étudiée au départ, ne tenait plus la route et que, oui, on a besoin d'un tramway, mais on a besoin d'un troisième lien. Vous savez, M. le Président, là, les gens ne se retrouvent plus dans les paroles de ce gouvernement caquiste en matière de mobilité et de transport. Donc, est-ce qu'on veut vraiment une agence indépendante où on va continuer à avoir les mêmes scénarios, hein? Et d'ailleurs Mme la ministre nous a très bien dit qu'il n'y a plus d'argent. Donc, il n'y a plus d'argent. D'ailleurs, les coupures sont là. On les voit un peu partout dans les programmes.

Donc, il n'y a rien dans le projet de loi pour régler le problème. Comme je l'ai mentionné, je ne l'ai pas avec moi, mais il y a un bon projet de loi sur la table. J'invite Mme la ministre à le copier à 100 % et à le mettre. Ça pourrait être un bon... un bon point de départ pour régler la question du financement. Mais il n'y a rien dans ce projet de loi pour régler le problème du financement. Tout le monde veut du transport collectif, mais il faut que l'argent soit au rendez-vous et qu'on puisse aussi... qu'on pense aussi à l'entretien, au maintien d'actif. Et on a passé beaucoup de temps, M. le Président, à parler du financement.

Moi, je suis en contact avec beaucoup d'intervenants en matière de transport collectif, et tous me confirment qu'on retarde des projets majeurs qui risquent de coûter cher aux Québécois en matière de mobilité. Parce qu'au moment où on a un problème de financement des opérations des sociétés de transport, au moment où il y a un

désengagement aussi de la part du gouvernement fédéral, on a un problème au niveau du maintien d'actif. Et ça, c'est très, très, très important, l'entretien, maintien d'actif.

Donc, c'est bien beau, avoir une agence demain, mais est-ce que cette agence va résoudre l'ensemble des problèmes que nous avons devant nous en termes de financement du transport au Québec?

Dans le cadre de ce projet de loi, il y a aussi l'enjeu de l'autonomie des municipalités. Que ça soit la FQM ou l'UMQ, ils l'ont mentionné, c'est important de collaborer et de ne... et de ne pas imposer. D'ailleurs, vous étiez là et vous avez vu la Société de transport de l'Outaouais, qui, elle, ne voyait aucun intérêt avec ce projet de loi. Ils ont leur bureau de projet. Ils étaient capables d'avoir les compétences nécessaires. Ils étaient capables de mener très bien l'étude de leur tramway. Et même eux, ils se demandent... Bien, écoutez, là, nous, ce qu'on veut, c'est le financement pour faire avancer notre projet. Et donc eux, ils ne voient pas l'utilité du... de cette agence. Une société de transport dans une région extrêmement importante qui ne voit pas l'utilité d'une agence.

Vous avez vu, M. le Président, que j'ai mentionné, il y a quelques jours, l'absence de l'analyse d'impact réglementaire, qui n'a pas été réalisée. Le gouvernement n'a pas cru bon demander une analyse d'impact réglementaire, comme il a l'habitude de le faire. On l'a mentionné. On va en revenir un peu plus tard. Nous avons eu des échanges avec beaucoup de représentants d'entreprises, notamment la Fédération des chambres de commerce du Québec, le Conseil du patronat, il y avait Pomerleau aussi, mais on n'a pas eu le temps de voir une analyse d'impact réglementaire dans le cadre de ce projet de loi.

Je ne peux pas aujourd'hui ne pas parler du mode collaboratif. Mme la ministre, depuis le début... d'ailleurs, ça a été — excusez-moi d'utiliser le terme — le spin médiatique, que, dans le cadre de ce projet de loi n° 61, la ministre a besoin du 62 pour pouvoir fonctionner le 61. Or que le 62 est presque terminé, il n'y a pas d'ouverture pour le mode collaboratif dans le 62, qui parle d'aller dans les contrats collaboratifs. Dans le 61 non plus, on n'en parle pas. Donc, c'est quelque chose qu'on doit clarifier, mais comment? C'est la question qui reste, au niveau du manque collaboratif.

Depuis le début, M. le Président, on parlait beaucoup d'expertise, manque d'expertise. C'est pour cela qu'on doit avoir une agence, c'est parce qu'on n'a pas d'expertise. On crée une agence pour avoir l'expertise, pour pouvoir gérer les projets. Mais on peut. La société de l'Outaouais, ils ont démontré le contraire. Ils avaient un projet, un bureau de projet. Ils ont un bureau de projet. Ils l'ont dit, aucune plus-value par rapport à eux, aucun, aucun ajout. Québec, bureau de projet tramway... D'ailleurs, ils sont en attente de l'entente intérimaire et qu'ils avancent. Maintenant, c'est le gouvernement qui n'arrive pas à s'entendre avec la Caisse de dépôt. C'est ce qu'il y a sur la table. La Caisse dépôt sont venus en commission parlementaire. Ils nous ont dit : Oui, on est en discussion, le temps presse. 1er octobre, pas de signature.

Donc, est-ce qu'on a besoin d'une structure supplémentaire — et c'est ça que je questionne — pour pouvoir faire avancer les projets, sachant que, pendant deux heures, Mme la ministre avait le luxe de nous dire : Ça me prenait mon agence? Deux heures vendredi. Mais elle avait... elle avait un point intéressant, d'ailleurs, où j'étais d'accord en partie avec elle : l'argent du fédéral. Donc, ça tourne autour de l'argent, pas autour de l'agence.

Québec a démontré que... comme ville, comme structure, est capable de mener des projets. C'est les... les... J'arrive toujours à mal prononcer ce mot. C'est les reculs du gouvernement en lien avec ce projet qui ont fait retarder le tramway à Québec. Et on est devant le fait que, maintenant, il y a une offre de la Caisse de dépôt. Mais le retard, il est dû à l'absence d'entente avec le gouvernement encore, mais pas à l'absence d'une agence. Donc, on arrive quand même à avoir des projets, M. le Président. Et, de ce que j'entends, la signature de l'entente est imminente, mais il n'y avait pas besoin d'une agence pour signer l'entente.

• (10 h 10) •

Donc, dire qu'on manque d'expertise, je pense que la ministre peut chercher d'autres arguments beaucoup plus forts pour nous convaincre que, vraiment, ce qu'elle veut, c'est vraiment de l'expertise centralisée qui va aider dans la réalisation des projets complexes. Mais, si je fais le lien, les projets complexes, on va les faire où? Donc, on crée une agence pour créer quelques projets complexes. Ce n'est pas ça, une vision, M. le Président. Une vision... ça a été mentionné par le dernier groupe qui sont venus en commission parlementaire nous parler de l'aménagement de territoire, une vision, c'est une vision sur 50 ans, une vision sur 30 ans, une vision sur 20 ans, une vision sur 10 ans. C'est ça, avoir une réelle planification. L'aménagement du territoire est extrêmement important. J'aimerais bien le voir dans le projet de loi. C'est ce que le dernier groupe nous a mentionné.

Alors, M. le Président, il y a pas mal de questions qui restent encore. Nous avons bien hâte à commencer l'étude détaillée article par article, je tiens à le mentionner et à le préciser. Je sais qu'on va avoir des amendements. Nous avons reçu l'assurance qu'on va les recevoir en temps et lieu, qu'il va y avoir une série d'amendements. Mais j'espère, M. le Président, qu'avant qu'on commence l'analyse détaillée... qu'au moins, la question de la mission de l'agence, la ministre l'a réglée, parce que, sur la mission de l'agence, on n'est pas... il n'y a pas de place à négocier. Si c'est pour autre chose que le transport collectif, on tombe dans la cannibalisation. Le ministère du Transport, il y a des ingénieurs, il y a des gens qui font un excellent travail en matière des routes.

Donc, la notion du projet complexe, j'espère qu'on va avoir une bonne définition. C'est quoi, un projet complexe de transport? Et aussi est-ce que la ministre veut que l'expertise qu'on doit avoir soit uniquement par rapport au transport collectif?

Bien entendu, il y a des sujets que je considère importants, notamment l'indépendance de l'agence, la gouvernance de la société de transport, le lien avec les municipalités, le mode de financement. Et je vais saisir l'occasion, du moment qu'on ouvre la loi sur les sociétés de transport, je l'annonce à tous mes collègues, ça va être mon cheval de bataille, c'est : offrir aux sociétés de transport des revenus autonomes, avec l'exemple que j'ai utilisé, avec le dépôt de mon projet de loi, qui permettra à des sociétés de transport pas uniquement de vendre les terrains,

comme mentionné dans le projet de loi actuel, mais faire du développement qui va nous aider à avoir une densification, tel que demandé par pas mal d'intervenants, mais aussi assurer des revenus autonomes à l'ensemble des sociétés de transport.

Donc, en gros, M. le Président, ce sont les grandes lignes qui vont nous guider tout au long de l'analyse de ce projet de loi. Je demeure ouvert à toute suggestion de la part de mes collègues, que ça soit mon collègue de Québec solidaire ou Parti québécois ou même Mme la ministre, mais, s'il vous plaît, si on veut vraiment bien travailler, j'espère qu'il va y avoir de l'ouverture et de l'écoute aussi, M. le Président, parce qu'en s'écoulant on va se comprendre et on va aller plus vite en faisant les choses d'une manière intéressante.

Alors, M. le Président, j'ai terminé ma... mes remarques préliminaires. Bien hâte à commencer avec l'ensemble des collègues et toute l'équipe du ministère, qui va nous épauler tout au long de cet échange sur cet important projet de loi, je tiens à rappeler, une nouvelle agence du gouvernement. Après celle en santé, voilà, nous sommes, encore une fois, avec une autre agence, en matière de transport. Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie, M. le député. J'inviterais maintenant le porte-parole du deuxième groupe d'opposition à faire ses remarques préliminaires. M. le député de Taschereau, la parole est à vous pour... vous disposez de 20 minutes.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, salutations à vous, qui allez officier... qui allez présider nos travaux, c'est une tâche importante. Salutations à Mme la ministre, aux collègues de la banquette gouvernementale, à mon collègue de Nelligan. Puis, évidemment, aussi, je tiens à saluer et à remercier à l'avance toutes les personnes qui accompagnent Mme la ministre, les experts des différents secteurs, en fait, du ministère des Transports, notamment, qui seront amenés à nous amener des réponses, à fournir des explications, à nous aider à comprendre. Salutations également aux gens qui sont à la technique, c'est important. Sans leur présence, on n'a pas de possibilité de bien fonctionner non plus et d'être entendus par les gens à l'extérieur de cette salle.

Je suis bien content d'être ici aujourd'hui pour commencer l'étude détaillée. On a rencontré, quand même, beaucoup de groupes pendant les audiences préliminaires, ils nous ont éclairés. Je les remercie également, là, de leur... du temps qu'ils ont consacré et du sérieux qu'ils ont consacré à cet exercice-là. Les mémoires ont... sont... ont tous une grande, grande valeur. C'était important, pour nous, d'avoir leur éclairage, leur avis, leur expertise sur ce projet de loi là, parce qu'on nous présente le projet de loi n° 61, qui va venir créer Mobilité Infra Québec, comme la révolution, une reprise en main de la destinée des transports collectifs. Heureusement, il y a plusieurs groupes qui ont été à même de souligner, comme on le suspectait d'ailleurs aussi, qu'il y a beaucoup de nuances dans ce projet de loi là, il y a beaucoup d'éléments qui, à certains égards, pourraient ne pas aider à réaliser davantage de transport collectif au Québec, des éléments aussi sur lesquels ils se sont largement entendus.

Je me permettrai de souligner, là, que la quasi-totalité des groupes présents disaient donner un accord à la création de Mobilité Infra Québec, sous condition de modifications, parfois profondes, du projet de loi n° 61, et donc je m'en ferai... je m'en ferai le porteur, évidemment, parce que, comme eux, je redoute cette agence-là, si elle est adoptée, si elle entre en fonction telle qu'elle a été planifiée, pour l'instant, par la ministre des Transports.

D'abord, on pourrait se poser la question : Pourquoi une agence? C'est une question, je pense, qui est tout à fait légitime. D'une part, ce qu'on remarque de ce gouvernement, c'est que, quand on n'arrive pas à livrer, après six ans de gouvernement, bien, donner... créer une agence donne l'impression qu'on peut... qu'on avance, qu'on est en train de faire bouger les choses. On a vu ça dans d'autres... à d'autres ministères. Donc, après six ans à ne pas avoir livré de projets initiés par le gouvernement lui-même, bien, on a la création... on propose, du côté ministériel, la création d'une agence : Mobilité Infra Québec.

Donc, je disais, on peut se poser la question : Pourquoi une agence? La question est bonne, puisqu'on aurait pu, en six ans, décider de la créer, cette expertise-là, à l'interne du ministère des Transports et de la Mobilité durable. C'est un ministère dont le... dont la ministre a délibérément choisi d'ajouter la particule «et de la Mobilité durable», là, la fonction «Mobilité durable», au nom de son ministère. Alors, c'est tout à fait étonnant de voir que, finalement, ce n'est pas ce ministère-là lui-même qui va faire de la mobilité durable, c'est plutôt une agence qu'elle crée en parallèle de ce ministère-là. Donc, c'est tout à fait étonnant de remarquer cela, d'une part. Ça a été, d'ailleurs, aussi souligné par un groupe qui représentait un syndicat, donc, un syndicat qui est venu, qui a dit : Bien, on aurait pu la créer, cette expertise-là, à l'interne du ministère. Pourquoi créer une agence en parallèle? Pourquoi créer cette agence-là? D'autant plus que cette agence-là pourra non pas, comme l'a mentionné à plusieurs reprises Mme la ministre, créer uniquement du transport collectif, elle pourra faire des projets routiers aussi.

Alors, quand on regarde comment se dessinent les intentions gouvernementales sur les... la création d'infrastructures routières au Québec pour les 10 prochaines années, donc dans le programme... dans le Plan québécois des infrastructures, bien, on voit bien qu'il y a une disproportion en faveur du transport routier à la hauteur de 70 %. Donc, 70 % des argents prévus, donc, dans les intentions du gouvernement pour les projets d'infrastructures en transport vont... sont dédiés au transport routier, alors que 30 % seulement vont au transport collectif. Donc, on est en droit — je pense que c'est tout à fait légitime — de se poser des questions.

Est-ce que cette agence-là servira vraiment à atteindre ce que la ministre a nommé elle-même, c'est-à-dire les intentions de créer... de reprendre en main les destinées du transport collectif? On peut en douter, si cette agence-là peut, elle aussi, tout comme le ministère des Transports, faire à la fois des projets de transport routier et des projets

de transport collectif. Donc, c'est une question assez fondamentale et peut-être un peu philosophique, mais concrètement, sur le terrain, ce qui va se développer, il n'y a rien qui nous garantit que ça va être du transport collectif prioritairement, absolument rien pour l'instant.

• (10 h 20) •

Ça fait que j'ai hâte d'entendre la ministre là-dessus parce que je vais la questionner et je vais aussi proposer des amendements qui vont aller dans le sens de ce que plusieurs groupes nous ont mentionné. Le mandat, la mission même de cette agence-là est problématique. Si on veut développer du transport collectif, c'est une chose, soit, mais prenons le temps de spécifier que c'est son unique objet à l'intérieur des premiers articles qui viennent définir son mandat.

Le mandat aussi porte... apporte certains... un certain lot de problèmes, puis je pense que ça tourne autour à la fois du mandat lui-même et de la notion de projet complexe. Ça aussi, il y a eu une belle unanimité là-dessus chez les groupes qu'on a entendus.

D'abord, définir la notion de projet complexe est un élément sur lequel il va falloir, évidemment, travailler. On va être là pour, évidemment, questionner la ministre là-dessus, proposer des amendements si nécessaire. Mais il nous apparaît évident que, pour... à la fois pour les entrepreneurs, les gens qui construisent du transport collectif et des routes, ils puissent savoir qu'est-ce qui s'en vient. C'est-à-dire que, si tout peut devenir du projet complexe...

Puis on s'entend bien, on a entendu des groupes qui ont apporté aussi des notions de projet complexe. Je me souviens, entre autres, la FQM, qui disait : Bien, pour nous, un projet complexe, ce n'est pas un métro, c'est peut-être une ligne d'autobus interrégionale. C'est complexe pour nous. Est-ce que... Dans le fond, est-ce que l'agence va travailler là-dessus ou pas?

Ça fait qu'il y a... il y a clairement quelque chose à définir, parce que, si tout peut l'être... bien, déjà, pour les entrepreneurs, de savoir... en termes de prévisibilité, ça va être nécessaire de venir le clarifier, d'une part, mais aussi en termes d'attentes pour les municipalités qui vont vouloir des projets de transport collectif. Donc, je pense que c'est quelque chose d'important.

Mais aussi, sur le mandat, donc, je reviens encore aux premiers articles, il va falloir bien s'assurer que le mandat de Mobilité Infra Québec ne vient pas en concurrence avec le mandat d'autres organisations déjà existantes. Si, par exemple, l'ARTM ou des sociétés de transport ont des mandats sur lesquels il peut y avoir un chevauchement avec le mandat de Mobilité Infra Québec, bien, on risque d'avoir du tiraillement politique, ce qui peut être perçu comme de l'ingérence politique. Et je nous rappellerai... je pense, c'est Jacques Roy de HEC Montréal qui nous disait : L'ingérence politique est un des facteurs qui freinent beaucoup le développement... de tout type de projet, là, mais, dans le cas qui nous occupe, de transport collectif. Donc, il y a clairement quelque chose là de fondamental, et à peu près tout le monde nous en a parlé, donc je tiens à le souligner.

Un autre élément sur lequel, évidemment, on va, évidemment, travailler et qui faisait... et qui revenait, mais tellement souvent pendant les audiences, c'est la notion d'imposition d'une facture, d'un... d'une participation financière au budget de réalisation d'un projet. Je pense que tout le monde était d'accord pour dire que négocier avec une épée de Damoclès au-dessus de la table, ce n'est certainement pas la bonne façon d'aborder une négociation, d'une part : Si on ne s'entend pas, je t'impose. Donc, il y a quelque chose là-dedans qui ne fonctionne pas. Je vois ma collègue qui opine du bonnet de l'autre côté. Ça semble... Ça semble être une façon un peu non fonctionnelle d'arriver à des résultats puis de travailler en collaboration avec les municipalités.

Donc, à voir d'abord, d'une part, si les municipalités ont à contribuer à la réalisation et au budget... pas d'opération, mais au budget d'infrastructures d'un projet. Mais ici, en plus, Mobilité Infra Québec peut l'imposer à une municipalité. Parce qu'il y a deux choses : l'imposer, bon, déjà, c'est une chose qu'il va falloir... il va falloir questionner la ministre là-dessus, parce que ça a été unanime, tous les groupes nous ont mentionné que ça n'avait juste aucun sens, mais, de l'autre côté, les municipalités participent déjà beaucoup, on va prendre un exemple de projet de transport collectif, contribuent ne serait-ce que par tout l'aménagement urbanistique qui va être fait autour du prochain projet de transport collectif à réaliser, par exemple les... l'aqueduc, le réseau d'aqueduc, le réseau d'égouts, la réorganisation des services de transport collectif et actif autour du projet de transport collectif. Parce que, Mobilité Infra Québec, ce qu'on comprend, c'est qu'ils ne vont pas s'occuper des trottoirs, ils ne vont pas s'occuper de l'aqueduc, des égouts, ils ne vont pas s'occuper de la réorganisation du transport collectif. C'est déjà une charge importante pour les municipalités. Donc, d'abord, il faut avoir ça en tête, d'une part.

Et, d'autre part, il faut aussi — puis ça a été demandé par plusieurs acteurs aussi — comprendre... ajouter ou incorporer l'ensemble du cycle de vie d'une infrastructure de transport collectif dans le budget dans lequel on va réaliser ce projet-là. Par exemple, une tendance qui pourrait exister puis qui pourrait être dangereuse pour les finances d'une municipalité... bon, sachant que Mobilité Infra Québec, normalement, ne devrait pas toucher à l'opération et ne devrait pas toucher non plus à l'entretien, donc au maintien des actifs, bien, une tendance, ça pourrait être de dire : Bien, on va réaliser rapidement des projets et pour lesquels la qualité va être de moins... va être moins grande. Donc, on réussit à faire... à livrer des projets de moins... avec des budgets plus bas, dans des échéanciers, peut-être, resserrés, mais, si la qualité est moins bonne, bien, les risques que l'opération puis les travaux d'entretien augmentent sont décuplés. Évidemment, ce qu'on veut, c'est avoir des projets qui vont passer l'épreuve du temps. Donc, il faut avoir cette réflexion-là, je pense, pour Mobilité Infra Québec, c'est-à-dire penser l'ensemble du cycle de vie dans l'élaboration du budget. Je pense qu'on ne peut pas se permettre de bâtir ou de construire en faisant de la mauvaise qualité. Je pense que c'est pelleter en avant des coûts prohibitifs et aussi pelleter dans la cour des municipalités ces dépenses-là.

La question fondamentale aussi, là... je l'ai dit tantôt, là, mais Mobilité Infra Québec devrait, évidemment, se consacrer uniquement au transport collectif. Je l'ai mentionné tantôt, je n'y reviendrai pas.

Le lien entre les transports collectifs et les transports routiers et l'aménagement du territoire, je pense que c'est important de prendre quelques secondes pour discuter de cela, et aussi des compétences municipales en termes d'aménagement du territoire. D'un côté, les municipalités ont un grand... une grande responsabilité : celui d'aménager leur territoire. Les municipalités ont à produire un schéma d'aménagement qui va être en concordance avec les orientations gouvernementales, mais c'est clairement une responsabilité des municipalités. Le gouvernement peut donner des orientations, peut soumettre des critères à atteindre, des indicateurs à atteindre, des densités à respecter... de protéger certaines parties de leur territoire, évidemment, protéger les milieux humides, protéger le milieu agricole, protéger le milieu forestier, c'est évident, le gouvernement a un rôle important à jouer, mais, en bout de ligne, ce qui se passe sur le territoire d'une municipalité relève de la municipalité. Or, M. le Président, vous n'êtes pas sans savoir que, si on décide de construire des routes dans un axe x ou y ou si on décide de construire du transport collectif, ça va orienter la façon dont on va occuper le territoire.

On a juste à penser, un exemple très simple, au croisement de deux autoroutes. Bien, il n'est pas rare de voir apparaître des «power centers», des municipalités qui vont se développer à proximité de cette autoroute-là. Donc, évidemment, s'il n'y avait pas eu ces autoroutes-là à cet endroit-là, bien, la municipalité ou les «power centers» ne se seraient pas installés à cet endroit-là. De la même façon, si on décide de déployer du transport collectif, un tramway par exemple, dans la ville de Québec, bien, c'est clair que les endroits qui sont moins développés actuellement, puis même des endroits où il y a une densité assez basse, bien, vont voir un... une tendance à augmenter les densités puis à construire le long du tracé, particulièrement autour des stations, parce que les gens sont prêts à payer pour habiter autour d'un service qui leur est utile.

Donc, les liens entre transport et aménagement du territoire sont vraiment très importants. Or, il n'y a rien actuellement dans le projet de loi qui oblige Mobilité Infra Québec à collaborer avec les municipalités. D'abord, sur le financement, sur le budget, je l'ai dit tantôt, on peut imposer un budget. D'autre part, bien, il n'y a rien qui oblige à une collaboration claire. Mme la ministre dit : Ah! oui, non, mais on n'ira pas faire des projets de transport là où les municipalités n'en veut pas... n'en veulent pas. Bien, si c'est ça, l'intention, qu'on l'écrive clairement, qu'on demande à obliger une collaboration entre Mobilité Infra Québec et les municipalités.

La FQM, pour reprendre encore une de leurs propositions, avait parlé de créer un comité dans lequel, dans le fond, le projet... dans le fond, un comité au sein ou, tu sais, en marge du bureau de projet qui livre un projet de transport collectif ou routier. Moi, je trouve ça intéressant, s'assurer qu'on a cette collaboration-là entre le municipal et Mobilité Infra Québec. Moi, je pense que ce serait vraiment une bonne... une bonne idée. Autrement, si on ne le fait pas, bien, on risque d'avoir, effectivement, sur le long terme... puis je ne dis pas que c'est l'intention de la ministre, mais, si ce n'est pas son intention, bien, qu'on vienne le clarifier là, ça serait important.

Même chose pour les sociétés de transport, évidemment, hein? Les sociétés de transport vont devoir le plus souvent opérer... pourraient opérer, en fait, un projet de transport collectif, il faut absolument... et, évidemment, ont déjà des services offerts sur un territoire donné. Il va y avoir des connexions à faire. Il faut absolument obliger Mobilité Infra Québec à collaborer aussi avec les sociétés de transport. Mais c'est le corollaire, là, de l'obligation de collaborer avec les municipalités.

• (10 h 30) •

Mon collègue en a parlé tantôt, mais c'est revenu assez souvent aussi, beaucoup de la part des municipalités et des sociétés de transport. On est en train... En fait, on a terminé l'étude détaillée, là, du projet de loi n° 62, qui vient modifier le mode d'approvisionnement gouvernemental. On souhaite aller, du côté du gouvernement, vers un mode collaboratif. Il semblerait qu'il y aurait des avantages en termes d'économies de temps et d'argent. Il va falloir s'assurer que le projet de loi n° 62 puisse bénéficier aussi aux sociétés de transport et aux municipalités, sans quoi on va se retrouver avec deux régimes d'approvisionnement au Québec, ce qui est potentiellement un risque pour les municipalités.

On est... Je veux dire, on les a entendus, là, puis Mme la ministre aussi, on a entendu deux groupes, là, qui étaient... qui représentaient des promoteurs, là, des constructeurs : Pomerleau et l'association des constructeurs de grands projets et de routes. Ils nous disaient : Nous, ça nous intéresse, ce qu'il y a dans le projet de loi n° 62. On sentait qu'il y avait vraiment une volonté de... il y avait un désir que ce projet de loi là voie le jour et il y avait un désir aussi d'aller vers ce type-là de mode de réalisation. Le risque est moins grand pour eux, les temps sont réduits, ils vont pouvoir livrer plus facilement, plus rapidement, en collaboration avec le porteur du projet.

Si on n'offre pas ces possibilités-là aux sociétés de transport puis aux municipalités, il y a des projets pour lesquels il n'y aura peut-être aucun soumissionnaire. Puis il y a des projets pour lesquels on ne peut pas se passer d'avoir des soumissionnaires. Je pense entre autres au métro de Montréal. Il y en a pour 10 milliards de maintien d'actif, ce n'est pas un petit projet. Il va falloir vraiment y voir. Et il semblerait que Mobilité Infra Québec ne fera pas ce type de projet là, de maintien d'actif. Donc, il faut absolument qu'on aille donner ces possibilités-là aux sociétés de transport et aux municipalités.

Peut-être un mot sur la composition du conseil d'administration. On n'en a pas beaucoup parlé, mais moi, je vais y revenir quand même, parce que c'est intéressant.

J'ai fait quelques recherches pour savoir comment ça se passe dans d'autres sociétés d'État ou dans d'autres agences du même type, dans d'autres juridictions, à Toronto, à Vancouver. Il semble que le conseil d'administration de Mobilité Infra Québec, d'une part, est très petit, seulement neuf membres. Et, d'autre part, bien, il y a des... il y a des postes qu'on réserve, dans d'autres législatures, qui sont intéressants. Par exemple, on va réserver des postes pour des personnes de moins de 35 ans, on va réserver un poste pour les usagers au sein de ce conseil d'administration là, on va réserver un poste pour les personnes en situation de handicap, par exemple. Je donne des exemples, là, mais ça peut être... ça peut être plus large que ça.

Et ce qui est intéressant, c'est que, dans la réalisation des projets, on se donne l'opportunité d'avoir un oeil un peu externe d'usager, un savoir expérientiel. Moi, je trouve ça vraiment intéressant, et j'y crois, et je pense que c'est important. Et aussi, surtout, c'est que — puis Mme la ministre va peut-être être d'accord avec moi — quand on s'entoure de gens qui pensent juste comme nous, si on a un groupe qui pense tout pareil, il y a un danger. Ça prend tout le temps des gens qui jouent l'avocat du diable ou qui pensent différemment, tout simplement, pour être capable de se remettre en question, pour prendre les bonnes décisions. Puis c'est un peu le rôle des oppositions aussi, là, de penser différemment, pour challenger, pour confronter, pour questionner. Je pense que c'est une bonne pratique. Et, chez Mobilité Infra Québec, je pense qu'on devrait se donner les mêmes... les mêmes pouvoirs... en fait, les mêmes... on devrait avoir les mêmes réflexes, avoir des gens qui pensent différemment. Puis valoriser le savoir expérientiel au sein du conseil d'administration peut être une chose intéressante.

Dernière chose sur laquelle j'aimerais intervenir, c'est la question du financement. Je sais que ce n'est pas le sujet du projet de loi n° 61, mais tous les groupes nous en ont parlé. C'est un enjeu important auquel ne répondra pas le projet de loi n° 61. Il va falloir trouver des façons de régler la question du financement des opérations de façon importante. C'est un enjeu trop majeur. On ne peut pas créer des nouveaux projets de transport collectif, si c'est effectivement ce que va faire Mobilité Infra Québec, sans avoir tout l'argent nécessaire pour être capables de se payer des chauffeurs, des chauffeuses qui... et des mécaniciens, des mécaniciennes qui vont faire en sorte qu'on est capables de les faire rouler. Il y a des exemples dans le monde où, malheureusement, c'est arrivé. On a livré des tramways puis il n'y a personne pour les faire rouler, ils restent dans le garage. Je ne pense pas que ça nous fait avancer, M. le Président. Ça ne fait avancer personne, en tout cas pas en transport collectif. Les gens continuent d'aller en automobile.

Donc, je vais conclure en disant que, pour l'instant, tel que le projet de loi a été... est dessiné, est écrit, je note encore que c'est un projet de centralisation très important. Il y a une très, très grande centralisation. On donne beaucoup de pouvoir à Mobilité Infra Québec. On n'est pas en mode collaboratif avec les municipalités. On est en mode collaboratif sur l'approvisionnement, mais pas avec les municipalités. Et ça, je pense qu'il va falloir corriger ça, notamment. Autrement, les... Autrement, je suspecte et je crains que ça pourrait même potentiellement ralentir la création de projets de transport collectif. Donc, beaucoup d'amendements probablement à déposer, à moins que Mme la ministre en ait elle-même de son côté. Mais on va assister et participer avec beaucoup d'aplomb, mais aussi d'intérêt sur ce projet de loi n° 61.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie, M. le député. Y a-t-il d'autres membres qui souhaiteraient faire des remarques préliminaires? Donc, comme personne ne souhaite faire de remarques, avant de débiter l'étude article par article, est-ce qu'il y a des motions préliminaires? M. le député.

Des voix :

M. Derraji : Oui. Je peux la lire ou vous voulez attendre?

Le Président (M. St-Louis) : Si vous... si vous souhaitez la présenter...

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Donc, je vous laisse la présenter, puis entretemps, on va l'afficher sur l'écran pour les autres membres de la commission.

**Motion proposant que le ministère des Transports et de la Mobilité durable
transmette à la Commission des transports et de l'environnement
les documents portant sur les impacts sur les entreprises et
les sociétés de transport du projet de loi édictant
la Loi sur Mobilité Infra Québec**

M. Derraji : Merci, M. le Président. Donc, conformément à l'article 244 du règlement de l'Assemblée nationale, je fais motion afin que :

«...la Commission des transports et de l'environnement, dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, demande au ministère des Transports et de la Mobilité durable de transmettre, au plus tard avant la séance prévue ce jeudi 3 octobre [...] après les affaires courantes, des documents permettant d'apporter un éclairage supplémentaire à la Commission dans l'exécution de son mandat;

«Qu'à cette fin, le ministère des Transports et de la Mobilité durable dépose toutes les analyses, notes ministérielles ou documents explicatifs portant sur les impacts du projet de loi envers les entreprises ainsi que les sociétés de transports.»

Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Est-ce que vous souhaitez poursuivre?

M. Derraji : Oui, oui, je peux... je peux poursuivre, aucun problème. Donc...

Le Président (M. St-Louis) : Allez-y. Vous disposez de 30 minutes, M. le député.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui. Donc, juste pour rafraîchir la mémoire des collègues autour de la table, j'ai devant moi notre demande d'accès, où on demandait l'étude d'impact réglementaire. En fait, M. le Président, c'est tout à fait normal d'avoir une étude d'impact réglementaire sur une bonne partie des projets de loi. À notre grande surprise... Et je vais vous lire... Donnez-moi juste une seconde. Oui, je l'ai ici. Merci beaucoup, collègue. Bon, nous avons envoyé une demande d'accès au ministère, et la réponse que nous avons reçue : Nous donnons suite à votre demande d'accès... Et ce qu'on nous a envoyé, c'est un document recensé répondant au libellé de notre demande. C'est le mémoire concernant la Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. Et ce qu'on nous a dit : Ils ne peuvent vous être divulgués, et ce, pour motifs suivants... Par ailleurs, nous vous informons qu'aucune analyse d'impact réglementaire n'a été produite dans le cadre de ce dossier.

Quand on regarde, M. le Président, les projets de loi déposés par le même gouvernement, Code de sécurité pour les travaux de construction, santé et sécurité du travail, on trouve l'analyse d'impact réglementaire. Contenu obligatoire de l'avis de modification du bail d'un logement, analyse d'impact réglementaire. Règles en matière de copropriété divise, analyse d'impact réglementaire. Possession et vente d'un animal, enfouissement et incinération de matières résiduelles et activités de chasse, analyses d'impact réglementaire présentes. Ça, c'est juste au mois de septembre 2024. Vente, location et octroi des droits immobiliers, analyse d'impact réglementaire.

Août 2024, contrôle du plomb dans l'eau chez les prestataires de services de garde éducatifs, analyse d'impact réglementaire a été réalisée. Remboursement des taxes foncières des producteurs forestiers reconnus, analyse d'impact réglementaire a été réalisée. Code de sécurité, le même projet de loi que Mme la... projet de loi de Mme la ministre, et il y avait une analyse d'impact réglementaire.

Bon, on remonte un peu plus loin, Juillet 2024. Parc national Nibiischii, autres modifications, impact... étude d'impact réglementaire a été réalisée. Code de gestion des matières résiduelles, analyse d'impact réglementaire réalisée. Transport des élèves, analyse d'impact réglementaire réalisée.

Je peux continuer, M. le Président, la liste, elle est très longue, mais je peux juste revenir un peu en arrière et parler de l'agence de santé. Projet de loi visant la réduction de la charge administrative des médecins, il y avait une analyse d'impact réglementaire. L'agence... pour la création de l'agence santé. Et, M. le Président, projet de loi n° 62, où j'ai siégé, analyse d'impact réglementaire.

Donc, je ne sais pas, M. le Président, comment aujourd'hui on peut bien faire notre travail et analyser tous les éléments de ce projet de loi si on n'a pas une analyse d'impact réglementaire. Je me rappelle de... pas mal de projets de loi que l'analyse d'impact...

• (10 h 40) •

Une voix : ...

M. Derraji : ... — oui, merci — qu'on me confirme. Système de santé et services sociaux plus efficace, d'ailleurs ça vous rappelle quelque chose, on a eu aussi... c'est le projet... loi... Ça, c'est le projet de loi n° 15? Oui. Projet de loi n° 15, il y a aussi une analyse d'impact réglementaire. Et, dans l'analyse d'impact réglementaire...

Des voix : ...

M. Derraji : C'est un document de 32 pages. Juste par rapport à... par rapport... c'est bon, par rapport à... Juste pour que les gens clarifient ça mange quoi l'hiver, une analyse d'impact, «justification de la nécessité de l'intervention de l'État», c'est dans l'analyse d'impact. Ça, c'est la table de matière de l'agence, la dernière agence créée par le gouvernement caquiste, l'agence de santé. «Définition du problème», «nature de la problématique», «contexte», «constats», «causes des problèmes rencontrés». Si j'enlève la santé, je peux appliquer la même table de matière, la même table de matière, mais gardez en tête qu'on parle du transport et de mobilité durable, gardez en tête qu'on parle de projets complexes, hein, projets complexes. «Causes des problèmes rencontrés», «justification de la nécessité de l'intervention de l'État», justification de l'intervention de l'État, «proposition», «analyse... options non réglementaires», «analyse des options non réglementaires».

Moi, je ne sais pas. Est-ce que, pour le contribuable québécois, c'est mieux d'aller avec la Caisse de dépôt ou créer une agence? J'aimerais bien avoir une analyse. Parce que ce sont les arguments de Mme la ministre tout à l'heure. Le Parti libéral a lancé la ligne rouge dans le West Island. Je tiens à rectifier, ce n'est pas uniquement le West Island. J'espère qu'on va commencer à parler des gens de la Rive-Sud. C'est très important. Je pense qu'on doit commencer à parler aussi de l'aéroport de Montréal, qui est un aéroport international très important pour le Québec. Donc, c'est juste mettre dans le contexte ce que le Parti libéral a réalisé de bon avec ce projet.

Et là on le voit. Est-ce qu'il y avait d'autres options sur la table à part l'agence? On ne peut pas le savoir aujourd'hui. Je n'ai aucune idée aujourd'hui, pour commencer mon travail de législateur, de bien le faire, parce que je n'ai pas cette analyse d'impact réglementaire.

«Évaluation des impacts». Et je vous le dis, M. le Président, je peux continuer toute la table des matières, mais gardez en tête qu'on parle du transport, mais cette table de matière concerne l'agence de santé. «Coûts pour les

entreprises». C'est quoi, l'impact pour l'ensemble des sociétés de transport? «Synthèse des coûts et des économies», «hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies». Ça, c'est ce qu'on fait dans n'importe quel ministère si on veut déposer un projet de loi.

«Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies». Souvenez-vous, M. le Président, c'est un moment où je disais, à la blague, aux collègues de Mme la ministre, sur son projet de loi, mais c'est une blague, je disais que son projet de loi était éclipsé. Vous savez, le ministre, il a le grand cœur par rapport à son projet de loi n° 62. Je lui dis : Ton projet de loi est important, mais ce qu'on a retenu, et la tournée médiatique, on parlait que de l'agence. Parce que les deux projets de loi étaient déposés. Mais le malheur, c'est que le ministre avait en face de lui Mme la ministre du Transport avec le projet de l'agence, 61.

Mais qu'est-ce qu'on disait au début? On disait à tout le monde : Écoutez, on parle d'une réforme majeure. Ça prenait le projet de loi n° 62 pour pouvoir réaliser les projets dans un temps... diminution du temps, mais aussi un impact sur le coût, hein, parce que les Québécois sont tannés de payer plus cher leurs infrastructures. Mais, au fait, s'ils sont tannés, c'est parce que le gouvernement n'a rien réalisé en matière de transport. Et, rendu à trois, quatre versions de tramway, c'est normal que les coûts explosent.

Mais qu'est-ce qu'on disait sur la place publique? On disait qu'avec le projet de loi n° 62... que la ministre a besoin de ce projet de loi. Elle n'a pas arrêté de le dire sur toutes les tribunes : Si vous voulez que je réalise ma mission de relancer l'agence, j'ai besoin du 62, que mon collègue doit le faire, hein? Mais on parlait de quoi? De coûts. Qu'on va réaliser une économie sur les coûts, et les délais vont être des délais plus courts. Cet argument, je l'ai démolé au début, vous étiez là, parce qu'au niveau international, il n'y a pas une... la littérature, ce qu'elle nous enseigne, c'est que, oui, il y a un gain en termes de délais, mais il n'y a pas un gain... un gain en termes de coûts. Mais l'analyse d'impact, justement, permet... nous permettait ça.

Et là, je vous le dis, dans la table des matières de l'analyse d'impact réglementaire sur l'agence, si on voulait bien faire notre travail : «Consultation... hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies.» D'ailleurs, on doit vendre aux Québécois que ça prenait une agence. Cette agence, on a vu les coûts, dans un contexte de... on serre la ceinture parce qu'il n'y a plus d'argent. Mme la ministre elle-même le mentionne.

Donc, au même moment, j'ai la ministre du Transport qui me dit : J'ai peu d'argent, je n'ai pas d'analyse d'impact réglementaire qui doit, elle, nous informer sur les options et les choix pour qu'on puisse avoir un choix éclairé. Donc, c'est comme si je commence l'étude détaillée handicapé, handicapé d'un élément hyperimportant, sachant que cet élément existait un peu partout dans les anciens projets de loi.

Mais je peux continuer, parce que c'est très important pour le bénéfice des gens qui m'ont vu sortir d'une manière assez forte, que je ne peux pas avoir de l'information sur l'étude d'impact réglementaire pour qu'il puisse... Pourquoi, aujourd'hui, le Parti libéral demande? Et, je comprends, on ne peut pas faire une étude d'impact réglementaire, malheureusement, c'est trop tard, je comprends. Mais il y a un argumentaire, il y a des documents explicatifs portant sur les impacts du projet de loi. Bien, que la ministre nous les dévoile, qu'il nous informe du cheminement qui l'a convaincu que c'est la meilleure option. Mais je ne peux pas aujourd'hui, M. le Président, sans avoir ces éléments, commencer mon travail de législateur. C'est ça, notre rôle. Que la partie gouvernementale l'aime ou le déteste, c'est... On ne peut pas. On doit faire notre travail correctement.

Je continue, M. le Président. Donc, Synthèse des coûts et des économies, aucune idée. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies, aucune idée. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économie, aucune idée. Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée. Regardez cette phrase... ce... Je salue les gens qui ont travaillé. Écoute, on peut critiquer l'agence, mais au moins, le travail a été bien fait. Les gens qui ont travaillé sur cette étude d'impact réglementaire ont bien préparé le terrain. Qu'on soit d'accord ou contre l'agence de santé, ils ont préparé le terrain pour une bonne analyse du législateur.

Et les gens qui nous... qui nous suivent doivent savoir ça. C'est qu'on est en train d'étudier la création d'une nouvelle agence, et cette agence vient après six ans d'un gouvernement qui a livré zéro projet en matière de transport collectif. Mais on a le droit de se poser des questions. Est-ce que ça prend obligatoirement une agence, aujourd'hui, après avoir échoué à livrer zéro projet en matière de transport collectif? Mais, pour qu'on puisse le faire, la question qu'on doit tous se poser aujourd'hui : Est-ce que c'est la seule option qu'on a devant nous? La seule option, c'est créer une nouvelle agence. Ce n'est pas une agence de revenus, c'est une agence de dépenses, et une agence où on va essayer, selon les dires, regrouper les compétences et l'expertise pour gérer les projets complexes. Mais ne me posez pas la question sur les... la définition des projets complexes, même moi, je ne le sais pas. Je vais poser les questions et je veux savoir comment le gouvernement va le définir.

• (10 h 50) •

Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée. Aujourd'hui, on vient vendre aux Québécois : Écoutez, tous vos problèmes de transport collectif, si ça ne marchait pas avant, si ça ne roulait pas bien, si ça coûtait cher, oubliez tout cela aujourd'hui, ça va bien aller, parce qu'on a le projet de loi n° 62, on va accélérer les projets, on va avoir les contrats collaboratifs, on va instaurer une agence de mobilité, et ça va bien aller. Il n'y a personne qui va croire ça, M. le Président. Je n'ai pas... je n'ai pas une analyse des avantages et des inconvénients de la solution projetée.

Je peux continuer, hein? «Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi.» Il y a un volet petites et moyennes entreprises. Et là, ça va vous dire quelque chose, là, un des premiers groupes qui est venu en commission parlementaire s'appelle Pomerleau. C'est parce qu'ils voyaient qu'il va y avoir un impact. On ne peut pas dire aujourd'hui : Il n'a pas d'impact sur les entreprises. Et d'ailleurs les réponses de Mme la ministre, vendredi, m'ont convaincu. En fait, c'est grâce à elle que je dépose cette motion aujourd'hui, parce qu'elle nous a dit, pour le tramway : Il n'y avait pas de

personnes qui ont soumissionné. Ça veut dire qu'il y a un enjeu avec les entreprises. Pourquoi les entreprises ne soumissionnaient pas?

Donc, on commence l'étude détaillée d'un projet de loi qui crée une agence sans faire une étude, une analyse d'impact réglementaire. On écoute donc les partenaires qui sont venus, une entreprise, deux représentants d'entreprises, mais on n'a pas d'étude d'impact réglementaire. Voyons donc, M. le Président, sérieux? Est-ce que c'est comme ça qu'on va convaincre les Québécois, que, pendant que le gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques, qu'il y a 11 milliards de déficit, que Mme la ministre ferme des projets maintenant, qu'il y a des routes qu'on ferme parce qu'on dit aux entrepreneurs : On n'a plus d'argent, attendez l'année prochaine, ou bien, ce que j'ai entendu, ça, et c'est la meilleure : Attendez la mise à jour économique au mois de novembre, et après, probablement, on va réouvrir des programmes, réouvrir les programmes... Mais on veut bien paraître au niveau de l'opinion publique, on se serre la ceinture. C'est ça, le contexte, M. le Président.

Donc, moi, aujourd'hui, je ne peux pas accepter qu'on commence l'étude détaillée de ce projet de loi sans avoir le portrait réel. Si Mme la ministre a cheminé à l'intérieur et a pu vendre que... à ses collègues, au Conseil des ministres, que ça prenait obligatoirement une agence, bien, qu'ils nous dévoilent les notes explicatives sur les impacts du projet de loi sur les entreprises ainsi que sur les sociétés de transport. Je pense que mon collègue député de Taschereau l'a entendu vendredi, il n'y avait pas de soumissionnaire. C'est pour cela qu'on a retardé le lancement du tramway.

Donc, on sait qu'il y avait un problème au niveau des soumissionnaires ou des consortiums, on met un projet de loi n° 62 qui règle les contrats, mais au bout de la ligne, on parle toujours qu'il y a une partie tierce qui doit gérer les projets complexes, mais on ne veut pas faire d'analyse d'impact réglementaire. J'essaie juste de voir les variables. On crée une agence. Le problème, on n'a pas de soumissionnaires pour le tramway, c'est pour cela que ça a été retardé. On a un problème de projets complexes parce qu'on n'a pas beaucoup d'entreprises intéressées, on règle le problème au niveau des contrats, mais les contrats, c'est pour tout, sauf le transport. Ça, ce n'est pas moi. Ça, c'est la ministre... le collègue de la ministre qui dit : Demandez à la ministre du Transport. On vient... Si on regarde le projet de loi, ce n'est pas dans le projet de loi. Ah! attendez un omnibus. Ça commence à faire beaucoup de choses très brouillonnes, M. le Président. J'essaie de me convaincre moi-même que j'ai tous les éléments pour commencer l'étude détaillée, mais, malheureusement, je n'en trouve pas.

Je continue. Et pourquoi je parle de la table des matières? C'est public. Les gens qui veulent aller fouiller ça, là, c'est très public, la table des matières. C'est une perle que ma collègue vient de me montrer. Ce n'était pas prévu dans le plan, mais je l'aime. Je l'aime parce que ça démontre hors de tout doute qu'il fallait faire ça. Si j'enlève juste le nom de Santé et je parle du Transport, j'en suis sûr et certain que les collègues autour de la table et mon estimé collègue de l'Acadie vont aimer avoir une liste d'impacts réglementaires pour bien faire le travail.

Je continue les éléments. «Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée», page 23. Ça, c'est pour l'agence de santé. «Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi», «petites et moyennes entreprises», «compétitivité des entreprises», «coopération et harmonisation réglementaires», «fondements et principes de bonne réglementation», les mesures d'accompagnement. Il y a tellement d'éléments, M. le Président, j'aurais aimé, aimé les avoir.

Là, on parle... on parle de l'agence de santé, mais j'ai le goût... j'ai juste le goût de vous lire un beau... On parle : «Cause des problématiques rencontrées». C'est vrai que je vais parler de la santé, mais ça s'applique aussi au transport parce que les arguments de la ministre qui me dit et qui nous dit qu'il y a un problème de compétence, qui a été démolé par la Société de transport de l'Outaouais... Je tiens à le rappeler, une excellente présentation où ils disaient : Nous, notre équipe roulait bien, on n'a pas besoin du MIQ. Bureau de projet de Québec, ça roule. Ils avaient beaucoup de projets. D'ailleurs, on revient à la version initiale de 2018 ou presque du tramway. Donc, les équipes fonctionnent.

Et comme je vous... je viens de vous le mentionner, M. le Président, le bout que j'aime : «Justification de la nécessité de l'intervention de l'État». Ça, c'est une analyse qu'on trouve dans l'analyse d'impact réglementaire de l'agence de santé. Est-ce que c'est justifié? Est-ce que c'est justifié une intervention de l'État par une agence? On ne le sait pas. On ne le sait pas parce que, malheureusement, l'étude d'impact réglementaire n'a pas été réalisée. Et je vais continuer dans la même logique, M. le Président. La réponse que nous avons eue : «Les mesures législatives proposées ne concernent pas les entreprises, aucune analyse d'impact réglementaire n'est requise.» Ça, ça a été la réponse... la réponse que nous avons eue de la part du cabinet de Mme la ministre.

Donc, M. le Président, quand j'analyse... quand j'analyse ces éléments et je regarde l'ampleur de l'échec caquiste en matière de transport collectif, et compte tenu qu'on essaie maintenant de dire à l'ensemble des Québécois que c'est fini, les problèmes en matière de mobilité durable et transports et projets complexes, en fait, le gouvernement a fait lui-même son constat d'échec, qu'ils sont incapables de livrer des projets structurants en matière de transport collectif.

Moi, ce que je demande aujourd'hui... je sais que c'est impossible de faire une analyse d'impact réglementaire très rapidement avant jeudi, mais concrètement, ce que je demande, c'est que... Clairement, il y a des notes, au sein du ministère, sur l'impact de la création de l'agence. Je connais très bien la rigueur de nos fonctionnaires et surtout du sous-ministre qui nous écoute. C'est sûr qu'il a élaboré des notes sur la création de l'agence, c'est sûr qu'il a fait une bonne analyse sur la création de l'agence. Moi, ce que je veux savoir, c'est qu'est-ce qu'on peut nous partager ces notes. Qu'on nous partage, comme ça, on va savoir de quoi on parle.

Je vous ai partagé la table des matières de l'agence de santé. Vous pouvez me dire, M. le député : Ce n'est pas à 100 % cette table de matière qu'on aurait dû voir. Pas de problème, j'accepte. Mais on doit faire preuve de plus de rigueur et de transparence, qu'il y a un cheminement à l'intérieur du ministère, il y a des notes rédigées par les conseillers, ou par le sous-ministre, ou par ses équipes pour créer une nouvelle structure. C'est impossible, connaissant un peu la

machine, qu'on demande aux Québécois aujourd'hui de payer pour une agence... de payer une agence et ne pas avoir pris le temps de bien faire une analyse d'impact réglementaire. Les Québécois vont payer cette structure, et on leur doit des explications.

Donc, je comprends que ça n'a pas été fait, l'analyse d'impact réglementaire. Ça, c'est un fait. Je le déplore. Parce que, dans d'autres projets de loi, il y avait une étude d'impact réglementaire, il y avait une analyse d'impact réglementaire. Mais ce que je ne vais jamais acheter, c'est qu'on arrive dans un coin de table, et on va arriver et dire : Mme la ministre, vous devez déposer un projet de loi pour créer une agence. C'est impossible. Ça ne marche pas de même. C'est impossible. Et, ayant moi-même siégé dans d'autres projets de loi, je reconnais la rigueur, et que c'est impossible qu'il n'y ait pas de notes.

• (11 heures) •

Donc, ce que je leur demande, d'ici jeudi... je sais que demain, on ne siège pas, demain, j'espère qu'il va y avoir des amendements qui vont passer au Conseil des ministres, et qu'on va les recevoir rapidement pour qu'on puisse faire notre travail pour jeudi. Je pense que l'équipe du ministère a bien travaillé. Ils ont produit des notes pour faire avancer la structure de l'agence à l'intérieur du ministère et convaincre Mme la ministre. Maintenant, moi, j'aimerais bien être convaincu du bien... du bien de la création de l'agence, et est-ce qu'à l'intérieur du ministère, ils ont analysé tous les aspects. C'est ça, le rôle du législateur. Notre rôle de l'opposition officielle, c'est contrôler l'action gouvernementale. Mais, si on veut la contrôler, bien, il faut avoir accès à ces documents, M. le Président.

Donc, je peux accepter l'oubli, je peux accepter l'oubli et quand le ministère a omis ou a oublié de faire une analyse d'impact, mais je ne peux pas laisser passer qu'on ne peut pas partager avec nous les notes portant sur les impacts du projet de loi envers les entreprises ainsi que les sociétés de transport. Et ce n'est pas inhabituel de faire des analyses d'impact réglementaire. C'est très, très, très fréquent. M. le Président, je ne voulais pas passer... Écoutez, là, tout ça, là, ce sont les projets du gouvernement. Et, quand un ministre arrive au Conseil des ministres pour présenter son projet autour de la table, il dépose un mémoire et une analyse d'impact réglementaire. C'est comme ça que ça marche. Donc, est-ce qu'on est en train de me dire que Mme la ministre est allée au Conseil des ministres sans analyse d'impact réglementaire? Je pense, le mémoire, je l'ai vu. On l'a vu quelque part. Il y avait un mémoire qui a été déposé.

(Interruption) Merci, mon cher collègue. Ce que je vous aime, M. le député de l'Acadie. Vous êtes très organisé. Ah! Voilà. Il arrive... il arrive avec le mémoire qui a été déposé au Conseil des ministres.

Mais ce que je ne peux pas tolérer, le collègue de Mme la ministre, qui était responsable, lui, du projet de loi sur les contrats, il est arrivé au Conseil des ministres avec le mémoire et avec l'analyse d'impact réglementaire. Il a déposé son projet de loi en même temps que Mme la ministre. Lui, il a déposé l'analyse d'impact, mais pas Mme la ministre.

Alors, M. le Président, moi, je vous dis, je suis ouvert à écouter Mme la ministre pour me convaincre que, dans un temps où son gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques, au même moment qu'elle-même dit : Je n'ai plus d'argent, elle accepte même que des entreprises comme... en aéronautique puissent ramener des employés et payer pour le transport, et qu'il dit à toutes les sociétés de transport : Faites un audit, gérez vos finances, et chacun gère sa fougère... Alors, M. le Président, que chaque personne gère sa fougère, mais nous aimerions voir la fougère qu'elle gère en matière d'impact réglementaire, comment elle est gérée. Je veux m'impliquer dans cette fougère, M. le Président, mais ça me prenait absolument une analyse d'impact réglementaire. Je sais que ça fait rire, mais je l'ai mentionné mercredi : j'adore les propos de Mme la ministre. Elle manipule très bien le verbe et la phrase. Elle a toute mon admiration, mais faisons les choses correctement. Je sais qu'on ne peut pas avoir une analyse d'impact réglementaire, mais j'en suis sûr et certain qu'elle est bien épaulée d'un excellent sous-ministre, qui a cheminé depuis très longtemps avec cette idée. Qu'on nous partage les notes en commission. Qu'on nous partage les notes. Qu'on nous partage ce qui a été rédigé. On va s'entendre. Parce que j'en suis sûr et certain que la qualité qu'on a au niveau du ministère du Transport doit être reflétée dans les notes. Et, j'en suis sûr et certain, ils vont nous faciliter la tâche de bien faire notre travail avec une bonne analyse d'impact réglementaire.

Alors, M. le Président, c'est ma première motion préliminaire. J'ai bien fait d'exposer devant tous les collègues la table des matières de la création d'une nouvelle agence. Je fais confiance aux gens qui ont travaillé pour cheminer ce projet de loi, mais nous aimerions l'avoir pour bien débiter notre projet... notre analyse de l'étude détaillée de ce projet de loi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci beaucoup, M. le député. Mme la ministre, est-ce que vous souhaitez intervenir à ce stade-ci sur la motion déposée par le député de Nelligan?

Mme Guilbault : Non. Non, merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : M. le député de Taschereau, vous souhaitez intervenir, donc je vous cède la parole.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci beaucoup, M. le Président. Je suis très content de voir mon collègue de Nelligan déposer cette motion préliminaire, pour la bonne raison qu'effectivement, moi aussi, ça m'avait étonné que cette analyse d'impact réglementaire ne fasse pas partie du travail préparatoire qui nous mène à l'étude, là, du projet de loi n° 61, qui vise la création de Mobilité Infra Québec.

J'ai l'impression de revivre un épisode qu'on a déjà vécu au projet de loi n° 48 en sécurité routière, quand on parlait... vous vous souviendrez, quand on parlait d'alcool au volant, on a demandé sur quelle base la ministre

décidait de ne pas réduire la limite d'alcool permise au Québec à 0,05 sachant que la Santé publique, sachant que beaucoup d'acteurs, les sondages même montraient que la population était prête à réduire cette limite-là à 0,05. Donc, il y avait une acceptabilité sociale. Puis on demandait : Bien, pourquoi, sur quelle base scientifique ou sur quelles études... On se rendait compte finalement que... du côté gouvernemental, qu'on ne descendrait pas cette limite-là à 0,05, puis on n'a jamais obtenu aucun dépôt de documents, aucun document, aucune étude, aucune assise sur laquelle on pouvait justifier ce refus-là du côté gouvernemental. Bon, après, on a appris, là, que, finalement, la SAAQ avait procédé à des analyses, là, mais il y a quelque chose là-dedans qui me dérange profondément, parce qu'on crée un nouveau projet de loi, une nouvelle agence qui va avoir un impact certain au Québec, évidemment, qui va avoir... j'ose croire qui va avoir un impact sur les entreprises.

On en a reçues ici. On en a entendues deux, une entreprise, Pomerleau, d'une part, puis l'association des constructeurs de grands projets, qui étaient ici pour nous parler des bénéfices qu'eux voyaient. Donc, je ne peux pas croire qu'on évalue qu'il n'y a pas d'impact, ou, en tout cas, que ça ne vaut pas la peine de le mesurer. Il y a quelque chose là-dedans qui ne fonctionne pas. Des gens sont venus nous dire : Oui, oui, allons de l'avant avec cette agence-là, soutenue par le projet de loi n° 62, ça va être bon pour nous. Puis de l'autre côté, bien, on justifie... puis c'est ça, hein, la réponse de la ministre, là. La ministre n'a pas commandé une étude... une analyse d'impact réglementaire parce qu'elle disait : Ça ne concerne pas les entreprises. Mon projet de loi, le projet de loi n° 61, ne concerne pas les entreprises. Puis ce que je comprends, c'est que la ministre a fait venir elle-même deux entreprises, à ma connaissance. C'est la partie gouvernementale qui a invité Pomerleau et... donc, ce regroupement d'entreprises aussi. S'il n'y a pas de... S'il n'y a pas d'impact, bien, pourquoi les avoir fait venir pour dire... pour appuyer le projet de loi? Il y a quelque chose qui, fondamentalement, ne fonctionne pas là-dedans.

Et je trouve ça d'autant plus particulier que le projet de loi n° 62, sur lequel la ministre insiste beaucoup, a produit une analyse d'impact réglementaire, une analyse qui a été publiée, là, facilement accessible, là, qui vise, là, à mesurer l'impact réglementaire sur le projet de loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisitions des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure. Ça a été rendu... Ça a été déposé en avril par le Secrétariat du Conseil du trésor, en avril 2024. Donc, on ne peut pas dire que ça ne concerne pas les entreprises, si, de l'autre côté, le projet de loi n° 62, qui est tellement important pour le projet de loi n° 61, en fait, ils sont intimement liés, là, a produit lui-même... on a produit, de ce côté-là, une analyse.

Évidemment, on ne pourrait pas dire non plus que l'analyse produite dans le 62 est suffisante pour expliquer l'impact que ça aura sur les entreprises dans le projet de loi n° 61, parce que ça déborde. Évidemment, il y a sûrement des éléments du projet de loi... de l'analyse d'impact sur le projet de loi n° 62, qu'on peut reprendre et inclure dans une éventuelle analyse du projet de loi n° 61, mais de dire, là — c'étaient les mots de la ministre, là — que ça ne concerne pas les entreprises, difficiles à acheter, M. le Président. Les entreprises vont être au coeur de ce processus-là qui est supposé nous aider à accélérer la réalisation de projets.

• (11 h 10) •

Vous savez comment ça fonctionne, on ne fait pas ça en régie, là, les projets de transport collectif puis les grands projets routiers, là. On a des consortiums, on a des entreprises qui vont soumissionner, qui vont agir avec le gouvernement qui demeure le porteur du projet et qui vont réaliser ces projets-là. Bon, dans un mode collaboratif, ils vont même y participer, ils vont participer à la conception afin de réduire les risques, c'est la prétention du gouvernement. Mais ils sont directement impliqués dans le projet de loi n° 61 et dans le projet de loi n° 62. Alors, dire que ça ne concerne pas les entreprises, là, je ne comprends pas. Je ne comprends juste vraiment pas.

D'autant plus que la Politique, là, gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif — Pour une réglementation intelligente, c'est un document qui a été déposé en février 2022, donc par le gouvernement actuel. Donc, je comprends qu'il n'y a rien d'obligatoire, c'est une politique, là, ce n'est pas une loi, mais, en même temps, si on veut être un peu raccord avec les principes qu'on émet nous-mêmes comme gouvernement, il me semble qu'on devrait être cohérent puis faire des analyses d'impact réglementaire. Parce qu'on a, en février 2022, donc, créé cette politique gouvernementale dans laquelle — je le rappelle, parce que c'est quand même intéressant, là — le préambule, il résume un peu, là, le fondement, en fait, l'essence de cette politique. Ça dit : «La réglementation est un outil essentiel qui permet à l'État de réaliser sa mission. Toutefois, le respect des lois et des règlements, de même que le temps alloué aux formalités administratives engendrent des coûts pour les entreprises et accaparent des ressources humaines qui pourraient être utilisées à des fins plus productives.»

Donc, déjà, ça, c'est intéressant quand même, là, parce que, d'une part, on dit, les lois ou les règlements qu'on va mettre en oeuvre au gouvernement peuvent avoir un impact. Et, évidemment, je pense que ça a toujours été une volonté assez importante du côté gouvernemental, puis je pense que c'est un souhait qu'on partage tous aussi, là, dans les oppositions, s'assurer que les argents qui sont déboursés par le gouvernement sont utilisés à des fins les plus productives possibles, qu'il n'y ait pas de gaspillage, qu'il n'y ait pas d'argent jeté par les fenêtres. Puis on cherche une certaine efficacité, en fait, dans la mise en oeuvre des lois, des règlements du gouvernement du Québec, mais aussi chez les entreprises, hein? C'est un peu ça, l'analyse d'impact, c'est d'évaluer quel sera l'impact pour les entreprises qui vont travailler de manière conjointe avec le gouvernement.

Donc, «le fardeau cumulatif de la réglementation peut ainsi entraîner des effets défavorables sur la croissance économique, la création d'emplois, l'investissement, l'innovation et la compétitivité des entreprises, ce qui est contraire au principe de développement durable». Donc, c'est un peu ce que je disais, là, chaque fois qu'on crée une loi, qu'on crée un règlement du côté gouvernemental, bien, évidemment, il faut... il faut avoir une idée juste de l'impact que ça aura sur les entreprises. Est-ce qu'on est en train de favoriser la saine compétition entre les entreprises? Est-ce qu'on est en train d'alourdir le fardeau administratif ou on est en train de l'alléger tout en se protégeant par

ailleurs? Tu sais, c'est des questions quand même assez fondamentales à se poser, là. On pourrait référer à la commission Charbonneau. On ne pourrait pas avoir un enlèvement, finalement, des charges de suivi, par exemple, sur les différents projets. Mais, en même temps, on ne veut pas non plus alourdir indûment. Donc, c'est quand même assez important, puis c'est une analyse qui est drôlement importante pour être capable d'avoir un impact positif, mais aussi transversal, parce que c'est pas juste le projet de loi en lui-même, mais c'est l'effet que ça aura entre les entreprises elles-mêmes.

Donc, je poursuis : «Avec cette politique, le gouvernement se dote de moyens et d'outils qui permettent de mieux réglementer et de contrer le fardeau réglementaire et administratif imposé aux entreprises, contribuant ainsi à maintenir un environnement d'affaires favorable à leur développement. À cet égard, la présente politique est basée sur les meilleures pratiques de réglementation et s'inspire notamment du concept de réglementation intelligente. Élaboré à la fin des années 90 et au cours des années 2000, le concept de réglementation intelligente consiste à élaborer la réglementation de façon à faciliter l'activité économique tout en protégeant l'intérêt du public.»

Donc, essentiellement, c'est ce que je disais, c'est-à-dire alléger tout en maintenant des garde-fous pour être capable de se protéger, M. le Président. C'est extrêmement important dans le contexte. Là, on va, à travers le 62 et le 61, faire un petit... faire des changements quand même substantiels, importants dans la façon dont on va non seulement s'approvisionner au Québec sur différents types de projets, mais, d'autre part, plus spécifiquement à travers le 61, sur les enjeux de transport collectif et de transport routier.

Puis ce n'est pas des petits contrats, là. J'aimerais le rappeler quand même, là. Tu sais, la commission Charbonneau portait beaucoup sur la question des contrats octroyés par le ministère des Transports. C'est un grand donneur d'ouvrage, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, au Québec. Et moi, de voir que cette analyse d'impact réglementaire est escamotée dans le cadre de l'étude de ce projet de loi n° 61, ça me pose beaucoup de questions, surtout qu'on a eu des groupes qui sont venus ici, l'entreprise privée est venue nous dire que, pour eux, c'étaient des changements importants.

Donc, je me pose beaucoup de questions, d'autant plus que le ministère des Transports et de la Mobilité durable nous avait quand même habitués à des analyses d'impact réglementaire dans ses précédents projets de loi. On en a eu un sur... On a eu une analyse d'impact réglementaire concernant le projet de loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière. Ça, c'était en novembre 2023, c'était le projet de loi n° 48, sur lequel j'ai eu la chance de travailler avec la ministre, avec les collègues, notamment de Nelligan. On en a eu une autre aussi, une analyse d'impact réglementaire, concernant le projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, en mai 2022. On a eu une analyse d'impact réglementaire concernant le projet de règlement modifiant le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile en juin 2022. On a eu une analyse d'impact réglementaire concernant l'obligation d'utiliser un dispositif de consignation électronique par les conducteurs et exploitants de véhicules lourds en mai 2022. On a eu une analyse d'impact réglementaire concernant le projet de règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds en janvier 2022. Je n'ai pas fait de demande d'accès à l'information pour avoir ces informations-là, M. le Président, là, c'est directement sur le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Donc, il y avait une pratique de réaliser ces analyses d'impact réglementaire, puis là on n'en a pas pour le projet de loi n° 61. Donc, je me demande qu'est-ce qui se passe au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Est-ce qu'on a décidé de ne plus faire ce genre d'analyse d'impact là? Est-ce qu'on a décidé de ne pas la faire parce qu'on se dit : Bah! Dans le projet de loi n° 62, ça a été fait, donc pas besoin d'en faire un sur le 61? Est-ce que c'est un oubli? Ça se peut aussi, je l'ignore. Mais moi, je... Ça me pose beaucoup de questions.

Vous savez, il y a un livre, là, que Mme la ministre aimait beaucoup trimballer avec elle, plusieurs de ses collègues aussi le trimballaient, là, *Comment les grands projets finissent par se faire réussir*, là, dans lequel on disait, puis ça a été repris aussi, par ailleurs, là, dans une analyse qu'on a eue, là, de Jacques Roy, là, de HEC Montréal, c'était très intéressant, l'importance de réfléchir longuement et d'agir rapidement. Réfléchir longuement, ça, ça veut dire soulever toutes les pierres pour s'assurer que le projet, là, il est bien ficelé; que le projet, puis, dans ce cas-ci, c'est le projet de loi, là, que le projet de loi, il est bien attaché; que le projet de loi aura des impacts positifs; que le projet de loi n'aura pas trop d'impacts négatifs et que, s'il en a, bien, on les aura, là, le plus possible, amenuisés; s'assurer que le public va être protégé à travers ce projet de loi là; s'assurer que les entreprises n'auront pas une charge administrative induite; s'assurer que, tu sais, le projet de loi, là, qu'on dépose, le projet de loi n° 61, il est... il répond non seulement à un besoin, mais il ne créera pas plus de problèmes qu'il veut en régler.

C'est un peu ça, l'enjeu, aussi. On ne veut pas avoir des projets de loi qui créent des problèmes qu'on va devoir corriger par la suite. C'est quelque chose qui m'apparaît être d'une bonne pratique. Ça m'apparaît... Puis ce n'est pas juste moi qui le dis, là, c'est... je veux dire, je me base directement sur la politique du gouvernement actuel, la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif — Pour une réglementation intelligente. Bien, je ne sais pas c'est quoi, le contraire d'«intelligent», mais là, on n'a pas fait cette politique-là. On a décidé de ne pas la réaliser dans le cadre d'un projet de loi qui va avoir un impact certain, sur l'entreprise privée notamment. Ils sont au cœur de ces projets-là, ils sont à la racine même, là. C'est ce qu'on veut faire avec le projet de loi n° 62.

Parlant du projet de loi n° 62, moi aussi, je me référerai, là, à la table des matières. Ça aussi, c'est facile à trouver, là, on va sur le site du Conseil... du Secrétariat du Conseil du trésor, ça a été déposé en avril 2024, analyse d'impact réglementaire sur le projet de loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes

publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure. Bon. (Interruption) Excusez-moi.

• (11 h 20) •

Donc, la première des choses, on va définir le problème. On ne cherche pas à créer des politiques... des nouveaux projets de loi si ce n'est pas pour corriger des problèmes, évidemment. Donc, dans le cadre du projet de loi n° 62, on a pris le temps de définir le problème. On peut être d'accord ou pas d'accord, là, mais force est de constater que, dans l'analyse du projet de loi n° 62, avant même de commencer à entendre des groupes, avant même de commencer à faire l'étude détaillée, on s'est donné la peine, au Secrétariat du Conseil du trésor, de se poser la question : À quels problèmes on veut référer, quels problèmes on veut régler avec notre projet de loi? C'est la base. Ensuite, on y est allé d'une proposition de projet, donc les grandes lignes. Le projet de loi n° 62 va répondre à ce problème-là en proposant des modifications à notre mode d'approvisionnement au Québec. On juge qu'il y a des enjeux au niveau du mode traditionnel, avec des appels d'offres basés sur une conception de réponse à un problème, là, de transport, ou dans le milieu de l'éducation, ou de la santé, et on bâtit en régie ce projet-là. Et on demande aux marchés de répondre à cet appel d'offres là. Là, on s'était... Du point de vue gouvernemental, il y a peut-être d'autres façons d'envisager l'approvisionnement au gouvernement du Québec et de revoir, finalement, la façon dont on y répond, notamment en impliquant l'entreprise privée dans la conception, ce qui pourrait, selon les prétentions du gouvernement, réduire les risques.

Ensuite, dans la table des matières toujours, l'analyse des options non législatives, on fait une évaluation des impacts, on fait une appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi. Donc, ce n'est quand même pas inintéressant aussi, là, de voir quel impact ça aura sur non seulement les entreprises, mais sur l'emploi au Québec. Est-ce que ça va nous permettre d'aller chercher ou de stimuler un secteur d'emploi? Est-ce que ça va nous permettre... Est-ce qu'il y aura des risques d'une part aussi... est-ce que... On sait qu'on vit une pénurie de main-d'oeuvre, est-ce qu'il y aura un risque à combler éventuellement des postes qui pourraient être créés dans le contexte où on vient modifier le processus d'approvisionnement au Québec? On fait une évaluation aussi de l'impact sur les petites et moyennes entreprises. On fait une évaluation de l'impact sur la compétitivité des entreprises. On regarde aussi la coopération et l'harmonisation réglementaire. On travaille sur... On fait une analyse des fondements et principes de bonne réglementation, etc. On conclut.

Donc, je m'explique mal pourquoi d'un côté, au Secrétariat du Conseil du trésor, on a... on s'est donné la peine de faire une analyse d'impact réglementaire, alors que dans le projet de loi n° 61, on ne l'a pas fait. Mais j'irais dans le même sens que mon collègue de Nelligan, s'il y a des documents existants qui ont été... d'une manière ou d'une autre qui ont aidé à évaluer le risque réglementaire sur les entreprises québécoises, bien, qu'on nous les partage. On se contentera de ça pour cette fois-ci. Peut-être que c'est un oubli, peut-être qu'on a mal évalué la situation, mais au moins qu'on ait accès à cette information-là. Je pense que ça peut... ça ne peut pas nuire dans notre appréciation du projet de loi. Autrement, on va passer notre temps à poser des questions là-dessus tout au long du projet de loi. Tu sais, si on veut faire notre travail comme il faut, il faut avoir accès à l'ensemble des documents. Donc oui, le mémoire de la ministre, mais aussi cette analyse-là qui est extrêmement importante.

Moi, je m'adresse aussi aux députés de la banquette gouvernementale. Je vous suggère bien humblement de faire cette même demande-là à Mme la ministre, si on veut être capable de bien évaluer l'impact positif — c'est ce qu'on souhaite tous savoir, finalement, là — il faut avoir l'ensemble de l'information, il faut avoir l'ensemble des documents qui ont servi à analyser ce projet de loi là. Là, on a des groupes qui sont venus en audiences nous dire qu'il y avait beaucoup de choses à changer. Donc, on aura beaucoup de travail, certainement plusieurs amendements, des trucs, des éléments qui sont assez fondamentaux dans le projet de loi, je ne peux pas croire qu'on n'a pas pensé, du côté gouvernemental, à réfléchir à l'impact que ça aurait.

Donc, je m'arrêterai là, M. le Président, parce que je veux laisser, là, mon collègue aussi, là, amener peut-être d'autres arguments supplémentaires, mais ça me semblerait tout à fait opportun qu'on puisse nous partager, d'ici les délais les plus courts, l'ensemble des analyses qui ont été produites pour être capables d'avoir le meilleur éclairage possible et être capables de mesurer quelle analyse fait la ministre de son projet de loi sur les entreprises québécoises. Merci.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, je vous remercie, M. le député. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, est-ce que vous souhaitez intervenir?

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Oui, avec plaisir, M. le Président. Alors, j'accueille de façon extrêmement positive et enthousiaste la proposition, la motion préliminaire de mon collègue député de Nelligan. Donc, ce qui est... ce qu'il demande, c'est que l'on puisse avoir accès à toutes les analyses, les notes ministérielles, les documents explicatifs portant sur les impacts du projet de loi que l'on étudie à l'heure actuellement... à l'heure actuelle, le projet de loi n° 61, qui aura pour objectif de créer une agence, une agence qu'on appellera Mobilité Infra Québec et qui va quand même changer passablement le paysage et les façons de faire, de l'aveu même du gouvernement et de la ministre. Donc, c'est un changement de paradigme important. C'est un changement d'approche qui est assez fondamental, qui peut être extrêmement lourd de conséquences.

