



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 3 octobre 2024 — Vol. 47 N° 60

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (2)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le jeudi 3 octobre 2024 — Vol. 47 N° 60

Table des matières

Reprise du débat sur la motion proposant d’entendre M. Sylvain Gaudreault	1
M. Joël Arseneau (suite)	1
M. Haroun Bouazzi	3
M. Monsef Derraji	4
M. André Albert Morin	8
Mise aux voix	10
Motion proposant d’entendre M. Éric Caire	11
M. Monsef Derraji	11
M. Mathieu Lemay	14
M. André Albert Morin	14
M. Joël Arseneau	18
M. Etienne Grandmont	20
Mise aux voix	25
Motion proposant que le ministère des Transports et de la Mobilité durable transmette des documents permettant d’apporter un éclairage supplémentaire à la commission dans l’exécution de son mandat	
M. Joël Arseneau	26
M. Etienne Grandmont	29
M. Monsef Derraji	31

Autres intervenants

- Mme Jennifer Maccarone, présidente
- Mme Geneviève Guilbault
- M. Yves Montigny
- Mme Catherine Blouin
- M. Daniel Bernard
- Mme Marie-Louise Tardif
- M. Donald Martel

Le jeudi 3 octobre 2024 — Vol. 47 N° 60

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (2)**

(Onze heures vingt-huit minutes)

La Présidente (Mme Maccarone) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de poursuivre 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, Mme la Présidente. Mme Grondin (Argenteuil) est remplacée par M. Martel (Nicolet-Bécancour); Mme Dufour (Mille-Îles), par M. Morin (Acadie); M. Grandmont (Taschereau), par M. Bouazzi (Maurice-Richard); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin), par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

**Reprise du débat sur la motion proposant
d'entendre M. Sylvain Gaudreault**

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Lors de l'ajournement de nos travaux, mardi dernier, nous en étions à l'étude d'une motion préliminaire présentée par le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député, il vous reste 11 minutes... il vous reste 11 minutes pile. Alors, je vous cède maintenant la parole.

M. Joël Arseneau (suite)

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, oui, je continue là où j'ai laissé. C'est-à-dire que je souhaite que les consultations particulières puissent permettre d'entendre Sylvain Gaudreault, l'ancien ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, mais surtout l'ancien ministre des Transports, qui avait proposé la création d'une agence, une agence qui était diamétralement opposée à ce qu'on propose, aujourd'hui, dans le projet de loi n° 61.

Et je pense que c'est important qu'on l'entende pour la raison suivante, c'est que la ministre continue d'apparenter son projet de loi au projet de loi n° 68 qui avait été déposé en 2013, et qui a été redéposé une deuxième fois, le projet de loi n° 796, le 20 octobre 2021, et qui n'avait pas les mêmes paramètres, la même... les mêmes... qui ne reposait pas sur les mêmes bases ou sur les mêmes principes. Puis, d'ailleurs, pas plus tard que l'interpellation de vendredi dernier, la ministre a, une fois de plus, je dirais, induit les gens en erreur en disant que M. Gaudreault appuyait la proposition du projet de loi n° 61, ce qui est, évidemment, contraire à la vérité, dans la mesure où il a, lui-même, émis un message...

• (11 h 30) •

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

M. Arseneau : Pardon?

La Présidente (Mme Maccarone) : Je veux juste vous demander de faire attention à vos propos en ce qui concerne les collègues autour de la table. On... je vous demande des échanges respectueux.

M. Arseneau : Oui, bien, je m'apprête justement à démontrer le fait que les faits qui sont avancés par la ministre sont contraires à la vérité, puisque M. Gaudreault a lui-même dit que...

La Présidente (Mme Maccarone) : Encore une fois... M. le député...

M. Arseneau : ... le modèle qui est proposé par la ministre...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...encore une fois... Merci. C'est moi qui ai la parole. Merci. Je vous demanderais, encore une fois, de poursuivre avec le respect envers les collègues autour de la table. Vous savez très bien qu'on avait quand même des mots que... ils sont très sensibles à employer ici, alors d'utiliser quand même un vernaculaire qui est plus acceptable.

M. Arseneau : Parfait.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

M. Arseneau : Mais moi, je pense qu'on peut aussi avoir le respect pour les faits, la réalité des déclarations des uns et des autres. Et la ministre, lorsqu'elle déclare que le Parti québécois, M. Gaudreault a essayé, en 2012-2013, et qu'il n'a pas réussi, le Parti québécois a échoué à mettre en place une équipe spécialisée pour réaliser des projets d'envergure en mobilité, elle doit aussi se souvenir, elle devrait rajouter que lorsque le dépôt du projet de loi sur l'agence a été fait en 2013, la CAQ a réagi de la façon suivante : «Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire.» Et c'est une citation du collègue de la ministre, Éric Caire, qui, à l'époque, était critique en matière de transports. C'est la raison pour laquelle la CAQ allait annoncer qu'elle voterait contre le projet d'agence. Alors, on salue le retournement de situation complet du gouvernement de la CAQ et de la ministre, sauf que le projet de loi qui était déposé à l'époque ne correspond pas aux objectifs du projet de loi qui sont contenus dans le projet... le document que l'on a devant nous. C'est simplement la démonstration que je veux faire et qui mérite que l'on continue l'étude du projet de loi sur des bases qui...

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député, je suis désolée, je dois vous interrompre. Mme la ministre a un appel au règlement.

Mme Guilbault : Oui, bonjour. Bien, je ne sais pas exactement comment ça fonctionne, mais je fais un appel au règlement, l'article 35, parce que le député des Îles-de-la-Madeleine a prétendu que j'avais induit les gens en erreur et c'est faux, Mme la Présidente, il me prête des intentions. Je ne sais pas comment il faut le dire, mais bref, je tiens à dire au micro que c'est tout à fait faux que j'ai induit les gens en erreur vendredi dernier.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Alors, encore une fois, j'invite tous les collègues de poursuivre avec des propos respectueux, de ne pas prêter les intentions. Nous sommes ici pour avoir un débat pour les gens qui nous écoutent en ce qui concerne un sujet d'actualité puis très important.

M. Arseneau : Est-ce que l'utilisation de l'expression «ce qu'il a dit est faux» est convenue comme étant aussi contraire aux règles que l'on devrait se donner ici, en commission? Je veux juste être sûr que ça fonctionne des deux côtés de la Chambre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous avez raison. On peut utiliser une terminologie plus comme «c'est inexact». Alors, je pense que la ministre aussi est au courant, puis je pense qu'elle est à l'aise de dire que ceci serait l'utilisation future. Merci.

M. Arseneau : D'accord. Alors, cette conversation, ici, que nous amorçons, me prouve hors de tout doute que nous avons besoin d'entendre M. Gaudreault, qui pourra effectivement s'exprimer librement et nous faire part de son point de vue sur les différences marquantes, fondamentales, entre le projet de loi qu'il a déposé en décembre 2013 et le projet de loi que nous avons sous nos yeux.

Mais, dans le cas où la commission aurait besoin d'avoir davantage d'informations sur cet élément assez crucial, je vais quand même élaborer un peu sur ces différences qui sont marquantes et qui tiennent essentiellement à la mission de l'agence Mobilité Infra Québec que l'on veut proposer dans le cadre du projet de loi actuel, une mission qui dépend essentiellement des mandats qui seront donnés par le gouvernement à cette agence, sans lesquels, ces mandats, l'agence ne peut pas agir, ne peut pas planifier, ne peut pas aller de l'avant en développant une vision, ou des projets, ou la mise en opération de chantiers pour des projets dits complexes. Alors que dans le projet de loi n° 68 de l'époque, et 797, le projet qui a suivi, essentiellement, je faisais référence à l'article 10. Et je pense que c'est important de voir à quel point c'est différent et ça nous éloigne du projet de loi que nous avons devant les yeux :

«L'Agence consulte [la ministre ou] le ministre sur les projets d'infrastructure routière qui requièrent des investissements publics afin qu'il puisse identifier les interventions à faire pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace.»

«L'Agence — à l'article 11 — communique annuellement au ministre, dans un ordre de priorité, les projets d'infrastructure routière dont le coût serait à inscrire au plan québécois des infrastructures [...]» Et : «Elle l'accompagne de ses recommandations portant sur les besoins du réseau routier.» Et je continue en mentionnant, et ça, c'est fondamental : «Le ministre tient compte, dans l'élaboration du portefeuille des projets d'infrastructure de transport, de l'ordre de priorité que lui a [soumis] l'Agence relativement aux projets en maintien d'actifs.»