On souhaite que les conséquences soient positives, que les retombées soient extrêmement enthousiasmantes et que l'on puisse effectivement atteindre les objectifs de construire davantage, de construire plus rapidement et de

respecter donc les délais, mais aussi les budgets qui sont impartis à des grands projets d'infrastructure, ce qu'on appelle les projets complexes. Or, force est de constater qu'au-delà des vœux pieux, au-delà des affirmations que l'on peut échanger sur la portée du projet de loi, bien, l'analyse scientifique, les avis d'experts nous manquent pour véritablement déterminer si les objectifs qui sont associés au projet de loi sont véritablement réalistes, si... comment ils peuvent se transposer en résultats. Et évidemment, ce qu'on... ce qu'on n'a pas, à l'heure actuelle, les moyens de mesurer, c'est quelles peuvent être aussi les conséquences négatives ou encore les effets collatéraux d'un changement d'approche aussi fondamental.

On a souvent fait référence au projet de loi n° 62 en parlant du projet 61. Évidemment, c'est beaucoup trop court, on ne peut pas s'arrêter là puis dire : Bien, en fonction du... On adopte un projet de loi qui, sans le projet de loi n° 62, n'aurait pas d'effet significatif, et faire appuyer les prétentions d'une amélioration sensible des résultats sur le plan de la construction d'infrastructures et de projets complexes sur le dos du projet de loi n° 62. C'est deux projets de loi qui se complètent, certes, mais qui sont autoportants.

Alors, moi, je n'ai pas assisté aux audiences, ni même au début de la discussion sur le projet de loi n° 62, mais je pense que notre responsabilité, en tant que parlementaires, c'est de s'assurer que le projet de loi qui est devant nous se tienne et qu'on puisse en mesurer toute la portée.

Et il y a un outil pour ça, mon collègue député de Taschereau en a fait mention abondamment, c'est l'analyse d'impact réglementaire. C'est, en fait, une façon de faire, c'est une pratique, une bonne pratique que le gouvernement a incluse dans un document qui est disponible évidemment pour tous les parlementaires et pour le grand public sur le site web du gouvernement et qui a été déposé en février 2022. On ne parle pas d'une ancienne pratique qui est révolue puis qu'on peut mettre de côté parce qu'on a tellement amélioré les façons de faire qu'on peut se passer de faire des analyses en profondeur sur les impacts réglementaires d'un projet de loi. Ça date d'à peine deux ans et déjà on semble en faire fi. On le met de côté et ça, moi, je trouve ça passablement troublant, voire inquiétant qu'un projet de loi qui semble actuellement essentiel pour sortir de notre torpeur après six ans d'inaction en ce qui concerne les grands dossiers d'infrastructure en matière de transport collectif, bien, que ce dossier-là, depuis le temps qu'on en parle, ça fait d'ailleurs depuis le début du mandat, du présent mandat, donc près de deux ans maintenant qu'on annonce le dépôt d'un projet de loi, bien il faut faire ses devoirs. Il faut s'assurer qu'on puisse avoir mesuré l'ensemble des aspects qui vont découler de ce... de l'adoption du projet de loi.

Et force est de constater, une fois de plus, que, lorsqu'on a rencontré des groupes, bien, il y avait de multiples questions. Il y avait beaucoup de failles dans l'élaboration du projet de loi en ce qui concerne, par exemple, ce n'est qu'un exemple, la définition même du mandat de l'agence. Alors article 4, là, déjà, on ne sait pas à quoi va servir l'agence plus précisément lorsqu'il est question de définir des projets complexes. Alors, je veux bien qu'on se donne toute la marge de manoeuvre au sein du ministère pour voir à l'évolution des projets et puis l'évolution de la vision du ministère dans un contexte qui pourrait être différent dans 10 ans ou dans 25 ans, sauf que, pour cela, il y a des amendements réglementaires ou législatifs qui peuvent être faits. Mais on ne peut pas avoir un projet de loi aussi vaste et aussi peu précis qu'il laisse place à toutes les interprétations, y compris des interprétations contradictoires qui pourraient mener à des débats juridiques ou judiciaires qui n'en finissent plus.

• (11 h 30) •

On parle quand même de gros sous, on parle de projets majeurs d'infrastructures, de projets d'infrastructures qui mettent en action non seulement le ministère des Transports et de la Mobilité durable, mais également des entreprises du secteur privé, de multiples entreprises qui vont vouloir contribuer à l'avancement du développement des infrastructures en matière de transport collectif au Québec, qui ont une expertise qui actuellement, malheureusement, n'est pas mise à contribution à la hauteur de tout son potentiel, ici même sur le territoire du Québec. Mais on voit ces entreprises-là qui sont appelées à répondre à des appels d'offres ou à des appels à projets un peu partout à travers la planète. Donc, ce n'est pas... ce n'est pas qu'on n'a pas cette expertise-là, c'est que malheureusement, à l'heure actuelle, on n'a pas eu la volonté politique d'investir massivement dans le développement d'infrastructures de transport collectif, de développer ces projets majeurs ou ces projets complexes. Mais, aujourd'hui, on voit que cette volonté-là pourrait se traduire notamment par la modification des façons de faire à travers un projet de loi qui crée une agence, mais on n'a pas mesuré à quel point cette modification législative peut avoir des impacts sur, justement, les entreprises qu'on voudra mettre à contribution.

Je parle d'entreprises de construction, évidemment, mais tout ce qui est firmes d'ingénierie également, et puis on pourrait même parler, au-delà de la construction, d'un aspect du projet de loi qui a fait l'objet d'ailleurs de plusieurs commentaires de la part des intervenants qui sont venus nous rencontrer, la question de la captation immobilière, là, tout ce qui est la valorisation immobilière autour des projets de transport collectif, et on le prévoit déjà pour Mobilité Infra Québec et les sociétés de transport. Les municipalités ont dit : Il ne faut pas que ça se limite, là, il faut pouvoir développer cette source de financement là pour le transport collectif, que ce soit pour la construction des infrastructures comme pour ses opérations, il faut aller chercher cette capacité-là de générer des revenus. Et ça, bien, ça se fait évidemment sur le marché immobilier. Donc, il y aura nécessairement des interactions avec des entreprises qui sont déjà actives dans le marché immobilier dans les centres où on va devoir... et on est vraiment en retard sur le développement de projets de transport collectif. Alors, évidemment qu'une analyse d'impact doit toucher notamment le domaine immobilier, en plus du domaine de la construction.

C'est un exemple, je pense, frappant du fait qu'on a voulu peut-être aller trop vite. Je dirais même que, en voyant le nombre très grand de points d'interrogation ou de questionnements qui ont été formulés par l'ensemble des groupes qu'on a rencontrés, on a un peu l'impression qu'on a voulu faire vite, puis on a peut-être tourné les coins ronds un peu. Et là, si on ne peut pas avoir les...

Le Président (M. St-Louis) : Je vous rappelle que vous disposez d'une minute, M. le député.

M. Arseneau : Une minute pour compléter?

Le Président (M. St-Louis) : Oui.

M. Arseneau : D'accord. Alors, je voudrais compléter, M. le Président, en formulant à nouveau cet appui vraiment formel et je ne sais pas avec quel qualificatif suffisamment fort je pourrais dire que cet élément-là est fondamental, de la même façon que l'on dit qu'on ne peut pas développer des projets de mobilité, des projets d'infrastructure sans avoir une vision, sans avoir fait une planification, une analyse approfondie du contexte actuel, du portrait de la situation, mais également une espèce d'analyse prospective sur ce qu'on veut faire, et dans quel contexte on devra évoluer au cours des 10, 15 ou 25 prochaines années. Bien, de la même façon, je pense que le projet de loi, qui se situe en amont et qu'on a devant les yeux, doit faire l'objet du même genre d'analyse approfondie de ses impacts, à tous égards, et c'est la raison pour laquelle, M. le Président, j'appuie la motion qui est devant nous.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie, M. le député. Prochaine intervention, du député de l'Acadie.

M. André Albert Morin

M. Morin : Alors, bonjour, M. le Président, merci. Permettez-moi d'intervenir, avec humilité, au nom du chef de l'opposition officielle, ce qui devrait me donner un maximum de 30 minutes dans le cadre de mon intervention. Je vous en remercie. Mme la ministre, chers collègues de la banquette gouvernementale, cher député de Nelligan, députés des oppositions, je suis très heureux de pouvoir intervenir ce matin afin d'appuyer la motion préliminaire que mon collègue le député de Nelligan a déposée, une motion excessivement importante, puis je vais vous expliquer pourquoi dans les minutes... les minutes qui suivent.

Le Parlement étudie présentement un projet de loi, le projet de loi n° 61, qui s'intitule Loi édictant la Loi sur la... Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. Donc, ma compréhension du projet de loi, c'est que le gouvernement du Québec, le gouvernement de la CAQ veut créer une autre agence, qui aura pour mandat — puis j'en parlerai tantôt — de s'occuper particulièrement de grands chantiers de construction. Donc, c'est un changement de cap important, en fait, moi, c'est comme ça que je le perçois. Je n'ai pas eu le privilège, M. le Président, d'assister à toutes les consultations particulières, mais il y a quand même des résumés qui nous ont été faits. Mais c'est un changement de cap important.

Et je comprends mon collègue le député de Nelligan, avec sa motion préliminaire, qui dit : Écoutez, nous, là, on aimerait avoir, du ministère des Transports et de la Mobilité durable, toutes les analyses, notes ministérielles, documents explicatifs portant sur les impacts du projet de loi envers les entreprises ainsi que les sociétés de transport. Et c'est une demande qui était excessivement pertinente, et elle est importante pourquoi? Bien, parce que, quand on veut opérer un changement de cap aussi important, bien, il me semble que, nous, qui sommes députés, qui faisons partie du législatif, il faut avoir... il faut avoir tous les documents, pour être en mesure, d'abord, de poser des questions, évidemment, qui ont un impact auprès de Mme la ministre, et, après ça, bien, être capables d'obtenir des réponses à ces questions, des réponses qui vont permettre, évidemment, à la population de voir exactement où veut aller le gouvernement avec son projet de loi, avec la création de cette agence.

Changement de cap important, puis, permettez-moi, permettez-moi, M. le Président, de citer une analyse sommaire qui a été faite par le cabinet d'avocats Gowling en lien avec le projet de loi 61. Peu de temps après le dépôt du projet de loi par la ministre des Transports, en fait, pour informer le public en général, Gowling disait, et je les cite, que «ces projets de loi — parce qu'il y avait également une référence au projet de loi 62, dont on a fait mention précédemment, mais le projet de loi n° 61... et 62, mais revenons au 61 — va venir substantiellement changer le droit au Québec concernant le mode d'octroi des contrats pour la réalisation de projets majeurs d'infrastructures publiques». Ce n'est pas banal comme énoncé, je le répète : «...viendraient substantiellement changer le droit au Québec...» Donc, si le gouvernement de la CAQ veut opérer un changement aussi important, bien, il me semble que la première chose à faire dans une législature comme celle que nous avons au Québec, c'est de faire preuve de transparence et d'être capables justement de partager avec l'ensemble des collègues députés, mais particulièrement les collègues des oppositions, toute la documentation pour qu'on soit à même de bien saisir l'impact que ce projet de loi aura éventuellement sur la société.

C'est d'autant plus important, M. le Président, parce qu'avec la majorité du gouvernement, je vous dirais que les chances que ce projet de loi devienne loi sont quand même pas mal bonnes. Alors, raison de plus pour permettre aux oppositions, et en particulier à mon collègue le député de Nelligan, d'avoir toute l'information pour qu'on soit capables, comme parlementaires, de faire notre travail efficacement.

• (11 h 40) •

Donc, je reprends... je reprends les informations que partageait Gowling. Donc, le PL 61 et le PL 62... Puis le PL 62, permettez-moi simplement de rappeler que c'est un projet de loi qui vise principalement à diversifier des stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure. Donc, encore là, j'y reviens... deux projets de loi qui vont avoir des impacts majeurs sur les différents processus d'attribution des projets complexes de bâtiments institutionnels et d'infrastructures liées aux transports.

Et permettez-moi de rappeler comment le transport collectif doit être une priorité pour un gouvernement. Ce n'est malheureusement pas le cas avec le gouvernement actuel. Mais, écoutez, la mobilité... Au moment où les

provinces, les pays doivent multiplier les efforts pour assurer que nous aurons dans le futur un environnement sain, donc utilisons... faisons en sorte que le transport collectif puisse être adéquatement financé pour être efficaces.

Et je reviens... je reviens plus particulièrement au projet de loi n° 61, simplement pour rappeler et puis pour vous dire comment ce projet-là va opérer une différence fondamentale sur la façon de voir et éventuellement de construire des infrastructures en matière de transport. Le gouvernement de la CAQ, en créant Mobilité Infra, va créer une nouvelle personne morale mandataire de l'État. On souligne que cette nouvelle personne morale sera assujettie à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. Donc, on change le cadre de gouvernance et on met en place une nouvelle personne morale.

Puis, par la suite, on nous rappelle que cette personne morale aurait pour mission principale de réaliser des analyses d'opportunité ainsi que la planification et la réalisation de projets complexes de transport lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité. Donc, cette personne morale va avoir comme mandat d'analyser, planifier, réaliser les projets complexes de transport, bon, évidemment lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, mais on peut d'ores et déjà savoir, penser raisonnablement que le gouvernement va confier ces responsabilités à, évidemment, Infra Québec.

Et, un tel projet de loi, c'est ce qu'on nous dit, pourrait viser l'un des objets suivants : construction, reconstruction ou réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport. Alors là, dans un cas comme ça, on parle d'une foule d'infrastructures dans des projets excessivement importants, et également, développer l'amélioration d'un système de transport intelligent, autre dossier fondamental. Et, à part de ça, le projet de loi créerait une compétence exclusive et donnerait de nombreux pouvoirs dans le cadre de la planification ou de la réalisation d'un projet complexe, en plus de pouvoir établir des partenariats avec toute filiale pour la planification de projets, encore là, complexes. Donc, vous voyez l'impact qu'aura Mobilité Infra Québec lorsqu'elle verra le jour.

Et j'aimerais également, M. le Président, attirer votre attention sur certaines dispositions du projet de loi n° 61. Je vais réserver mes commentaires et mon intervention, dans un premier temps... à partager avec vous et avec les membres de la commission, au chapitre II, la mission, la fonction et les pouvoirs généraux de ce que sera Mobilité Infra Québec. Et, dans le projet de loi, qui, éventuellement, sera étudié article par article, hein, on dit clairement... l'intention du gouvernement de la CAQ, c'est de faire de Mobilité Infra Québec... il aura ou elle aura comme «mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport».

Alors, on parle toujours... et ça, c'est important, M. le Président, on parle toujours de projets complexes. «Le gouvernement, lorsqu'il lui confie une responsabilité en vertu du premier alinéa et afin de favoriser la mise en valeur des espaces à proximité des bâtiments ou des ouvrages de génie civil d'un projet complexe de transport, peut permettre à Mobilité Infra Québec» de faire une foule de situations, et je vais vous en énumérer quelques-uns, ils sont dans le projet de loi. Puis, si je vous brosse ce tableau-là, M. le Président, c'est pour que les gens, les gens qui nous écoutent puissent bien comprendre quels sera le mandat, la mission, les fonctions de cette agence, éventuellement.

Donc, je reprends. Le gouvernement pourra permettre à Mobilité Infra Québec «de vendre un immeuble ou une partie d'un immeuble qu'elle ne prévoit plus utiliser et qui a été acquis pour le projet», donc, pouvoir de céder, le pouvoir de vendre, «d'aménager un immeuble ou un ouvrage de génie civil afin qu'il puisse soutenir ou accueillir un bâtiment ou une structure souterraine qu'un tiers pourrait construire, et ce, dans les limites prévues par la loi». Donc, écoutez, ce n'est quand même pas banal comme possibilité, là. On parle, là, à aménager un ouvrage de génie civil qui pourrait soutenir ou même accueillir un bâtiment ou une structure souterraine même qu'un tiers pourrait construire. Donc, vous voyez comment, au fond, la mission ou le mandat de Mobilité Infra Québec va être grande.

«Le gouvernement peut [aussi] déterminer les conditions relatives à l'application du premier ou du deuxième alinéa» et, aux fins de la présente loi, parce que, là, on parlait beaucoup d'un projet complexe de transport qui va être confié à Mobilité Infra Québec, donc, viser l'un des objets suivants : construction, reconstruction ou réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport, le développement ou l'amélioration d'un système de transport intelligent. Et le projet visé comprend l'acquisition de tous les biens requis à l'exploitation d'un système de transport, notamment le matériel roulant. Donc, c'est vaste. Est-ce qu'on parle de train, de métro, de tramway? En fait, ça semble tout inclure ces différentes possibilités et ces différents systèmes de transport qui, bien sûr, utilisent, évaluent du matériel roulant.

• (11 h 50) •

Mais ce n'est pas tout, M. le Président. Dans le projet de loi n° 61, on dit également que Mobilité Infra Québec, et je lis l'article 5 du projet de loi, «exerce également les fonctions suivantes : la réalisation des analyses en transport que le ministre lui confie moyennant rémunération, dont la planification en mobilité», ce qui est aussi excessivement vaste, et, en plus, une espèce de clause résiduaire, si vous me permettez l'expression, «l'exécution de tout autre mandat que le gouvernement lui confie».

Donc, au fond, quand on regarde rapidement la mission, les fonctions et les pouvoirs généraux de Mobilité Infra Québec, j'en arrive à la conclusion que cette agence aura éventuellement toute la responsabilité d'aménager, construire, organiser, vendre, analyser tout ce qui touche les... en fait, je vous dirais, les... tous les projets complexes de transport.

Et c'est important... c'est important de le souligner, parce que, évidemment, une telle agence, avec de tels pouvoirs... il est difficile d'imaginer, M. le Président, qu'une telle agence n'aura pas un impact important sur ce qui se fait présentement dans le domaine des transports, au Québec en général. Et justement, pour appuyer... pour appuyer mon propos, je vous réfère, quand il y a eu les consultations particulières, notamment à la Fédération des chambres

de commerce du Québec, hein, pour savoir, pour être capables de déterminer si, oui ou non, ça va avoir un impact. Bien, la Fédération des chambres de commerce du Québec, lorsqu'ils sont venus pour les consultations particulières, se sont fait poser la question : Est-ce que le projet de loi 61 aura un impact sur les entreprises? La réponse, M. le Président : absolument. Absolument. Donc, il y aura...

Puis là, évidemment, la fédération des chambres de commerce, bien sûr, c'est le Québec des villes, des régions, c'est le Québec au complet... et qui sont en lien... ils sont en constante, évidemment, correspondance avec les différentes entreprises, bien sûr. Alors, est-ce que ça va avoir un impact sur les entreprises? La réponse claire : absolument.

Et là vous me voyez arriver, M. le Président. Si j'ai pris la peine de ce faire... de faire ce préambule-là, de partager ce préambule-là puis de ce que va être éventuellement Mobilité Infra Québec, bien, c'est pour revenir... c'est pour revenir à la motion préliminaire de mon collègue le député de Nelligan, et dans sa demande où il souhaite obtenir des documents permettant d'apporter un éclairage supplémentaire à la commission dans l'exécution de son mandat, et, à cette fin, que le ministère des Transports et de la Mobilité durable dépose toutes les analyses, notes ministérielles ou documents explicatifs portant sur les impacts du projet de loi envers les entreprises ainsi que les sociétés de transport.

Quand on regarde ce qui a été dit pendant les consultations parlementaires, bien oui, il va y en avoir, un impact sur les entreprises, absolument, puis qu'après ça... M. le Président, j'aimerais attirer votre attention sur une réponse qu'on a obtenue de Transports et Mobilité durable suite à une demande d'accès aux documents. Et ça, c'est très intéressant, parce que, dans cette lettre du 13 septembre 2024, le secrétariat général et soutien à la gouvernance, ainsi que le secrétariat général adjoint, nous écrivaient en disant, et je cite : «Nous donnons suite à votre demande d'accès aux documents, reçue le 23 août 2024, visant à obtenir des notes d'informations concernant la création de Mobilité Infra Québec, ainsi que les analyses du projet réalisées depuis le 1er janvier 2023, comprenant, notamment, l'analyse d'impact réglementaire du projet de loi 61, ainsi que les coûts estimés et détaillés, par année, pour les 10 prochaines années, pour l'implantation de Mobilité Infra Québec.»

Pourquoi cette demande des coûts estimés détaillés pour les 10 prochaines années? Bien, c'est parce que, nous, comme parlementaires, on a aussi un rôle fondamental, c'est celui... c'est un rôle de contrôleur. Donc, évidemment, si on veut contrôler ce que fait l'action gouvernementale, ce que fait l'activité gouvernementale, bien, il faut être capables, évidemment, d'obtenir des documents, puis être capables, bien sûr, d'avoir des chiffres, pour savoir quels vont être les coûts estimés.

Et voilà, par la suite, ce qu'on a reçu : «Voici le lien vers le document recensé, répondant au libellé de votre demande, pouvant vous être transmis.» Et là ce qu'on a obtenu, c'est le mémoire concernant la Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. Donc, on a obtenu une copie, évidemment, en partie, publique — c'est bien indiqué dans le document — du mémoire qui a été présenté au Conseil des ministres par Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable. Mais où ça devient intéressant, M. le Président, c'est par la suite : «Quant aux autres documents recensés, ils ne peuvent vous être divulgués, et ce, pour les motifs suivants.» Et puis je vais y revenir dans mon intervention. «Par ailleurs, nous vous informons qu'aucune analyse d'impact réglementaire n'a été produite dans le cadre de ce dossier.» Et là, M. le Président, permettez-moi d'être surpris. Enfin, moi, je lis la lettre qu'on nous envoie : aucune analyse d'impact réglementaire. Puis je me suis dit, quand j'ai lu la lettre : Ça ne se peut pas, ça doit être une erreur.

Rappelez-vous ce que je disais, hein, en consultations particulières, Fédération des chambres de commerce du Québec : Est-ce qu'il va y avoir un impact sur les entreprises? Réponse : absolument. Rappelez-vous la mission, fonction, pouvoirs généraux de Mobilité Infra Québec. Écoutez, ce n'est pas compliqué, M. le Président, Mobilité Infra Québec, quand ça va voir le jour, là, ça va s'occuper de tous les projets complexes. En fait, le projet de loi prend la peine de le souligner carrément, précisément : réalisation, planification, analyse d'opportunité des projets complexes de transport. Et là on nous dit : Aucune analyse d'impact réglementaire n'a été produite. C'est surprenant, voire inquiétant.

Mais là ça continue, ce n'est pas tout. On nous dit : «Certains renseignements contenus dans ces documents ne sont pas accessibles, puisqu'il s'agit de renseignements personnels qui ne peuvent être divulgués sans le consentement des personnes concernées.» C'est possible. Effectivement, une institution gouvernementale doit protéger les renseignements personnels qu'elle recueille.

De plus, et là ça devient intéressant : «D'autres documents qui ne sont pas visés par la loi sur l'accès... En effet, les brouillons, esquisses, ébauches, notes préparatoires ou tout document de la même nature ne peuvent pas faire l'objet d'une demande d'accès à l'information, en vertu de l'article 9, alinéa 2, de la loi sur l'accès.» Bien, j'en conviens. Alors, prenons une analyse juridique serrée, hein, bien précise de la loi, et il est possible, très possible que ces documents-là, brouillons, esquisses, ébauches, notes préparatoires ou tout document de la même nature ne peuvent pas faire l'objet d'une demande d'accès. Soit, d'accord. Alors, c'est la réponse qu'on a eue.

Sauf que, M. le Président, là, aujourd'hui, on n'est pas dans le cadre d'une demande d'accès. Là, on est en commission parlementaire, et, compte tenu de la mission de l'organisme et de son impact que ça va avoir — parce qu'il va y en avoir un, impact, ça a été dit clairement — nous, ce qu'on veut avoir maintenant, l'opposition officielle, mon collègue le député de Nelligan, c'est les analyses, les notes, les documents explicatifs portant sur les impacts du projet de loi envers les entreprises ainsi que les sociétés de transport. Là, ce que la lettre de Transports et Mobilité durable nous dit, ce n'est pas qu'il n'y en a pas. Ça nous dit : Écoutez, ces documents-là ne peuvent pas faire l'objet d'une demande d'accès à l'information.

• (12 heures) •

D'où la pertinence de la motion que présente mon collègue le député Nelligan. Nous, là, ces documents-là, ça nous apparaît fondamental pour voir ce qui va arriver, que ce soit envers les entreprises ou envers les sociétés de transport. Et la réponse du ministère des Transports et de la Mobilité durable ne nous dit pas qu'il n'y en a pas. Ils

disent : Non, ça, ça ne rentre pas dans le cadre strict de la loi. Soit, mais, ici, on est en commission parlementaire, puis nous, comme députés, pour faire notre travail, il nous faut ces documents. C'est essentiel, M. le Président, pour être capables d'en cerner l'impact puis faire notre travail de député, et particulièrement dans l'opposition officielle.

Je vais faire une hypothèse, M. le Président. On verra quelle sera la position de la ministre. Mais, quand j'ai regardé rapidement certaines statistiques sur le nombre d'employés au ministère des Transports, puis je peux me tromper, là, mais j'ai dénombré... en fait, les chiffres qu'on a obtenus, c'est 7 860 fonctionnaires, à peu près. J'ai beaucoup, beaucoup, beaucoup de difficultés à comprendre, M. le Président, qu'avant de déposer ce projet de loi, compte tenu de ce que Mobilité Infra Québec va faire, qu'il n'y ait pas un fonctionnaire quelque part dans le ministère qui n'ait pas écrit une note, une analyse, un document explicatif concernant Mobilité Infra Québec.

Puis je vais vous dire pourquoi je serais bien surpris. Puis là, évidemment, je vais vous parler un petit peu de mon expérience personnelle. Moi, j'ai été privilégié dans ma vie, M. le Président. J'ai travaillé toute ma vie pour la fonction publique, fonction publique québécoise d'abord, puis, après ça, la fonction publique fédérale. Et les gens que j'ai côtoyés au sein des différents ministères, dans les deux fonctions publiques, étaient des gens excessivement compétents, dévoués, loyaux envers leur organisation, et je tiens à le souligner, des gens, là, qui avaient le coeur sur la main puis qui travaillaient fort. Mais il y a une chose, par exemple, que je peux vous dire, puis là, ça a peut-être changé, parce que, depuis deux ans, bon, évidemment, je ne suis plus fonctionnaire, j'ai donné ma démission, mais, pendant toutes ces années-là, là, quand on allait dans des réunions, on prenait des notes. Sincèrement, là, M. le Président, là, moi, là, je ne me souviens pas d'être allé dans une réunion... puis là on parle d'un projet de loi important, là, on ne parle pas de planifier quelque chose qui est un peu... qui est un peu banal, là, au quotidien. Non, non, on parle, là, d'un projet de loi qui va venir changer considérablement la façon dont on va faire des projets de construction au Québec.

Et là, vous avez des... écoutez, c'est clair, des députés, un ministre... si on peut être efficaces, bien, c'est parce qu'on a des équipes avec nous. Nous, dans l'aile parlementaire de l'opposition officielle, c'est toute l'équipe de la recherche, les ministres, c'est leur ministère. Donc, on va venir me dire que, quoi, c'est arrivé soudainement comme ça, quelqu'un a écrit ça en 24 heures sur le coin d'une table puis la ministre l'a présenté? Permettez-moi d'en douter, avec respect, M. le Président.

Alors donc, il y a sûrement eu des réunions, des réunions importantes. Et donc les fonctionnaires qui ont assisté à ces réunions-là sont arrivés pas de notes, pas de cahier, pas de petit livre noir, rien, puis ils sont tous repartis avec rien. Wow! Non, non, bien, écoutez, c'est possible, mais c'est fort. Parce que, à un moment donné, il y a quand même des légistes, qui, eux aussi, soit dit en passant, font un travail exceptionnel... ont rédigé ça. Ils ont dû prendre leurs instructions quelque part. Ils n'ont pas dit à un légiste : Écoutez donc, faites-nous donc Mobilité Infra Québec, vous avez carte blanche. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Je peux vous le dire. Moi, j'en ai travaillé, des projets de loi, quand j'étais, woups!, fonctionnaire, et ce n'est pas comme ça que ça fonctionne.

Alors, c'est assez étonnant. C'est assez étonnant que la loi sur l'accès à l'information ne puisse nous aider... bien, peut-être, oui, ça se peut. Mais la ministre, avec son équipe, elle est là, elle, elle peut nous aider, et ça, c'est fondamental. Alors, je réitère l'importance de la motion préliminaire qui a été déposée par mon collègue. Moi, je ne peux pas croire que ces documents-là n'existent pas, et il est hyperimportant, pour les parlementaires... puis, quand je dis «les parlementaires», je parle aussi de mes collègues de la banquette gouvernementale, et je les invite à demander également à la ministre ces documents-là pour qu'on puisse tous faire notre travail, et donc je lui dis : S'il vous plaît, partagez ces informations-là avec nous afin que nous puissions, dans un souci de transparence, être capables... faire en sorte que les Québécois et les Québécoises vont le savoir, vont avoir tout le background, et on pourra ainsi continuer à travailler dans ce projet de loi.

Donc, c'est une excellente motion que j'appuie entièrement, M. le Président. Je vous remercie.

Mise aux voix

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Est-ce que d'autres membres de la commission souhaitent intervenir sur la motion préliminaire déposée par le député de Nelligan? Il semble clair qu'il n'y aura pas d'autre intervention sur cette motion. Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Thouin (Rousseau)?

M. Thouin : Contre.

Le Secrétaire : Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

Le Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

Le Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : M. St-Louis (Joliette)?

Le Président (M. St-Louis) : Abstention. M. le secrétaire?

Une voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : La motion est rejetée. Donc, je crois que nous avons une seconde motion du second groupe d'opposition, la motion ayant été déposée sur Greffier. Est-ce que la motion a été envoyée par courriel?

M. Grandmont : Je crois que oui.

Le Président (M. St-Louis) : Si vous souhaitez en faire la lecture, durant ce temps, nous allons procéder au dépôt sur Greffier et nous allons afficher la motion, là, sur les écrans. Donc, la parole est à vous, M. le député.

**Motion proposant d'entendre Trajectoire Québec
et Accès transports viables**

M. Grandmont : Oui, d'accord. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, voilà, je vous dépose cette motion préliminaire :

«Qu'en vertu de l'article 244 du Règlement de l'Assemblée nationale la Commission des transports et de l'environnement, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, tiens des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende les groupes suivants :

«Trajectoire Québec;

«Accès transports viables;

«Ainsi que tout autre groupe qu'elle jugera pertinent.»

Donc, voilà, elle apparaît? Bon, parfait, excellent. Donc, évidemment, c'est une invitation, là. Si Mme la ministre pense qu'il y a d'autres groupes en plus qu'on devrait inviter, je l'invite à nous en faire part, évidemment, là. La motion est ouverte ainsi. Donc, je vais aller de quelques explications, si vous le permettez, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Oui, allez-y.

M. Grandmont : Donc, j'ai une demi-heure, c'est ça, hein?
• (12 h 10) •

Le Président (M. St-Louis) : Vous avez 30 minutes, oui.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup. Bien, d'accord, essentiellement, M. le Président, là, c'est que j'espère que nous puissions... j'aimerais que nous puissions entendre, avant d'entreprendre l'étude détaillée, des groupes qui, pour moi, sont extrêmement importants à entendre, des groupes qui représentent les usagers et les usagères du transport collectif au Québec. Ça me semble, pour moi, d'une évidence très grande. On ne peut pas faire un projet de loi sans entendre les premières personnes qui seront impliquées ou qui bénéficieront des avantages allégués du projet de loi n° 61. On ne fait pas... En tout cas, il me semble que c'est la base, d'inviter les groupes qui représentent les personnes qui seront au coeur des changements entrepris par Mme la ministre.

Et nous avons proposé, à cet effet-là, que nous puissions entendre le groupe Trajectoire Québec. Cette possibilité-là n'a pas été rendue possible par la partie gouvernementale. On a fini par entendre Trajectoire Québec, mais comme membre de l'Alliance Transit, ce qui n'est pas du tout la même chose. À cet effet-là, je vais d'ailleurs me permettre, pour être... pour être absolument très clair dans mon propos... rappeler les missions des trois organismes auxquels je réfère.

D'abord, l'Alliance Transit, qui est un... qui est un regroupement, là, comme c'est mentionné dans le... dans son sous-titre, en fait, Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec : «La mission de Transit est 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 possible de citoyens d'en bénéficier.»

Donc, on est vraiment dans une perspective de travailler spécifiquement sur la notion du financement autant des infrastructures que le financement des opérations de transport collectif. Je pense que Mme la ministre connaît bien cette organisation-là, ce regroupement d'organisations, dont, évidemment, font partie, là, Trajectoire Québec et... Trajectoire Québec et Accès transports viables, mais ce sont... Ils se regroupent, en fait, à plusieurs organisations, sous le chapeau, sous l'enjeu bien particulier du financement.

Donc, évidemment, quand on... quand on traite de l'arrivée de Mobilité Infra Québec dans le paysage québécois, on ne parle pas uniquement que de financement. Il y a la place des usagers. Il y a comment ce sera déployé. Donc, évidemment, on ne couvre pas beaucoup d'aspects de ce que le transport collectif représente pour beaucoup de gens au Québec et, à mon sens, on aurait dû recevoir les groupes, là, Trajectoire Québec et Accès transports viables, Trajectoire Québec, dont la mission est la suivante : «Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transport collectif partout au Québec. L'association rassemble et mobilise citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne. Trajectoire Québec agit par des représentations, des campagnes de mobilisation, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des prix Guy-Chartrand.»

Donc, c'est de faire vraiment la promotion des droits des usagers et usagères et de contribuer au développement global des transports collectifs partout au Québec, tandis qu'Accès transports viables, sa mission : «Accès est une... Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage), et actifs (marche et vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.»

Bon, pourquoi, pour moi, c'est important qu'on entende... avant de commencer l'étude détaillée, pourquoi c'est important qu'on entende les organisations? Donc, il y en a une qui est plus à l'échelle de la région de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches et l'autre plus à l'échelle du Québec. Bien, d'une part, parce que moi, je me réfère à un document que Mme la ministre, sûrement, a sur sa table de chevet parce que cette loi est au coeur de ses préoccupations, la politique québécoise de mobilité durable, dans laquelle on avait choisi de placer les usagers au coeur de cette politique-là.

Dans ce document-là, on disait : «Cap sur la mobilité durable pour relever les défis associés aux enjeux de mobilité durable et répondre adéquatement aux besoins des usagers.» Donc, on comprend que les usagers sont le point de chute, là, le principal bénéficiaire de l'action gouvernementale en matière d'amélioration de l'offre de transport collectif au Québec. Que ce soit à travers les opérations, le service qu'on donne ou, de l'autre côté, l'augmentation du nombre de projets d'infrastructure qu'on déploie au Québec, donc, les usagers est au coeur de ça.

Donc, pour relever les défis associés aux enjeux de la mobilité durable et répondre adéquatement aux besoins des usagers, le gouvernement du Québec propose un ensemble de priorités d'intervention à l'horizon... à l'horizon 2030. Ça, ça s'en vient vite, M. le Président. Celles-ci sont classées en cinq dimensions, qui touchent le milieu municipal et le citoyen, les chaînes logistiques et les entreprises, les infrastructures en appui à une mobilité durable, l'électrification et les énergies alternatives, ainsi que le leadership en mobilité durable.

Toujours dans cette politique de mobilité durable du Québec, on dit : «Les usagers, soit les citoyens et les entreprises, sont au coeur de cet écosystème. Ils adoptent des comportements de déplacement répondant à leurs besoins de mobilité en fonction des caractéristiques de l'ensemble de l'écosystème et de leur culture de mobilité.» Moi, je trouve ça très intéressant et important.

Et finalement on résume l'ensemble de ce... de cette volonté de placer l'utilisateur au coeur de la mobilité durable en le schématisant, puis je me permets de le montrer, M. le Président, c'est assez simple, c'est un graphique autour duquel on a évidemment toutes les parties impliquées. Donc, on a évidemment, là, l'ensemble des... C'est la gouvernance, le financement. On a l'innovation qui est superimportante. On a un territoire qui est favorable à la mobilité, des systèmes performants, puis, au coeur de tout ça, bien, évidemment, les usagers. Je vois M. le sous-ministre opiner. Je pense qu'il a participé aussi à la rédaction, là, de cette importante politique.

Évidemment, moi, j'aimerais, pour ces raisons-là, qu'on puisse revenir à... qu'on prenne le temps, en fait, de les entendre parce que ce qui est important là-dedans puis ce qui est écrit dans la politique, c'est qu'on s'appuie sur l'identification de leurs besoins, de leurs besoins à la fois comme usagers du transport collectif, d'une part, mais, de l'autre côté, aussi en termes de sécurité routière.

Il y a un élément, plus tard, où on dit qu'évidemment... parce que la politique de mobilité durable, évidemment, ce n'est pas que du transport collectif, là, c'est, bien entendu, offrir des alternatives aux gens pour qu'ils puissent se déplacer. On a des indicateurs puis des cibles. On veut que les gens puissent avoir accès à plusieurs types de mobilité à proximité de chez eux. L'automobile, évidemment, demeure, pour plusieurs... même si on espère que ça tende à diminuer, là, la proportion de gens qui sont dépendants de leur automobile pour se déplacer tende à diminuer dans le temps, mais la notion de sécurité routière, notamment, automobile, puis évidemment tous les autres modes de transport, là, que ce soient les transports actifs, transport, donc, à pied et transport en vélo...