C'est donc dire qu'ici l'agence a joui d'une pleine et entière autonomie pour jouer son rôle, pour pouvoir élaborer une planification, une liste de priorités, de projets, soumettre des recommandations au ministre ou à la ministre. Et évidemment, ultimement, le gouvernement doit trancher, doit allouer des ressources.

On voit ici que c'est tout le contraire dans le projet de loi n° 61, où on voit, à l'article 4, que «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes...» C'est-à-dire qu'à défaut de voir le gouvernement lui en confier la responsabilité, l'agence est inerte, ne sert à rien, n'agira pas.

Le gouvernement — autre article — lorsqu'on lui... lui... lorsqu'il lui confie une responsabilité en vertu du premier alinéa, peut permettre à Mobilité Infra Québec de réaliser une foule de choses, une foule de missions. Et tout ça part de la volonté gouvernementale, vraisemblablement, selon sa propre analyse, ses propres priorités, qui peuvent être évidemment éloignées des besoins de la population et davantage rapprochées d'intérêts politiques partisans.

Mobilité Infra Québec, à l'article 5, exerce également des fonctions comme «la réalisation des analyses en transport que le ministre lui confie», alors vous voyez que les rôles sont complètement inversés, toute... «l'exécution de tout autre mandat que le gouvernement lui confie». Dans tous les cas, l'agence Mobilité Infra Québec aura les pieds et les mains liés, à moins d'avoir des autorisations ministérielles d'agir, d'approfondir, de développer, de mettre en oeuvre, de contracter, et ainsi de suite, ce qui va à l'encontre de la philosophie de ce que voulaient faire mon collègue, M. Gaudreault, et le projet de loi qu'il avait déposé, c'est-à-dire de séparer la politique du béton et de sortir de cette espèce d'idée que l'on peut gagner des élections, c'est ce que M. Gaudreault disait pour bien illustrer, là, le sens de sa réforme, de sa... de son projet de loi, d'éliminer cette notion qu'on peut gagner des élections en promettant des routes ou des ponts.

Et, bien sûr, il y avait la question de constituer une agence indépendante qui puisse avoir l'expertise, l'expertise, justement, pour pouvoir, en dehors de toute influence politique, juger de ce dont on a besoin pour développer au Québec un réseau de transport collectif qui soit beaucoup plus efficace et efficient, que la mise en oeuvre de ces réseaux soit faite en développant une expertise qui va nous mener à avoir justement davantage de ces projets-là à moindre coût. Et c'est ce qu'on souhaite. Et l'objectif, évidemment, il est partagé, mais les moyens qui, actuellement, sont mis en place ne sont pas de nature à pouvoir justement donner toute la latitude, toute l'autonomie nécessaire à une agence qui puisse agir avec les coudées franches, dans l'intérêt public général, sans influence, et sans ingérence, et sans contrainte politique, essentiellement tout le contraire de ce que l'on voit depuis déjà une... depuis déjà six ou sept ans.

Alors, c'est vraiment fondamentalement ce qu'on doit mettre au jour clairement, lorsqu'il est question de comparer, comme on l'a fait trop souvent du côté ministériel, un projet de doter le Québec d'une agence compétente et autonome pour développer une vision, planifier des projets et les réaliser au bénéfice de tous dans le... et évidemment dans les meilleurs délais et dans les meilleurs coûts possible, de cette agence-ci, dont on discute aujourd'hui, qui, elle, ne pourra agir que sur un mandat donné par la ministre, sans quoi, évidemment, cette agence-là sera en mode attente. Et ça, ce n'est évidemment pas de nature à nous laisser penser qu'on va aller plus vite, plus loin et à moindre coût. Merci, Mme la Présidente.

• (11 h 40) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député. Salutations à notre ancien collègue, M. Gaudreault. Est-ce qu'il y a d'autres interventions en lien avec la motion préliminaire de M. le député des Îles-de-la-Madeleine? Oui. Allez-y. M. le député de Maurice-Richard.

M. Haroun Bouazzi

M. Bouazzi : ...merci, Mme la Présidente. Très heureux de remplacer mon collègue de Taschereau aujourd'hui. Je remercie d'ailleurs le Parti québécois de faire la proposition de rencontrer effectivement M. Gaudreault, que j'ai eu la chance de rencontrer à plusieurs reprises dans des environnements très différents.

Avant peut-être d'arriver sur le fond, je voudrais quand même rappeler pourquoi on est... on est ici aujourd'hui, et peut-être, sur le fond, pourquoi est-ce que la question d'une agence est problématique, et pourquoi donc, dans un deuxième temps, la venue de M. Gaudreault, qui expliquerait donc son projet à lui par opposition à celui-ci, serait d'autant plus intéressante.

La fonction publique, c'est un contrat social qu'on a dans une société où on délègue à une partie des travailleuses et travailleurs la responsabilité d'offrir des services communs à la population. Historiquement, pour faire court, ceci s'est structuré autour de différents ministères.

Et les orientations politiques que nous représentons, à Québec solidaire, ont tendance à voir ces ministères et les services qu'ils offrent comme une richesse commune, comme des services d'autant plus importants qu'ils permettent, entre autres choses, de contrer les inégalités, étant donné, évidemment, qu'une grosse partie de ces services-là sont ou gratuits ou à un prix inférieur au privé, mais aussi qui permettent une pleine... une atteinte d'une pleine citoyenneté pour les citoyens et citoyennes, si on parle de l'accès à l'éducation, à la santé, évidemment, le transport étant une... étant un axe important de ces services.

L'idéologie inverse à la nôtre, je dirai, qui, malheureusement, a été très présente sur les dernières décennies, disons au moins les 20 dernières décennies ou 25 ans au Québec, consiste à dire que le service public prend trop de place, que le service public prend trop de place et que le... il y a une volonté d'affaiblir les différents ministères dans leurs services, que ce soit par rapport à des coupures ou par rapport à un affaiblissement des différentes missions et des pouvoirs... et des pouvoirs.

Je sais que Mme la ministre est très occupée avec... mais si elle pouvait juste parler moins fort, ça m'empêche de me concentrer. Merci.

Donc... Or, on voit une stratégie qui est assez généralisée de ce gouvernement qui consiste à créer des structures parallèles, des structures parallèles. Ici, on est devant, donc, une structure qui institutionnalise, donc une structure parallèle au ministère et qui rend les questions de reddition de comptes, de démocratie, de gouvernance beaucoup plus compliquées à gérer, et surtout qui affaiblissent, donc, les différents ministères qui, normalement, devraient avoir et l'expertise et le... l'expertise et les ressources pour pouvoir mener à bien leur mission, qui, à chaque fois, à chaque création d'une nouvelle structure parallèle, se retrouve affaiblie.

Ça fait que, sur le fond, on pense que, quand on introduit comme ça une structure parallèle, vaut mieux aller au fond des choses et s'assurer d'avoir les bons intervenants autour de la table pour pouvoir comprendre les tenants et aboutissants d'une telle proposition, qui aura des répercussions sur vraiment longtemps au Québec.

Alors évidemment, on peut faire le constat que depuis les six dernières années, il y a eu très peu d'avancées en matière de transport en commun. Il n'y a aucun nouveau projet qui a été démarré depuis l'arrivée de la CAQ au pouvoir. Et la question qu'on doit se poser, c'est comment est-ce qu'on peut arriver à améliorer cette situation, évidemment, qui, dans un contexte et de justice sociale mais aussi de transformation sociétale face à la crise climatique, mériterait des meilleures... des meilleures politiques publiques et beaucoup plus d'efficacité.

Le deuxième problème est un problème aussi de financement. On a vu, dans les dernières années, apparaître l'idée que la Caisse de dépôt se retrouvait à développer une partie du transport en commun au Québec, à l'extérieur, encore une fois, des différents ministères et des différentes responsabilités politiques associées à ces projets d'infrastructure importants, comme on a vu au REM, à Montréal. Évidemment, le problème de ce genre d'approches, c'est qu'elles sont très attractives d'un point de vue financier, étant donné que l'endettement de la caisse, pour pouvoir offrir ces services-là, n'apparaît pas sur les dettes du Québec. Et Dieu sait que ça peut être alléchant de se dire : Bien oui, on va faire appel à cette... à ces gros investissements d'infrastructures sans qu'ils apparaissent sur nos dettes. Évidemment, au bout du compte, il y a quelqu'un qui paie, c'est le citoyen, mais ça n'est pas au niveau de la dette que ça apparaît.

De là la curiosité de voir qu'est-ce que M. Gaudreault proposait, étant donné que les objectifs, quand même, étaient vraiment nobles. D'un côté, il y avait la question de dépolitiser les promesses, si on veut, d'infrastructures dans l'objectif de gagner des élections, pour faire court. Je pense que c'était M. Duplessis qui disait : Avec une nouvelle autoroute, on gagne...

Une voix : ...

M. Bouazzi : Un pont? Un pont. Avec un pont, on gagnait trois élections : au moment de l'annonce, au moment de la construction et puis au moment du ruban. Et je pense que c'est mon cher collègue de Taschereau qui disait que ce gouvernement allait essayer de gagner trois élections avec la même promesse, un troisième lien, un troisième lien, un troisième lien, sans jamais avoir commencé.

Reste qu'au-delà de dépolitiser, les décisions qui sont prises en matière de transport sont éminemment politiques, et donc il y a une réelle réflexion à avoir, je pense. Et M. Gaudreault nous aiderait à avoir cette réflexion-là pour se demander comment est-ce qu'on pourrait faire appel à un certain nombre d'expertises, à un certain nombre de scénarios qui soient associés à des décisions politiques, par exemple, plus de transports en commun ou plus de voitures étant une décision politique, et donc dépolitiser cette question-là tout en respectant les missions et les prérogatives des... des différents ministères. Et c'est là où je suis vraiment curieux. Parce que je sais quand même l'amour et le respect que M. Gaudreault a pour les institutions politiques québécoises et les ministères en tant que tels, et je vous avouerais que je suis vraiment curieux de voir comment est-ce qu'il voit la création d'une agence sans affecter, justement, la question de la gouvernance, de la démocratie qui entoure la... qui entoure la création d'une agence, donc, parallèle.

Ça fait que, pour conclure, les enjeux sont importants. Le projet de loi vient modifier les choses pour longtemps, elles ne pourront pas être défaites si elles sont mal faites. Et donc on invite la ministre à voter et à accepter positivement la proposition de nos collègues du Parti québécois pour pouvoir s'assurer qu'une telle décision politique puisse maximiser... qu'on puisse maximiser les résultats positifs d'une telle décision politique. Voilà. Merci, Mme la Présidente.

• (11 h 50) •

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

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui, merci, Mme la Présidente. Je veux juste noter quelque chose, qu'hier on n'a pas siégé. Et j'ai cru comprendre qu'il y a des amendements. Je n'ai pas reçu les amendements encore, à moins qu'il y a un avis que les amendements ont été envoyés. Mais on voulait bien faire notre travail. J'aurais aimé les recevoir. Comme je l'ai mentionné, on a une petite équipe. Je remercie Florence, qui m'accompagne, et Mélissa, qui font un travail exceptionnel. Et je suis très heureux et honoré de les avoir avec nous, mais vous le savez, Mme la Présidente, si on veut bien faire notre travail, c'était... les règles d'art, c'est aussi qu'on puisse nous donner le temps pour bien démarrer les travaux de cette commission. Donc, je l'ai mentionné, je ne sais pas où ils sont rendus, les amendements, et si le gouvernement est prêt. Parce qu'on veut bien commencer, là, les articles par article, comme je l'ai mentionné, mais, en date d'aujourd'hui, quoi, on est le 3 octobre, 11 h 50, je n'ai pas reçu aucun amendement. Donc, on veut bien démarrer l'analyse, l'étude article par article, mais le gouvernement n'a pas encore envoyé aucun. Tu sais, je dis, même hier, on n'a pas siégé. Je tiens à le... à le préciser.

Et, bon, je suis devant une motion préliminaire du collègue du Parti québécois qui nous rappelle un moment extrêmement important dans la vie parlementaire. Et j'ai fait mes devoirs. J'ai devant moi le projet de loi de l'ex-collègue Sylvain Gaudreault, que je respecte beaucoup. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de faire une mission avec lui à Katowice, en Pologne, sur la COP à l'époque, je ne me rappelle plus, est-ce que c'est 25 ou 26. Que je respecte beaucoup, il était ministre des... des Transports, et qui était quand même assez critique. Et lui, il avait une autre idée par rapport à l'agence. Et je pense que ce que le collègue mentionnait par rapport à l'écouter, je pense que ça va nourrir les réflexions des membres de la commission, si on veut bien faire les choses.

C'est vrai qu'à l'époque... Et j'ai le projet de loi. Vous allez juste me permettre. Le projet de loi n° 68 à l'époque... C'est drôle, la plupart des projets de loi où on parle d'agence, il y a le mot... les chiffres six : 68, 66, 61, 62. J'en ai vu. Projet d'accélération des projets, je ne sais pas si ça vous dit quelque chose, 66. On l'aime, ce projet de loi, parce qu'on a bien analysé que rien n'avancait dans ce... le cadre de ce projet de loi. D'ailleurs, j'ai eu à intervenir hier sur le projet de loi infrastructure, et lui aussi, c'est un 62, oui, et on est avec le 61. Mais le projet de loi de l'ex-collègue, Loi sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec, ça, c'est le collègue Sylvain Gaudreault. Et je... et je l'ai devant moi, Mme la Présidente. Et je pense que c'est pertinent, la proposition de mon collègue du Parti québécois. Et on parle beaucoup de l'exploitation, exploiter les infrastructures routières, donc ce que j'aimerais savoir... Parce que, là, le débat a beaucoup évolué, mais, en 2013, on parlait que ce projet de loi propose d'instituer l'Agence des infrastructures de transport du Québec et, depuis 2013, on n'a plus parlé de ça.

Mais, entre-temps, il y avait la perte du pouvoir du Parti québécois. Souvenez-vous, à l'époque, en tout respect à mon collègue, je vais juste nommer l'ex-ministre péquiste qui disait : Je ne sais pas comment l'équipe libérale va équilibrer le budget, hein? Souvenez-vous parce qu'il y avait un enjeu au niveau des finances publiques. À l'époque, l'équipe libérale a hérité d'un budget déficitaire. En fait, ça ressemble à ce qu'on vit maintenant avec l'arrivée des Kings de Los Angeles et le fait que le gouvernement est devenu le «king» des déficits, Mme la Présidente. Heille! 11 milliards, là, franchement, là, il faut le faire, et hériter d'un surplus. J'en suis sûr et certain, mon collègue, qui est ingénieur, député de Masson, qui sait vraiment jouer avec les chiffres, «jouer» dans le bon sens, un ingénieur, il travaille très bien avec les chiffres, il sait que 11 milliards, c'est beaucoup. Le député de Saint-Jérôme, lui aussi, l'a dit : On l'a manqué, on l'a échappé, avec 11 milliards, franchement.

Donc, Mme la Présidente, le contexte, il est presque la même chose, la CAQ a perdu le contrôle des finances publiques. Mais ça me ramène à la même période où le PQ, en 18 mois, ils ont complètement perdu le contrôle des finances publiques. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'ex-ministre des Finances péquiste, qui a avoué, qui a avoué : On s'est trompés. Et il disait : Je ne sais même pas comment Carlos Leitão, mon estimé collègue, va faire pour rééquilibrer.

Vous allez comprendre pourquoi je fais... Vous le savez, j'aime l'histoire et j'aime le passé. Si on n'apprend pas du passé, on ne va pas voir l'avenir. C'est impossible. C'est une équation qui tend vers le nul, tend vers vraiment zéro, malheureusement : même contexte économique, même contexte, déficit.

Vous avez l'arrivée au pouvoir, heureusement... il y avait l'arrivée au pouvoir du Parti libéral avec l'équipe, l'excellente équipe économique. On parlait beaucoup à l'époque de la création d'emplois parce qu'il y avait un taux de chômage énorme avec un déficit énorme. Et, du coup, il y avait sur la table l'agence, l'agence déposée par le Parti québécois, par le collègue Sylvain Gaudreault. Et il y avait l'arrivée au pouvoir du gouvernement libéral, l'excellent travail de mon ex-collègue Carlos Leitão. Il a équilibré le budget.