On en a eu un, projet de loi n° 48, sur lequel on a beaucoup jaser de ces enjeux-là. On n'a peut-être pas été assez loin à notre point de vue, mais, au moins, on a eu quand même certaines avancées et des pas qui ont été faits dans la bonne direction. Mais c'est hyperimportant de s'appuyer sur les besoins des gens qui vont l'utiliser, le transport collectif, ou encore des gens qui ne l'utilisent pas encore, mais pour qui avoir une augmentation de l'offre de transport collectif, notamment, est très importante, c'est-à-dire pour les personnes qui sont prises dans le trafic et qui aimeraient bien que leur voisin pour qui ça serait possible de l'utiliser, bien, puisse l'utiliser, puis ça libérerait peut-être de l'espace un petit peu, puis ça faciliterait le déplacement en automobile pour ces personnes-là ou encore beaucoup de gens qui utiliseraient le transport collectif.

Vous savez, quand on voit l'offre diminuer, de transport collectif... On a eu un exemple récemment, là, du côté de Lévis, notamment, là. Il y a certains express qui ne se rendent plus... certains Lévisiens qui ne se rendent plus jusqu'à la colline Parlementaire, arrêtent dans le secteur Laurier, donc, Laurier ou Université Laval, bien, pour des gens, cette correspondance forcée là sur leur tracé, parce qu'on leur demande, dans le fond, de sortir du bus de la STLévis, plutôt d'embarquer dans... sur un autobus du RTC, bien, c'est une perte de temps puis ça a un facteur pénalisant, ce qui fait que plusieurs d'entre eux qui utilisaient le transport collectif, bien, utilisent dorénavant leur voiture parce qu'à un moment donné, dans la vraie vie du vrai monde, comme se plaît à le rappeler Mme la ministre, les gens font des choix qui sont économiquement viables pour eux.

Si l'automobile devient plus compétitive que le transport collectif parce qu'on a ajouté une correspondance sur leur trajet qu'ils utilisaient depuis des années, bien, évidemment qu'à un moment donné on ne leur reprochera pas de choisir ce qui est le plus avantageux pour eux en termes de temps, notamment. Bon, en termes de coûts, peut-être qu'ils sont perdants, mais le temps est important pour les gens. Le temps est important, parce qu'on avait des remarques et on avait des... une courte discussion au début de... hors micro, Mme la ministre et moi, tout à l'heure, avant de commencer, puis les tâches sont importantes dans une vie, s'occuper des enfants, c'est important, passer du temps avec eux autres, c'est important aussi, puis les transports, c'est beaucoup de temps passé dans une journée. Donc, si mon trajet qui me prenait 45 minutes m'en prend 1 h 15 min dorénavant juste pour aller travailler, on fait ça deux fois, bien là c'est beaucoup de temps de moins que j'ai pour être capable de faire l'épicerie, m'occuper de mes enfants, prendre du temps pour relaxer pour moi aussi. Tu sais, le temps, c'est quand même important.

Donc, les gens font des choix en fonction de ce qui est avantageux pour eux d'un point de vue soit économique soit d'un point de vue de temps, mais moi, j'aurais aimé ça, entendre ces organismes-là, Trajectoire Québec, que j'avais proposé, que, malheureusement, on nous a refusé, et Accès transports viables. Je n'élaborerai pas beaucoup, mais, tu sais, je sais que cette organisation-là a un très, très bon... une bonne expertise, puis, en plus, agit sur un territoire qui est au coeur de l'actualité. On parle beaucoup du tramway. On a passé quelques heures ensemble, vendredi passé, la ministre et moi, nos collègues aussi, à discuter de ce qui se passe dans la grande région de Québec pour le développement du transport collectif.

Donc, je suis persuadé que ces organismes-là qui ont un mode de fonctionnement bien particulier... Ils sont réseautés avec les organismes sur le terrain. Trajectoire, c'est une organisation, c'est un regroupement aussi. Il y a des membres individuels, mais il y a des membres, évidemment, là, associatifs, donc, des organisations, des organismes qui sont membres de Trajectoire Québec, Accès transports viables agit un peu de la même façon aussi, des membres organisationnels puis des membres individuels, mais la façon de fonctionner de ces organismes-là, pour les connaître un peu, c'est qu'on va vraiment chercher l'expertise des gens, des usagers qui l'utilisent, qui expérimentent le transport collectif ou encore qui en auraient besoin, qui y verraient un avantage, qui aimeraient que ce soit développé dans leur communauté pour être capables de mieux se déplacer. Donc, il y a une expertise de... un savoir, disons, expérientiel qui est important d'aller chercher, et malheureusement on ne l'a pas obtenu.

• (12 h 20) •

Je vais peut-être revenir un peu sur les organismes qu'on a rencontrés. On a reçu, lors de la journée, là, du mardi 10 septembre, l'Union des municipalités. Évidemment, il faut les avoir, ces groupes-là, là. Les municipalités sont au coeur aussi, évidemment, des enjeux de mobilité. D'ailleurs, elles ont... comme je le disais tout à l'heure, elles ont un grand rôle à jouer sur l'organisation de l'occupation de leur territoire, donc sur l'aménagement du territoire. C'était évidemment hyperimportant de les entendre, mais c'est des habitués de nos audiences particulières. Ils produisent des mémoires de très grande qualité. Et donc on les reçoit, c'est toujours avec un grand plaisir, et on tient vraiment en compte leurs propositions d'amendements.

Pomerleau, on a reçu Pomerleau, là, en ce mardi 10 septembre dernier. C'est intéressant de les entendre. Moi, j'ai trouvé... je trouvais bien d'avoir l'expertise concrète des organismes, en fait, de l'entreprise privée, qui travaillent à réaliser, conjointement avec différents autres partenaires, au coeur de consortiums, en collaboration avec le gouvernement... J'étais content d'entendre leur expertise, de voir comment ils voyaient ça, ce projet de loi là, d'entendre combien le projet de loi n° 62 pourrait être pertinent pour eux aussi de leur point de vue. Je pense qu'on aurait manqué quelque chose à ne pas les entendre.

On a entendu l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. Bien, un peu le même genre de commentaire que pour Pomerleau, ils représentent plusieurs organisations. C'est un regroupement d'entreprises privées qui réalisent, comme son nom l'indique, là, des grands projets au Québec, notamment au niveau des routes. Donc, encore une fois, c'était très pertinent de les entendre. Ils vont être impliqués directement, normalement, dans ce genre... dans les projets qui seront... qui seront soutenus, portés par Mobilité Infra Québec. Donc, c'est tout à fait évident qu'on les entende dans le cadre de nos... des audiences particulières.

On a entendu l'Autorité régionale du transport métropolitain. Évidemment, c'est des planificateurs de ce qui se passe au niveau du transport collectif. C'est des organisateurs de l'ensemble... des chefs d'orchestre, en fait, de la

planification et des opérations de transport collectif dans la grande région de Montréal. Donc, évidemment, ils étaient... il était tout à fait opportun de les entendre, notamment aussi pour bien comprendre leur rôle. Quand je parlais de chevauchements, tout à l'heure, dans mes remarques préliminaires, là, il y aurait... il y aurait potentiellement des... un chevauchement important entre leur mandat, leur mission puis ce que Mobilité Infra Québec peut faire, mais on y reviendra. Évidemment, là, il y a toute la notion de projet complexe, d'une part, puis il y a aussi, là, les premiers articles qui traitent vraiment du mandat de cette nouvelle agence à créer.

L'Association du... l'Association du transport urbain du Québec, bien, évidemment, c'est les grandes sociétés de transport au Québec, c'était une évidence qu'il fallait les entendre, recevoir leur point de vue.

Exo, évidemment, qui déploie des services de transport collectif dans les... dans la périphérie, en fait, de la région métropolitaine de Montréal, évidemment, ils seront touchés au premier plan.

La Pre Catherine Morency, qui est une sommité, là, mondiale, je ne sais pas si c'est elle qui avait fourni ce titre-là, mais c'est une personne avec une très, très grande intelligence et connaissance au niveau du génie des transports, toujours un grand, grand plaisir de l'entendre, évidemment.

Et puis on a terminé la journée, évidemment, avec la Fédération québécoise des municipalités. Bien, pas de surprise, M. le Président, il fallait absolument les entendre parce que le transport collectif, comme ils l'ont dit, ça ne touche pas que les grands centres urbains. Il faut les aider. Il faut trouver des moyens de développer l'offre de transport collectif aussi, parce qu'il y a aussi une demande importante de transport collectif soit à l'intérieur de leurs régions soit interrégionale.

Puis on sait combien le transport interrégional, le transport interurbain, notamment par autocar, c'est ce qui se passe beaucoup au Québec, là, un peu de trains, mais disons que le train, ce n'est pas... ce n'est pas ce qu'il y a de mieux, d'une part, manque de fréquence, manque de fiabilité, puis, bon, on verra... on verra si on a... avec le changement de ministre qu'on aura à ce niveau-là, si on aura une amélioration de ce côté-là, au niveau du transport interurbain par train, mais, d'autre part, il y a plusieurs sociétés de transport qui sont des régies intermunicipales, notamment, qui, en fait, se créent puis qui ont des besoins bien particuliers pour lesquels, malheureusement, pour l'instant, on n'arrive pas à donner des outils, notamment financiers, pour être capables de bien développer cette offre de transport collectif.

Le 11 septembre, on a reçu le Syndicat de professionnelles et professionnels du gouvernement du Québec, encore une fois, des personnes qui vont être impliquées directement au coeur... qui sont au coeur de la transformation, je dirais, organisationnelle de Mobilité Infra Québec. Donc, c'était très évident et très clair qu'on devait les entendre. Ils ont été là pour défendre aussi, à quelque part, l'expertise existante au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ils nous ont affirmé qu'on aurait pu entendre... on aurait pu décider de créer cette expertise-là au sein d'un ministère déjà existant plutôt que d'aller vers une agence.

Bon, après ça, on a entendu évidemment la ville de Québec, la ville de Montréal, des villes où il y a énormément de projets de transport collectif qui sont discutés depuis plusieurs années. Elles sont au premier... sont au front, en fait, pour le développement de cette mobilité qui est hyperimportante. On parle des deux plus grandes villes du Québec. Alors, c'est évident que, comme cette agence-là se propose de développer des projets de transport collectif... Puis Mme la ministre a quand même rappelé, là, aussi que le premier projet qu'elle voudrait voir déployer par Mobilité Infra Québec serait le Projet structurant de l'Est, si ma mémoire est bonne. Bien, il était évident que ces grandes villes là doivent être entendues au cours des audiences.

La Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de la Capitale, évidemment, des incontournables aussi, encore une fois, les deux plus grandes sociétés de transport au Québec. Elles vont avoir à travailler, à court, à moyen, à long terme, avec l'agence Mobilité Infra Québec. Donc, c'était évident qu'on devait les entendre au cours de cette audience.

Vivre en Ville, qui n'a pas une mission de défense, là, des droits ou de représentation des usagers du transport collectif, c'est vraiment une organisation qui a une... qui... disons, qui a un mandat large, qui voit les enjeux de manière large, mais avec une grande... un grand savoir, une grande expertise, notamment en ce qui a trait... pour ce qui nous concerne, là, en ce qui a trait au lien entre les transports collectifs, transport routier et l'aménagement du territoire, j'en ai souvent parlé ici puis je vais continuer de le faire parce que c'est important, mais c'est un organisme qui apporte, avec son expertise, son intelligence, son savoir, un angle d'impact un peu plus transversal sur les impacts du transport au Québec.

Le 12 septembre, on a entendu CDPQ Infra. Je pense que c'est intéressant de les entendre aussi parce que c'est l'organisation qui a réussi à livrer un projet, là, au Québec, dans les dernières années. Ils ont un modèle bien particulier. Bon, moi, j'y vois certains enjeux, là, mais, aussi, elle pourrait être impliquée dans l'éventuel... dans la réalisation du tramway de Québec, dont on attend toujours, évidemment, la signature d'une entente avec le gouvernement du Québec. Donc, c'était quand même intéressant de l'entendre parce que, dans les dernières années, c'est l'organisation qui a réussi à livrer un projet.

On a reçu l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec. Bien, comme l'autre syndicat dont j'ai parlé tout à l'heure, elle est venue nous rappeler l'importance d'essayer de développer une expertise à l'intérieur du ministère des Transports. Ils vont être impliqués directement, pourraient voir certains de leurs membres quitter le ministère des Transports et de la Mobilité durable pour aller vers Mobilité Infra Québec. Donc, d'un point de vue d'organisation du travail, c'est clair qu'ils avaient des choses intéressantes à dire. C'était très intéressant de les entendre, notamment, aussi sur le projet de loi n° 62. Ils avaient des grandes, grandes, grandes réserves par rapport à ce projet de loi là. Je n'y reviendrai pas, là, mais, encore une fois, la pertinence des ententes, moi, je ne la remets pas du tout, du tout en question, là. C'était intéressant et pertinent.

La Société de transport de Laval, je n'élaborerai pas beaucoup plus que ça, même chose pour la Société de transport de Sherbrooke, ce sont des villes d'importance, M. le Président. Elles vont avoir à travailler éventuellement avec Mobilité Infra Québec. Donc, c'était tout à fait opportun de les entendre ici.

Finalement, cette journée-là du 12 septembre, on a entendu aussi Mme Florence Junca-Adenot, qui est professeure associée au Département d'études urbaines à l'Université du Québec à Montréal. C'est une dame avec énormément d'expérience. Elle a été une des fondatrices, idéatrice et première directrice générale, il me semble, de l'AMT, l'ancêtre de l'ARTM. Donc, on avait la chance d'entendre une personne qui avait un regard historique sur le développement du transport collectif dont on n'aurait pas pu se passer. Je pense, c'est un éclairage qui était très, très, très pertinent pour le travail qu'on va faire, qui va suivre, qui est l'étude détaillée.

On a terminé, là, l'étude... les audiences particulières, le mardi 17 septembre, en entendant d'abord Pierre-André Hudon, professeur agrégé du Département de management à l'Université Laval, et Jacques Roy, professeur titulaire du Département de la gestion des opérations et de la logistique...

Le Président (M. St-Louis) : Je m'excuse, M. le député.

M. Grandmont : Oui?

Le Président (M. St-Louis) : Je vous remercie. Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux. La commission reprendra ses travaux cet après-midi suite aux affaires courantes. Alors, merci à tous.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 43)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, bonjour à tous. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Nous poursuivons l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Lors de la suspension de nos travaux cet après-midi, nous étions à l'étude d'une motion préliminaire du député de Taschereau. M. le... M. le ministre... non, pas M. le ministre, M. le député, la parole est à vous, il vous reste 7 min 45 s.

M. Grandmont : Un jour, peut-être, Mme la ministre... Présidente. Donc, effectivement, j'en étais rendu... Oui, je rappelle un peu, pour nous remettre dans le bain, là, bien, en fait, ce que je demandais, c'était que la motion préliminaire... qu'on entende, avant de commencer l'étude détaillée du projet de loi n° 61 qui édicte la loi sur Mobilité Infra Québec et certaines dispositions relatives au transport collectif, bien... qu'on tienne des commissions... des audiences particulières, des consultations particulières et qu'on entende des groupes qui représentent des usagers, des personnes qui utilisent le transport collectif.

Donc, j'en étais rendu, tu sais... je repassais en revue les différentes journées, les audiences qu'on a eues avec les collègues et, donc, j'étais rendu à l'ordre du jour, là, du mardi 17 septembre, dans lequel on avait rencontré, là... J'en étais là, à ce moment-là, là, on a rencontré deux professeurs qui, évidemment, sont venus nous apporter un éclairage d'experts, un éclairage scientifique, disons, là, sur les bonnes pratiques en matière de gouvernance, donc Pierre-André Hudon, au Département de management de l'Université Laval, puis Jacques Roy, qui est... Département de la gestion des opérations et de la logistique à HEC Montréal. Encore une fois, ça me semble tout à fait opportun... ça m'a semblé opportun de les entendre, considérant les enjeux qui sous-tendent la création de cette agence. On veut bien faire les choses. C'est bien d'avoir un éclairage, disons, scientifique sur cet enjeu-là.

On a, évidemment, rencontré des acteurs qui sont plus au niveau des enjeux économiques, notamment, bien, la Fédération des chambres de commerce du Québec, le Conseil du patronat du Québec. Encore une fois, intéressant. Puis je ferais peut-être un lien avec la motion de mon collègue de Nelligan aussi, là, sur les aspects économiques des retombées ou des enjeux économiques rencontrés par les différentes... les différentes parties prenantes qui pourraient être éventuellement impliquées par la création de cette agence-là. Donc, d'un côté, tout à l'heure, on a bien compris qu'il n'y avait pas de volonté, là, du côté de la ministre, de réaliser une analyse d'impact réglementaire. Or, on a quand même eu des acteurs de nature économique qui sont venus nous entretenir de leur point de vue lors des audiences particulières. Donc, il y a peut-être une contradiction à ce niveau-là, là. Mais en tout cas, bref, moi, je pense que c'était intéressant.

Donc, comme j'ai souscrit, finalement, puis comme j'ai adopté... je n'ai pas adopté, mais j'ai soutenu la motion de mon collègue, bien, je pense que c'était pertinent, encore une fois, d'avoir, dans ces consultations particulières, des acteurs qui représentent le monde économique. Je pense que c'est intéressant et important d'avoir leur son de cloche par rapport à cette création d'une agence.

Bon, Société de transport de l'Outaouais, je ne m'étendrai pas très longtemps, je pense que j'ai... j'en ai bien parlé avec les autres acteurs qui étaient nommés plus tôt.

Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs, là, comme je l'ai dit tantôt, d'entrée de jeu, là, la mission n'est pas de défendre les usagers et usagères du transport collectif. La mission de Transit, comme je le disais, c'est de regrouper des organisations qui sont intéressées à voir le financement du transport collectif augmenter

au Québec, au bénéfice, certes, des citoyens. Mais, encore une fois, ce n'est pas uniquement au financement que ça tient, quand on défend les droits des personnes qui utilisent le transport collectif. Donc, on ne peut pas dire qu'on avait, disons, une couverture large avec... des usagers, j'entends, là, avec la présence de Transit, même si, évidemment, leur éclairage à eux aussi, à cette organisation-là aussi, était tout à fait pertinent, et j'étais très content de les entendre dans le cadre du projet de loi n° 61.

Sinon, on a reçu Propulsion Québec. Bien, c'est un acteur évidemment important, là, c'est un regroupement de plusieurs organisations qui travaillent à l'électrification, en fait, là, des transports au Québec. Donc, évidemment, c'est un éclairage, aussi, qui est très important.

Et puis, finalement, l'Ordre des urbanistes du Québec, qui intervient souvent dans les projets de loi auxquels je participe, évidemment aussi. Je n'irai pas dans le détail, mais, tu sais, je rappellerai, encore une fois, qu'il y a des liens évidents et importants entre les enjeux de transport, l'urbanisme, l'aménagement du territoire. Donc, leur éclairage, leurs connaissances sont toujours extrêmement pertinents, et il allait de soi qu'on devait les entendre.

Donc, je reviens avec ma motion préliminaire. Donc, dans ce projet de loi là, dans les consultations particulières qu'on a eues en préparation, là, du... dans cette première phase du projet de loi n° 61, on a entendu à peu près tout le monde, sauf les principaux concernés, les personnes qui vont l'utiliser ou qui l'utiliseront... ou qui l'utilisent déjà ou qui vont l'utiliser éventuellement. Je me dis : On est passés à côté de quelque chose d'important, là, on est vraiment passés à côté de quelque chose de très, très, très important. On n'a pas... On n'a pas, disons, eu comme préoccupation, du côté gouvernemental, à moins qu'on me détrompe... on n'a pas eu une évaluation de leurs besoins, on n'a pas eu la chance d'entendre leurs perceptions par rapport à ce que ça peut donner comme avantages ou non ou comme bénéfices au niveau de l'augmentation de l'offre de transport collectif.

Moi, je pense que c'est important d'avoir des gens qui savent de quoi ils parlent parce qu'ils le vivent. J'y crois. Dans ma pratique professionnelle des dernières années, ça a beaucoup été au coeur de ma façon de travailler, évidemment, encore une fois, en m'assurant d'avoir le savoir... d'avoir, tu sais, à proximité... de recevoir le savoir scientifique, le savoir économique, le savoir social. Tout ça en fait partie. Mais le savoir expérientiel, là, le savoir de vécu des gens qui sont au coeur de ce que... puis je le rappelle encore une fois, qui sont nommément au coeur de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec... Bien, on a choisi de ne pas les recevoir ici. Puis c'est quand même fascinant parce que, bon, Accès transports viables, à ma connaissance, ils n'ont pas fait de demande formelle pour participer à l'audience... aux audiences. Mais Trajectoire Québec, ils ont fait... on a fait... on a fait la demande pour qu'on puisse les entendre. Alors, je comprends mal la décision de refuser de les entendre, sachant l'expertise qu'ils ont, sachant ce qu'ils représentent. Je pense qu'on est passés vraiment à côté de quelque chose d'important.

Donc, j'inviterai mes collègues, autant du côté de l'opposition que du côté de la banquette ministérielle, à faire une pause. On peut le faire, évidemment. Quand on veut, tu sais, on peut. On peut recevoir l'organisme Trajectoire Québec, qui, par ailleurs, a déposé un mémoire. Mais vous savez comme moi que ce n'est pas exactement la même chose que de le défendre, de pouvoir creuser, de pouvoir poser des questions. Mais donc ils ont déjà un mémoire de prêt. Ce que je demande, en fait, c'est simplement de les recevoir pour une dizaine de minutes pour pouvoir enfin, ensemble, avoir cette discussion-là ensemble pendant l'heure qui pourrait leur être consacrée, tout ça pour ne pas oublier l'objet principal de la Politique de mobilité durable du Québec, l'utilisateur, qui doit être au coeur des préoccupations. Merci.

• (15 h 50) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions en lien avec la motion préliminaire? Oui, M. le député de Nelligan.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Bien, premièrement, je vais juste dire à mon collègue que je vois ça d'un bon oeil. Surtout que, quand on regarde les éléments évoqués par surtout Trajectoire Québec, c'est... le sommaire et recommandations est très important : «Circonscrire le champ d'action de Mobilité Infra Québec exclusivement aux projets d'infrastructure de transport collectif», je pense que j'ai été très clair, ce matin, que c'est un élément important qu'on doit garder en tête si on veut déterminer la mission de Mobilité Infra Québec. «Définir plus spécifiquement ce qui constitue un projet complexe de transport et les rôles — et les rôles — et responsabilités des différents organismes», je pense, c'est le résumé de ce que j'ai dit ce matin pendant presque une trentaine de minutes, lors de mes remarques préliminaires. Donc, Mme la Présidente, c'est un autre organisme qui confirme un peu ce qu'on dit sur ce projet de loi. Et, dans ce projet de loi, si on ne détermine pas d'une manière très claire la mission de Mobilité Infra Québec et aussi la définition des projets complexes, c'est comme si on va avoir une agence qui ne va pas avoir une mission beaucoup plus claire.

Et d'ailleurs, et d'ailleurs, et d'ailleurs, ce qui est très important, et j'aurais aimé avoir une discussion directe avec ce groupe, c'est la recommandation 3, et je vais vous lire la recommandation 3 : «Que l'article de mission du projet de loi n° 61 soit amendé pour qu'il respecte l'arrimage avec les plans métropolitains d'aménagement et de développement ainsi que schémas d'aménagement et de développement.» Souvenez-vous que, vers la fin de notre consultation, nous avons reçu deux experts en aménagement du territoire, et les deux experts, ils ont beaucoup insisté sur l'importance de l'aménagement du territoire. Et là on voit, encore une fois, l'importance, l'importance de donner suite à ce genre de recommandation. Donc, à part la définition de la mission, à part la définition de c'est quoi, un projet complexe de transport et les rôles et responsabilités des différents organismes, voilà qu'en encore une fois l'organisme

ramène un point qui est très important, c'est l'arrimage entre l'agence et l'ensemble des centres urbains. Donc, je pense à l'ARTM, je pense à Québec au niveau de la CMQ. Donc, il y a quand même pas mal, pas mal d'éléments importants.

Et la recommandation 4, «accorder un pouvoir d'initiative à Mobilité Infra Québec pour faire les études d'opportunité qu'elle juge pertinentes et dans l'intérêt collectif», là, encore une fois, quelle est l'autonomie... quelle est l'autonomie qu'on va donner à cette agence? Donc, ce sont des éléments extrêmement importants qu'on doit garder en tête.

Et je pense que l'échange avec Trajectoire Québec, et ma collègue me fait penser qu'ils étaient là avec d'autres groupes, c'est un échange qui est extrêmement important. La base même, la base même, même de départ de ce projet de loi, c'est la définition claire et nette de la mission de Mobilité Infra Québec. Mais on ne peut pas définir... on ne peut pas voir les actions de Mobilité Infra Québec qui sont... définir et sa mission... définir c'est quoi, les projets complexes et aussi respecter les plans d'aménagement. Et, quand on parle de respecter les plans d'aménagement métropolitains, ce n'est pas le seul groupe qui l'a mentionné, Mme la Présidente.

Un autre point important dans ce qu'ils ont mentionné, c'est tout ce qui est autonomie municipale. Et ça, on le voit pas mal dans la recommandation 6 : «Permettre aux municipalités ou sociétés de transport de jouir des avantages et allègements dans la gestion d'un projet collectif tel que permis dans le projet de loi n° 62 et que les compétences requises au conseil d'administration de Mobilité Infra Québec incluent une expertise en transport collectif et en urbanisme et aménagement du territoire.» Ça, c'est un autre aspect qu'on va aborder lors de l'étude détaillée.

Donc, somme toute, Mme la Présidente, je suis favorable, par rapport à cette demande d'entendre les deux groupes. Je pense qu'on va nourrir notre réflexion, et ça va bonifier... ça va bonifier l'ensemble... bien, en fait, ça va bonifier... ça va bonifier clairement le projet de loi, mais ça va nourrir les réflexions autour de la table. Surtout que l'organisme a une crédibilité, c'est des acteurs depuis plusieurs années au niveau de la mobilité durable, ils l'ont démontré, c'est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs un peu partout au Québec.

Donc, si on veut bien faire, Mme la Présidente, et vous m'avez entendu ce matin parler... Non, à vrai dire, ce n'est pas vous. Vous avez manqué toute une présentation, par exemple, Mme la Présidente, vous avez manqué quelque chose d'extrêmement important.

Une voix : ...

M. Derraji : Oui, c'est parce que j'ai parlé pendant 30 minutes sur l'analyse d'impact réglementaire.

La Présidente (Mme Maccarone) : OK. Je suis persuadée que c'était excellent.

Une voix : ...

M. Derraji : Et c'était... Oui, mon cher collègue. Je reçois les éloges de mon collègue, je dois les prendre. Vous savez, on a même parlé de la fougère, Mme la Présidente. Je disais à Mme la ministre que j'aimais le sens du verbe qu'elle utilise. Elle est performante, vraiment, j'apprécie, j'apprends, j'apprends avec elle. Et je lui ai dit : Pour bien gérer la fougère, il faut qu'on s'en occupe, hein, il faut qu'on s'en occupe.

Mme Guilbault : ...

M. Derraji : Hein?

Mme Guilbault : ...dans cette fougère.

M. Derraji : Vous voulez m'impliquer?

Mme Guilbault : Non, vous, vous avez dit ça.

M. Derraji : Ah oui! Moi, je veux m'impliquer.

Mme Guilbault : Dans cette fougère.

M. Derraji : Bien, c'est pour vous aider. Je veux vous aider. Mais, vous savez, on a du fun, Mme la Présidente. Et c'est ça, je sais que vous veillez sur une... la bonne ambiance en commission parlementaire. Je vous connais assez pour... Je pense que vous avez hâte à venir à notre commission. Je le sens, je le sens.

Alors, Mme la Présidente, j'appuie mon collègue le député de Taschereau, par rapport à sa motion, qu'il demande un échange avec Trajectoire Québec, Accès transports viables. Et je pense que... je le sens, que Mme la ministre est en train de voir le cheminement de ses amendements au Conseil des ministres. Et, pendant que cheminent les amendements, je pense qu'on peut prendre le temps d'entendre d'autres groupes, d'échanger avec eux, de nourrir, de... qu'on puisse se nourrir tous ensemble avec des acteurs du milieu.

Alors, Mme la Présidente, et c'est vrai, je vais revenir à la fougère, parce que je l'aime tellement, parce que c'est une vivace. Elle prend beaucoup de place, et, si on ne s'en occupe pas, je vous laisse conclure. Mais c'est pour cela, je veux m'impliquer. Parce que cette vivace va prendre beaucoup de place.

Mme la ministre ne fait jamais les choses à moitié, elle les fait d'une manière grandiose. Souvenez-vous, hein, le troisième lien, hein? Moi, je lui lève mon chapeau. Sérieux, je ne sais pas pourquoi on ne la nomme pas la superministre. C'est elle, la superministre. Annoncer le troisième lien avec bitube, revenir avec beaucoup d'études, 1 000 pages. Je ne sais pas combien de temps vous avez passé pour lire, mais je vous lève mon chapeau, et tous mes respects.

Alors, Mme la Présidente, il faut qu'on s'en occupe. Et on est au début, on est au début de l'étude sur le MIQ, et je sens une ouverture, une volonté. D'ailleurs, on attend avec impatience les amendements. C'est sûr que ça va nous aider à nourrir nos réflexions, ça va nous aider beaucoup. J'espère que je vais retrouver mon projet de loi, à l'intérieur, qui va donner beaucoup de revenus autonomes. D'ailleurs, ça, je vais l'applaudir, je vais crier victoire pour les sociétés de transport, pas pour moi. Donc, ça, c'est un élément important, je l'attends avec impatience, Mme la Présidente.

Mais je reviens à l'idée de mon collègue. Donc, on a le temps, Mme la Présidente, de bien faire les choses, on a le temps de bien faire les choses. Et j'en suis sûr et certain, que Mme la ministre doit absolument appuyer la motion de mon collègue. On a le temps. Demain, on va attendre les recommandations du Conseil des ministres par rapport aux amendements. On va les recevoir probablement en fin de journée pour recommencer le travail jeudi. Mais on a le temps d'écouter d'autres groupes. Elle a le choix. Ils ont refusé l'étude d'impact et les notes. Moi, je suis juste un peu déçu sur les notes, parce que je sais que je ne vais pas voir des notes très bien rédigées. Je sais qu'on a les bonnes personnes au ministère. Je vois le sourire du sous-ministre, c'est comme s'il appuyait mes propos. Mais on a du bon monde, il faut le dire, on a du bon monde dans l'appareil gouvernemental. Mais, malheureusement, aujourd'hui, je me vois... comme on me prive de cette information, il me manque quelque chose.

Vous savez, ça veut dire quoi, ça?

• (16 heures) •

La Présidente (Mme Maccarone) : «20 minutes.»

M. Derraji : Moi, ça veut dire que «tu es beau».

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça aussi, mais ça, c'est vraiment... Mais vas-y. Continuez, M. le député.

M. Derraji : Ah! OK. C'est bon. Donc, je vais continuer, Mme la Présidente. Mais vous savez, ce matin, j'étais un peu déçu, parce que je me dis : Avec la qualité qu'on a, j'aimerais bien, hein, mon collègue député de l'Acadie aussi, mon collègue de Taschereau, nous faire rêver avec les notes ministérielles. On n'a pas d'étude d'impact réglementaire, malheureusement, mais on aurait dû, Mme la Présidente. Je tiens à exprimer ma déception parce que je sais que c'est des documents, heille, pour faire avancer rapidement une agence au sein du gouvernement... ça devrait être béton. Écoute, 1 000 pages pour justifier les études sur le troisième lien, il faut le faire. Ça veut dire qu'il y a du monde qui travaille, Mme la Présidente. Et moi, je le reconnais, on a du bon monde. D'ailleurs, l'Association des ingénieurs, quand ils sont venus en commission parlementaire, nous l'ont dit clairement : Il faut s'occuper du monde qu'on a à l'intérieur du ministère, on a du bon monde, qui font un excellent travail, au ministère du Transport du Québec. Il faut leur donner les moyens, par exemple, parce que, là, on est en train de fermer des chantiers. Là, on reçoit des appels : Fermez le chantier, on n'a plus d'argent.

Donc, Mme la Présidente, Trajectoire Québec, Accès transports viables, comme les documents du ministère, moi, je pense que je vais le marteler tout au long de l'étude détaillée, j'ai quelque chose qui me manque pour nourrir ma réflexion parce que... du moment que je n'ai pas l'étude... l'analyse d'impact réglementaire.

Et mon collègue, tout à l'heure, l'a fait d'une manière extrêmement importante, il nous disait, il nous sensibilisait, comme personne qui naviguait dans l'appareil pendant plusieurs années, que c'est... ce n'est pas inacceptable, c'est impossible, ne pas avoir des notes. C'est impossible que, pendant les discussions... Parce que, souvenez-vous au début, il y avait un seul projet de loi. Après, le projet de loi a été, excusez-moi le terme, splitté sur deux, une partie pour Mme la ministre responsable du Transport et l'autre, c'est pour son collègue responsable des Infrastructures. À un certain moment, je lui ai dit : Écoute, à votre place, je serais un peu jaloux parce que votre projet de loi a été éclipsé par la sortie du MIQ, parce qu'on ne parlait que du MIQ, on ne parlait plus des contrats collaboratifs.

Mais, suite à l'intervention de mon collègue, de ce matin, je me disais : Est-ce qu'on n'est pas en train de manquer quelque chose d'extraordinaire, à savoir ces notes produites dans le cadre de la prise de décision que c'est une bonne chose, d'aller avec le MIQ? C'est la même chose avec Trajectoire Québec et Accès transports viables. Ce sont des acteurs, des collaborateurs avec qui le ministère travaille, qui font un travail exceptionnel. Excusez-moi. Je dois boire.

(Interruption) Donc, ils font un travail exceptionnel, Mme la Présidente, Trajectoire Québec, Accès transports viables. C'est des acteurs du milieu.

Donc, j'espère que, cette fois-ci... Écoutez, je peux comprendre qu'on ne veut pas nous partager quelques documents. Dieu merci, on a toujours les demandes d'accès. Et toujours, au niveau des demandes d'accès, on a des surprises, tu sais, des surprises par des pages noires. Et, Mme la Présidente, je formule le vœu encore une fois qu'en attente, parce que je sais qu'il va y avoir des amendements et que demain, moi, je suis prêt à travailler, demain... D'ailleurs, je ne comprends pas pourquoi on ne siège pas demain et on va siéger jeudi. On a le temps demain. Je pense, la décision de mon collègue est juste, on peut inviter les deux groupes, avoir un échange avec eux sur la mission. Ça va nous nourrir, ça va nourrir Mme la ministre aussi, ses collègues, sur la mission. Ça va les nourrir sur la définition des projets complexes et ça va les nourrir aussi sur la composition du conseil d'administration.

Alors, Mme la Présidente, je pense que je vais quand même insister sur ce point. J'espère, j'espère vraiment que la partie gouvernementale et Mme la ministre va nous permettre d'avoir le travail des fonctionnaires qui ont travaillé dans l'élaboration de ce projet de loi et mettre en valeur les études qu'ils ont réalisées tout au long de la rédaction de ce projet de loi. Mais, encore une fois, je tiens à préciser que Trajectoire Québec et Accès transports viables sont des acteurs et des groupes qui peuvent nous aider à nourrir notre réflexion, et j'invite les membres de la commission à voter pour les entendre. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion préliminaire? Oui, M. le député de l'Acadie, la parole est à vous.

M. André Albert Morin

M. Morin : Merci, merci, Mme la Présidente. Alors, je suis très heureux de prendre la parole cet après-midi.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce matin mon collègue présenter sa motion. Je dois vous dire, en fait, je fais un aparté rapide, Mme la Présidente, ce matin, j'ai été... je trouvais ça très intéressant, la discussion qu'on a eue à propos des fougères, parce que ce matin aussi, on a parlé des fougères. Et, je vais vous dire, Mme la Présidente, quand j'ai été élu député, je m'attendais à ce qu'on parle beaucoup de choses de lois, de projets de loi, enfin, de motions, de débats parlementaires, mais de botanique, non. Et ça, j'avoue que ça a été quand même toute une surprise, de voir que, dans ce parlement, on avait autant d'intérêt pour les fougères. Et c'est une plante magnifique, magnifique. En fait, savez-vous, il y a 13 000 espèces de fougères. Alors, quand Mme la ministre fait référence aux fougères, je ne sais pas, en tout cas, c'est lesquelles, parce que ça fait beaucoup. C'est beaucoup. C'est beaucoup, mais c'est magnifique. Vous marchez dans le bois, vous avez une... en fait, dans un sous-bois, vous avez de la fougère, c'est reposant, c'est calme. C'est vraiment, vraiment fascinant. Moi, j'ai toujours eu un faible pour la botanique, alors je dois vous dire qu'entendre Mme la ministre parler de fougères, et mon collègue, le député de Nelligan, je tenais... je tenais à le souligner. Très important.

Une voix : ...