Au bout de deux ans, Mme la Présidente, oui, la plupart des Québécois, on a fait des sacrifices. La plupart des Québécois ont... Tout le monde a collaboré. Il y avait une bonne gestion des finances publiques. C'est des mots qui n'existent plus maintenant. À la rigueur, là, écoutez, là, on peut... on peut en parler longtemps, mais ce n'est pas le sujet de la motion. Et, une fois, il y avait un retour à l'équilibre budgétaire, il y avait aussi un surplus budgétaire qui a été laissé à la CAQ, beaucoup de milliards, 7 milliards. D'ailleurs, le premier ministre actuel a dit : J'ai la maison en ordre. Ce n'est rien à voir avec ce qu'on a hérité du gouvernement de Pauline Marois. La maison était en ordre.

Là, maintenant, deuxième mandat, Mme la Présidente, de la CAQ. Et je sais que le collègue député de Masson s'impatiente pour voir le lien, je lui demande un peu de patience, il va voir pourquoi. Parce que le même contexte aujourd'hui, avec une nouvelle structure, dans un contexte où on dit aux Québécois : On va se serrer la ceinture, et des restrictions budgétaires... Je ne sais pas, dans son coin, s'il y a des arrêts de chantier, parce que, dans d'autres comtés, il y a des arrêts de chantier. S'il est chanceux, qu'il n'y a aucun arrêt de chantier dans son comté, je suis très heureux pour lui. Mais le contexte économique, il est le même qu'à l'époque où M. Sylvain Gaudreault a proposé l'agence.

Donc, moi, ce que j'aimerais et pourquoi j'aimerais bien l'entendre. Premièrement, à l'époque, notre collègue Sylvain Gaudreault, qu'est-ce qu'il voulait?

Une voix : ...

M. Derraji : Merci. 7,91 milliards. Wow! En surplus. Et aujourd'hui, c'est 11 milliards. Oui, négatif. Donc, ils ont flushé les presque 8 milliards. Il y a un déficit de 11 milliards. Donc, on peut dire, on est dans les 18 milliards. Et aujourd'hui, on a les Kings de Los Angeles en ville. Et j'ai vu que Gary Bettman ne vient pas, donc il prend 7 millions, mais il ne vient pas à Québec.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député, reste... de rester sur le sujet, M. le député. Allez-y. On vous écoute.

M. Derraji : ...vous savez, je ne peux pas m'empêcher, Mme la Présidente, les Kings sont là, c'est l'événement de l'année.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...continuez, s'il vous plaît, sur le sujet de la motion.

M. Derraji : Oui. Donc, le déficit, il est là... Oui, Mme la Présidente. Le déficit, il est là, presque le même déficit, sinon, ils en ont plus. Non, ce n'est pas le même qu'à l'époque de Sylvain Gaudreault, mais le projet de loi de

Sylvain Gaudreault, à l'époque, parlait d'une agence avec une mission de gérer et exploiter les... les infrastructures routières dont la responsabilité relève du ministre des Transports de même que tout autre bien qu'il détermine. Ce n'est pas la même chose maintenant. Mais ce que j'aimerais savoir avec cet échange... Parce qu'on a vu... S'il n'a pas pris la parole publiquement pour parler de l'agence, probablement, je vais dire à mon collègue du Parti québécois aujourd'hui : Ce n'est pas pertinent. Mais il a pris position pour dire que, ce que lui, il a proposé, ce n'est pas la même chose qu'on a devant nous aujourd'hui. Mais, ce qui... ce qui m'intéresse, c'est... quelques années plus tard, on n'a plus dans... on n'est plus dans la même mission. Et ça, quand même, on doit le savoir. On doit comprendre pourquoi.

• (12 heures) •

Et qu'est-ce que j'ai dans le projet de loi déposé par M. Sylvain Gaudreault?

«Le projet de loi prévoit que l'Agence aura pour mission de gérer et d'exploiter les infrastructures routières dont la responsabilité relève du ministre des Transports de même que tout autre bien qu'il détermine. Elle privilégiera le développement d'une expertise en matière d'études, de planification, de conception et de réalisation de projets d'infrastructure routière.» C'était beaucoup plus explicite, l'infrastructure routière. «Elle protégera l'intégrité des investissements routiers par une gestion rigoureuse et transparente et par une optimisation de ses façons de faire.

«Aussi, le projet de loi prévoit que l'Agence sera appelée à réaliser les projets d'infrastructure publique de transport majeurs ou à accompagner les organismes publics dans la réalisation de tels projets.»

Et ça, quelques années plus tard, on ne le voit plus dans le projet de loi qu'on a présentement devant nous. Et je pense que, pour le bien de toute l'équipe qui va travailler sur ce projet de loi d'agence Mobilité Infra Québec, ce serait bien d'avoir ce genre d'échange avec un ex-ministre des Transports à la même... je dirais, à la même place que le ministre.

Le ministre... Vous savez, le ministre de la Cybersécurité... Je sais que je n'ai pas le droit, parce qu'il est encore un ex-collègue... il est un collègue actuel, je ne peux pas le nommer, je ne peux pas faire comme ce que je fais avec Sylvain Gaudreault, malheureusement, mais je vais juste vous dire ce qu'il a dit. D'ailleurs, il a beaucoup critiqué Mme Dominique Savoie, qui était sous-ministre aux Transports. À l'époque, le ministre de la Cybersécurité était le shérif de la CAQ. Ça a été connu. Mais qu'est-ce qu'il disait? Il voyait un nouveau lien de favoritisme, donc...

Une voix : ...

M. Derraji : ...voilà, merci. Mais je trouve ça intéressant : «Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme, créer une agence, c'est créer une instance quand on est loin du contrôle parlementaire.» Donc, ça, ce sont les propos du collègue de Mme la ministre, qui est actuellement ministre de la Cybersécurité, un député de Québec. Et on sait que Québec a besoin de pas mal d'attention. Le tramway, on attend encore, là, Mme la Présidente. Donc, est-ce qu'il pense, lui aussi, que c'est la même chose?

Mais je vais revenir à notre collègue, cher collègue, Sylvain... Sylvain Gaudreault. Et la revue de presse le démontre très bien, Mme la Présidente, c'est qu'aujourd'hui j'ai un gouvernement qui voulait absolument transformer le ministère des Transports en agence. C'est ce qu'on voit comme à l'image de ce qu'on a vu avec l'agence santé, avec un conseil d'administration, etc. Et on voit, dans un article qui a été rédigé il n'y a pas longtemps par Antoine Robitaille, et je vais le citer : «Ainsi, le gouvernement caquiste — je ne peux pas nommer le nom du premier ministre, excusez-moi si je ne lis pas tout parce que je dois respecter notre commission — penserait sérieusement à transformer le ministère des Transports en agence. Ce projet, révélé par la presse, n'est pas sans intérêt. Mais, encore une fois, la CAQ ferait l'inverse de ce qu'elle prônait.» Pourquoi? Et là, vous allez comprendre le pourquoi. Parce qu'«en 2013, le ministre péquiste Sylvain Gaudreault avait déposé un projet de loi créant une telle agence — à l'époque, ça s'appelait ATQ — pour scinder les grandes orientations et l'intendance et les caquistes n'avaient pas de mots assez durs pour condamner l'idée.»

Je vous dis, quand on dit qu'on change d'avis, et c'est là où ça devient intéressant, moi, je vous le dis : Écoute, pour le bien de la commission, j'aurais aimé voir le ministre actuel de la Cybersécurité, je vous dis même une chose : Pourquoi ne pas les inviter les deux ensemble? On va avoir un choc d'idées, un débat qui va être intéressant. Prenez juste un instant le ministre actuel de la Cybersécurité, avec son franc-parler et l'ancien ministre péquiste Sylvain Gaudreault. Regardez comment on va tous évoluer. Ça va être le moment tant attendu dans cette commission. C'est comme ça qu'on va améliorer ce projet de loi. Parce qu'avec le choc des visions qu'on avance tous ensemble, il faut être ouverts d'esprit, Mme la Présidente, et j'en suis sûr et certain que le collègue qui fait partie du caucus de la Capitale-Nationale a beaucoup de choses à dire. Je le connais très bien. C'est quelqu'un, un homme de valeurs, qui a beaucoup de choses à dire. D'ailleurs, il ne s'est pas gêné de critiquer aussi les positions de son parti par rapport au troisième lien. Alors, Mme la Présidente... Il a même mis son siège en jeu, figurez-vous. Bien moi, j'aimerais bien le voir en commission parlementaire, mais en tandem avec Sylvain Gaudreault. Et là, on va avoir l'occasion d'échanger avec deux parlementaires d'expérience, un ex-ministre des Transports, hein, et un ministre actuel du gouvernement. Il a le droit de parler, de nous dire qu'est-ce qu'il pense, lui, de la nouvelle agence que lui-même a critiqué il y a quelques années. D'ailleurs, ça pourrait être une bonne question en PDQ. J'ai le goût de voir Mme la ministre, comment elle va répondre et si le ministre de la Cybersécurité, il est toujours d'accord que... et là, je vais vous dire qu'est-ce qu'il a dit : «Un nouveau lien de favoritisme». Est-ce que ce lien de favoritisme qui était présent en 2013 ne l'est plus maintenant? On ne le sait pas. À moins que, écoute, il a le droit, il a le droit, le ministre de la Cybersécurité, de changer d'avis, hein? On évolue dans la vie.

Donc, Mme la Présidente, on parlait beaucoup du ministre de la Cybersécurité, mais «à l'époque, Dominique Savoie — qui est maintenant très proche du gouvernement caquiste — était la sous-ministre aux Transports de Gaudreault.

Dans l'opposition, le ministre actuel de la Cybersécurité la fustigeait sans relâche, la traitant notamment de mauvaise administratrice. Or, le projet de loi, à l'époque de Sylvain Gaudreault, c'est elle qui le portait en 2013. Qui était sous-ministre à la Santé, en mars, lorsque le ministre actuel de la Santé a déposé sa grande réforme, comprenant aussi la création d'une agence? Dominique Savoie. Qui a nommé Dominique Savoie... Qui a nommé Savoie en juin aux plus hauts postes de la fonction publique, secrétaire générale du Conseil exécutif? La CAQ.» Ça, là, c'est le même contexte, le même ministre, collègue de la ministre qui disait ça.

J'irais même... Là, on parle de la même personne qui était sous-ministre à l'époque : «Il faudrait bien un jour que le ministre actuel de la Cybersécurité explique comment une femme qu'elle a tant houspillée ait atteint un tel sommet, grâce à un gouvernement dont il fait lui-même partie.» Et c'est là, Mme la Présidente, que je vous dis que je rêve d'avoir les deux, à savoir le ministre de la Cybersécurité... le ministre de la Cybersécurité et notre collègue... ex-collègue Sylvain Gaudreault.

Je continue, Mme la Présidente, on parle beaucoup, beaucoup, beaucoup de l'ATQ : L'ATQ... Et là c'est là, le lien, parce qu'on doit le faire avec Sylvain Gaudreault. Je continue toujours dans l'excellent article d'Antoine Robitaille : «Si une ATQ avait existé, à quoi eût ressemblé une promesse d'un parti favorable au troisième lien? "On promet de le soumettre à l'agence." Ou alors : "On va revoir les budgets pour améliorer la fluidité entre les deux rives, l'agence nous donnera le meilleur moyen." Une telle structure peut effectivement aider à rendre plus rationnelle la prise de décisions, à davantage tenir compte des données probantes, et elle peut aussi permettre de rebâtir des expertises dans le secteur public. On l'a vu à l'Agence du revenu.» Maintenant, au niveau de l'indépendance : «Mais mal conçu, elle peut contribuer à rendre tout plus opaque et permettre à nos élus de se déresponsabiliser. Ce risque que la CAQ percevait, en 2013, existe.»

Là, vous savez, pourquoi ça devient intéressant, ce débat d'idées? C'est que le porteur, il est toujours présent, il est vivant. Il prend la parole sur la place publique, et M. Sylvain Gaudreault aurait tout intérêt à venir nous parler de son idée du départ avec les mêmes acteurs. Et, écoutez, Mme la Présidente, 2013, ce n'est pas si loin que ça. Les mêmes acteurs sont autour de la table. Malheureusement, je n'étais pas là, je n'étais pas là dans... politique, ni Mme la ministre, mais son collègue, le ministre de la Cybersécurité, l'était, l'est maintenant. «Mais mal conçu, elle peut contribuer à rendre tout plus opaque et permettre à nos élus de se déresponsabiliser.» Quel excellent article d'Antoine Robitaille, que je remercie.

• (12 h 10) •

Ce risque que la CAQ percevait en 2013... «Ce risque que la CAQ percevait, en 2013, existe», mais on ne peut pas le savoir. C'est pour cela que c'est important avoir l'échange avec M. Sylvain Gaudreault. «Tout dépend de la manière dont une agence serait pensée. Son indépendance doit être garantie. Son PDG, par exemple, ne devrait-il pas être nommé par l'Assemblée nationale?» Tout ça, on va l'avoir tout au long de l'échange avec l'équipe... l'équipe gouvernementale. «Enfin, voilà la CAQ qui nous entraîne, encore une fois, dans une réforme de structures.» Ça, vous avez vu, Mme la Présidente, le débat que nous avons déjà eu sur l'agence de santé. D'ailleurs, le gouvernement vient de nous bâillonner dans l'agence de santé. On ne sait pas qu'est-ce qu'ils vont faire avec la nouvelle agence. On verra l'ouverture du gouvernement à amender le projet de loi.

«Dans l'opposition, c'était aussi une de ses critiques récurrentes : Les gouvernements passent trop de temps à réformer les structures.» Mais moi, ce qui m'intéresse avec M. Sylvain Gaudreault, lui qui voulait réformer la structure, c'était son souhait. Mais c'est pour cela, lui parler, lui qui a flirté avec l'idée de créer une agence, qu'est-ce qu'il pense de la nouvelle mouture? Et, sur ce point, je vois le regard du député de Masson qui me dit que j'ai l'impression qu'on parle la même chose. Rassure-moi, mon cher collègue, mais ça pourrait être une bonne idée, avoir cet échange. Je ne sais pas ce qu'il pense de l'idée d'avoir son collègue ministre de la Cybersécurité. J'en suis sûr et certain que lui aussi va lui poser des questions, s'il pense que ce qu'il a dit en 2013 tient toujours la route.

Alors, les gouvernements passent — je vous le dis, rien que le texte d'Antoine Robitaille, il y a tellement de choses à utiliser, Mme la Présidente — les gouvernements passent trop de temps à réformer les structures. Ça a été la critique de la CAQ pas mal de fois. Nous, on n'a pas créé de structure. Par exemple, eux, ils ont créé deux, à une, et, déjà, la deuxième est en route. Mais on le sait, le gouvernement est majoritaire, Mme la Présidente. Ça risque de passer, hein? Même prendre le temps qu'on veut pour faire raisonner le gouvernement et amender le projet de loi, ça risque de passer, Mme la Présidente.

«Autre aspect sur lequel la CAQ fait aujourd'hui l'inverse de ce qu'elle disait avant de prendre le pouvoir.» Et c'est là, et c'est là où j'appuie la motion de mon collègue député du Parti québécois, que le fait d'avoir ce débat va nous aider à avancer dans la réflexion sur cette agence. On va avoir l'occasion de parler avec un ex-ministre du Transport, et il était ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Et d'ailleurs, la... C'est sûr que c'est Mme Marois, notre ex-première ministre, qui a pensé à ce ministère. Ce que j'aime quand on parle Transport et Occupation du territoire... Souvenez-vous du dernier groupe qui a parlé de l'aménagement du territoire. Donc, avoir un ex-collègue qui était ministre des Transports va clairement bonifier l'échange à l'intérieur de cette commission, va nous aider à avoir une bonne posture. Et quand je dis une bonne posture, c'est aller au fond des choses et, quand on dit aller au fond des choses, Mme la Présidente, c'est que ça va aider les membres de la commission à débiter les travaux.

D'ailleurs, je tiens à le préciser que les amendements, on est toujours en attente. Je ne sais pas si vous les avez reçus ou pas. Et, tu sais, on nous dit qu'on n'a pas siégé hier parce qu'on va attendre des amendements, mais on ne les a pas reçus. Donc, je ne sais pas si ça touche les premiers articles ou pas, mais j'espère qu'on va les avoir.

Mais, Mme la Présidente, par rapport à la motion préliminaire proposée par notre collègue du Parti québécois qui touche le projet de loi n° 61, loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec, qui est le nom de la nouvelle agence, je

pense que c'est une très bonne idée, une très bonne idée dans le sens que M. Sylvain Gaudreault, comme je l'ai mentionné, a déjà confirmé sur la place publique qu'on ne parle pas de la même chose, qu'on ne parle pas de la même chose, mais j'aimerais bien savoir de quoi on parle, Mme la Présidente.