M. Morin : Ah! ça, c'est bon à manger, en plus. C'est excellent. Ça commence comme ça. Tout à fait.

Alors, mais pour revenir à la motion préliminaire du collègue, moi, je prends ça un petit peu... un petit peu différemment parce que ce n'est pas la première fois qu'on dépose des motions préliminaires pour faire entendre des groupes. En fait, je vous dirai, ce qui me fascine... Parce qu'à chaque projet de loi, c'est comme ça : on nous demande, il va y avoir des consultations particulières, ça éclaire énormément les parlementaires, surtout ceux de l'opposition, et ça nous aide. Moi, en tout cas, ça m'aide énormément dans mon travail. Mais ce qui est fascinant, c'est qu'à chaque fois qu'on soumet une liste, souvent, le gouvernement revient puis dit : Non, ceux-là, non, non, non. Je trouve ça... Je me demande toujours pourquoi. Parce que je me dis, si, comme parlementaires, on est ici pour faire la meilleure des choses, le meilleur projet de loi, aider finalement à ce qu'éventuellement une loi soit adoptée puis qu'elle soit bonne pour l'ensemble de la population québécoise, bien, pourquoi on ne peut pas entendre un ou deux ou trois groupes de plus?

Là, aujourd'hui, avec la motion qui est présentée par mon collègue, on parle de deux groupes, mais pas n'importe lesquels. Et, quand je parlais ce matin du projet de loi et de la mission qu'aura éventuellement Mobilité Infra Québec, écoutez, «mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport», il me semble, il me semble que demander que deux groupes soient entendus, ce n'est quand même pas abusif.

Puis permettez-moi, pendant les quelques minutes qui me sont... qui me sont allouées, un peu de vous parler d'Accès transports viables et de Trajectoire Québec puis vous démontrer la pertinence, au fond, d'entendre ces groupes en commission parlementaire.

Accès transports viables, ma compréhension, c'est que c'est un groupe qui est très actif dans la région de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Et, écoutez, notre capitale nationale, c'est hyperimportant qu'on ait des experts qui viennent nous parler sur, évidemment, les modes de transport actif et collectif, c'est fondamental pour la fluidité. Or, ce que j'ignorais, c'est qu'en fait Accès transports viables existe depuis 1978, mais il portait un autre nom. À l'époque, ça s'appelait CRUTEC, et ça a été incorporé comme organisme à but non lucratif. Et ses actions portent uniquement, je prends la peine de le souligner, uniquement sur le transport en commun, et les revendications visent principalement à contrer des hausses de tarifs et assurer le maintien des services et améliorer l'offre à Québec. Alors, quand on prend évidemment l'objectif, ce pour quoi l'organisme existe, et puis qu'on le... on regarde le projet de loi, bien, évidemment, il me semble que c'est hyper, hyperpertinent de faire entendre un groupe comme Accès transports viables. C'est devenu Accès transports viables en 2003. Et là, non seulement ils ont inclus le transport en commun, mais aussi les transports actifs, l'aménagement du territoire. Et puis ça s'est agrandi, comme je vous disais, à Chaudière-Appalaches. Puis c'est important qu'on ait de la mobilité, de la fluidité puis du transport collectif, non seulement uniquement dans Québec, la région, mais que ça puisse s'étendre pour que des gens puissent évidemment venir, que ce soit visiter, travailler, en fait, qu'il y ait un système de transport qui soit fiable avec la capitale nationale.

• (16 h 10) •

L'autre groupe, c'est Trajectoire Québec. Et moi, j'ai été privilégié, parce qu'à un moment donné j'étais le porte-parole en matière de transport et j'ai eu à échanger, travailler avec Trajectoire Québec. Et Trajectoire Québec, là, leur mandat est hyperimportant. C'est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion

de leur intérêt en matière de transport collectif partout au Québec. Alors, encore là, regardons la mission de Trajectoire Québec, appliquons-la à la mission de Mobilité Infra Québec, il y a, écoutez... il y a une juxtaposition. C'est parfait. En fait, je vous dirais qu'il y a des liens entre Trajectoire Québec, leur mandat puis ce qu'éventuellement le gouvernement veut faire, d'où l'importance, évidemment, de les faire venir.

D'ailleurs, je ne comprends pas comment ça se fait qu'ils ne soient pas venus en commission parlementaire. Moi, j'ai raté malheureusement les consultations particulières, j'avais d'autres dossiers, mais moi, j'étais sûr que la Trajectoire Québec avait... était déjà venu, parce qu'ils sont excessivement pertinents, utiles et ils sont capables de parler de transport collectif, mais pas uniquement dans les milieux urbains, mais partout au Québec. Parce que, bien, c'est sûr qu'il faut du transport collectif dans les villes, ça, c'est évident, mais il faut être capables aussi d'avoir du transport collectif interurbain, être capables de connecter nos régions. Et Trajectoire Québec, hein, ils sont absolument spécialistes là-dedans. Leur mission, là, «faire la promotion des droits des usagers, contribuer au développement global des transports collectifs partout au Québec»... Donc, on aurait la chance, avec ce groupe-là, d'entendre un groupe, un expert... un groupe d'experts qui pourrait nous... avoir, en fait, une analyse globale de ce qu'il faut faire au Québec. Et leur vision, imaginez, «que les Québécoises et les Québécois aient un accès à des services de transport collectif abordables, de qualité et sécuritaires partout sur le territoire, donc une meilleure mobilité citoyenne», si vous regardez ce que va faire Mobilité Infra Québec, normalement, ce qu'ils devraient faire, c'est exactement ça, des transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires pour une meilleure mobilité citoyenne.

Donc, est-ce qu'il y a un groupe plus pertinent que Trajectoire Québec pour aider les parlementaires dans la continuité, l'élaboration de ce projet de loi? Je ne le vois pas. C'est un essentiel. C'est un incontournable. Et c'est la raison pour laquelle, quand mon collègue a déposé sa motion, et que je l'écoutais attentivement ce matin, il me semblait que ça tombait sous le sens, qu'il faudrait évidemment que Trajectoire Québec vienne nous entretenir. D'autant plus qu'en commission parlementaire, habituellement, quand les groupes viennent, là, ça ne prend pas une demi-journée, ça ne prend pas des heures, hein? C'est une intervention de quelques minutes. On peut poser des questions. Ça aide tout le monde.

Alors, compte tenu évidemment de ce que le gouvernement veut faire avec son projet de loi, il me semble que, si on prenait un 15, 20, 30 minutes, être capables de discuter avec Trajectoire Québec, je ne crois pas, au contraire, que ça ralentirait les travaux, ça pourrait même les améliorer grandement. Puis c'est la raison pour laquelle nous, parlementaires, on est ici, au parlement, pour donner et produire des projets de loi de qualité. Alors, c'est la raison pour laquelle, sans réserve, je vais appuyer la motion de mon collègue. Je vous remercie, Mme la Présidente.

Mise aux voix

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup pour votre intervention. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur la motion préliminaire du député de Taschereau? Je vois qu'il n'y en a pas. Alors, on va procéder au mise aux voix.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Un vote par appel nominal. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Thouin (Rousseau)?

M. Thouin : Contre.

Le Secrétaire : Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

Le Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

Le Secrétaire : M. St-Louis (Joliette)?

M. St-Louis : Contre.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

Le Secrétaire : Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis)?

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, la motion est rejetée. Nous sommes toujours à l'étape du dépôt. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci. J'ai une autre motion préliminaire que j'aimerais déposer. J'imagine que vous l'avez reçue?

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce qu'elle est déjà sur le Greffier?

M. Grandmont : Qui concerne le Réseau FADOQ puis l'AQDR.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je pense que oui. Je pense que vous pourriez procéder pendant que nous sommes en train de l'afficher. Allez-y.

Motion proposant d'entendre le Réseau FADOQ, l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées et tout autre groupe jugé pertinent

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup. Donc, cette motion qui va comme suit :

«Qu'en vertu de l'article 244 du Règlement de l'Assemblée nationale la Commission des transports et de l'environnement, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi [...] 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, tiennne des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende les groupes suivants :

«[le] Réseau FADOQ;

«[l']Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées ([l']AQDR);

«Ainsi que tout autre groupe qu'elle jugera pertinent.»

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y. Vous pourriez continuer.

M. Etienne Grandmont

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

Effectivement, encore une fois, là, j'invite Mme la ministre à ajouter des groupes à la liste que j'ai fournie. J'en ai peut-être oublié. Ce sont deux groupes, moi, que j'avais suggéré qu'on entende au cours des audiences particulières, des consultations particulières, deux groupes qui représentent les personnes âgées. Je pense que ce serait important, pour des raisons similaires aux groupes représentant les personnes qui utilisent des transports collectifs, qu'on entende aussi les groupes qui représentent les personnes de 65 ans, des fois, de 50 ans et plus, dépendamment de la mission, là, de chacun des organismes, mais donc les personnes plus âgées de notre société.

Peut-être une statistique pour d'abord appuyer mon propos, Mme la Présidente, là. On estime que, d'ici 2031, le quart, donc 25 %, de la population québécoise va être âgé de 65 ans et plus. Et, d'ici 2066, on prévoit que 27 % de la population sera des aînés. C'est quand même des morceaux assez grands de notre société qui a des besoins particuliers, notamment en termes de mobilité, donc qui est appelée à croître également aussi. Et, pour ça, on a deux groupes que j'ai nommés plus tôt, là, donc le Réseau FADOQ puis l'AQDR, qui en sont des représentants, parce qu'évidemment, comme n'importe quelle partie de la population, évidemment, on cherche à être représentés par des organisations, là.

Le réseau FADOQ d'abord. Peut-être rappeler que c'est le plus grand organisme d'aînés au Canada, ce n'est quand même pas rien, avec plus de 580 000 membres. Il y a 801 clubs, 16 regroupements régionaux, près de 4 700 administrateurs bénévoles. Ça fait donc plus de 50 ans que ça existe. Puis, en même temps, bien, comme ils le mentionnent eux-mêmes, ils arrivent à être encore de leur temps puis d'être un joueur indispensable sur l'échiquier du Québec en lien avec les enjeux liés au vieillissement. La mission de la FADOQ, c'est «faire partie de la vie des 50 ans et plus en défendant leurs droits — donc c'est un organisme de défense de droits — en valorisant leur apport à la société, en les accompagnant avec une offre de service et des activités adaptées».

Du côté de l'AQDR, donc, c'est un organisme complémentaire, je dirais. Il y a comme plusieurs volets, en fait, là, dans la mission de l'AQDR, l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées. Il y a une... Il y a un volet défense, il y a un volet d'accompagnement, un volet de développement puis un volet d'information.

Au niveau de la défense, l'AQDR Québec... l'AQDR, pardon, est le seul organisme à but non lucratif qui a pour mission directe, là, la défense collective et individuelle des droits économiques, politiques et sociaux, culturels... sociaux et culturels, pardon, des aînés. Ils offrent différents services d'accompagnement individuel pour soutenir les personnes âgées en difficulté ou vulnérables. Donc, c'est aussi une façon d'aller chercher beaucoup d'information aussi. Vous savez comme moi, Mme la Présidente, là, quand on a, par exemple, dans nos bureaux de circonscription... On a des gens qui viennent nous voir pour toutes sortes d'enjeux. À un moment donné, quand on se rend compte que c'est la 40e personne qui vient nous voir pour le même enjeu, souvent, il y a quelque chose de gros. Il y a un os, là. Il y a quelque chose sur lequel on peut peut-être travailler avec le gouvernement pour changer les choses à une échelle plus... plus collective, je le dirais comme ça.

• (16 h 20) •

Il y a un volet développement, comme je le disais tantôt, aussi. L'AQDR participe activement au développement des milieux de vie des personnes âgées de la grande... du Québec, en fait. Elle contribue également au développement communautaire avec des activités, des conférences, des événements. Puis évidemment, bien, elle... l'AQDR informe. On mentionne qu'«il est de première importance de contribuer à l'éducation des personnes âgées en leur fournissant des informations sur des thèmes qui peuvent les concerner au quotidien». Évidemment, ça augmente le pouvoir que les personnes âgées ont sur leur capacité à agir, capacité à se défendre puis la maîtrise sur leur propre vie.

Et évidemment, moi, je m'accrocherai à ce dernier aspect, en fait, à la fois sur la partie défense, puis sur la partie information, puis le pouvoir d'agir, le pouvoir de maîtriser sa vie. On le dit souvent, le transport au Québec n'est pas reconnu comme un droit fondamental. Ce n'est pas reconnu comme tel. En même temps, pour certaines organisations, ça devrait l'être, parce qu'en quelque part, si on n'est pas capables de se déplacer de manière sécuritaire, de manière abordable aussi, je dirais, et de façon efficace, puis on pourrait parler de confortable aussi, bien, il y a beaucoup de droits qu'on ne peut pas exprimer, qu'on ne peut pas... qu'on ne peut pas atteindre. C'est le droit à l'éducation, par exemple, le droit à une alimentation saine. Il y a plusieurs Québécois, Québécoises qui vivent malheureusement dans des déserts alimentaires.

Donc, un désert alimentaire, là, je le rappelle au bénéfice de tous et toutes, là, c'est un secteur à l'intérieur duquel il n'y a malheureusement pas d'offre alimentaire de qualité. Et donc on a malheureusement des gens au Québec qui sont pris dans les déserts alimentaires et qui se retrouvent dans l'incapacité de se déplacer vers l'offre alimentaire de qualité, donc à distance à pied de chez eux, par exemple, quand c'est leur seul moyen de transport, parce que... parce qu'il y a une incapacité à utiliser l'automobile, pour une raison économique ou une raison physique, cognitive, peu importe, ou encore parce que l'offre de transport collectif n'est pas adaptée, ou parce que l'offre d'aménagement cyclable, par exemple, en période estivale, pour les âgées qui pourraient se déplacer, bien, elle n'est pas sécuritaire. Bon. Bien, on se retrouve avec une offre alimentaire qui consiste bien souvent en un dépanneur.

Et ça touche beaucoup, beaucoup de régions aussi. Ce n'est pas juste dans les centres-villes qu'on a ça. Il y a beaucoup de régions au Québec où l'offre alimentaire, on l'a vu périlcliter dans les dernières années. Il y a une sorte de... une forme de dévitalisation des régions. Et plusieurs aînés qui ont fait le choix, ou qui n'ont pas choisi aussi, par ailleurs, de rester chez eux, bien, ils se retrouvent finalement avec, des fois, une offre alimentaire très pauvre ou encore juste pas d'offre alimentaire. Et là, c'est la grande débrouille, là. C'est le système D. Puis ce n'est pas compliqué puis ce n'est pas ce qu'on pourrait identifier comme donner les chances à tout un chacun, aux personnes âgées particulièrement, d'avoir une maîtrise sur leur vie. Ils dépendent du bon vouloir d'équipes de bénévoles, dépendent du bon vouloir de la famille, des amis, tout le temps en train de quémander. Puis ça crée des situations où les personnes âgées, bien, elles se retrouvent dans une situation de vulnérabilité ou encore de dépendance. Et évidemment, ce n'est pas ça qu'on souhaite pour personne.

Puis, par ailleurs, bien, il y a des... L'AQDR est très active sur la question du transport en commun. Il est facile de trouver des communiqués de presse de l'AQDR, notamment sur la question de la gratuité du transport en commun. On peut être d'accord ou pas en accord avec cette idée-là, reste quand même que la gratuité du transport en commun, dans certains États, dans certaines... chez certaines nations ou même dans certaines provinces, certaines villes... la gratuité peut donner des résultats positifs. Il y en a qui sont plutôt de l'avis qu'avoir une tarification sociale pour les personnes âgées et pour les populations moins nanties, c'est correct aussi. Bref, il y a... Mais ce n'est pas... ce n'est pas ça le débat, de toute façon, aujourd'hui. Ce que je veux dire, c'est que l'AQDR est beaucoup impliquée sur l'enjeu du transport collectif, notamment sur cet enjeu-là, de la gratuité du transport en commun. Donc, l'idée, ce n'est pas de savoir si on est pour ou contre la gratuité, mais simplement de remarquer que l'AQDR, c'est déjà un dossier sur lequel ils sont très actifs.

Bon. Alors, vous comprendrez, Mme la Présidente, que j'ai été très étonné, encore une fois, de recevoir une réponse négative à une demande que j'ai faite d'entendre la FADOQ puis l'AQDR lors des audiences particulières, un peu pour les mêmes raisons que j'ai évoquées tantôt. Ils sont au coeur... C'est les usagers au coeur du système, en fait. Ils ont... Contrairement aux usagers réguliers, je dirais qu'ils ont quand même aussi une approche ou un savoir qui est différent de celui des usagers réguliers, des attentes, des besoins différents également aussi.

Tu sais, je prendrais juste l'exemple, là, des bus à Québec. N'eût été du fort travail des groupes en défense de droits des personnes âgées à Québec, dans la grande région de Québec, bien, peut-être que le RTC n'aurait pas adapté ses bus, n'aurait pas adapté aussi avec autant d'empressement, parce que je pense qu'ils ont fait un très bon travail ce côté-là, là, mais adapté aussi... demandé aux chauffeurs d'adapter leur conduite aussi. Je ne sais pas si vous avez déjà

vu des personnes âgées entrer dans le bus, ça se tient sur les poteaux, ça ne veut pas tomber évidemment. On veut éviter une chute, évidemment. Mais, quand on est dans un bus, puis le bus repart, puis on n'est pas encore assis, bien, c'est ça. Il faut savoir que le transport en commun a su quand même... les opérateurs ont su trouver une façon d'accommoder les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des handicaps, en situation de handicap également aussi, là, mais là, spécifiquement sur la question de l'âge. Et ce n'est pas pour rien que maintenant, bien, il y a des messages très clairs qui sont indiqués dans le métro, dans les bus, que les chauffeurs aussi font beaucoup plus attention maintenant. Puis ça, on ne peut que le souligner.

Mais ça, c'est grâce au travail des associations en défense des droits des personnes âgées. Il ne faut pas... On ne peut pas nier leur grand apport à l'amélioration des services, qui bénéficie à tout le monde, là, évidemment, là. Plus les bus sont accessibles pour les personnes âgées, plus les chauffeurs conduisent de manière douce sur leur parcours, bien, plus ça profite à l'ensemble des gens qui prennent le bus de toute façon aussi, là. Donc, ce qui est bon pour... Vous savez, il y a des... il y a un principe, là... il y a une organisation qui s'appelle les villes 8-80, donc une ville construite, on pourrait étendre aussi aux transports collectifs parce que ça fait partie de la ville... une ville conçue pour les moins de huit ans puis les plus de 80 ans est bonne pour tout le monde dans la ville. Donc, c'est un peu le principe.

Mais donc l'AQDR puis la FADOQ font un travail immense sur cette question-là, et, malheureusement, la ministre a préféré... la partie gouvernementale a préféré ne pas les entendre, ne pas acquiescer à notre demande. Et pourtant, des liens entre aînés et transport en commun, il y en a. J'ai nommé ceux-là, ceux... Il y a ceux que j'ai nommés à l'instant et il y a aussi, par exemple, la tarification. Il y a dans la plupart des villes une tarification, une forme d'abonne-bus, là, une réduction offerte pour les personnes de plus d'un certain âge. Ça peut varier selon les villes. Pourquoi on fait ça? Bien, parce que les aînés, c'est reconnu, ils sont moins riches. S'ils utilisent les transports en commun, ils peuvent être potentiellement moins riches, puis d'autant plus qu'un laissez-passer offert à moitié prix, par exemple, dans une société de transport ne va pas venir ajouter des clients en heures de pointe, là où le bus... Tu sais, vous le savez, là, ceux qui prennent le transport en commun, on est tous debout dans le transport en commun, ce n'est pas évident, difficile d'avoir une place assise. Bien, les aînés, souvent, vont choisir de prendre un transport en commun entre les heures de pointe. Donc, il n'y a pas de... il n'y a pas d'enjeu, on n'ajoute pas de la clientèle en heures de pointe. Ils vont simplement venir combler les heures creuses, comme on les appelle, et, dans le fond, c'est un plus. Donc, même s'il est à moitié prix, c'est quand même de l'argent qui rentre de plus pour les sociétés de transport, puis ça aide, évidemment. Tout le monde est gagnant.

La ville de Montréal, c'est un enjeu important, ils ont choisi d'offrir la gratuité pour les aînés sur le territoire, dans la zone 1, là, vraiment l'île. Encore une fois, moi, je suis plutôt d'accord avec cette mesure-là pour les raisons évidentes, là. Mais on peut ne pas être d'accord avec ça. Mais ce qui est...

(Interruption)

Une voix : ...

• (16 h 30) •

M. Grandmont : C'est cher, c'est cher, beaucoup d'argent.

Une voix : ...

M. Grandmont : Je m'excuse, Mme la Présidente, j'ai été dérangé par l'intelligence artificielle de mon... de mon collègue, le robot ou l'ordinateur qui parlait, là.

Donc, c'est ça. Donc, ce que je disais, c'est que, sur la gratuité, on peut être d'accord ou pas, mais reste quand même que ça démontre qu'en quelque part c'est un enjeu important dans notre société, quelle place on laisse aux aînés dans le transport en commun. Parce qu'il ne faut pas se détromper, là. Moi, j'ai travaillé, bon, dans une organisation qui faisait la promotion du transport collectif et actif puis qui faisait la défense de droits aussi. Puis, à travers la pratique, on a développé des programmes aussi pour accompagner les aînés vers la mobilité durable. Puis le constat tenait à plusieurs éléments. Je vous explique ça simplement, mais, encore une fois, pour démontrer l'importance d'entendre les groupes qui représentent les aînés dans le cadre de cette commission.

D'abord, il y a plusieurs aînés qui perdent l'accès à la voiture. Des fois, c'est parce que les capacités physiques ou cognitives ne sont plus au rendez-vous, puis, là, on va avoir un billet du médecin qui va informer la SAAQ, puis, bon, il n'y aura pas de renouvellement, on coupe le permis, c'est fini. Puis, à quelque part, moi, je pense... tu sais, il faut que ce processus-là, évidemment, existe. Je pense que c'est un enjeu de sécurité publique aussi. Mais il ne faut pas que l'enjeu de sécurité publique devienne, aussi, pour la personne qui perd son permis, une voie directe vers l'isolement social. Ce qu'on veut, c'est que les gens puissent garder leur capacité à se déplacer parce qu'encore une fois, ça soutient plusieurs droits, dont celui de pouvoir, bien, s'épanouir puis avoir des amis, une vie sociale, faire du bénévolat, donc d'avoir une participation sociale intéressante. Si on garde des aînés isolés qui ne sortent plus de chez eux, bien, c'est aussi des conséquences importantes pour la santé, le budget de la santé par la suite. Les gens qui restent coincés chez eux à ne pas pouvoir se déplacer, c'est des gens qui, ultimement, vont dépérir chez eux tout seuls, puis, pour vrai, c'est des gens aussi dont la santé physique et cognitive peut se dégrader rapidement. Moi, je nous souhaite tous et toutes, collectivement, ici, d'avoir une vie, comme aînés qui soit la plus active, la plus stimulante possible parce qu'on veut... je pense que c'est un des facteurs les plus importants pour rester en santé très, très, très longtemps. Je ne sais pas si ça fait rire Mme la ministre, mais moi, je pense que c'est quelque chose d'important. Oui, merci. Je pense que c'est quelque chose d'important. Et d'ailleurs il y a un lien très évident avec Mobilité Infra Québec.

Mme la ministre a dit : Mobilité Infra Québec va créer des projets complexes de transport. On s'entendra sur «transport» ou «transport collectif», là. Moi, je pense que ça devrait aller juste du côté transport collectif. Si on veut vraiment reprendre les destinées du transport collectif au Québec, je pense qu'on devrait aller là-dessus puis laisser au ministère des Transports et de la Mobilité durable — c'est drôle que ça s'appelle comme ça, mais c'est ça, c'est comme ça, c'est un fait — mais qu'elle continue à s'occuper de ce qu'elle fait déjà, c'est-à-dire faire des routes, faire des projets complexes d'échangeur Turcot, troisième lien, si jamais Mme la ministre veut vraiment aller de l'avant avec ça. Donc, qu'on fasse du transport collectif complexe. On n'a pas encore défini ce que c'était, un projet complexe de transport collectif. Par contre, je pense qu'on peut s'entendre sur le fait que, là-dedans, là, il doit y avoir quelque chose comme, peut-être, des prolongements de métro, des tramways, des SRB. Dans mon esprit à moi, il y a cette notion-là, là. Les grands projets de transport collectif rentrent probablement dans la notion de la définition de «projet complexe». Mais, encore une fois, on vérifiera avec Mme la ministre, là.

Or, il se trouve — et c'est ça qui est vraiment super intéressant — que les projets de tramways, les projets de métro, les projets de SRB, souvent, ce sont des projets de transports collectifs qui sont d'emblée accessibles universellement. C'est vraiment intéressant, ça. Vous savez, le transport collectif a beaucoup évolué dans les dernières années. Moi, quand j'ai commencé à le prendre, au début des années 90, quand je rentrais au secondaire, tu sais, les bus qu'il fallait prendre, il fallait monter des marches. C'était quand même compliqué. J'imagine que plusieurs d'entre nous ici l'ont déjà vécu. Il n'y avait pas vraiment de place pour des gens avec des marchettes, des fauteuils roulants, des poussettes aussi, par ailleurs, c'était pour des gens qui avaient des capacités physiques quand même assez avancées. Et, bien, les sociétés de transport ont réussi à évoluer, ont réussi, à... Déjà, on est arrivés avec les autobus à plancher bas, avec des rampes qui peuvent se déployer. Bon, il y a toujours des enjeux, là, l'hiver, la garnotte, la rouille qui peut pagner là-dedans, mais... Puis le bus peut s'agenouiller aussi, Mme la Présidente. Je ne sais pas si vous le saviez, mais le bus peut baisser pour se mettre au niveau du trottoir. Il faut que la personne le sache et le demande au chauffeur, mais, quand même, ça existe. Donc, les sociétés de transport font un gros effort pour améliorer ça.

Des fois, les personnes âgées, bien, il y a des enjeux de mobilité, puis, des fois, c'est les arrêts qui ne sont pas accessibles. Le bus, le parcours est accessible, mais les arrêts ne le sont pas. Puis encore une fois, là, il y a une grande volonté, puis on le remarque, puis on le félicite, puis on l'encourage. Les sociétés de transport travaillent avec les villes parce que, là, on tombe plus du côté... tu sais, quand on est dans la rue, c'est plus la municipalité. Bien, on travaille avec un plan d'accessibilité universelle, avec un plan Municipalité amie des aînés. On travaille à ce que l'arrêt d'autobus aussi soit accessible. Parce que, si le bus l'est, ce n'est pas nécessairement l'arrêt, à un moment donné, ça limite les choix, ça limite les possibilités de déplacements pour les gens. Et ça, les sociétés de transport le font pour deux raisons. D'une part parce que, comme je le disais tantôt, ils ont des plans d'accessibilité universelle, ils ont des plans Municipalité amie des aînés, c'est déjà... c'est fort louable, mais, aussi, pour des raisons économiques. Moi, dans ma pratique antérieure, ce qu'on nous disait, ce qu'on nous rapportait souvent c'était que, dans des résidences pour personnes âgées, bien, il arrivait souvent que, dès leur arrivée, dès qu'une personne âgée arrivait dans une résidence pour personnes âgées, là, peu importe le statut ou la forme, logement social ou encore une résidence pour personnes avec un peu plus de moyens, peu importe le système, souvent, il y avait une rencontre avec la personne, entre le médecin puis la personne qui arrivait comme nouvelle personne résidente, puis on remplissait assez rapidement un billet à l'effet que cette personne-là était admissible au transport collectif adapté. Donc, les services de transport adapté, c'est quand même intéressant, c'est un bon service puis c'est super intéressant, là. C'est un service qui est porte-à-porte. Il y a des enjeux, évidemment, parce que ça ne répond pas à tous les... à tous les besoins très rapidement. C'est-à-dire que souvent, il faut le commander d'avance, il y a un certain délai. Mais de manière générale, les personnes âgées semblent satisfaites par ce programme-là, ce service-là, parce que c'est du porte-à-porte puis c'est du transport collectif qui leur permet de remplacer l'utilisation d'une voiture. J'y ai fait référence tantôt.

Or, il apparaît qu'avec le vieillissement de la population et le sous-investissement dans le transport collectif dans les dernières années, bien, il y a une explosion de la demande en transport adapté. Et opérer du service de transport adapté, pour des sociétés de transport, c'est extrêmement cher comparé à du transport collectif régulier. On parle, là, d'à peu près 20 \$ par trajet effectué en transport adapté, alors qu'on peut descendre à 5 \$, 6 \$, 7 \$, 8 \$, dépendamment des villes, des régions, par passager avec du transport collectif régulier. Donc, il y a vraiment une grande disparité, une grande différence dans le prix que ça coûte à la société de transport d'opérer un mode ou l'autre mode. Et donc, les sociétés de transport veulent aller de plus en plus vers un transport collectif qui va être... qui va répondre aux besoins de tous les segments de la population, donc les usagers réguliers, bien, les plus jeunes, les plus âgés, les personnes en situation de handicap, évidemment, pour réduire les coûts, pour réduire la pression que le transport adapté a sur les sociétés de transport. Donc, c'est la première des choses.

Puis, comme je le disais tantôt, bien, une des façons d'augmenter ou d'améliorer l'accessibilité universelle dans le transport collectif pour les personnes âgées, notamment, bien, c'est d'aller vers des modes de transport plus lourds. Et, comme je le disais tantôt, bien, Mobilité Infra Québec va vraisemblablement réaliser de ces modes de transport plus lourds : tramway, métro et SRB, qui sont, par leur nature même, entièrement accessibles. Je prendrais l'exemple du tramway, parce que le tramway, c'est... on en parle beaucoup à Québec, notamment, mais aussi parce que peut-être qu'en ce moment même, le premier ministre, qui est à Paris, utilise un tramway. Il est peut-être dans un tramway en ce moment. Je ne sais pas. Peut-être que Mme la ministre suit les déplacements du premier ministre. Mais, la beauté de la chose, c'est qu'en ayant un mode...

Mme la Présidente, vous semblez douter. De quelle partie? Qu'elle le sait ou qu'il prend le tramway?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Grandmont : Je continue. D'accord. Vous m'excuserez cette boutade.

Pour ceux et celles qui ont déjà eu l'occasion d'utiliser un tramway, c'est super intéressant parce que, bien, d'abord, le véhicule est entièrement à plancher bas, donc déjà, c'est... il n'y a pas de difficulté d'accès. Le tramway, quand il s'avance dans le... pour s'installer vis-à-vis le quai...

Ma collègue en perd son équilibre. Attendez de voir la suite. Donc, quand le tramway arrive à proximité du quai, bien, il est sur des rails. Il ne peut pas être à un pied du trottoir, il ne peut pas être trop... tu sais, il va toujours être à la même distance. Donc, généralement, là, le plancher du tramway, il est à peu près à quelque chose comme un pouce et demi, deux pouces du quai, le quai qui est entièrement accessible aussi. Donc, la personne rentre tout simplement en continuant son trajet du quai vers l'intérieur du tramway. Ça fonctionne extrêmement bien.

Mieux que ça : dans le projet qui était prévu pour Québec, et j'espère qu'on gardera éventuellement ces innovations-là, qui étaient, à mon sens, très intéressantes, non seulement les quais sont accessibles, mais en plus, ils étaient... c'étaient des planchers chauffants pour les quais. Donc, jamais d'enjeux de glace ou de neige, la neige fond, la glace fond automatiquement, est canalisée vers l'extérieur, plus loin. Donc, le quai en lui-même, à Québec, dans ce qui était prévu initialement, est toujours bien entretenu, toujours dégagé. Il n'y a jamais de... jamais de besoin de mettre du sable ou du gravier. Le quai, évidemment, est entièrement accessible. C'est une évidence.

• (16 h 40) •

Et, en plus, ce qu'on avait pensé, pour le tramway de Québec, c'est qu'il y avait des sections réservées pour certains wagons. Donc, pour le wagon, il me semble que c'était le wagon à l'avant, les wagons à l'avant, c'est pour les personnes qui ont des enjeux de mobilité. Donc, on pourrait rentrer là-dedans les personnes à mobilité réduite aînées, donc les personnes aînées vont vers l'avant, les gens qui sont plus de clientèle... qu'on pourrait qualifier de clientèle régulière vont plus au centre, puis les gens qui voyagent avec un vélo, par exemple, se dirigent vers l'arrière, parce que c'était aussi un des intérêts, de pouvoir combiner ces modes-là en mode intermodalité. Mais ça, c'est une belle façon de penser l'intermodalité. Donc, si ces modes-là sont entièrement accessibles, bien, il faut les penser, il faut les réfléchir en fonction des utilisateurs qui vont venir éventuellement. A priori, en ce qui concerne cette motion préliminaire, bien, les personnes aînées, et, donc, leur représentant, le réseau FADOQ et l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées, l'AQRD... Parce que je pense que leurs connaissances, leur savoir, leurs connaissances fines, je dirais même, de ce que c'est, le transport collectif, de quels besoins ça peut répondre, mais, aussi, de qu'est-ce qu'on doit s'assurer d'avoir comme réflexe, à Mobilité Infra Québec, pour créer du transport collectif qui va répondre à leurs besoins. Je pense qu'on aurait eu besoin ou qu'on en aura besoin, si, évidemment, on peut les entendre avant le début de l'étude détaillée, je pense que ce serait pertinent de les entendre. Alors, c'est pour ça que je demande qu'on rencontre, avant les audiences particulières, le réseau FADOQ est l'AQDR.

Vous savez, au RTC, par exemple, parce que c'est une société de transport que je connais bien, là, on a des comités internes où les personnes aînées discutent régulièrement avec les dirigeants, avec les planificateurs, les équipes de planification, les équipes d'utilisation du... de la société de transport en question. Puis je suis pas mal sûr que dans nombre de sociétés de transport, on a ce même réflexe-là. Quand on achète un nouveau bus, par exemple, quand on va vers des nouveaux... un nouveau type, un nouveau fournisseur, en fait, d'autobus, par exemple, quand on a «designé» les nouvelles rames de métro Azur, je suis pas mal sûr que la STM avait ses groupes représentant les personnes aînées pour l'essayer en mode préparatoire, donc ne pas attendre d'avoir livré le système de transport collectif pour se rendre compte, finalement, que : Ah! câline, on aurait dû les entendre, on aurait donc dû prendre le temps de les écouter pour avoir... pour éviter des erreurs.

Peut-être qu'ils nous auraient conseillé, aussi, d'avoir, sur le conseil d'administration de Mobilité Infra Québec, une personne de plus de 65 ans ou représentante de ces organisations-là, du réseau FADOQ ou de l'AQDR. Je ne sais pas, mais on ne les a pas entendus. Moi, c'est ce que j'aimerais. Je pense qu'il y a un lien très fort. Si on veut garantir la mobilité pour tous et toutes dans un avenir le plus long possible, considérant que la population est vieillissante, au Québec, considérant l'importance d'offrir des réseaux qui conviennent pour tout le monde, moi, je suggère très fortement que, d'ici le début de l'étude détaillée du projet de loi n° 61, on puisse recevoir et entendre le réseau FADOQ et l'AQDR. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion? Oui, M. le député de l'Acadie.

M. André Albert Morin

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Et je voudrais intervenir humblement au nom du chef de l'opposition. Donc, ça devrait me donner une plage de 30 minutes, n'est-ce pas?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Morin : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, vous comprendrez que j'ai écouté avec beaucoup d'attention mon collègue en ce qui a trait à sa motion pour faire entendre deux groupes, le réseau de la FADOQ et l'AQDR. Et je dois vous dire que mon collègue a le sens de la politique, le sens de présenter une motion dans un moment qui... une journée qui doit nous faire réagir, parce qu'aujourd'hui, c'est la Journée internationale des personnes aînées, telle que décrétée par l'ONU. Est-ce qu'on peut choisir...

Une voix : ...

M. Morin : Non, non, mais je tiens à le souligner. Est-ce qu'on peut choisir une meilleure journée pour présenter une telle motion? Alors, je remercie le collègue. Vraiment, c'est super. Puis là, bien, je vais évidemment me tourner vers Mme la ministre et lui dire : Écoutez, Mme la ministre, en cette Journée internationale des personnes âgées, vous ne pouvez pas refuser une telle motion. Écoutez, il y a tellement d'ânés qui nous écoutent, en fait, tellement d'ânés, puis c'est tellement pertinent de les entendre. Ma collègue, ici, de la recherche me faisait remarquer que, statistiquement parlant, pour les personnes de 65 ans et plus, au Québec, il y en a 1,9 million. Mais, quand on va regarder les critères d'admission de la FADOQ, alors, c'est là qu'on se rend compte qu'au Québec, on devient un âné très rapidement, très jeune, en fait, parce qu'à 50 ans, on peut devenir membre de la FADOQ. Je vous fais une confidence, Mme la Présidente, je suis éligible, je pourrais devenir membre après-midi, hein? Non, non, puis on est quand même en forme, hein, on est au Parlement puis on n'arrête pas. Mais savez-vous combien il y a de Québécois puis de Québécoises de plus de 50 ans au Québec? 3,6 millions. Non, non, mais ce n'est pas banal, 3,6 millions. Donc, au fond, là, la demande du collègue, c'est de dire : Mme la ministre, si vous écoutez la FADOQ, si vous l'invitez — puis ça ne prendra pas quatre jours, là, ils sont super efficaces — vous allez entendre un organisme qui représente 3,6 millions de Québécois puis de Québécoises. Ce n'est quand même pas banal. En fait, je vous dirais que c'est fondamental puis c'est important, c'est important d'en parler, parce que ça représente, à part de ça, à peu près un tiers de la population, et on parle de transport collectif, on parle de transport interurbain.

Alors, est-ce que vous savez c'est quoi, le mot... en fait, ce qu'a retenu la FADOQ pour décrire la Journée internationale des personnes âgées? Eh bien, cette année, leur lettre, c'est : Vieillir n'est pas un frein. Et il y a-tu quelque chose de plus pertinent, en transport collectif, de ne pas freiner? On ne veut quand même pas freiner l'élan du Québec, l'élan de nos personnes âgées quand on parle de transport collectif. Retenons ça : Vieillir n'est pas un frein. Et la présidente du réseau de la FADOQ nous dit : Aujourd'hui, vieillir, ce n'est pas grave, c'est la vie. Bien, c'est vrai, hein, on n'a pas le choix, on va tous vieillir. Et, vous savez, quand on regarde... et qu'on regarde la population et l'espérance de vie, ce matin, justement, je faisais une intervention, en Chambre, au salon rouge, sur le Musée de l'histoire du Québec, je parlais de la Nouvelle-France. Donc, en tout cas, moi, mes ancêtres étaient là, en Nouvelle-France, mais leur espérance de vie, c'était 30, 35, 40 ans, 45 ans. Mais aujourd'hui, l'espérance de vie, c'est en haut de 80, là.

Donc, si on revient à la FADOQ, 50 ans et plus, là, pour les gens, il leur reste une trentaine de vies à vivre. C'est jeune, Mme la Présidente. Donc, il faut tenir compte de ça quand on a à regarder et à étudier un projet de loi qui est aussi important que celui qui va créer Infra Québec... ou Mobilité Infra Québec. Ça, c'est pour la... la FADOQ, pardon, et ils représentent 580 000 personnes. Mais il y a aussi l'AQDR — puis, après ça, je vais vous reparler des ânés — mais l'AQDR, souvent, ils vont représenter des gens, et eux, c'est 65 ans et plus. Ils ont une mission qui est un peu plus ciblée, à savoir la protection et la défense des droits des ânés, toute la question des rapports sociaux fondée sur la justice — puis vous comprendrez que ça m'interpelle particulièrement — mais, aussi, toute la question de la liberté, l'autonomie, regrouper des personnes âgées, retraitées et préretraitées.

• (16 h 50) •

Et donc, pour ces deux groupes, quand on cumule leurs membres ou le nombre de membres, ça devient excessivement important. C'est beaucoup, beaucoup de gens, et c'est des gens qui sont encore très actifs dans notre société, et ça, je pense qu'il ne faut pas l'oublier. Et ça, c'est hyper important, là, quand on parle de gens, par exemple, qui pourraient être membres de la FADOQ, et c'est 50 ans et plus, donc, à 55, 56, il y a plein de gens qui sont retraités. Il y en a d'autres qui continuent à travailler. Il y en a qui commencent une autre carrière, mais ils ont tous besoin de se déplacer. Et je vais vous donner... je vais vous donner quelques exemples de gens que je rencontre puis qui utilisent, effectivement, des transports collectifs pour se déplacer et qui pourraient être membres de la FADOQ ou de l'AQDR, visiblement, qui ont plus que 55 ans ou 60 ans. Donc, c'est, pour moi, hyper important de tenir compte de leur réalité, parce que — et ça, ça vient évidemment avec le vieillissement — c'est sûr que, parfois, notre mobilité diminue quand on est rendu à 65, 70, 80, si on la compare à la mobilité de quelqu'un qui a 20, 25 ou 30 ans. Et puis, pour plusieurs, le transport collectif ou les sociétés de transport deviennent des organisations vers lesquelles elles vont se retourner pour être capables de se mouvoir, que ce soit à l'intérieur d'une ville ou que ce soit entre des villes.

Puis je vais vous donner des exemples très précis de gens qui vont prendre l'autobus ou qui vont prendre le métro. Et je pense que, quand on a un projet de loi qui va créer un organisme, hein, qui va être capable de travailler en matière d'ouvrage de génie civil dans des projets complexes de transport, bien, il me semble que tenir compte de nos ânés, c'est un minimum. Je ne reviendrai pas avec les statistiques, mais vous le savez, je vous en parlais tout à l'heure, le nombre de gens, c'est phénoménal. Puis ces gens-là ont besoin... ces gens-là ont besoin du transport collectif. Je vais vous donner quelques exemples. Il y en a qui touchent directement ma circonscription.

Pas très loin de mon bureau de circonscription, à Montréal, on a ce qu'on appelle un club de «botche» ou de bocce, et il y a plein de gens de la communauté italienne qui viennent jouer au bocce. Il y en a qui ne sont pas très âgés, mais il y en a d'autres qui avancent en âge, puis il y en a, là-dedans, qui prennent, évidemment, le transport collectif. C'est d'ailleurs l'autobus, le 179, qui les amène et qui passe sur l'Acadie, une artère importante dans ma circonscription. Bien, avoir un transport qui est adapté à leur réalité, c'est fondamental. Puis ces gens-là, là, bien, ils jouent à 70, 75, 80, 85, là, ils n'arrêtent pas, là, mais, à un moment donné, comme le soulignait mon collègue, à un moment donné, des fois, ils ne sont plus capables de conduire ou ils n'ont plus d'auto, alors le transport collectif devient, pour eux, le moyen de se mouvoir à l'intérieur — notamment ici, dans un cas comme celui-là — d'une ville.

Donc, si on a à développer, avec les sociétés de transport... Si Mobilité Infra Québec a à développer des projets, il me semble que c'est fondamental, qu'on puisse entendre ces associations, pour que le gouvernement, mais

l'ensemble des parlementaires, aient une véritable connaissance des enjeux. Souvent, les gens ne vont prendre que l'autobus. L'autobus peut être adapté. Comme le soulignait mon collègue, on peut adapter, ça peut un peu baisser, c'est plus facile. Il y en a qui ont même des rampes d'accès. Mais il y en a, aussi, qui doivent se déplacer en métro. Et le métro, à Montréal, bien, ils n'ont pas encore des ascenseurs partout, là, alors, c'est un enjeu de taille. Donc, quand on parle de projets complexes dans le domaine des transports, je pense que ça, ça devrait devenir une priorité. Puis c'est un endroit — le club de bocce dans mon comté — où, justement, les aînés sont capables de se regrouper, d'être plus actifs. Parce que c'est aussi un sport, ça brise l'isolement puis ça améliore leur qualité de vie, et, en améliorant leur qualité de vie, ces gens-là vivent heureux plus longtemps et, heureusement, on leur souhaite, souvent, ils ont moins recours aux services de santé. Donc, il y a un bénéfice pour la population en général.

Mais je vous donne... je vous donne deux ou trois autres exemples. Dans ma circonscription, on a aussi un CHSLD qui est très important, le CHSLD Notre-Dame-de-la-Merci, c'est un... c'était un hôpital, avant. D'ailleurs, j'y ai travaillé plus jeune, mais là, maintenant, c'est un CHSLD. Or, il y a beaucoup de gens qui vont visiter leurs parents, qui sont là, puis qui prennent l'autobus. Cette fois-ci, c'est le 69 qui passe sur Gouin et... mais évidemment qui est hyper, hyper utile. Donc, d'où l'importance, évidemment, de rencontrer des sociétés, des associations qui vont être capables de représenter et de faire valoir, et de démontrer au gouvernement l'importance, évidemment, de s'occuper, bien sûr, de nos aînés.

Mais j'ai deux autres exemples à vous donner. Il y en a un, et vous allez voir, je vais faire un lien avec les fougères : le Jardin botanique à Montréal. Je ne sais pas si vous le savez, mais le Jardin botanique de Montréal, c'est le troisième plus grand jardin botanique au monde. C'est un endroit magnifique. Il n'y a pas que des fougères. Il y a une série de plantes, d'espèces de plantes magnifiques. Mais ils ont des bénévoles, et, souvent, les personnes qui vont être bénévoles, bon, évidemment, ils vont avoir plus que 50 ou 55 ans, ça va être des préretraités ou des retraités qui vont accueillir des groupes, bien, ils prennent le transport en commun pour se rendre. Ils vont utiliser du transport collectif pour se rendre. Et, justement, la FADOQ et l'AQDR sont là pour les représenter.

Je vais vous donner un dernier exemple, puis là, vous allez... vous allez bien le visualiser, Mme la Présidente, parce qu'il est dans votre circonscription, je pense, le Musée des beaux-arts de Montréal, sur la rue Sherbrooke. Ils ont un programme fantastique de bénévoles et ils ont des centaines de bénévoles. Moi, j'en connais plusieurs, et ce sont tous des retraités. Ils suivent, d'abord, une formation qui est très sérieuse, c'est vraiment... c'est vraiment très bien fait. Mais moi, j'en connais plusieurs qui prennent l'autobus puis le métro pour se rendre au Musée des beaux-arts puis être bénévoles. De toute façon, si vous vous promenez un peu sur la rue Sherbrooke, vous allez voir que c'est une très bonne idée, de prendre l'autobus et le métro pour se rendre au jardin... pas au jardin, mais au Musée des beaux-arts de Montréal, parce que les espaces de stationnement sont plutôt rares, puis c'est bien qu'on prenne du transport collectif dans les grands centres, dans les grandes villes. Il n'en demeure pas moins que ces gens-là vont être bénévoles, et il y en a qui sont bénévoles pendant des années et des années, et ils utilisent le transport collectif. Ils tombent tout à fait dans les critères de l'AQDR ou de la FADOQ, ils peuvent en être membres, et donc, le fait de pouvoir écouter ces groupes, sensibiliser le gouvernement à la réalité, c'est quelque chose qui m'apparaît tout à fait fondamental.

Mais il n'y a pas juste les grands centres. Tu sais, on le sait, le Québec, c'est aussi des régions, puis, malheureusement, entre les régions, le transport collectif, ce n'est pas toujours efficace, ce n'est souvent pas efficace. Et donc, nos aînés... Puis, tu sais, quand je dis «nos aînés», là, ce n'est pas des gens qui sont âgés, là. Tu sais, je vous en parlais tout à l'heure, là, FADOQ : 50 ans. Tu sais, 52, 53, là, ce n'est pas vieux, là, c'est même jeune. Et puis, là, bien, vous voulez vous déplacer d'une région à l'autre, bien, il n'y en a pas ou ce n'est pas prévu. Alors, quand on regarde ce que va faire Mobilité Infra Québec et puis quand on regarde sa mission principale, qui est d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunités, de planification ou de réalisation de projets de transport complexes, bien, je me dis : À un moment donné, ils vont sûrement plancher sur des projets de mobilité, des projets de construction entre des régions, entre des villes, et je pense que ce serait vraiment une opportunité manquée si ces groupes-là n'étaient pas entendus parce que je vous le disais d'entrée de jeu, les 50 ans et plus, au Québec, c'est 3,6 millions de personnes. C'est un chiffre qui est quand même important, là, qui est significatif. Et leur expertise, leur expérience, c'est d'être capables de partager avec d'autres — puis, dans ce cas-ci, bien évidemment, c'est avec des décideurs, le gouvernement — comment adapter un réseau pour qu'il soit pertinent pour nos personnes aînées, pour que le transport soit plus accessible, pour que le transport collectif devienne efficace et que ce soit une façon de briser l'isolement social que peuvent vivre nos aînés entre différentes régions, entre différents villages.

• (17 heures) •

Ça m'apparaît tout à fait fondamental. Donc, quel organisme est le mieux placé pour nous parler de ces réalités-là que la FADOQ et l'AQDR? Écoutez, il y en a peut-être d'autres, mais mon collègue le député de Taschereau, dans sa motion, a identifié ces deux groupes, et il m'apparaît qu'ils sont particulièrement pertinents pour les fins de l'analyse et les fins de l'étude de ce projet de loi. Donc, quant à moi, il faudrait absolument les entendre, d'autant plus que ces groupes-là, avec les études qu'ils font, sont à même... sont à même de proposer des options importantes en matière de transport collectif. Ça pourrait être, par exemple, sur toute la question de la tarification. Ils sont capables de nous démontrer, de nous expliquer quelle est la réalité... quelle est la réalité, quels sont les budgets souvent de personnes aînées. D'ailleurs, l'AQDR a fait des études sur les différentes pensions de retraite puis l'impact de l'inflation, donc, quelle pourrait être, dans le cas d'établissement de projet ou de transport collectif, quelle pourrait être, par exemple, une tarification appropriée pour faire en sorte que nos aînés puissent, bien sûr, utiliser ces modes de transport, mais tout en s'assurant qu'ils vont être abordables, et qu'ils vont être en mesure évidemment de les utiliser. Et ça, je pense que c'est hyperimportant, on ne peut pas y faire abstraction. Donc, quand le collègue souligne qu'il veut faire

entendre ces groupes, bien, je me dis, prenons cette opportunité-là, ce sont deux groupes qui sont excessivement connus, qui sont excessivement pertinents et qui sont en mesure, évidemment, de nous conseiller.

Moi, dans ma circonscription, je suis souvent en contact avec les gens de l'AQDR. Ils viennent me voir au bureau de circonscription. On discute d'enjeux pour nos aînés. Et je dois vous dire qu'il y a toute la question, bien sûr, malheureusement, de la maltraitance, on en a parlé aujourd'hui, mais il y a aussi la question de l'inflation, des finances. Et c'est très important d'être capable, évidemment, d'avoir des moyens de transport qui vont faire en sorte que nos aînés, tous nos aînés vont être capables de se mouvoir d'un endroit à l'autre. Et, quand on regarde la mission de Mobilité Infra Québec, bien, ça va être justement ça, faire en sorte qu'il va y avoir des projets, des ouvrages de génie civil dans des projets complexes de transport.

Puis, quand on regarde ce qu'ils vont devoir faire, on dit, entre autres, «aménager un immeuble ou un ouvrage de génie civil afin qu'ils puissent soutenir ou accueillir un bâtiment ou une structure souterraine qu'un tiers pourrait construire, construction, reconstruction ou réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport». Donc, quand on reparle... quand on parle, quand on fait référence à de la construction, de la reconstruction ou de la réfection d'un immeuble, bien, il me semble que tenir compte de la réalité de nos aînés, c'est essentiel. Si on veut faire un travail utile pour l'ensemble de la population, il faut absolument être capables de tenir compte de cette réalité-là. Ça m'apparaît essentiel.

Et, vous savez, je reviens un peu à ce que la FADOQ publiait sur la Journée internationale des personnes âgées, et puis c'est très juste, ce qu'ils disent, permettez-moi de les citer : «Le vieillissement a un visage différent à notre époque. Vieillir en 2024 ne se vit pas de la même manière qu'il y a 50 ans. Évidemment, on est chanceux. Il y a eu des progrès de la médecine, et les personnes âgées sont plus actives que jamais.» Mais évidemment, pour être actifs, bien sûr, il y en a qui vont prendre leur voiture, qui vont prendre leur automobile, mais il y en a qui n'ont pas cette possibilité-là ou qui n'ont pas ce luxe-là. Ça arrive, c'est une réalité, puis il faut en tenir compte. On ne peut quand même pas dire à ces personnes-là : Bien, écoutez, restez chez vous. Vous avez votre retraite, là, woup, un peu moins d'argent, restez chez vous. Ça n'a aucun bon sens.

Donc, il faut être capable de bien saisir l'impact de ce que pourrait faire éventuellement Mobilité Infra Québec pour les aînés, hein, on prend la peine de le dire. Plusieurs aînés font du sport, même parfois du sport de haut niveau. Il y a même des jeux provinciaux qui sont organisés. Ils sont actifs à travers leurs occupations quotidiennes. Puis ça, c'est intéressant, parce que ça dit, «notamment en faisant du jardinage». Alors, vous voyez, Mme la Présidente, tout le long de la journée, hein, il y a un thème, il y a une idée maîtresse qui se dégage de la fougère. On y revient tout le temps. On ne s'en sort pas. Promener son chien, ça peut être parfois dangereux. Il faut faire attention, ou encore veiller à de l'activité physique, donc c'est superimportant. Puis ça permet aussi de bien se déplacer entre les villes.

Et, avec le temps qui me reste, je vais conclure, mais sur un autre volet, mais vous allez voir, il y a un lien, hein, on parle, 3,6 millions de personnes de 50 ans et plus, espérance de vie en 2023 au Québec, pour les femmes, 84 ans; les hommes, 80 ans; la moyenne, c'est 82 ans. Alors, dans le réseau de la FADOQ, si vous devenez membre à 50 ans, là, le réseau, il va vous avoir comme membre longtemps si on regarde les statistiques. Et c'est bien qu'il en soit ainsi, c'est bien, mais compte tenu du nombre et compte tenu de l'espérance de vie en 2023, bien, il faut tenir compte de ces gens-là.

Puis, savez-vous, je comprends mon collègue député de Taschereau de présenter sa motion, parce que peut-être que le ministère en tient compte, des aînés. Ça se peut, mais on ne le sait pas, c'est ça, le problème. Ce matin, là, on a fait un débat superimportant, parce qu'on a demandé accès à des documents, des notes, entre autres. Est-ce que le ministère en a tenu compte? Est-ce qu'ils ont fait une analyse de ce que pouvait être la mission de Mobilité Infra Québec en lien avec nos aînés? Bien, on ne le sait pas parce qu'ils nous ont dit qu'ou bien ce n'était pas visé par la loi sur l'accès à l'information, brouillons, esquisses, ébauches, notes préparatoires, ou il y a peut-être d'autres documents, mais ceux-là, ils ne les divulgueront pas. Donc, on est dans le noir. Pas très utile pour un parlementaire qui veut être en mesure de travailler. Puis je sais que mon collègue le député de Nelligan a travaillé très, très fort dans ce projet de loi, avec toute sa préparation, ses interventions, mais on ne le sait pas.

Alors, la seule façon de s'assurer que le gouvernement va le savoir, bien, évidemment, c'est de faire venir des groupes qui représentent ces gens-là. Alors, ça me semble tout à fait essentiel. Ça me semble évident, et il faut absolument les entendre. Moi, c'est l'appel que je lance à Mme la ministre, d'autant plus que, tu sais, je vous en ai parlé un peu plus tôt dans mon intervention, Mme la Présidente, et d'ailleurs, la FADOQ en fait état, tu sais, quand je vous parlais des bénévoles, que ce soit dans les hôpitaux, dans les musées, au Jardin botanique, évidemment, c'est... On ne souhaite pas être malades, mais, malheureusement, de temps à autre, on doit aller à l'hôpital. Moi, toutes les fois où je me suis rendu au CHUM ou au CUSM, puis qu'il y avait des bénévoles qui nous accueillaient, bien, visiblement c'étaient des aînés, en tout cas, ils n'avaient pas l'air d'avoir 24, 25 ans, là, ça, c'était clair. Bien, ces gens-là, il faut qu'ils se déplacent vers les hôpitaux, il faut qu'ils se rendent, il faut qu'ils reviennent chez eux.

• (17 h 10) •

Et d'ailleurs, c'est ce que la FADOQ nous dit dans sa lettre d'aujourd'hui, puis ça prend la peine... je prends la peine d'en parler, parce que, justement, on est dans la Journée internationale des personnes âgées : «Nous constatons quotidiennement à quel point les bénévoles sont essentiels. Plusieurs organismes ne pourraient tout simplement pas survivre sans le dévouement et l'apport des personnes âgées bénévoles.» Et c'est vrai, dans notre société, si on n'avait pas autant de bénévoles... de bénévoles, il y a une foule d'organismes qui ne pourraient pas exister, tu sais, ce n'est quand même pas banal. Donc, est-ce qu'on peut s'assurer que ces gens-là... Et puis ça, là, ça le dit, hein, bénévole, ça ne coûte pas cher, on s'entend, là, mais c'est essentiel.

Donc, est-ce qu'on peut au moins s'assurer que ces gens-là, qui sont actifs, qui aiment ce qu'ils font vont être capables de se déplacer, que ce soit entre des régions ou au sein d'une municipalité, pour qu'ils soient capables de

remplir leurs heures de bénévolat qu'ils font avec beaucoup, beaucoup d'attention, beaucoup de dévouement? Et la FADOQ conclut de cette façon-là, et je vais me permettre de le lire : «La Journée internationale des personnes âgées est un bon moment pour rappeler que l'âge n'est qu'un chiffre — c'est vrai — continuons de valoriser les personnes âgées, de saluer leur contribution à la société et d'encourager la solidarité intergénérationnelle.» Et ça aussi, c'est un élément qui est très important.

Donc, quand j'entends mon collègue le député de Taschereau qui présente sa motion et qui demande à la ministre : Écoutez, on voudrait entendre deux groupes, deux groupes qui représentent des millions de personnes, je ne peux pas croire que les collègues de la banquette gouvernementale... Et je fais appel, je fais appel à leur sens, évidemment, de vouloir travailler activement, d'une façon progressiste à ce projet-là, je ne peux pas croire qu'ils vont dire non à une telle motion, en cette journée internationale des personnes âgées, alors que nous-mêmes, au salon rouge, aujourd'hui, on a débattu d'une motion qu'on a adoptée à l'unanimité. Quel beau geste, hein, non, mais soyons cohérents, quel beau geste, en cette même après-midi, que d'adopter une telle motion. Là, il me semble que ça tombe... ça tombe sous le sens. On ne peut pas faire... on ne peut pas faire autrement.

Alors, en concluant, en concluant, moi, je vous dirais qu'au nom des 3,6 millions de Québécois puis de Québécoises qui ont 50 ans et plus, bien, je remercie mon collègue d'avoir présenté sa motion. Et il me semble que le minimum, ça serait qu'on accepte cette motion et qu'on fasse entendre ces deux associations qui vont être capables de nous raconter, de nous dire, au fond, comment, comment Mobilité Infra pourrait être hyperpertinente dans son mandat, dans sa mission, parce que, comme je le disais ce matin, le projet de loi va être adopté, c'est certain, mais de faire en sorte qu'on n'oublie pas 3,6 millions de Québécois puis de Québécoises, Mme la Présidente. Donc, c'est la raison pour laquelle moi, je vais appuyer la motion du collègue de Taschereau. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup, M. le député. M. le député, vous souhaitez intervenir? Allez-y, la parole est à vous.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. À mon tour d'intervenir sur la motion qui est déposée par mon collègue député de Taschereau, une motion extrêmement pertinente parce qu'elle nous ramène à l'essentiel de notre travail. Pourquoi on veut développer des réseaux de transport collectif? Pourquoi on veut le faire plus vite, à meilleur coût, respecter les délais? Pour qui on fait ça? C'est évidemment pour les usagers. Qui sont ces usagers-là? Évidemment, ce sont les citoyens. Et on n'en a pas entendu beaucoup, de groupes citoyens aussi représentatifs d'une catégorie d'utilisateurs comme celle... comme ces groupes qu'on nous présente ici, la FADOQ et l'AQDR, là, l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées. Et je pense que, si on y réfléchit bien, ce sont effectivement des millions d'utilisateurs potentiels de ces services de transport collectif, qui ont des besoins particuliers, et surtout qui ont une expertise, qui ont une expérience aussi de travail et, à l'heure actuelle, qui peuvent nous éclairer sur les façons de faire pour développer des services qui répondent véritablement aux besoins et aux attentes des usagers.

Alors, j'en profite également pour mentionner qu'aujourd'hui, évidemment, c'était la journée internationale... c'est la Journée internationale des aînés. On a adopté une motion à l'unanimité de l'Assemblée nationale, justement, pour reconnaître que, très bientôt, là, dans cinq ans, le groupe des 65 ans et plus, les aînés du Québec vont composer le quart de la population. Alors, vous imaginez le potentiel d'utilisation des services de transport collectif que l'on a dans cette catégorie de population là, qui cherchent justement, puis j'y reviendrai tout à l'heure, à combattre l'âgisme, qui veulent combattre justement les préjugés, qui veulent s'assurer de pouvoir demeurer actifs dans toutes sortes de sphères, au travail, bien sûr, mais également, pour certains, par choix, là, pour certains d'entre eux, mais également à travers leur participation active à mille et une activités. Et évidemment, vient avec ça des besoins... viennent avec ça des besoins de mobilité. Et c'est un enjeu, là, en soi qu'il faudra absolument aborder au cours des prochains mois et des prochaines années si on veut véritablement que notre société québécoise soit au diapason des besoins des citoyens et puisse être suffisamment inclusive aussi pour s'assurer que les services publics, dont les services de transport, services de transport collectif soient adaptés et répondent aux besoins des citoyens.

On a une catégorie de personnes âgées ici qui lèvent la main, qui disent : Nous voulons faire partie de la solution. Nous voulons être partie prenante aux débats de société qui nous touchent directement ou indirectement. Nous sommes actifs sur le plan économique, sur le plan politique, sur le plan social, sur le plan culturel et évidemment à travers des milliers d'heures de travail, ou de bénévolat, ou d'implication, ou d'engagement. Et de tendre l'oreille, de s'assurer qu'on puisse prendre en compte les propos, en fait, et la vision des choses, leur approche, je pense que c'est une excellente initiative. Et c'est un groupe qui n'est pas homogène. Évidemment, il y a une multiplicité d'histoires de vie, d'expérience, d'expertise, de talents. Et, en fait, on a la chance, à travers les associations qui regroupent ces personnes-là, de pouvoir justement avoir un éventail de points de vue qui enrichiraient définitivement les travaux de la commission dans l'élaboration de notre étude article par article du projet de loi pour pouvoir le bonifier, pour pouvoir s'assurer qu'essentiellement on couvre tous les angles du travail qu'on a à faire.

Et c'est, il me semble, faire preuve de, je dirais, de clairvoyance, également de respect, et accueillir leur point de vue, puis je pense qu'ils souhaiteraient véritablement être invités, parce que c'est ce qu'on a eu l'occasion de voir aussi dans les discussions qu'on a tenues avant la période de questions tout à l'heure et même après, c'est de voir à quel point, quand on arrive à l'âge de 65 ans, lorsqu'on est dans cette catégorie de personnes âgées, on veut encore et on peut encore surtout contribuer, y aller d'une participation active dans le débat démocratique et, pourquoi pas, dans

la discussion législative, autour justement du cadre dans lequel on souhaite développer des projets, des projets complexes de transport, des transports collectifs plus particulièrement, pour les 25, 30, 50 prochaines années.

• (17 h 20) •

Un des éléments qui touche évidemment de plus près la question des personnes âgées, c'est le maintien de l'autonomie. Et on a fait valoir à de nombreuses reprises, mais, malheureusement, ce n'est pas encore, je dirais, compris de tous, le fait que les aînés ne sont pas que des consommateurs de services de santé et de services sociaux, ce sont des citoyens à part entière. Et, si on veut avoir une société en santé dynamique et justement pouvoir bénéficier de la collaboration et de la contribution de cette catégorie de personnes qui, je le répète, là, va composer le quart de notre population d'ici cinq ans, bien, il faut se donner la peine de les écouter, parce qu'ils ont justement une expertise qui est incomparable, et ils ont aussi, je pense, une sagesse puis une réflexion qui peut être extrêmement... qui peuvent être extrêmement bénéfiques pour les travaux de la commission, mais ils ont aussi des besoins particuliers. Je pense à la question, je l'ai abordée brièvement tout à l'heure, la question du vieillir, de vivre et vieillir dans la dignité chez soi.

Ça peut vouloir dire qu'une vaste partie de la population, qui, aujourd'hui, est institutionnalisée, demeure à la maison, mais doivent quand même être capables de pouvoir bénéficier d'un certain nombre de services et pouvoir néanmoins se déplacer. Parce qu'en fait c'est la notion même d'autonomie qui est en jeu lorsqu'il est question de transport, parce qu'on doit justement s'assurer d'une participation active, et cette participation-là ne se fait pas que virtuellement par l'intermédiaire d'un écran de téléphone ou d'ordinateur. Et Dieu sait que c'est important, la socialisation des personnes âgées, c'est important de combattre l'isolement, la solitude. Et ça, ça passe par des moyens de transport collectif qui sont robustes, qui sont efficaces, qui correspondent aux besoins des citoyens et de différentes catégories de citoyens, qui soient adaptés aussi.

Je n'ai pas beaucoup de temps, mais j'aimerais aussi mentionner que c'est le cas dans les grandes villes, puis c'est le cas dans les territoires ruraux également du Québec, où, depuis le projet de loi n° 17, qui a bouleversé la question du transport des personnes et du transport collectif, les transports par taxi, le taxibus et puis les questions de transport adapté, et tout ça, ont été lourdement et négativement impactés par les changements de la loi, donc, les services aussi dans les régions. Et certains y ont fait référence, notamment la Fédération québécoise des municipalités, à l'intérieur des communautés régionales rurales, mais également dans le transport interurbain. Et ça, c'est une dimension, malheureusement, qu'on n'a pas abordée suffisamment, parce que je pense que ce sont des besoins qui sont justifiés et qui ne sont pas actuellement pris en compte.

La question également, je dirais, de la capacité financière des personnes âgées. On sait qu'elles représentent, là, dans la catégorie de personnes les plus vulnérables sur le plan financier... les aînés sont surreprésentés. Et évidemment il faut prendre en compte leurs besoins, je l'ai mentionné, adapter les modes de transport, mais également les rendre accessibles sur le plan financier pour une catégorie de personnes qui a peu de moyens et souhaite néanmoins... avec la dimension participative qu'on veut insuffler à cette catégorie de population là, doit pouvoir compter sur des modes de transport collectif qui soient abordables, fiables et évidemment accessibles à tous. Merci, Mme la Présidente.

Mise aux voix

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion préliminaire du député de Taschereau? Je vois qu'il n'y en a pas. Alors, nous allons procéder à la mise aux voix par appel nominal. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Thouin (Rousseau)?

M. Thouin : Contre.

Le Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

Le Secrétaire : M. St-Louis (Joliette)?

M. St-Louis : Contre.

Le Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

Le Secrétaire : M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

Le Secrétaire : M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Pour.

Le Secrétaire : Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis)?

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, la motion est rejetée, car nous sommes toujours à l'étape du dépôt des motions préliminaires. Oui, M. le député de Taschereau, vous en avez une autre à déposer?

M. Grandmont : Oui, j'ai une autre motion préliminaire à déposer, s'il vous plaît. Je pense qu'elle vous a été envoyée également.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Vous pourriez commencer tout de suite avec votre...

**Motion proposant d'entendre l'Office des personnes handicapées
du Québec, Ex aequo et le Regroupement des usagers du
transport adapté et accessible de l'île de Montréal**

M. Etienne Grandmont

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

«Qu'en vertu de l'article 244 du Règlement de l'Assemblée nationale la Commission des transports et de l'environnement, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif — pardon — tiennent des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende les groupes suivants :

«L'Office des personnes handicapées du Québec;

«Ex aequo;

«Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal — qu'on appelle aussi RUTA Montréal;

«Ainsi que tout autre groupe qu'elle jugera pertinent.» Voilà.

Donc, je vais commencer quelques explications, si vous voulez bien, Mme la Présidente. Bien, d'abord, je n'ai pas le choix de revenir un peu sur la motion précédente, là. On a décidé de ne pas entendre des organismes qui représentent 3,6 millions de personnes au Québec, donc, 3,6 millions de personnes de 50 ans et plus. Alors que nous sommes... nous avons adopté une motion aujourd'hui à l'Assemblée nationale, en cette Journée internationale des personnes âgées, peut-être que ça va jouer contre moi ou peut-être que ça va se jouer pour moi, en ma faveur, en faveur de la motion, en fait, là, les personnes en situation de handicap, c'est moins de personnes, donc, peut-être que ça va nous aider. Puis la Journée internationale des personnes handicapées, c'est le 3 décembre. Donc, je ne sais pas si j'ai comme un mauvais timing ou un bon timing, peut-être que ça va m'aider aujourd'hui. Il me semblait qu'on avait un alignement des planètes qui était particulièrement bon, et on aurait dû entendre... on aurait dû prendre la décision d'entendre les organismes qui représentaient les personnes âgées. Donc, voilà.

Trois groupes, trois groupes parmi lesquels on avait fait la proposition d'en entendre deux. Donc, dans les propositions qu'on a formulées à la partie gouvernementale, on avait recommandé d'entendre, dans le cadre de l'étude du projet de loi 61, qui verra la création de Mobilité Infra Québec, on avait recommandé, on avait suggéré d'entendre l'Office des personnes handicapées du Québec et le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal, le RUTA Montréal. Pour ce qui est d'Ex aequo, on ne les avait pas mis dans notre liste. Par contre, le groupe nous avait mentionné avoir fait des démarches directement auprès de la commission pour être entendu. On n'a pas le suivi de cela, mais je voulais quand même tenir à le souligner, donc, les trois groupes, soit ont été proposés par, à tout le moins, là, ma formation politique, et le troisième, Ex aequo, avait d'office choisi, là, de faire eux-mêmes la démarche de contacter la commission pour être entendus, parce que, bon, évidemment, j'en parlais tantôt, mais c'est pile dans leur mission, puis ils ont des enjeux... des campagnes, en fait, qu'ils mènent directement en lien avec ce qu'on pourrait, pour l'instant, appeler des projets complexes de transport collectif.

Quelques statistiques d'abord pour commencer mon intervention. En 2022, 21 % des Québécoises et des Québécois de 15 ans ou plus, vivant en ménage privé, ont une incapacité. C'est quand même beaucoup de monde, 21 %. Donc, une personne sur cinq au Québec de 15 ans et plus, on s'entend, là. Donc, on n'augmenterait évidemment peut-être, là... pas le pourcentage, mais on augmenterait la quantité de personnes, ont une incapacité. Cette proportion représente environ donc 1 422 020 personnes. Ça, c'était en 2022. Et, parmi cette population-là, le taux d'incapacité est significativement plus élevé chez les femmes que chez les hommes. Donc, chez les femmes, on parle d'un taux d'incapacité qui est de 23,6 % de la population et de 18,2 % chez les hommes. C'est quand même important donc de souligner que les femmes sont plus touchées par des incapacités. Je sais la ministre très sensible aux enjeux qui touchent les femmes, on l'a déjà vu agir, là, dans d'autres projets de loi, dans d'autres ministères aussi évidemment. Donc, peut-être que cela saura attirer son attention.

Il faut savoir aussi que c'est une... il semble y avoir une augmentation du nombre de personnes qui vivent avec une incapacité. Au Québec, on a eu une augmentation de 4,8 %, entre 2017 et 2022, selon Statistique Canada. Et puis vous ne serez pas surprise, Mme la Présidente, d'apprendre que le taux d'incapacité augmente avec l'âge évidemment. Donc, on peut avoir une incapacité qui peut soit s'aggraver avec l'âge ou encore apparaître avec l'âge évidemment. Donc, je vais certainement utiliser des arguments aussi que j'ai utilisés tout à l'heure, qui touchaient davantage les personnes âgées. Pour moi, il y a un lien assez clair entre les deux évidemment. Donc, le taux d'incapacité augmente avec l'âge. Les personnes âgées de 65 ans et plus affichent un taux d'incapacité entre 40 % et 45 %, selon Statistique Canada. Donc, on vient doubler, en fait, la proportion de la population qui est atteinte de ce qu'on appelle dans les... chez Statistique Canada, là, une incapacité. Encore une fois, les femmes affichent le taux le plus élevé.

• (17 h 30) •

De 2017 à 2022, le taux d'incapacité a augmenté... a augmenté dans toutes les provinces et au Québec, j'imagine, c'est ce qu'on voulait dire chez Statistique Canada, et dans la plupart des territoires. Toujours selon la même période, donc 2017 à 2022, les incapacités liées à la santé mentale, parce que c'en est un aussi, un enjeu, évidemment, on ne parle pas seulement d'incapacité physique, mais aussi cognitive, à la douleur et à la vision, ont affiché les plus fortes augmentations contribuant le plus à la hausse du taux d'incapacité au sein de la population canadienne, et donc, au Québec, évidemment, aussi. On n'est pas tant que ça différents sur cet enjeu-là, du moins, au Québec, par rapport au reste du Canada, il y a d'autres choses qui nous distinguent. Ce n'est pas l'objet de la motion d'aujourd'hui.

Maintenant, j'ai demandé, là, j'ai proposé, en fait, qu'on entende trois groupes. Le premier, c'est l'Office des personnes handicapées du Québec. Ce n'est pas tout le monde qui sait ce que c'est, l'Office des personnes handicapées du Québec. C'est un organisme gouvernemental qui contribue à accroître la participation sociale des personnes handicapées au Québec. Donc, c'est vraiment une instance qui appartient au gouvernement, dans le fond, c'est un genre de... je ne sais pas si on peut qualifier ça comme... dans le fond, c'est un office, ce n'est pas une société d'État, là, mais... Donc, ça appartient... ça fait partie du corpus gouvernemental.

Ex aequo. Ex aequo, c'est une organisation très intéressante, fondée en 1980. C'est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Donc, exactement ce qu'on disait tantôt, là. Quand on s'assure de créer des systèmes de transport ou une communauté qui est entièrement accessible, bien, évidemment, on s'assure de la participation sociale, de l'inclusion sociale de toutes les personnes qui composent cette communauté-là, et je pense que c'est un... c'est une mission qui est tout à fait noble.

«Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation, la parentalité et l'action citoyenne.» C'est intéressant parce qu'Ex aequo, dans la liste des champs d'action, pardon, sur lesquels il intervient, mentionne le transport en premier lieu, en premier, c'est le premier élément sur lequel il travaille, avant la vie municipale, avant la santé et les services sociaux, avant l'habitation, avant la parentalité et l'action citoyenne. Moi, je pense que c'est quand même assez évocateur. Puis d'ailleurs je parlerai d'une de leurs campagnes, notamment, pour bien montrer comment cette organisation-là est impliquée et aurait dû être entendue.

Je continue sur la mission, là, d'Ex aequo. «La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalise par des activités par et pour les membres, qui peuvent prendre différentes formes : information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication.» C'est intéressant, hein, parce qu'on fait du... de la défense des droits par et pour les membres, c'est-à-dire qu'on implique les gens qui sont en situation de handicap. Ce n'est pas des gens qui parlent au nom «de» seulement. C'est aussi des gens qui peuvent parler au nom «de», mais en les faisant parler eux-mêmes, ou encore, en les faisant participer à la prise de décision, en les faisant participer à la rédaction d'un mémoire, à l'idéation d'une campagne de sensibilisation, par exemple.