Pourquoi? J'ai un ancien ministre qui, lui, était à l'intérieur de la machine, il avait une idée pour une agence. Cette idée, il l'a... Je vais juste revoir le numéro du projet... 68. 68, le projet 68, et je l'ai, je vous ai lu quelques notes explicatives, Mme la Présidente, avec même des dispositions de modification. Et il y avait pas mal... Écoutez, Mme la Présidente, 32 pages, même chose : «24. Le gouvernement nomme le président du conseil pour un mandat d'au moins cinq ans.

«25. Le gouvernement nomme, sur recommandation du conseil, le PDG. Pour l'assister, le gouvernement nomme également des vice-présidents au nombre qu'il fixe. [Les] nominations sont effectuées en tenant compte notamment des profils de compétences et d'expérience approuvés par le conseil.»

«26. Le gouvernement fixe la rémunération...»

«27. Les membres du conseil d'administration, autres que le PDG et ceux qui sont employés par un organisme du secteur public tel que défini à l'annexe I des Règles [...], sont rémunérés aux conditions et dans la mesure que détermine le gouvernement.

«[...]Les membres du conseil d'administration sont payés sur les revenus de l'Agence.»

L'expiration de leur mandat. Il parle des vacances, le quorum, les PV. Écoutez, Mme la Présidente, j'ai l'impression de voir que c'est le même projet de loi, alors que ce n'est pas le même projet de loi.

Et pourquoi je vous dis que ce choc de vision m'intéresse? Sylvain Gaudreault avait autre chose en tête. Et je vais revenir aux notes, parce que j'ai fait mes devoirs, Mme la Présidente, c'est que j'ai lu le projet de loi de Sylvain Gaudreault, et le bout qui m'a le plus interpellé parle beaucoup d'infrastructures publiques. Et hier je l'ai mentionné au salon rouge, c'est que j'ai en face de moi un gouvernement qui, en matière d'infrastructures, je peux juste lui donner un échec. Et l'échec : maisons des aînés. C'est rendu 1 million de dollars par porte. Les Espaces bleus, c'est complètement... écoute, c'est un flop total, Mme la Présidente. Sérieux, vraiment, je ne sais plus quoi dire. D'ailleurs, il lâche les Espaces bleus.

Le projet de loi n° 66, et, je vous le dis toujours, il y a le mot... le gouvernement doit changer les numéraux parce qu'à chaque fois qu'il y a un 6, il y a un problème. 66, l'accélération des projets. Souvenez-vous. 180, la pression que nous avons eue pour voter sur ce projet de loi. Ça a coûté même un changement de ministre. Souvenez-vous, le porteur du premier projet de loi, ce n'est plus le deuxième. Alors, Mme la Présidente...

Des voix : ...

M. Lemay : Article 211, là, il ne porte pas sur le sujet de la motion. Je pense que le député a dit ce qu'il devait dire sur la motion en cours puis que, là, il est... il essaie...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, merci. Je vous arrête, M. le député. Vous pourriez continuer. Je vous entends. Il est quand même sur le sujet. Je comprends que c'est des critiques. Il tire sa fin, il lui reste 1 min 30 s.

M. Derraji : Je sais que ça fait mal quand on commence à faire le bilan, hein? Vous savez, ça provoque de l'émotion, Mme la Présidente. Ça choque. Heille! comment on peut expliquer les maisons des années à 1 million de dollars? Ça choque. Je sais, avec un 11 milliards de déficits, ça choque, Mme la Présidente, et surtout avec l'arrivée des Kings en ville aujourd'hui. Vous, vous voyez même... vous me voyez, Mme la Présidente, ça me touche au fond de mes tripes. Alors, Mme la Présidente, échec au niveau des maisons des aînés, échec au niveau des Espaces bleus, hein? Et là... et là, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Maccarone) : Sur le sujet. M. le député, il vous reste une minute, reste sur le sujet, s'il vous plaît.

M. Derraji : Oui, je vais revenir sur Sylvain Gaudreault. Il y a un lien, il y a un lien. Le contexte économique déficitaire de 11 milliards, on veut créer une agence... J'aimerais bien voir le ministre, l'ancien ministre des Transports, qu'est-ce que lui pense de cette nouvelle agence. C'est un débat de fond, Mme la Présidente. Je vous le dis, j'aurais besoin d'une autre heure pour que je puisse m'exprimer. C'est très important. Lui, il avait une vision. Je viens de vous lire la vision qu'il avait. Quelques années plus tard, le même parti qui critiquait la vision de Sylvain Gaudreault, aujourd'hui, hein, ils veulent la faire. Donc, moi, j'ai besoin de savoir. La CAQ était contre la vision de Sylvain Gaudreault, avec la CAQ qui applaudit aujourd'hui la nouvelle vision avec une nouvelle agence. Ils ont le droit de changer d'avis, hein? On évolue dans le temps, hein? On évolue, on avance. Ils ont le droit.

Alors, Mme la Présidente, j'appuie cette excellente motion de mon collègue et j'espère que la partie gouvernementale vont dire oui. Parce qu'un choc d'idées, c'est comme ça qu'on avance, Mme la Présidente. Merci.

• (12 h 20) •

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

M. André Albert Morin

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Je suis heureux de prendre la parole pour la chef de l'opposition officielle, ce qui devrait me donner une période de 30 minutes, si mon calcul est bon. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, heureux de revenir en cette commission.

Et là je lis avec beaucoup d'intérêt la motion préliminaire qui a été... bien, en fait, qui est proposée par mon collègue le député des Îles-de-la-Madeleine. Permettez-moi de la lire, elle est intéressante :

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, tiennent 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.»

Je vous le dis...

La Présidente (Mme Maccarone) : Je vous explique, M. le député, car on a déjà un des députés dans votre formation politique qui a utilisé le 30 minutes, vous disposez de 10 cette fois-ci. Alors, il vous reste neuf minutes.

M. Morin : Alors... Eh là, là! Vous me...

Une voix : ...

M. Morin : Oui, quel dommage.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je sais que c'est une déception, mais continuez, s'il vous plaît.

M. Morin : Vous volez les mots de ma bouche. Quel dommage! J'étais prêt sur une lancée de 30 minutes, Mme la Présidente. Je vais devoir me contenter de 10. Quand même, quand même, je vais tenter d'avoir des propos, n'est-ce pas, qui sont pertinents pendant les minutes... les minutes qui restent.

En fait, ce que je disais, c'est que c'est une motion... c'est une motion qui est intéressante. Et, comme l'ensemble des motions préliminaires qui ont été déposées... Parce que nous, dans l'opposition, on veut évidemment travailler fort avec le gouvernement, on veut aider le gouvernement à avoir de meilleures lois. Et les motions préliminaires... Quand des députés des oppositions font des demandes pour entendre des groupes, comme on l'a fait précédemment cette semaine, ou quelqu'un, je suis toujours surpris, je vous dirai honnêtement, quand la partie gouvernementale est contre, parce qu'il me semble que c'est la meilleure chose qu'on pourrait faire pour bonifier notre travail de législateur, particulièrement dans le cadre de cette motion, Mme la Présidente, parce que M. Sylvain Gaudreault a occupé les fonctions de ministre des Transports. Mieux que ça, il voulait créer une agence, une agence des transports, et ce qui est aussi très fascinant, c'est qu'à ce moment-là, je n'étais pas... je n'étais pas député, mais ce qu'on... ce que je lis, c'est que la CAQ était tout à fait contre. C'est quand même fascinant, hein? On passe d'une position... puis sévère, je relisais des textes, puis je pourrai... je pourrai faire référence ou mentionner des extraits du texte de l'excellent journaliste Antoine Robitaille, la CAQ était vraiment contre cette idée-là, contre l'agence, et là, le même... en fait, le gouvernement de la CAQ dépose un projet de loi qui va créer une agence des transports.