Donc, on a vraiment, chez Ex aequo... Si on peut entendre, avant l'étude détaillée du projet de loi n° 61, les gens qui représentent... les dirigeants, là, d'Ex aequo lors d'une audience particulière, on peut être sûrs que ce qu'ils vont nous rapporter, ce qu'ils vont nous dire est le reflet de ce que les personnes en situation de handicap vivent tous les jours dans... en ce qui nous concerne aujourd'hui là, dans... sur l'enjeu du transport. Donc, c'est des gens qui parlent au nom de personnes qui sont directement, là... qui vivent la réalité d'une vie en étant en situation de handicap.

Je finis la mission en lisant : «Ex aequo développe des... ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles. De plus, il représente l'ensemble de ces personnes auprès de plusieurs instances publiques. Sur des mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.»

Donc, Ex aequo fait de la représentation. Ex aequo serait venu ici nous dire, nous rapporter la parole directe des personnes en situation de handicap sur l'enjeu des transports, en lien avec le projet de loi n° 61, qui verra à la création de Mobilité Infra Québec. C'est un groupe qui est habitué de faire des représentations. C'est un groupe... Je ne crois pas me tromper en affirmant qu'on a déjà dû les entendre, j'imagine, dans des commissions, pas depuis 2022, pas depuis de... que moi, j'officie comme député mais je les sens absolument très solides et très bons dans ce qu'ils font, pour leur avoir parlé notamment. J'y reviendrai tantôt.

Je vais enchaîner, en fait, avec le RUTA Montréal, le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal. «Le Regroupement des usagers du transport...» donc, c'est la mission, là, que je vais lire... «le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal se consacre à la promotion et à la défense des droits des usagers et usagères des transports collectifs montréalais ayant des limitations fonctionnelles. Le RUTA Montréal lutte pour l'accessibilité universelle des réseaux de transport adapté et régulier.»

Donc, encore une fois, c'est un organisme qui est certainement très connaissant des enjeux vécus par les personnes en situation de handicap. Encore une fois, une opportunité très grande d'entendre un regroupement nous parler de ce que vivent les personnes en situation de handicap dans le transport collectif, et aussi, de nous aiguiller, nous, comme législateur, dans les meilleurs réflexes à développer, dans les meilleurs amendements à inclure dans le projet de loi n° 61, pour s'assurer que leur réalité n'est pas oubliée, n'est pas occultée. Ça me semble, évidemment, un incontournable si on veut s'assurer que Mobilité Infra Québec couvre tous les angles, s'assure de développer des projets de transport collectif routier, mais qui réponde aux besoins de tous les membres qui composent la société québécoise.

Je veux aller sur une campagne pour montrer, effectivement, là, combien, par exemple, Ex aequo est un acteur incontournable des revendications des personnes en situation de handicap en ce qui a trait au transport collectif. Et je vais vous parler, en fait, d'une campagne qui s'appelle Financement pour les ascenseurs du métro : la CAQ dit non. Bon, c'est le choix du nom de leur campagne. Donc, la CAQ dit non aux ascenseurs du métro de Montréal. Il faut savoir que le métro de Montréal... Moi, je pense que le métro ou, comme je l'ai dit tantôt, le tramway, ou des SRB, bien qu'on n'ait pas encore une définition très claire de ce qu'est un projet complexe sur lequel pourrait travailler éventuellement Mobilité Infra Québec, on peut certainement penser s'avancer sur le fait que le métro pourrait se retrouver, éventuellement, dans un... dans une catégorie qu'on pourrait appeler de projets complexes de transport collectif sur lesquels Mobilité Infra Québec pourrait travailler.

Donc, ce que dit la campagne, je vais vous le lire, parce que ce sera plus simple : «La Table de concertation sur l'accessibilité des transports collectifs de Montréal — dont fait partie Ex aequo, évidemment, là, c'en est un des leaders importants, là — lance une campagne cruciale pour défendre l'accessibilité universelle de notre métro. Le gouvernement du Québec a malheureusement décidé de ne pas poursuivre le financement de nouveaux ascenseurs dans le métro de Montréal, et il est temps de faire entendre notre voix.

«Depuis plus... depuis quelques mois, nous sommes tous témoins d'un désengagement du gouvernement du Québec dans le transport collectif. Les sociétés de transport en commun anticipent un important déficit et elles réclament un soutien financier. Le financement de nouveaux ascenseurs dans le métro n'y échappe pas. La CAQ dit non.» Évidemment, non pour l'instant. Je comprends que la campagne vise à faire changer le gouvernement d'idée. «Le formulaire — donc, c'est un formulaire, là, qu'on peut remplir en fait, là — permet d'envoyer automatiquement une lettre à votre député», blablabla, l'idée étant qu'on fait entrer en action les membres ou les personnes intéressées par cette campagne-là.

Ce qui est intéressant, Mme la Présidente, c'est qu'effectivement on réfère à un programme d'accessibilité pour le métro qui est à l'arrêt actuellement. J'en avais parlé à Mme la ministre lors des crédits, si ma mémoire est bonne. Le plan 2024-2028, là, le troisième plan d'accessibilité, le plan accessibilité, là, le PA 3, exigeait au moins 300 millions pour des travaux... je pense que c'était 320, là... dans cinq nouvelles stations, ce qui permettrait, finalement, de trouver... de rendre accessibles certaines stations. Parce qu'il faut savoir qu'il y a plusieurs stations du métro, considérant le moment où il a été fait, les enjeux d'accessibilité universelle n'étaient pas aussi bien soutenus par des organismes. Bien, on n'avait pas rendu, on n'avait pas conçu le métro de manière entièrement accessible, universellement, à l'époque de son... de la construction de plusieurs de ses stations, donc on a un rattrapage, évidemment, à faire. On doit faire ce financement-là, parce que c'est un maintien... En fait, c'est de... on a besoin de sommes importantes, évidemment, pour rendre accessible le métro. Donc, on parle de 320 millions de dollars. Évidemment, sans soutien gouvernemental, bien, c'est très difficile d'y arriver.

Et on ne peut que se réjouir de voir des organisations mobilisées comme ça, parce que, si la société a évolué au point tel que, maintenant, quand on fait des stations de métro, par exemple, à la STM, ou quand on fait, par exemple, des projets de tramway, ou quand on en fera, éventuellement, bien, le réflexe... Puis j'en ai parlé tantôt, avec l'exemple de comment on organise le tramway, comment les gens sont dirigés vers certaines rames plutôt que d'autres, combien ce mode-là est bien pensé, combien le quai, en fait, est pensé, même, pour éviter que les gens aient de la difficulté à y circuler. Mais, sans le travail de ces groupes-là, comme Ex aequo, ou encore, comme RUTA, RUTA Montréal, bien, évidemment qu'on n'aurait pas le... on n'aurait pas développé ce réflexe-là au Québec.

• (17 h 40) •

Alors, évidemment, il y a du travail à faire pour rattraper ce qui avait été mal conçu au départ. On peut, évidemment, déplorer que ça s'est... ça se soit passé comme ça, mais, en même temps, moi, je préfère voir ça de façon positive. On n'avait pas le réflexe, on l'a développé, et c'est grâce à ces organismes-là qu'on l'a fait et, pour moi, ça démontre bien... ça démontre bien combien leur point de vue, leur parole est extrêmement importante, elle est essentielle. Si on fait... si on donne des mandats à Mobilité Infra Québec et qu'on ne s'est pas assuré que le réflexe accessibilité universelle soit présent, bien, on va être en train de passer à côté de quelque chose de fondamental, non seulement fondamental, mais pour lequel le gouvernement lui-même s'engage de façon importante.

Vous savez, le gouvernement du Québec a lui-même, dans ses orientations, une volonté de rendre accessibles ces différents... les différents services qu'elle offre ou, en tout cas, que l'accessibilité universelle devienne un réflexe partout. Alors, je pense qu'à chaque fois qu'on crée une pièce législative, à chaque fois qu'on vient modifier un code du bâtiment ou qu'on vient créer Mobilité Infra Québec, ou qu'on vient... peu importe l'angle sur lequel on travaille, je pense qu'il faut... on ne peut jamais se priver d'entendre les groupes qui défendent l'accessibilité universelle.

Sur le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable, là, Mme la Présidente, il y a une section dédiée au transport adapté, puis ça dit : «Le Ministère — donc, des Transports et de la Mobilité durable — a pour mission d'assurer, sur tout le territoire québécois, la mobilité des personnes par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. Ainsi, il contribue, d'un point de vue financier et législatif, à la mise en place de services de transport adapté

et — à l'accessibilité universelle, c'est moi qui l'ajoute, là — à l'accessibilité des véhicules afin de favoriser l'intégration sociale — ce dont on parlait tantôt, là, donc la participation sociale, l'intégration, l'inclusion sociale — l'intégration professionnelle et économique des personnes handicapées.

«Cette section comprend de l'information sur les programmes d'aide et la politique d'accessibilité au transport adapté.» Bien, évidemment, après ça, il y a tout le soutien et le transport adapté. C'est «un service de transport collectif qui, comme son nom l'indique, est adapté aux besoins des personnes handicapées, qui est sous la responsabilité des organismes publics de transport en commun ou des municipalités. Le Ministère offre un soutien financier au milieu municipal afin de lui assurer la mobilité... d'assurer la mobilité des personnes handicapées du Québec.» Puis, après ça, bien, il y a différents autres programmes.

Le... Il y a déjà ce réflexe-là de penser accessibilité au ministère des Transports et de la Mobilité durable, puis on doit le souligner, puis c'est important. Mais comment s'assurer que, dans la nouvelle agence, ce réflexe-là va être aussi présent? Moi, je pense que c'est en entendant les gens qui sont touchés par cet enjeu-là, en les écoutant, en recevant leurs mémoires, en les laissant nous challenger sur les différents articles du projet de loi n° 61.

Tout à l'heure, mon collègue député de l'Acadie citait quelques... quelques articles du projet de loi dans lesquels on peut... Mobilité Infra Québec pourrait travailler à développer des immeubles sur lesquels... donc livrer des immeubles, livrer des systèmes de transport collectif. Donc, il faut s'assurer que le transport collectif qu'on va créer puis les immeubles qui seraient créés, aussi, parallèlement à cette... au matériel roulant, soient aussi universellement accessibles. Ça me semble absolument essentiel.

Je pense que les groupes... je ne veux pas... je ne veux pas prétendre de ce qu'on va entendre de leur bouche, si on les entend, si Mme la ministre accepte, évidemment, de rencontrer les groupes, là, l'Office des personnes handicapées, Ex aequo et RUTA Montréal, mais il me semble évident que, si on veut... si on veut s'assurer qu'ils sont au coeur de la réflexion on devra... on devra les entendre.

Je suis en train de chercher une... vous m'excuserez, là, je suis en train de chercher une citation, que je trouve très intéressante aussi, qui provient de la Politique de mobilité durable. C'est à la page 27, ah! oui, c'est ça. À la page 27 de la Politique de mobilité durable du Québec, que le gouvernement de la CAQ a faite sienne, hein, évidemment, là, ça dit qu'un des objectifs, c'est de miser sur la mobilité durable pour stimuler la vitalité des régions. Alors, je vais le lire, parce que ça va être plus simple : «Le gouvernement du Québec accorde une attention particulière aux régions dans la Politique de mobilité durable et compte être proactif sur plusieurs fronts pour offrir aux citoyens et aux entreprises des options de mobilité durable adaptées à leurs besoins.

«La planification des transports, le transport collectif régional et interurbain, le transport adapté, l'accessibilité aux régions isolées ou éloignées, la mise à niveau des infrastructures régionales et le déploiement d'équipements soutenant l'électrification des transports, l'utilisation d'énergies propres sont autant de domaines s'adressant aux régions où le gouvernement entend intervenir pour stimuler leur vitalité.»

Moi, je trouve ça intéressant, parce que la première partie de mon discours était plus sur les projets complexes d'un point de vue complexité de projets, donc métro, tramway, SRB. On peut s'attendre à ce que ça rentre dans la définition, mais il y a un côté, aussi, régional, que je trouve intéressant de souligner. Quand on a entendu la FQM, là, bon, ils ont été très, très clairs sur le fait que Mobilité Infra Québec doit aussi être un outil qui permettra de développer du transport collectif en région. Je me souviens qu'une des choses qu'ils ont mentionnées c'était que, bon, encore une fois, la notion de projet complexe n'était pas... n'était pas très claire, on devrait... on devrait la clarifier. Mais ce qu'on disait aussi, c'est que cet outil-là, en fait, là, Mobilité Infra Québec, devrait, d'une part, pouvoir agir en région. Puis aussi, bien, pour eux autres, la notion de complexité, des fois, ça ne tenait pas juste à des choses qui sont construites, mais à l'organisation, à la planification, au fait de réunir plusieurs acteurs ensemble.

Donc, la notion de complexité est différente un peu, mais c'est pour ça qu'il faudra la définir cette notion de complexité. Mais ça pourrait, effectivement, donc, peut-être entrer dans le mandat de Mobilité Infra Québec. Si ça n'y rentre pas sous l'angle de complexité, je pense qu'il faudra quand même regarder à comment Mobilité Infra Québec permettra de réaliser des projets ou encore, de dégager des ressources pour être capables de faire des projets intéressants dans les régions. Mais, chose certaine, pour l'instant, le ministère des Transports et de la Mobilité durable n'a pas été très facilitant dans la réalisation de projets régionaux, donc, soit interurbains, ou encore, des projets, par exemple, des régies intermunicipales. Il y en a un superintéressant à Rimouski, dans la région du Bas-Saint-Laurent. Et donc...

(Interruption)

M. Grandmont : Je vais attendre, là, qu'on puisse retrouver un certain calme. Donc, voilà.

Mais je prends le temps de souligner ça puis de parler, en fait, des régions, parce que, pour de nombreuses régions ou plus petites municipalités, en fait, le transport collectif, souvent, ça commence par le transport adapté, ça commence par ça, puis, après, bien, dépendamment, des fois, de la disponibilité, ou du système, ou de la façon dont on déploie le système, on crée des lignes nouvelles, qui sont aussi, des fois, utilisées par d'autres usagers de transport collectif, là, des étudiants ou des travailleurs. Un exemple qui est très près de nous, là, c'est ce qui se passe du côté de la Côte-de-Beaupré, le réseau PluMobile, qui a commencé vraiment avec du transport adapté, puis, finalement, c'est devenu un système de transport collectif, dans le fond, pour tout le monde, et adapté, et aussi pour les étudiants, les travailleurs, ceux qui ont à se déplacer soit à l'intérieur de la Côte-de-Beaupré ou vers la colline Parlementaire, parce qu'il y a quand même pas mal de gens qui travaillent sur la colline Parlementaire.

Donc, ce que je veux dire, c'est que, si on pouvait entendre l'Office des personnes handicapées du Québec, Ex aequo, RUTA Montréal, ça nous permettrait d'avoir un bon aperçu de l'enjeu de l'accessibilité universelle, puis nous sensibiliser pour s'assurer que Mobilité Infra Québec développera les bons réflexes. Je reviens toujours à ça, là.

Puis je donnerais encore un autre exemple, que je trouve superintéressant. Quand une société, quand une compagnie comme Alstom ou Bombardier... bien, en fait, c'est pas mal la même chose, là, mais, quand une compagnie comme Alstom Bombardier livre un projet de transport collectif, ça peut être un métro, ça peut être un tramway, souvent, ils vont faire une maquette grandeur nature, en bois, qui va être livrée à la municipalité. Éventuellement, ça peut devenir une pièce de musée, là, c'est quand même intéressant, là, mais, au départ, c'est conçu puis c'est produit pour que des personnes avec des... qui vivent avec certaines particularités, déficit de mobilité, notamment, donc les personnes en situation de handicap puissent l'essayer, puissent entrer à l'intérieur, l'essayer avec leur marchette, si c'est des personnes plus âgées puis qui sont avec cet outil-là d'aide à la mobilité, ou encore, des personnes en situation de handicap, puis ça peut être un fauteuil roulant manuel comme ça peut être un quadriporteur ou un triporteur, qui sont autorisés dans le bus, là. Et donc tout ça pour que les gens puissent l'essayer, comme s'ils étaient en situation réelle, tout ça pour que les gens puissent donner leur feedback, faire une rétroaction sur l'utilisation. Est-ce qu'il manque d'espace entre les bancs? Est-ce que j'ai de la place pour être capable de tourner? Est-ce que je vais devoir entrer par la porte à l'avant ou entrer par la porte en arrière? Est-ce que je vais pouvoir entrer par en avant puis sortir à l'arrière ou est-ce que je vais devoir faire un «U-turn»? C'est quoi, le terme en français?

• (17 h 50) •

M. Morin : Un virage en U.

M. Grandmont : Un virage en U. Merci beaucoup, mon cher collègue de l'Acadie, la journée commence à être longue. Mais donc est-ce que je vais devoir revenir sur mes pas pour sortir par la porte d'en avant? Ce sont toutes des questions hyperimportantes que les sociétés de transport, à ma connaissance, en tout cas, pour celles avec lesquelles j'ai travaillé plus étroitement, ont déjà intégrées dans leurs pratiques.

Là, on est en train de créer Mobilité Infra Québec, je veux bien, mais est-ce qu'on peut s'assurer qu'elle aura les bons réflexes? Est-ce qu'on peut s'assurer que, par exemple, il y aura peut-être une personne sur le conseil d'administration, qui représente les personnes en situation de handicap, s'assurer, encore une fois, que les projets sont bien développés et qu'on développe le réflexe ou, en fait, qu'on le maintienne chez Mobilité Infra Québec? Il est là, normalement, chez... au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Moi, je veux que ce réflexe-là, qui est identifié sur le site Web du ministère, soit aussi transféré à Mobilité Infra Québec. Si on est pour créer des projets, je veux que le réflexe soit là, pour ne pas qu'on ait à corriger par la suite comme pour le métro. Le métro, c'est ça, le problème, là, c'est ce qui se passe, c'est qu'on n'a pas eu le réflexe au début et, aujourd'hui, on se retrouve à corriger les erreurs du passé, les erreurs de bonne foi, là, Mme la Présidente, évidemment, on n'avait pas la même... la même conscience, la même empathie envers les gens en situation de handicap, puis le débat sociétal n'était peut-être pas rendu là à cette époque-là. Donc, c'est des erreurs de bonne foi, mais ça montre quand même que ça coûte beaucoup plus cher, c'est beaucoup plus compliqué, corriger les erreurs, que de prévoir à l'avance la mise en place des bonnes infrastructures pour que l'accessibilité universelle soit présente dès le départ.

Partout dans le monde, là, les métros, les tramways qu'on construit, là, sont accessibles universellement. Il n'y a personne qui veut... qui ne veut pas faire ça. Mais je suis persuadé que, dans toutes ces juridictions-là, on s'assure que le réflexe accessibilité universelle est présent dès l'idéation, avant même les premières esquisses, là, de conception. Donc, c'est superimportant.

J'ai l'impression un peu de redire des choses que j'ai déjà dites pour les autres... les autres usagers, là, que j'avais ciblés, c'est-à-dire les usagers, disons, réguliers, entre gros guillemets, là, puis les personnes aînées, mais ça me semblait important d'intervenir là-dessus en motion préliminaire, Mme la Présidente, parce que je pense qu'en ne couvrant pas... en n'invitant pas, en n'entendant pas les groupes qui représentent les personnes en situation de handicap, on risque d'échapper quelque chose à Mobilité Infra Québec, et, si jamais ce réflexe-là n'est pas là, bien, on se rappellera qu'on avait fait une motion préliminaire pour le souligner, Mme la Présidente, les oppositions ont fait leur job. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup, M. le député.

Avant de céder la parole au prochain intervenant, nous allons suspendre les travaux pour cinq minutes pour une courte pause. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 53)

(Reprise à 18 h 04)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour, et je crois que, M. le député de l'Acadie, vous souhaitez prendre la parole.

M. André Albert Morin

M. Morin : Oui, merci, Mme la Présidente. Et je vais prendre la parole au nom du chef de l'opposition, donc ça me donne une période de 30 minutes, n'est-ce pas? Merci, Mme la Présidente.

Alors, ceci étant, mon collègue le député de Taschereau a déposé une autre motion préliminaire pour faire entendre d'autres groupes dans le cadre de consultations particulières, notamment l'Office des personnes handicapées du Québec, Ex aequo, Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal, RUTA Montréal. Et, bien, je trouve que c'est une excellente... une excellente initiative, une excellente idée de sa part, parce que tout à l'heure, on est intervenu, on a fait le débat en lien avec nos aînés, mais les personnes handicapées ont également un besoin de pouvoir se mouvoir, et c'est loin, dans leur cas, loin d'être évident. Et c'est la raison pour laquelle la motion est importante, et je pense et je vous soumets qu'on devrait entendre ces groupes, ces groupes-là.

Je vais commencer mon intervention en rappelant que le gouvernement du Québec, en 2018, s'est doté de la Politique de mobilité durable — 2030, et que... et je cite la page 21, et ça, c'est dans le rapport de RUTA Montréal qui a été déposé ici à la commission : «Les personnes vulnérables à faible revenu à mobilité réduite et handicapés doivent avoir accès aux différents modes de transport afin de bénéficier d'une mobilité comparable à celle du reste de la population. Elles doivent avoir accès, en toute égalité, aux différents lieux d'activités et aux différents... aux divers points de service dans une approche inclusive.» Et c'est tout à fait exact, Mme la Présidente, et c'est important. Et c'est important que ces personnes-là aient accès aux transports collectifs.

Et donc, quand Mobilité Infra Québec verra le jour et qu'elle aura ses premiers mandats pour développer des projets complexes de transport — et dans les projets complexes de transport, je demeure convaincu qu'il y aura des projets complexes de transport collectif — donc que Mobilité Infra Québec et que le gouvernement soient bien équipés pour tenir en compte les besoins des personnes handicapées, mais je vous dirais également, et j'irais plus loin, leurs droits, parce qu'ils ont le droit de se mouvoir et que ce soit fait en toute sécurité. Et ça, ça m'apparaît excessivement important. Donc, il faut développer ce réflexe.

Heureusement, heureusement, notre société a beaucoup évolué dans ce domaine-là. Quand le métro de Montréal a été inauguré, en 1966, il n'y avait aucune station où on pouvait avoir accès si on avait un problème de mobilité ou si on était en fauteuil roulant. C'était absolument impossible. À l'époque, il n'y avait pas de documents internationaux qui reconnaissaient des droits ou encore des politiques internes des différents gouvernements qui reconnaissaient des droits aux personnes handicapées de pouvoir se mouvoir. Ce qui fait qu'aujourd'hui la Société de transport de Montréal est obligée de corriger la situation, et donc est obligée, station de métro, édicule après édicule, d'installer des ascenseurs pour permettre aux gens à mobilité réduite d'avoir accès au métro. Évidemment, les coûts sont beaucoup plus élevés parce que ça... c'est fait maintenant. Donc, c'est évidemment plus compliqué.

D'où l'importance pour une société ou une agence du gouvernement de développer le réflexe, dès qu'on débute un projet, de penser à l'accessibilité pour les personnes handicapées. Ça, c'est vrai dans le transport au sein des villes, mais ça doit être aussi vrai en ce qui a trait au transport entre les villes parce qu'évidemment les personnes handicapées ont le droit de se mouvoir et de se déplacer d'une région à l'autre du Québec.

Et on le... on en parlait un peu plus tôt, quand j'ai fait mon intervention relativement aux aînés, et on constatait, et je le mentionnais d'ailleurs devant cette commission, que, maintenant, les gens vivent plus longtemps. Il arrive que des gens aient des accidents malencontreux, des accidents terribles qui vont les priver de leur mobilité, mais, évidemment, ces gens-là vont vivre longtemps. On le voit, que ce soit dans le domaine des sports, les sports paralympiques, les gens sont excessivement actifs, et il est bien, il est très bien qu'il en soit ainsi, mais, évidemment, si ces gens-là n'ont pas, par exemple, les fonds pour acheter un véhicule adapté, bien, il faut qu'ils soient capables de se mouvoir. Puis, à ce moment-là, bien, ils vont devoir utiliser le transport collectif, ce qui est tout à fait essentiel pour leur mobilité.

• (18 h 10) •

Dans le rapport qui a été... le mémoire qui a été déposé par RUTA, on dit également, à la page 27, et c'est à... de la politique gouvernementale, mais à la page 5 du rapport, que «le gouvernement prévoit continuer à soutenir les services personnalisés pour les personnes à mobilité réduite, tout en convergeant vers l'accessibilité universelle aux services réguliers de transport qui offrent plus de flexibilité dans les déplacements que le transport adapté. L'accessibilité universelle permet une utilisation comparable des services de transport collectif par l'ensemble de la population, tant pour les personnes handicapées que pour celles représentant des incapacités temporaires, les aînés ou les parents de jeunes enfants. Il reste beaucoup à faire pour que les véhicules, les infrastructures et les services complémentaires soient universellement accessibles et préviennent les inégalités entre les femmes et les hommes.»

Alors, il y a deux éléments ici importants sur lesquels je veux revenir. D'abord, prévenir, enrayer les inégalités entre les femmes et les hommes. Il n'est pas normal, il n'est pas logique qu'il y ait une inégalité en ce sens-là, et donc il faut absolument tout mettre en oeuvre pour que cette inégalité-là disparaisse. Premier élément que je tenais à souligner.

Mais, en plus, il faut s'assurer qu'il y aura une accessibilité universelle. Et ça, pour moi, c'est excessivement important. Il faut que le gouvernement... que Mobilité Infra Québec développe ce réflexe et fasse en sorte que, dès qu'il y aura un projet complexe de transport à développer, et on parle de projets complexes de transport, bien, qu'il y ait ce réflexe de dire, d'associer, d'inclure, dis-je, dans le projet toute la question de l'accessibilité pour des personnes handicapées. Il ne peut pas en être autrement. Alors, ça, c'est tout à fait fondamental.

Et donc, quand on regarde les groupes que le collègue, le député de Taschereau, suggère, bien, moi, je... j'ai retenu particulièrement le premier, Office des personnes handicapées du Québec. Je le disais un peu plus tôt aujourd'hui, dans le cadre de mes interventions, malheureusement, je n'ai pas eu l'opportunité d'assister aux consultations particulières. Je vous dirais que, quand j'ai à étudier, quand on me confie le mandat de regarder pour l'opposition officielle et de participer à l'analyse d'un projet de loi, les consultations particulières sont pour moi une étape très importante. Et on est chanceux, comme parlementaires, de pouvoir entendre des groupes, de lire des mémoires pour

éventuellement faire notre travail de législateur et être capables de bonifier des projets de loi, et, en ce sens, de dialoguer et de discuter avec le gouvernement pour qu'évidemment on puisse les bonifier.

Donc, raison de plus d'entendre des organismes qui ont une expertise spécifique dans certains aspects. Et, compte tenu de la motion que présente le collègue, le député de Taschereau, quand je vois, au départ, l'Office des personnes handicapées du Québec, mon premier réflexe, ça a été de dire : Ah! bien ça, c'est vraiment étrange, ils n'ont pas été entendus. Il me semble que, s'il y a un organisme qui a développé une expertise — c'est sa mission — de s'assurer qu'il n'y aura pas de discrimination envers les personnes handicapées au Québec, c'est bien l'office. Alors, pourquoi, pourquoi, jusqu'à maintenant, on s'est privé de leur expertise unique? Ça m'apparaît... ça m'apparaît être une erreur qu'il faut corriger. Et, en préparant mon intervention, je suis allé voir — puis je vais le partager avec vous — la mission et les mandats de l'Office des personnes handicapées du Québec, et c'est tout à fait pertinent pour l'étude de ce projet de loi. Parce que moi, je demeure convaincu que Mobilité Infra Québec va avoir à travailler dans des projets de... projets complexes de transport et, tôt ou tard, ils vont être confrontés à toute la question de l'accessibilité des personnes handicapées.

Donc, regardons... regardons quel est le travail de l'office qui, je le répète, est un organisme gouvernemental. Donc, pourquoi s'en priver? Il me semble que poser la question, c'est y répondre, on devrait les inviter. Mais voyons un peu ce qu'ils font.

L'Office des personnes handicapées du Québec exerce une combinaison unique de fonctions, et je tiens à le souligner, une combinaison unique. Il agit, l'office, de manière proactive afin d'améliorer les possibilités offertes aux personnes handicapées et à leurs familles de contribuer pleinement à la vie en société. Et ça, je pense que c'est hyperimportant. Ce n'est pas parce que quelqu'un a un problème de mobilité, ce n'est pas parce que quelqu'un est en chaise roulante qu'il ne peut pas contribuer pleinement à la vie en société. Ça n'a pas de sens. Mais, encore là, faut-il leur permettre d'avoir accès à un endroit où ils vont travailler, et ce n'est pas tout le monde qui a les moyens d'avoir, par exemple, un véhicule adapté, ça coûte excessivement cher.

Donc, à ce moment-là, qu'est-ce qu'il reste? Bien, évidemment, il reste le transport collectif, il reste l'accès au métro, il reste l'accès à l'autobus, et ce sont autant de défis, autant de défis, parce qu'évidemment ici, on le sait, au Québec, l'hiver, il y a de la neige, particulièrement dans plusieurs régions du Québec. Il y en a beaucoup à Québec, il y en a à Montréal, donc il faut être capable de construire, de mettre en place des systèmes de transport collectif où ces personnes vont être capables d'y avoir accès, être capables ainsi de se mouvoir et de contribuer pleinement à la vie en société puis avoir aussi des loisirs. Ce n'est pas... Je veux dire, ce n'est pas parce qu'on est handicapé qu'il faut qu'on reste chez nous, là, ce temps-là est passé depuis bien longtemps. Et il est bien qu'il en soit ainsi, puis on ne veut surtout pas revenir en arrière.

Donc, si on regarde... parce que mon collègue député de Taschereau dit : Bien, écoutez, dans cette motion, on devrait entendre l'Office des personnes handicapées du Québec... J'ai cherché leur mémoire, je ne l'ai pas vu. Puis, quand on regarde ce que fait l'office... entre autres, «informe et accompagne les personnes handicapées et leurs familles, mène des travaux d'évaluation et de recherche sur leur participation sociale — ça revient à ce que je vous disais tantôt, on peut participer pleinement, activement à la vie en société, encore faut-il être capable de se mouvoir — soutient et conseille le gouvernement, les ministères, le réseau, les organismes publics et privés ainsi que les municipalités».

Je reviens là-dessus, «conseille le gouvernement et les ministères». Quoi de plus pertinent à cette étape du projet de loi que justement de recevoir les conseils de l'office? Il me semble que c'est évident. Et ça permettrait également au gouvernement, avec le projet de loi, de s'assurer que toutes les dispositions du projet de loi n° 61 rencontrent la possibilité pour les personnes souffrant d'un handicap de pouvoir se déplacer, pas uniquement à l'intérieur des villes, mais même à l'extérieur ou entre les régions.

«Travaille avec les organisations concernées à la recherche de solutions efficaces et applicables afin de rendre la société plus inclusive.» Est-ce qu'on peut être contre ça, avoir une société qui est plus inclusive? C'est ce qu'on veut, c'est notre travail, ça fait partie de ce qu'une société doit être. Et donc, quand on parle de mobilité et quand on parle de projets complexes de transport, il me semble qu'on peut difficilement se priver de l'Office des personnes handicapées du Québec.

Mais ce n'est pas tout, ce n'est pas tout. Ils ont... et là, c'est dans leur mandat, et je les cite : «Il possède une fine compréhension des enjeux relatifs à la participation sociale des personnes handicapées.» Et, tôt ou tard, évidemment, si on veut avoir une participation sociale, ça veut dire nécessairement qu'on a à se déplacer, parce que, sinon, on va rester dans notre maison ou dans un appartement puis on ne bougera pas nulle part. Donc, ça fait partie de leur expertise. Puis je prends la peine de le répéter, «une fine compréhension des enjeux relatifs à la participation sociale».

• (18 h 20) •

La commission a pour mandat d'étudier le projet de loi qui va créer Mobilité Infra Québec et qui va modifier certaines dispositions relatives au transport collectif. Nous avons une opportunité unique de nous assurer, nous, comme parlementaires, que, quand on va travailler, quand va arriver l'étape de l'étude article par article du projet de loi, on aura en main toutes les recommandations pour s'assurer justement que ce projet de loi là va bien s'appliquer, va bien s'intégrer et va être capable d'aider à résoudre les enjeux relatifs à la participation sociale des personnes handicapées, non seulement au sein des villes, mais, je vous dirai, entre les villes et entre les régions du Québec.

Mais ce n'est pas tout. Dans leur expertise, l'office dit : «Ceci s'applique à tout type d'incapacité et concerne tous les domaines d'activité.» Et, par la suite, on nous décrit d'où provient cette expertise, «entre autres de l'expérience que nous acquérons dans l'exercice de nos différentes fonctions, de la contribution de leur conseil d'administration et d'échanges réguliers avec différentes organisations du mouvement d'action communautaire autonome des personnes

handicapées». Alors, vous voyez... vous voyez la richesse de l'expertise de l'office qui fait en sorte que se priver, se priver de leur témoignage en commission parlementaire ou même d'un de leurs mémoires, bien, c'est se priver des échanges réguliers qu'ils ont avec différentes organisations du mouvement d'action communautaire autonome des personnes handicapées.

Ils sont un accès privilégié à l'ensemble de ces organisations et du mouvement communautaire autonome, ils sont là pour les écouter, ils pourraient nous transmettre toute cette information d'un seul coup. On n'aurait pas besoin d'attendre trop longtemps, hein? On écoute l'Office des personnes handicapées, et la commission parlementaire, le gouvernement, la ministre va être capable, évidemment, d'avoir tout ce bagage d'information là en un seul coup. Et, vous le savez, Mme la Présidente, quand les groupes viennent en commission parlementaire, leur temps est quand même délimité. Ils n'ont pas 3 heures, ils n'ont pas 4 heures, ça ne prend pas une demi-journée, hein? C'est quelques minutes à peine. Et puis, évidemment, ils peuvent produire un mémoire, ce qui est hyper, hyperimportant.

Permettez-moi de rappeler leur vision : «Agir en tant qu'acteur central dans la recherche, la promotion et la mise en oeuvre de solutions pour réduire les obstacles que rencontrent les personnes handicapées et leurs familles.» Quoi de plus pertinent, quoi de plus pertinent quand l'agence aura à travailler à des projets complexes de transport? Ils l'ont, la solution : «Agir en tant qu'acteur central dans la recherche, la promotion et la mise en oeuvre de solutions pour réduire les obstacles...» C'est ça qu'on veut faire. Quand on parle de mobilité, quand on parle de transport collectif, quand on parle de mobilité entre les régions, évidemment, on veut réduire tous les obstacles que rencontrent les personnes. Quand les gens ont à se mouvoir, à voyager à l'intérieur d'une ville, bien, on ne veut pas qu'ils rencontrent des obstacles.

Et la réalité présentement, c'est que, dans différents modes de transport collectif... et je reprends l'exemple du métro de Montréal parce qu'il n'y a pas un accès partout. Et je ne vous dis pas que la STM ne travaille pas, ce n'est pas ce que je dis, au contraire, ils travaillent, ils sont au courant des enjeux. D'ailleurs, ils essaient de les corriger, mais ça prend quand même du temps, ça prend de l'argent. Et donc est-ce que Mobilité Infra Québec aura travaillé à compléter... à travailler à l'extension du métro? Bien, je ne sais pas exactement ce qu'ils vont faire, mais on pourrait penser que oui. D'autant plus que... d'autant plus que, quand on regarde leur mission, on dit : «Aménager un immeuble ou un ouvrage de génie civil afin qu'ils puissent soutenir ou accueillir un bâtiment ou une structure souterraine qu'un tiers pourrait construire, et ce, dans des limites prévues par la loi.» Visiblement, le métro de Montréal est une structure souterraine. Contrairement à d'autres villes du monde où il y a des métros qui vont à l'extérieur, celui de Montréal reste à l'intérieur. Donc évidemment, il me semble que ça rentre directement dans la vision de l'Office des personnes handicapées du Québec.

À part de ça, ce qui est magnifique, bien, c'est un office gouvernemental, donc des gens hyper... des gens hyperimpartiaux, hypercompétents. Et d'ailleurs, c'est dans leurs valeurs : la compétence, l'impartialité, l'intégrité, la loyauté et le respect. Donc, pourquoi se priver de l'Office des personnes handicapées du Québec? Pourquoi se priver de leur expertise? Ça m'apparaît... En fait, je vous dirais, particulièrement, ça m'apparaîtrait une erreur de ne pas les entendre en commission. Moi, je pense qu'on devrait le faire. Et évidemment, ils ont... ils sont très mobilisés et ils sont capables de travailler avec des partenaires pour unir leurs forces et s'engager dans une société plus inclusive. C'est exactement ce qu'on veut. Et, personnellement, je ne peux pas croire que Mobilité Infra Québec, en développant des projets complexes de transport, ne voudra pas contribuer à bâtir une société plus inclusive. Il semble que, là, ça n'a pas de sens. Donc, pourquoi se priver de l'expertise de l'office?