Ce qui est encore plus fascinant, c'est quand vous lisez les notes explicatives du projet de loi n° 68 à l'époque, et là, on a un projet de loi n° 61, et ces notes explicatives se ressemblent beaucoup. Vraiment fascinant. On dit dans le projet de loi qui a été déposé en 2013 : «Le projet de loi prévoit que l'Agence aura pour mission de gérer et d'exploiter les infrastructures routières dont la responsabilité relève du ministre des Transports de même que tout autre bien. Elle privilégiera le développement d'une expertise en matière d'études, de planification, de conception et de réalisation de projets d'infrastructure routière.» Et on dit : «Le projet de loi prévoit que l'Agence sera appelée à réaliser les projets d'infrastructure publique de transport majeurs ou à accompagner les organismes publics dans la réalisation de tels projets.»

Quand vous regardez les notes explicatives, que vous lisez les notes explicatives du projet de loi n° 61, qui est sous étude présentement, on dit : «Ce projet de loi institue Mobilité Infra Québec, qui a pour mission d'effectuer, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport.» On précise que «Mobilité Infra Québec peut également réaliser des analyses en transport à la demande du ministre responsable des transports et de la mobilité durable».

Ce qui est tout à fait intéressant, c'est qu'on dit également que ça va permettre à Mobilité Infra Québec d'acquérir par expropriation, puis vous vous rappellerez, hein, on a... Moi, j'ai travaillé très fort dans l'opposition officielle quand le projet de loi n° 22 a été déposé, la loi sur l'expropriation, qui a donné des pouvoirs énormes au gouvernement. Et quand on regarde, quand on regarde les notes explicatives du projet de loi de l'époque et le projet de loi actuel, plutôt... le gouvernement actuellement, plutôt que de parler de projets de transport majeurs, on parle maintenant de projets complexes de transport, mais on peut penser que des projets majeurs seront probablement complexes. Mais quand on regarde, quand on regarde les deux textes, c'est excessivement similaire.

Et puis, par la suite, quand on va voir dans le projet de loi la mission que devait avoir l'agence des transports qui était présentée par le ministre des Transports de l'époque, hein, on parle... on parle de développement durable, l'agence va gérer des infrastructures routières, renforcer le savoir-faire de l'État, privilégier le développement d'une expertise. Ça doit collaborer étroitement avec le ministre. Et l'agence devra... devait, en tout cas, plus particulièrement, exploiter les infrastructures routières sous sa gestion, étudier, planifier le maintien et l'amélioration, et c'est à peu près ce que je viens de lire quand on parle de l'agence actuelle : Concevoir et réaliser des projets d'infrastructures routières, établir des normes techniques établissant les meilleures pratiques...

Donc, vous voyez, les deux documents, les missions des deux agences sont à peu près identiques. Et ça vaut la peine de le souligner, parce qu'il me semble que si le ministre de l'époque a eu, évidemment, tout le travail qui a

été fait et le privilège de présenter un tel projet de loi, bien, je pense que ce serait important de l'entendre. Ça ne peut qu'aider le gouvernement actuel, et surtout les partis de l'opposition, qui ont à faire un travail, hein? On a déjà quelqu'un qui a réfléchi. Pourquoi ne pas, évidemment, utiliser son savoir? Pourquoi ne pas l'entendre? Ça, je pense que c'est un volet qui est important, je tenais à le souligner. Parce que, quand on regarde les deux textes, c'est à peu près la même chose. Ce n'est pas identique, ce n'est pas du copier-coller, mais pas loin.

Et permettez-moi de terminer avec l'excellent article de M. Antoine Robitaille, publié dans *Le Journal de Québec*, qui disait, et je cite le titre : *Transports : la CAQ fait — et, entre parenthèses — (encore) l'inverse de ce qu'elle prônait*, puis je pense que ça vaut la peine de le mentionner pour les gens qui nous écoutent. Nous, ici, on a la chance... on a des recherchistes, les autres députés, évidemment, de l'opposition également. Ils font un travail, ils sortent plein d'excellentes idées, comme cette motion préliminaire, puis ça nous permet de découvrir des perles, comme celle qu'écrivait, évidemment, Antoine Robitaille. Mais les gens qui nous écoutent n'ont peut-être pas toutes ces capacités-là, donc je pense que c'était important de leur dire.

Alors, au fond, et je vais... et je vais terminer... je vais terminer là-dessus, et je vais citer M. Robitaille, qui écrivait dans son article : «En 2013, lorsque le ministre péquiste Sylvain Gaudreault avait déposé un projet de loi créant une telle agence pour scinder des grandes orientations et l'intendance, les caquistes n'avaient pas de mots assez durs pour condamner l'idée.» Alors, je ne sais pas ce qui s'est passé depuis ce temps-là. Je ne sais pas si les caquistes ont ramolli, parce qu'ils étaient durs à l'époque : on se rappelle, évidemment, de certaines... en fait, énoncés, déclarations du député de La Peltre.

• (12 h 30) •

Mais il y a une chose qui est sûre, il y a une chose qui est sûre, Mme la Présidente, c'est que, quand je regarde cette motion préliminaire, quand je regarde, évidemment, la possibilité qui nous serait offerte, nous, parlementaires, d'entendre M. Gaudreault, il me semble que c'est une chance qu'on ne doit pas rater. Et je remercie le collègue des Îles-de-la-Madeleine d'avoir proposé une telle motion préliminaire, que j'appuie entièrement. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion préliminaire? Je vois qu'il n'y a pas d'autre intervention.

Mise aux voix

Alors, nous allons passer à la mise aux voix par appel nominal. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

Le Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

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

Mme Tardif : 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 des motions préliminaires. Est-ce qu'il y a d'autres motions préliminaires? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : ...s'il vous plaît, je vais demander une courte suspension pour qu'on la rédige.

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous allons suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 12 h 38)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le député de Nelligan, pour la lecture de votre motion préliminaire.

Motion proposant d'entendre M. Éric Caire

M. Derraji : Vous me voyez très excité, Mme la Présidente, de présenter cette motion, et j'espère que les collègues vont l'accepter. Vous allez comprendre pourquoi.

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, tienne des consultations particulières et qu'à cette fin, elle entende le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, ancien porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transports du 21 septembre 2012 au 5 mars 2014.»

Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous disposez du temps pour commencer votre plaidoyer.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui, merci. Mais, écoutez, vous savez, tout à l'heure, quand je parlais de l'excellente motion de mon collègue député du Parti québécois, grâce à ses interventions, et à la lecture, et à la recherche que nous avons effectuées, nous avons établi un lien entre l'ancien ministre Sylvain Gaudreault et l'actuel ministre de la Cybersécurité et Numérique. Pourquoi? Les deux, probablement, pensaient ou avaient des visions différentes, mais je me suis dit : Probablement que la partie gouvernementale caquiste va refuser l'invitation d'un péquiste, mais j'espère qu'ils ne vont pas refuser l'invitation d'un caquiste dans une commission parlementaire. Je trouve ça... Ça va être difficile, voter contre cette motion, Mme la Présidente.

D'ailleurs, M. le ministre, n'a pas de projet de loi, ne siège pas en commission parlementaire, il est très disponible, il habite Québec. Et quoi de mieux d'avoir quelqu'un qui pensait beaucoup de choses sur beaucoup de dossiers, y compris les agences et les structures?

Et d'ailleurs, Mme la Présidente, permettez-moi de vous lire un document extrêmement important qui va faire réfléchir les collègues et qui va les pousser à bien prendre un moment d'arrêt avant de voter contre l'invitation de leur collègue en commission parlementaire :

«Au sein d'une société démocratique comme celle du Québec, le gouvernement et ses ministres sont imputables devant la population et les élus de l'Assemblée nationale. La création de Mobilité Infra Québec aura pour effet de transférer une partie de la mission et des responsabilités de la ministre et du ministère vers l'agence indépendante. Qui sera imputable des éventuels dépassements de délais et de coûts des projets complexes?» Ça vous rappelle quelqu'un? Je continue. Vous allez comprendre le pourquoi.

«Le risque est élevé que Mobilité Infra Québec devienne un obstacle à la transparence et à la reddition de comptes en matière de transport collectif. Lorsqu'un précédent gouvernement a voulu créer une agence pour le transport, le député caquiste, à l'époque, shérif en chef, avait alors critiqué le projet en arguant que créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme.»

• (12 h 40) •

Vous savez, Mme la Présidente, il y a des paroles qui restent et qui résonnent entre les murs. Hier matin, je suis venu, vers 5 heures le matin, et je marchais dans le couloir de l'étage 2, et j'étais un peu, très poétique. Je le disais à ma collègue, Florence, que les murs murmurent et les pas résonnent. Mais, aujourd'hui, j'ai l'immense plaisir d'ajouter quelque chose d'extrêmement important : Que les paroles de l'ex-ministre... de l'actuel ministre de la Cybersécurité, l'ex-shérif en chef caquiste...