Alors, pour les raisons que je vous souligne, il me semble qu'on ne devrait pas se priver de leur expertise, mais mon collègue, dans sa motion, mentionne l'office, mais mentionne également un autre organisme qui s'appelle Ex aequo. Et, évidemment, cet organisme-là, hein, le mot le dit, «ex aequo»... on parle moins souvent le latin de nos jours, mais ce n'est pas grave, il y a encore des groupes qui utilisent le latin, «ex aequo», hein, ça signifie quoi? Être égal, être sur le même rang dans un classement, être dans une position égale. C'est quand même un très beau mot pour un organisme qui s'occupe de personnes souffrant avec un handicap. Parce qu'effectivement c'est ce qu'on veut, on veut être tous sur un pied d'égalité. On ne sait pas, hein, ce qui va nous arriver. On ne souhaite pas de malheur à personne, on ne souhaite pas d'accident à personne, c'est sûr, mais on sait que ça arrive.

Je vous parlais... je vous parlais un peu plus... un peu plus tôt aujourd'hui... moi, j'ai travaillé dans ce qui est un CHSLD, mais ce qui était, à l'époque, l'hôpital Notre-Dame-de-la-Merci, j'étais préposé aux bénéficiaires. C'est comme ça que je payais mes études. Alors, moi, j'en ai eu, des patients en chaise roulante, et, évidemment, ils n'étaient pas tous très, très âgés, là. Mais c'était difficile, à l'époque, pour eux de se promener, de se mouvoir. Donc, si on peut faire quelque chose qui va faire en sorte qu'aujourd'hui ça serait plus facile puis, quand on va être capables de planifier des travaux complexes dans le domaine des transports, qu'on soit capables de les inclure immédiatement, bien, c'est un plus, c'est un plus.

Et évidemment, contrairement à l'office, qui est un organisme gouvernemental, dont je vous le mentionnais tantôt puis j'ai pris la peine de le mentionner, bon, évidemment, ils sont impartiaux, ils sont neutres, c'est un office gouvernemental, Ex aequo, eux, ils ont un mandat, évidemment, c'est de mobiliser, c'est de défendre les droits et de travailler à la défense collective des droits, ce qui est bien, parce que, malheureusement, il y a des fois... il faut évidemment parler et parler fort pour que des droits soient entendus, soient respectés. Et ils sont utiles parce que, quand on parle de transport... Quand on parle de mobilité, de transport collectif puis de personnes handicapées, moi, je peux vous dire que, pour avoir parlé à des gens dans ma circonscription, oui, il y a des mécanismes de transport collectif, mais c'est très difficile. Il y a eu des coupures gouvernementales dans ce domaine-là. Les gens sont obligés de réserver leur mode de transport des fois 48 heures à l'avance, ce n'est pas évident. Après ça, bien, des fois, pour les... à la fin d'une soirée ou d'une sortie, revenir à la maison, ce n'est pas évident non plus. Puis évidemment, une fois que

quelqu'un est sorti et qui est en fauteuil roulant, bien, il ne pourra pas rentrer dans un taxi ordinaire, donc d'où l'importance d'avoir ce service-là. Donc, c'est la raison pour laquelle, évidemment, Ex aequo joue un rôle... joue un rôle qui est très important.

• (18 h 30) •

Et je vais terminer avec le dernier organisme que mon collègue le député de Taschereau mentionne, c'est-à-dire RUTA Montréal, le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal. Ce qui m'a surpris, c'est qu'ils ont déposé un mémoire, qui est très pertinent, mais pourquoi on ne pourrait pas les entendre en commission? Ça prendrait quoi, ça prendrait quelques minutes? Ça leur donnerait une voix, ça permettrait, à cet organisme, comme à l'office et comme à Ex aequo, de voir qu'au Parlement, les parlementaires, on est là pour les écouter, on est là pour prendre en considération ce qu'ils ont à nous dire. Et ça, ça m'apparaît tout à fait fondamental. C'est très important.

D'ailleurs, dans leur rapport, dans leur mémoire, ils parlaient de l'apport concret de mesures d'accessibilité universelle. Et, quand on regarde ce qu'ils soulignent, bien, évidemment, ça touche ce qu'aura à faire éventuellement Mobilité Infra Québec.

Aménagement et architecture, j'en ai parlé, et là je suis à la page 3 de leur mémoire. Présence d'ascenseurs dans le métro, c'est apprécié, évidemment, c'est essentiel. Mon collègue le député de Taschereau en parlait. Oui, il y a les ascenseurs, mais, après ça, une fois que la personne est rendue sur le quai, s'assurer que les rails, les wagons, il y a le REM, tout ça va être bien, bien, bien aligné pour qu'évidemment les personnes puissent entrer. Ça peut être en fauteuil roulant, ça peut être avec des marchettes, ça peut être un autre problème de mobilité, mais il faut aider ces gens-là.

Places prévues dans l'autobus pour les personnes en fauteuil roulant, ou encore ça peut être utilisé pour la poussette d'un enfant. Ça, je l'ai vu, ce n'est pas toujours évident, je vais vous le dire franchement. Moi, je me promène en autobus dans ma circonscription puis il y a... des fois, il y a plein de monde, puis c'est normal, mais les gens ne sont juste pas capables. Ils arrivent en fauteuil roulant, il n'y a aucune place. Ce n'est pas normal, ce n'est pas normal.

S'assurer qu'il y aura aussi une signalisation qui est adéquate. Puis ça peut être pour des gens qui ont une déficience, que ce soit de la vue, que ce soit de l'ouïe. Ça peut être aussi une déficience intellectuelle à s'orienter. Et donc RUTA travaille à s'assurer que ces éléments-là seront pris en compte.

Vous savez, ils mentionnent dans leur mémoire quelques statistiques. Au Québec, 1,1 million personnes en situation de handicap en 2017, 521 000 enfants et 1,75 million de personnes de 65 ans et plus en 2021. C'est quand même bien du monde.

Ce que... Tantôt, la motion, elle a été rejetée quand on parlait d'ainés, des aînés, c'étaient 3,6 millions de personnes. Si on avait accepté, si le gouvernement avait accepté, là, on aurait pu consacrer même pas une demi-journée à entendre des groupes puis on aurait pu rejoindre des millions de personnes dans la population québécoise. Alors, ce qu'on dit à la population du Québec, à tous ces millions-là : Bien, écoutez, pas si important que ça, on vous écouterait une autre fois. Puis moi, je pense, Mme la Présidente, que, quand ça va voir le jour, Mobilité Infra Québec... je ne pense pas qu'ils vont être là pour trois semaines, un mois, je pense, ils vont être là pour bien des années, raison de plus pour faire notre travail d'une façon adéquate.

Alors, pour toutes ces raisons-là, je ne vois pas pourquoi on refuserait d'entendre l'Office des personnes handicapées du Québec, Ex aequo puis le Regroupement des usagers du transport adapté, ils ont déjà soumis un mémoire. Et c'est la raison pour laquelle je suis tout à fait en faveur de la motion qui a été déposée par mon collègue le député de Taschereau. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Oui. Bien, je voudrais ajouter ma voix à celle de mon collègue député de Taschereau et appuyer sa motion préliminaire qui consiste, effectivement, à tenir des consultations particulières pour inviter des groupes qu'on n'a pas eu l'occasion d'entendre et qui sont des grands utilisateurs, des grands usagers des transports collectifs, et j'allais même dire, dans une vaste mesure, qui dépendent du transport collectif pour leur participation pleine et entière à la société québécoise, des gens qui représentent quand même un groupe de population qui n'est absolument pas à négliger.

On a évoqué les statistiques tout à l'heure, là. C'est quand même... En fait, selon ce que moi, j'avais comme information, on parle de personnes en incapacité, là, qui représentent quand même 1,4 million, un peu plus, de citoyens au Québec et qui souhaitent évidemment, comme nous tous, qu'on puisse doter le Québec d'un réseau de transport collectif qui soit accessible, bien entendu, tant sur le plan, là, de la conception universelle que sur le plan financier, mais qui soit efficace, qui réponde à leurs besoins, à leurs attentes et qui leur permette justement de jouer pleinement leur rôle dans la société québécoise. C'est un point de vue qui n'a pas été entendu. C'est un point de vue complémentaire aux consultations particulières qui ont été tenues il y a déjà quelques... quelques semaines.

Et c'est encore une fois de la même façon qu'on le présentait pour les personnes aînées, c'est une façon aussi de se reconnecter sur les besoins des utilisateurs, de pouvoir comprendre justement de quelle façon ces services-là peuvent se développer tout en favorisons... favorisant, plutôt, la pleine et entière participation des personnes avec des incapacités, et que l'on puisse le faire en amont de la construction de ces projets complexes dont on parle sans définir spécifiquement ce que c'est dans le projet de loi 61.

Alors, il ne faut pas que les projets complexes de transport collectif deviennent d'utilisation complexe pour ceux qui en ont absolument besoin. Et je pense que pour ça, c'est nécessaire de s'accorder le temps voulu pour pouvoir les entendre. Parce que, que ce soit l'Office des personnes handicapées, Ex aequo ou encore le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal, ce sont des regroupements qui justement représentent des milliers, voire des centaines de milliers d'usagers, d'utilisateurs et de citoyens qui ont une expérience terrain qui est incomparable, qui est exceptionnelle et qui est complémentaire au travail de législateur qu'on peut faire ici et qui nous guide, je pense, dans la recherche du meilleur projet de loi possible, mais également, là, du meilleur outil législatif pour pouvoir faire en sorte que cette loi-là et cette agence qu'on souhaite mettre en place puissent livrer des résultats à la hauteur des besoins et des attentes, donc, des citoyens.

On a entendu, au cours des consultations, évidemment, de nombreuses sociétés de transport de différentes agglomérations, on a entendu les municipalités également, les associations ou les fédérations représentant les municipalités, mais, encore une fois... les constructeurs aussi, mais quelques experts, mais je pense qu'il ne faut pas diminuer ou sous-estimer la capacité de ces experts, dans l'utilisation des systèmes actuels, de nous éclairer sur la façon dont on doit justement se gouverner lorsqu'il est question de changer d'approche pour favoriser la construction et l'élaboration, même la planification des réseaux.

Parce qu'évidemment il y a... mes collègues l'ont mentionné, il y a, bien évidemment, le matériel roulant qui doit être conçu, élaboré, construit en fonction justement de ces usagers qui ont des besoins particuliers et que nous devons reconnaître et inclure dans le design, mais il y a aussi toute l'infrastructure qui entoure ces infrastructures de transport, là. On parle... Que l'on parle, par exemple, de tramway ou que l'on parle de la prolongation d'une rame de métro, que l'on parle également, là, des... en fait, des stations où l'on va avoir justement une interconnexion de différents modes de transport, où souvent et malheureusement beaucoup trop souvent, les besoins des personnes à mobilité réduite, les besoins des personnes qui souffrent d'incapacités ne sont pas toujours pris en compte et ne sont pas toujours... Et ce n'est pas toujours de la mauvaise foi, là.

• (18 h 40) •

Mais je prends pour exemple le fait que, depuis nombre d'années, on a, dans différentes municipalités au Québec, des politiques d'accessibilité universelle, mais qui sont un peu laissées à la bonne volonté des constructeurs, des promoteurs, des entreprises, donc la municipalité. Et, pour avoir déjà été représentant d'une municipalité qui avait accepté de s'inscrire au rang des municipalités qui étaient à l'avant-plan pour promouvoir l'accessibilité universelle, même si elle n'était pas assujettie à ces règles-là, étant en bas de 15 000 habitants, on avait décidé de s'inscrire, la municipalité des Îles-de-la-Madeleine, dans une démarche comme celle-là, mais très rapidement, on s'est heurté, je dirais, à la réalité des... de la complexité de la situation et du manque de connaissances et de... souvent de ressources, mais souvent, bien plus encore, le manque de compréhension, de connaissances et d'expertise pour véritablement que nos projets de réaménagement, de réfection ou de construction, ceux de... évidemment, de l'institution, mais également des autres institutions du milieu, des entreprises, des particuliers qui pouvaient avoir... mais particulièrement des entreprises qui avaient tous cette volonté-là de bien faire, mais qui n'avaient pas cette connaissance-là, fine, des enjeux vécus par les personnes qui sont dans une situation d'incapacité.

Bien, ça a fait en sorte que les investissements ont été consentis pendant de nombreuses années, puis parfois il a fallu tout démolir, puis refaire, ou parfois on a investi des sommes importantes avec pour... malheureusement, pour résultat que le gain était extrêmement marginal, quand il n'était pas totalement nul, tout simplement parce qu'on n'avait pas fait toute... on n'avait pas pris en compte, en fait, toute la dimension de l'adaptation, et des... à la fois des accès, des portes, des étages, des différents paliers étagés dans les commerces.

Et là, lorsqu'il est question du système de transport collectif, bien, on peut penser effectivement qu'il y a de nombreuses sections à travers lesquelles les gens qui ont des difficultés de mobilité ou encore des incapacités peuvent avoir donc à se mouvoir, à se déplacer d'une section à l'autre, d'un transport à l'autre, d'un mode de transport à l'autre. Et ce qu'il faut absolument éviter, c'est que, malgré toute la bonne volonté, on n'arrive pas à faire les bons choix pour éviter que ce soit essentiellement un parcours du combattant.

Et ça, je pense que ce serait la plus grande faillite de la société québécoise et du législateur qu'on représente aujourd'hui, si on ne prend pas en compte de façon véritablement approfondie... de la situation actuelle qui est vécue par ces personnes pour l'intégrer au cœur même de la mission de Mobilité Infra Québec pour que ce ne soit pas facultatif ou accessoire, mais véritablement que ce soit au cœur des préoccupations constantes de l'agence avec ses partenaires pour s'assurer qu'on aille chercher le plein potentiel de nos infrastructures puis de nos projets complexes, mais surtout donner accès au plein potentiel de participation et d'engagement et de... justement, d'implication de ces personnes dans la société québécoise. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Oui, M. le député de Nelligan.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui, Mme la Présidente. Je ne sais pas si je dois commencer à parler de la motion ou demander une motion, parce que le froid, je pense, on va... il va nous rendre tous malades. Sérieux, je vous le dis sincèrement, je pense que vous voyez l'état de beaucoup de collègues. Moi, personnellement, je veux... je suis venu pour travailler. Là, je risque de tomber malade après la commission... Aucun problème. Ce n'est pas pour me plaindre, mais ce ne sont pas des conditions idéales pour travailler. Je vous le dis, je me sens plus malade que ce que j'ai commencé ce matin.

À regarder les collègues autour de la table, je pense qu'on est pas mal, pas mal plus malades que ce matin. Donc, s'il y a, s'il vous plaît, quelque chose à faire... Surtout, je le sens dans mon dos.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Le secrétaire a déjà envoyé le message.

M. Derraji : Et on l'a dit depuis ce matin.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

M. Derraji : Bon. Donc, désolé, chers collègues, mais je pense que vous voyez tous l'état... et je n'ai pas envie que les gens tombent malades dans le cadre de ce projet de loi. Je pense que Mme la ministre a besoin de nous tous en forme, elle aussi.

Alors, Mme la Présidente, encore une fois, une très bonne motion préliminaire de mon collègue le député de Taschereau. Et je vais me permettre... Je sais qu'il a parlé de trois groupes, mais le groupe qui m'interpelle le plus, l'Office des personnes handicapées du Québec... et je vais vous dire pourquoi. Du moment qu'on parle d'une mission, d'une société, d'une agence, de Mobilité Infra, la notion de mobilité rime avec accessibilité. Et je sais que c'est quelque chose que... vous aussi, vous insistez beaucoup sur l'accessibilité, et la plupart des groupes que j'ai rencontrés et que vous avez vous aussi l'occasion de rencontrer parlent beaucoup de l'accessibilité.

Et au début, quand j'ai eu le mandat d'être porte-parole en transport et j'ai commencé à parler avec les sociétés de transport, la plupart, ils ont insisté sur l'aspect de l'accessibilité. Pourquoi l'accessibilité? C'est parce que la plupart des infrastructures, que ce soit autobus, navettes ou autres, il y a un enjeu d'accessibilité. Et, quand j'ai commencé à lire le rapport de RUTA Montréal, qui est le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal, dans la page 2, ils parlaient de la table qui milite depuis plusieurs années, depuis au moins 20 ans : «La table milite pour que les transports collectifs soient universellement accessibles. La table promeut ce concept car les normes existantes ne répondent pas à tous les besoins.»

Et là, vous savez, le gouvernement veut aller de l'avant avec une agence qui va s'occuper, si sa mission est conforme à ce qu'on souhaite nous aussi sur des projets de mobilité et de transport collectif... mais on ne peut pas enlever de la mobilité du transport collectif la notion d'accessibilité. Et ils le disent clairement : «L'accessibilité universelle consiste à concevoir dès le départ des programmes, des services et des infrastructures qui tiennent compte des besoins de tous.» Donc, c'est très important. Donc, ils veulent être impliqués en amont, et j'espère qu'on va avoir de l'ouverture par rapport à entendre ce groupe.

Mais je sais qu'aussi, dans le cadre des discussions de... lors de l'étude article par article, on va avoir l'occasion de parler, même au niveau de la représentativité, au niveau du conseil d'administration. Moi, je pense qu'un représentant des usagers qui va veiller à une meilleure accessibilité, ça aiderait dans le futur si on voulait se doter d'une bonne vision en matière de mobilité durable. Pourquoi?

Premièrement, les aînés, aussi les personnes handicapées, qu'elles soient aînées ou pas, ils veulent rester actifs dans la société. Il y a aussi beaucoup de bénévoles qui sont aussi des représentants des personnes handicapées. Ils veulent continuer leur vie, mais ça prend du transport adapté à leurs besoins. Et là, aujourd'hui, je vais aussi prendre quelques instants pour parler d'un ami que je connais très bien, qui vit une situation de handicap et il me partage son quotidien et son combat avec le transport adapté à Montréal. Donc, je me mets à la place de personnes handicapées à l'extérieur de Montréal, comment ils vivent des difficultés importantes. Parce que ce n'est pas toujours facile, trouver le transport disponible pour répondre à leurs besoins.

Donc, Mme la Présidente, le transport collectif, c'est aussi une façon de briser l'isolement, mais c'est aussi une façon pour aider ces personnes à vivre leur pleine citoyenneté. Je dis «vivre leur pleine citoyenneté» : il n'y a pas de différence entre vous et eux. Nous sommes tous Québécois, nous avons tous le droit à un accès universel si on aimerait ou si on a le souhait d'utiliser le transport collectif. Et, du moment qu'on parle d'une agence avec une mission, j'ose espérer que ça va être du transport collectif. Je vous le dis, je déclare... je dirais mon jeu, par rapport à ça, je veux que la mission de l'agence se concentre davantage sur le transport collectif.

• (18 h 50) •

Mais RUTA, qu'est-ce qu'ils nous ont partagé dans leur mémoire? Des chercheurs ont défini ce concept comme suit : l'accessibilité universelle est le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents, définitions auxquelles les membres de la table adhèrent. Dans le domaine du transport collectif, la prise en compte de l'accessibilité universelle doit inclure les domaines des équipements et installations. Et là je les nomme : gares, stations, abribus, appareils de vente et de perception des titres, aménagements des véhicules, entre autres, trains, autobus, métros, tramways. Les moyens utilisés pour informer les usagers : signalétique, sites Web, applications Web, services téléphoniques notamment, sans oublier la formation du personnel, attitudes et comportements appropriés. L'accessibilité universelle touche donc les aspects... plusieurs aspects, Mme la Présidente, et c'est pour cela... pour nous, c'est très important d'écouter ce groupe. Mais surtout si c'est... notre vision, c'est remplir la mission de l'agence. Et, quand on dit «remplir la mission de l'agence», c'est que l'agence puisse avoir tous les éléments... d'avoir une stratégie beaucoup plus globale, incluant, incluant l'accès universel pour les personnes qui le demandent, qui le souhaitent.

Et ça, ça a été soulevé par la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs qui, je dois le rappeler... ils ont fait un excellent rapport. Et leurs demandes, ça, c'est un point qui est très important,

j'espère qu'on va le noter aussi dans le cadre du projet de loi... produire un plan... Ce qu'ils demandent : «Nous demandons que l'agence Mobilité Infra Québec ait les obligations suivantes», puis je trouve ça intéressant, «produire un plan d'action annuel visant l'élimination des obstacles, et ce, à titre d'organisation, comme prévu à l'article 66.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, appliquer l'accessibilité universelle lors de la réalisation des mandats qui lui seront confiés... Plusieurs municipalités et sociétés de transport intègrent le concept de l'accessibilité universelle dans leurs programmes, services et infrastructures, et il est donc important que les projets qui seront réalisés par l'agence Mobilité Infra soient universellement accessibles afin d'éviter des ruptures dans la chaîne du déplacement.»

Donc, on le voit très bien, c'est un groupe extrêmement important qui aimerait que l'universalité et l'accessibilité ne soient pas uniquement des valeurs qu'on retrouve dans des énoncés de mission, mais qu'on puisse les voir concrètement. Et, pour qu'on puisse les voir concrètement, on doit voir dans le projet de loi des éléments qui vont leur permettre de dire que demain l'agence sera au fait, va pouvoir agir en conséquence. Donc, j'appuie la demande d'accueillir en commission l'Office des personnes handicapées du Québec, Mme la Présidente.

Le Regroupement des usagers du transport adapté accessible de l'île de Montréal, je viens de le mentionner, ils ont pas mal de bons éléments sur l'accessibilité. Ils étaient très clairs sur leurs recommandations. C'est la page 5 au niveau de leurs demandes, et même... et même au niveau de leur conclusion, ils considèrent qu'il est essentiel que l'accessibilité universelle soit prise en compte dans les travaux qui découleront des activités de ce nouvel organisme. Donc, même si on veut aller de l'avant, c'est absolument nécessaire que l'accessibilité, l'accessibilité universelle, ils insistent beaucoup... et c'est un enjeu que l'on voit dans pas mal de sociétés.

On va avoir l'occasion d'en revenir, parce que, quand on parle avec les sociétés de transport, Mme la Présidente, elles me parlent qu'il n'y a pas assez d'argent, il n'y a pas assez de fonds pour pouvoir mettre tout en ordre et surtout améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. C'est inconcevable qu'en 2024 on va continuer à parler qu'il y a deux classes de citoyens, ceux qui ont l'accessibilité parce qu'ils n'ont pas besoin d'infrastructures, et d'autres à qui on doit... qui doivent toujours militer, travailler fort pour pouvoir avoir accès. On ne devrait pas se poser ce genre de questions, Mme la Présidente, qu'elles soient personnes handicapées ou pas, l'accès aux transports et l'accessibilité...

Là, je parle au niveau de l'île de Montréal, parce que RUTA Montréal est très présent au niveau de l'île de Montréal. Mais la question se pose en dehors de Montréal : Est-ce que vraiment nos sociétés de transport, ou le citoyen qui a besoin d'un service accessible, est-ce qu'il va avoir le droit de l'avoir? Et c'est pour cela que je pense que c'est très important, du moment qu'on veut aller de l'avant avec une agence, somme toute, d'avoir tous les éléments et écouter tous les groupes.

Je ne sais pas s'il me reste du temps...

La Présidente (Mme Maccarone) : Six secondes.

M. Derraji : OK. Bien, écoutez, j'appuie la demande de mon collègue le député de Taschereau, et j'espère qu'on va entendre les trois groupes, Mme la Présidente. Merci beaucoup.

Mise aux voix

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur la motion de le député de Taschereau? Je vois que ce n'est pas le cas. Nous allons procéder à la mise aux voix par vote nominal, M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Thouin (Rousseau)?

M. Thouin : Contre.

Le Secrétaire : Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Contre.

Le Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

Le Secrétaire : M. St-Louis (Joliette)?

M. St-Louis : Contre.

Le Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Pour.

Le Secrétaire : Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis)?

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, la motion est rejetée. Et je crois que nous avons reçu une dernière motion de le député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.

Motion proposant d'entendre M. Sylvain Gaudreault

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je ne sais pas si la motion sera affichée sur l'écran. J'aimerais vous en faire la lecture.

Donc, conformément à l'article 244 du règlement de l'Assemblée nationale, je fais motion afin :

«Que la Commission des transports et de l'environnement, dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi [...] 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, tiende des consultations particulières et qu'à cette fin, elle entende l'ancien ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire de 2012 à 2014, M. Sylvain Gaudreault.»

Alors, c'était d'ailleurs la proposition que nous avons faite au moment des consultations particulières, parce qu'on voyait que la mention d'une agence pour le transport s'apparentait à l'idée qui avait été formulée par l'ancien superministre des Transports et des Affaires municipales. Donc, il y a eu d'autres superministres avant l'avènement de nos superministres actuels. Il était non seulement superministre des Transports, mais également ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, des appellations qui ont malheureusement été sacrifiées au fil des élections successives et des nominations de ministres qui ont suivi.

Mais je reviens à la question du transport, qui était sa responsabilité. C'était aussi dans la foulée des travaux de la commission Charbonneau, et j'y reviendrai tout à l'heure, évidemment, ce spectacle quotidien auquel beaucoup de Québécois, des centaines de milliers de Québécois se sont abonnés au cours des audiences. Mais on a vu que les façons de faire, notamment l'octroi de contrats pour la construction de routes, devaient être réformées de façon importante, puis on avait vu aussi et tiré certaines conclusions sur la collusion, la corruption qui était existante dans le domaine de l'octroi de contrats et de la construction d'infrastructures routières notamment. Et c'était donc dans cette optique-là qu'on avait élaboré une façon de faire qui aurait pu nous prémunir contre de tels agissements de personnes avec des motivations suspectes.

Et ce projet de loi là, en fait, il a été déposé pour la première fois en décembre 2013, donc trois mois après l'élection d'un gouvernement dirigé par la première ministre Pauline Marois. Et ce projet de loi, malheureusement, n'a pas pu être dûment étudié, bonifié, amendé et promulgué en tant que loi, parce que, dans une situation de gouvernement minoritaire, bien, le gouvernement de l'époque n'a pas pu avoir la collaboration, notamment la collaboration de la Coalition avenir Québec, qui a exprimé, avec beaucoup de véhémence, son opposition à la mise en place d'une agence de transport par le gouvernement de l'époque.

• (19 heures) •

Donc, c'est un peu la même réaction à laquelle on a eu droit quelques années plus tard, c'est-à-dire en octobre 2021, lorsque moi-même porte-parole de ma formation politique en matière de transport, j'ai proposé une nouvelle mouture du projet de loi de mon collègue Sylvain Gaudreault, le projet de loi 796, qui reprenait les grandes lignes de la première version du projet de loi pour la mise en place et la création d'une agence. Et je me souviens très bien de la réaction du ministre titulaire des Transports de l'époque, qui avait, pour ainsi dire, levé le nez sur cette proposition-là en disant que, un peu comme on l'avait entendu la première fois, c'était une mauvaise idée, parce que cette agence allait vraisemblablement servir de paravent pour les élus du gouvernement du Québec qui s'en servirait, justement, pour ne pas assumer pleinement leurs responsabilités ministérielles. Évidemment, cet argument-là, selon nous, n'était pas recevable parce qu'en fait l'objectif était beaucoup plus noble. Et il a d'ailleurs été repris, pas plus tard que l'an dernier, mais dans une autre sphère, celle de la santé et des services sociaux, par le ministre titulaire actuel de la Santé et des Services sociaux, Christian Dubé, qui a créé cette agence Santé Québec qui, dans ses... en fait, dans l'orientation générale, pourrait s'apparenter à l'agence que mon collègue député de Jonquière et moi-même avons... avons proposée dans le domaine des transports. Alors, c'est quand même intéressant de voir comment les choses peuvent évoluer et comment la réflexion peut également avancer.

Mais j'ai quand même hésité avant de proposer d'entendre l'ex-ministre Gaudreault et d'amener cette motion-là, jusqu'à ce que j'entende, une fois de plus, la ministre, dans le cadre de nos consultations particulières, évoquer le souvenir du dépôt de ce projet de loi là, le projet initial, disant que le ministre de l'époque avait proposé cette agence-là, et, je paraphrase, disait ne pas comprendre pourquoi ma formation politique, aujourd'hui, avait des réserves sur le dépôt du projet de loi n° 61. Alors, je pense que c'est important que nous remettons les pendules à l'heure et que nous puissions véritablement, là, faire une comparaison entre les intentions qui étaient contenues et les objectifs visés dans le projet de loi de 2013, celui de 2021 et le projet de loi n° 61 créant Mobilité Infra Québec, que nous avons devant nous.

Tout d'abord, la question de l'intention, la question des principes, si on veut, qui sont diamétralement opposés, je dois quand même le mentionner, avec ce qu'on veut faire aujourd'hui. C'est-à-dire qu'à l'époque, je l'ai abordé tout à l'heure, ce qu'on disait, c'était qu'on voulait essentiellement séparer, parce que c'était la formule qu'on avait trouvée à l'époque pour illustrer, là, les bienfaits d'un projet de loi comme celui-là, on voulait séparer le béton de la politique. Alors, qu'est-ce que ça veut dire, séparer le béton de la politique, bien, ça veut dire éviter de façon absolue et totale toute ingérence politique dans le choix des projets d'infrastructures prioritaires pour la population du Québec, pour les différentes agglomérations du Québec, non seulement dans le choix, mais également... dans le choix des projets, mais dans le choix également des entreprises qui seront appelées à collaborer à l'élaboration de projets de loi... — de projets de loi! — de projets complexes comme ceux-là, et, bien entendu, de séparer la politique de l'évolution, puis de la réalisation, et de la mise en opération de ces systèmes de transport complexes que l'on souhaite voir émerger et réaliser, au Québec, de façon plus rapide, avec un nouveau mode, d'ailleurs, de collaboration ou d'appel d'offres avec les entreprises, qui déjà peut poser un certain problème, mais, bon, je vais laisser nos collègues discuter du projet de loi n° 62, mais essentiellement d'éviter toute ingérence politique dans ces projets-là, ce qui est essentiellement contraire à ce que l'on a vu depuis déjà six ans, depuis l'avènement au pouvoir de la Coalition avenir Québec, où les points de vue, les interventions politiques dans les dossiers qui étaient portés par, notamment, la ville de Québec ont eu un impact majeur sur l'absence de progression du projet de tramway, là, ou du projet de transport structurant, les multiples versions qui ont été déposées et qui n'ont jamais abouti, jusqu'à ce que, finalement, on confie le mandat, comme vous le savez tous, à CDPQ Infra, qui a fait un rapport qui a été déposé et qui recommande, encore une fois, d'aller de l'avant avec le projet de transport structurant et pour lequel on attend encore la suite.

Comme on l'a vu lors de la période d'interpellation, vendredi dernier, beaucoup de questions se posent encore et très peu de réponses sont offertes par la partie gouvernementale. Et on suppose que, si une agence indépendante et autonome s'occupait de faire la planification et... du transport dans une approche globale et déposait un certain nombre de priorités documentées et chiffrées sur les projets à réaliser... que l'on pourrait vraisemblablement aller de l'avant de façon beaucoup plus rapide, efficace et gagner aussi en efficacité sur le plan des investissements, donc sur les coûts qui sont associés à de tels projets. Je ne mentionnerai pas, même si j'en aurais envie, l'autre projet-phare de la région de Québec, porté par la Coalition avenir Québec, qui actuellement semble dans les limbes, et on ne sait pas trop, trop comment il aboutira. Mais ce qu'on sait par contre, c'est qu'une agence indépendante, CDPQ Infra, a recommandé que l'on n'aille pas de l'avant avec un projet comme celui-là.

Donc, la vertu de l'agence qui était prévue, qui... dont la création était prévue à travers le projet de loi n° 796 de 2020 et celui de 2013, dont j'oublie le numéro, là, je...

Une voix : ...

M. Arseneau : Le 68, c'est bien ça, hein, je l'avais aperçu. Bien, c'était... justement, sa plus grande vertu, c'était de séparer la politique du béton, comme je l'ai mentionné, mais aussi s'assurer de l'indépendance et de l'autonomie totale de l'agence pour réaliser son travail, ses analyses et faire des recommandations au gouvernement, qui, évidemment, aura le dernier mot, mais qui devra, justement, prendre acte de ce qui a été déposé comme expertise basée sur la science pour pouvoir prendre ses décisions dans l'intérêt commun et à long terme, dans l'intérêt général et à long terme des Québécoises et des Québécois, et qu'on s'éloigne définitivement et pour de bon de toute... de toute intervention qui pourrait avoir un caractère, disons, là, de politique partisane, de près ou de loin.

Parce qu'on a vécu des époques, dans le passé, où on menait des campagnes électorales, et certains disaient qu'on pouvait même gagner des élections, avec des promesses de construction d'ouvrages routiers, autoroutiers et de ponts. Et je pense qu'aujourd'hui le Québec doit migrer vers autre chose, et on n'a pas la garantie que le projet de loi n° 61 nous permette de s'éloigner complètement de ces intérêts partisans qui pourraient se manifester. Et la différence, je pense, pourrait être exprimée de façon encore plus claire, limpide et éloquente que ce que je tente de faire présentement, et ce que je ferai au cours de l'étude du projet de loi article par article, par le ministre qui avait élaboré le projet de loi initial, M. Gaudreault, l'ex-député de Jonquière.

• (19 h 10) •

Mais je vous illustrerai quand même à quel point on a une différence fondamentale de points de vue et de visions et qu'il vaudrait la peine de clarifier dès le départ pour éviter toute confusion, là. Mais, juste avant, je veux mentionner que l'ex-collègue, M. Gaudreault, a quand même réagi à une intervention de la ministre sur son apparente adhésion au projet de loi n° 61, et essentiellement, c'est assez simple, là, il a mentionné, lorsqu'on en a discuté au salon bleu il y a de ça une dizaine de jours... il s'est exprimé sur le réseau X en disant, et je le cite : «Je suis flatté d'être parmi les premiers anciens parlementaires cités dans le salon bleu, depuis qu'il est devenu rouge, par la ministre des Transports, mais il faudrait préciser que j'appuie l'idée d'une agence de transport qui dépolitise les travaux, pas le modèle que vous proposez dans le projet de loi n° 61.» Je pense que ça a toute sa pertinence, puis c'est très clair,

mais je pense que ça mérite aussi que la commission puisse l'entendre pour qu'il puisse élaborer sur les grandes différences fondamentales et de visions qui séparent les deux projets de loi. Il y a évidemment le temps qui passe, et donc une dizaine d'années nous séparent du projet de loi initial, mais je pense que la vision, elle, qui était portée est encore plus différente et divergente. Que nous puissions en prendre en compte aujourd'hui est absolument essentiel.

Et ce que j'allais dire, c'est que c'est parce que les rôles ne sont pas les mêmes, les responsabilités dévolues ne sont pas les mêmes. On a longuement discuté, lors de la consultation... des consultations particulières, de la définition, par exemple, des projets complexes, mais de la mission de Mobilité Infra Québec et de sa mission en lien avec la mission des autres acteurs de l'écosystème en matière de transport collectif, sociétés de transport, évidemment, les municipalités et même le ministère, aussi, qui continue d'exister puis d'avoir des milliers d'employés et qui pourrait, justement, se voir cannibaliser par un rôle qui pourrait être encore plus grand par le... confié par le gouvernement du Québec, éventuellement, à Mobilité Infra Québec, qui ne sera pas, actuellement, selon la définition actuelle du mandat, limitée à des projets de transport collectif. Donc, on pourrait embarquer et faire concurrence, essentiellement, au reste du ministère pour faire des transports routiers ou autoroutiers.

Mais, dans tous les cas, les rôles sont inversés dans la mesure où l'agence qui était proposée par ma formation politique avait un rôle-conseil auprès du ministre ou de la ministre, notamment par la production d'avis — et ça, c'est l'article 9 du projet de loi que vous pouvez consulter encore sur le site de l'Assemblée nationale — donc, la production d'avis sur toute question que le ministre lui soumet et la responsabilité de formuler des recommandations. C'est fondamental que l'on puisse avoir les coudées franches pour élaborer des recommandations à l'attention du ministre titulaire du portefeuille des transports et de la mobilité durable. Mais plus encore, l'agence, à l'article 10, consulte le ministre ou la ministre sur les projets d'infrastructures qui requièrent des investissements publics.

Je ne sais pas si vous voyez, là, la différence fondamentale, là. C'est l'agence qui a le leadership, c'est l'agence qui fait la planification, qui développe la vision globale, qui élabore les recommandations, la priorisation, et consulte le ministre, évidemment, pour qu'il puisse identifier, le ministre, là où on veut intervenir comme gouvernement. Donc, on ne va pas usurper le pouvoir politique du ministre pour... ou du gouvernement quant aux investissements qui doivent être consentis, mais le ministère est alimenté par une agence indépendante qui a fait son travail en amont et qui va devoir avoir, évidemment, les autorisations de procéder lorsque la liste des projets est soumise et la priorisation faite. Et il faudra, évidemment, que le travail pour contre-argumenter ou pour aller à l'encontre de ces propositions-là soit fait de façon très approfondie, éclairée.

Et ça, pour nous, bien, c'est une garantie supplémentaire dont on a absolument besoin pour que l'exercice ne soit pas un simple exercice de coupure de rubans puis de lancement de projets, mais que ce soit un exercice qui soit démocratique, qui repose sur une expertise déjà reconnue par l'ensemble des citoyens québécois, qui vont évidemment se payer cette expertise-là, et qu'on puisse y faire confiance. De la même façon, pour faire un parallèle, que d'autres agences ou d'autres sociétés d'État élaborent des plans d'action et qui sont soumis au gouvernement qui, bien souvent, plus souvent qu'autrement, va les approuver parce que ce sont les experts qui les ont déposés. Pensez à Hydro-Québec, par exemple. Alors...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député...

M. Arseneau : Je pense que je n'ai plus le temps, Mme la Présidente. Je continuerai.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il vous reste du temps, mais nous, nous n'avons plus de temps. Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajoute ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 19 h 15)