M. Lemay : Mme la Présidente, article 35.1.

La Présidente (Mme Maccarone) : Excusez-moi, M. le député... Je comprends, M. le député de Nelligan, il faut utiliser les titres de nos collègues, s'il vous plaît. Je l'ai laissé passer une fois, une deuxième fois, c'est trop. S'il vous plaît, continuez sur des bonnes paroles.

M. Derraji : OK, désolé. C'était un nom qui a été utilisé publiquement, mais OK, le qualificatif qu'on donnait au député de La Peltre, l'actuel ministre de la Cybersécurité et du Numérique. Merci. Cher collègue, ce n'est pas ce que je voulais. Désolé, je retire si ça vous fait mal. Ce n'était pas mon objectif, cher collègue. Je tiens à vous rassurer, mais je continue.

Les murs murmurent, les pas résonnent, mais les paroles aussi à l'intérieur de notre Assemblée. Et parmi les citations qui vont continuer à murmurer à l'intérieur de cette Assemblée : Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire. Le député, il est vivant, il existe, il est encore actif, d'ailleurs il est ministre encore. Voilà, Mme la Présidente.

Mais, maintenant, j'aimerais bien savoir la collègue caquiste, actuelle ministre, elle pense quoi de cette agence. Ne me dites pas que vous allez refuser une invitation d'un collègue caquiste. Si, vous pouvez voter, vous avez l'habitude de voter contre des pétitions de vos collègues, vous avez l'habitude de ne pas donner suite à des... même des saisies de pétitions de vos propres collègues, puis ça, on s'est habitué. Mais, dans un débat, il a le droit à son opinion, et j'en suis sûr et certain, il va être très heureux et enchanté de venir dire ce que lui pense de l'agence, ce que lui pensait en 2013 versus ce qu'il pense présentement de la création de cette agence.

Alors, Mme la Présidente, je vous ai dit que les risques de dérive décrits à l'époque demeurent bien réels, demeurent bien réels, à moins que le ministre de la Cybersécurité change d'avis. Vous le savez, hein, changer d'avis, au sein de ce gouvernement, est devenu une pratique récurrente. Il y a beaucoup d'exemples. Mais, par rapport à l'agence, lui qui a été très, très sévère et critique à l'agence, il n'a pas quitté la CAQ. Il est toujours présent, il est ministre de la Cybersécurité. Qu'est-ce qu'il pense, le député de La Peltre, de cette nouvelle agence? Est-ce que les collègues ont eu des discussions avec lui? Est-ce qu'il est pour l'agence? Bien, s'il est pour, il va venir en commission parlementaire applaudir sa collègue et dire : Écoutez, c'est vrai, ce que je disais en 2013 ne tient plus la route. Il n'y a plus de favoritisme. L'agence est indispensable. L'agence est une bonne idée, est une très bonne avancée, et malgré qu'on ait perdu le contrôle...

D'ailleurs, je tiens à rectifier quelque chose, Mme la Présidente. Je vais absolument corriger ce que j'ai dit tout à l'heure. Et vous savez que je suis un homme rigoureux, je n'aime pas induire mes collègues en erreur.

Une voix : ...

M. Derraji : Absolument. Je retire ce que j'ai dit tout à l'heure par rapport au déficit, parce qu'on vient d'avoir une mise à jour et, malheureusement, le trou, il est beaucoup plus grand que ce que je disais tout à l'heure. Le déficit supplémentaire, il est de 4,37 milliards. C'est que l'argentier du gouvernement caquiste, qui vient finalement de terminer l'exercice... c'est que le trou de 6 milliards de dollars, il y a 4,37 milliards de plus que ses prévisions initiales. Je tiens juste à le préciser.

Alors, je reviens à l'invitation et à la motion préliminaire. Vous savez, Mme la Présidente, quand on a des talents, à l'intérieur de l'Assemblée nationale, il faut en profiter. Et le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, il est reconnu d'avoir un talent, un talent où, si on recule dans le temps, on trouve beaucoup de citations sur beaucoup de choses. Mais je ne me... je ne vois... je vois mal comment, les membres de cette commission, on... comment on va se priver de la qualité d'un tel... d'un député ministre. Et j'en suis sûr et certain que ma collègue la ministre des Transports et de Mobilité durable partage que son collègue le député de La Peltre a de très bonnes qualités.

D'ailleurs, il y a beaucoup de citations qu'il est obligé de vivre avec. Vous savez, Mme la Présidente, quand on devient ministre et que le premier ministre nous demande d'être ministre, on vit avec les citations des collègues. Et je sais que c'est un peu difficile, parfois, vivre avec des citations qu'on critiquait l'agence sévèrement. Mais moi, je ne sais pas, aujourd'hui, qu'est-ce qu'il pense. Je ne l'ai pas entendu parler de l'agence. Mais, je vous ai dit, probablement, je réfléchis à une question à lui poser au salon rouge, lui qui pensait que l'agence favorisait de... une agence, ça... ça peut... créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Et «créer une agence», moi, le bout qui m'interpelle, c'est qu'on est loin du contrôle parlementaire. Et d'ailleurs votre rôle, Mme la Présidente, le rôle de l'ensemble des élus autour de la table, c'est le contrôle parlementaire.

Et donc l'échange que je vais avoir avec le collègue caquiste va être très simple, je peux même vous le dire et vous le partager pour encourager les collègues à avancer avec moi dans la réflexion. Un : Est-ce qu'il pense la même chose que ce qu'il pensait il y a longtemps, que ça va créer... la création de cette agence va créer une agence de favoritisme? Ça, c'est une question très importante. Mais ce qui m'intéresse, c'est le contrôle parlementaire. Et, vous savez, Mme la Présidente, nous, à l'opposition, on a le travail le plus difficile. C'est pour cela, tout à l'heure, quand j'ai commencé, je parlais des amendements. Je voulais bien faire mon travail, je n'ai pas les amendements, encore une fois. Mais comment on peut contrôler l'action gouvernementale? Les Québécois ont donné le pouvoir à ce gouvernement de gérer leur argent, et ils nous ont donné un pouvoir de contrôler l'accent... — l'accent! — de contrôler l'action du gouvernement en matière de dépenses. Bien, on le dit, ils ont perdu le contrôle. Ça, tout le monde est d'accord. Le King des déficits va les suivre, Mme la Présidente, malheureusement.

Mais ce qui nous intéresse dedans, c'est l'aspect du contrôle parlementaire. Et, quand on dit «contrôle parlementaire», j'ai un député caquiste, collègue de Mme la ministre, qui siège avec elle dans le même Conseil des ministres. Il était là, il était là, le ministre, quand Mme la ministre est venue avec sans document, sans analyse d'impact

réglementaire, et je tiens à le dire, il est venu, il a dit à ses collègues ministres : Écoutez, moi, je vais aller de l'avant avec une agence. Mais je ne peux pas savoir parce qu'on m'a refusé la motion que j'ai déposée sur l'impact réglementaire. Je suis conscient qu'on ne peut pas produire une motion... on... je suis conscient qu'on ne peut pas produire une analyse d'impact réglementaire rapidement. Je suis quand même conscient de cet enjeu. Mais ce que je demandais à la partie gouvernementale et à l'excellent sous-ministre : Partagez-nous vos notes. Mais ils ont refusé. Moi, je sais qu'il fait un bon travail, le sous-ministre et l'ensemble des fonctionnaires, il le sait. Je lui ai dit même en face, maintenant je le déclare publiquement. Il est content, il va l'apprécier, mais ses collègues aussi. Mais on n'a pas ses notes, Mme la Présidente, on n'a pas les notes ministérielles sur l'avancement de l'idée de l'agence.

Donc, comment je peux aujourd'hui faire mon travail si je n'ai pas accès à ces documents? Il y a un manque. Mais maintenant, ce qui m'intéresse dans l'équation, chose que je n'ai pas eue jusqu'à maintenant, c'est que le collègue qui pensait que créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme et l'éloigner du contrôle parlementaire, je ne l'ai pas entendu sur la place publique. Je n'ai pas entendu le député de La Peltre. Qu'est-ce que lui pense de cette nouvelle agence? Mais c'est quand même important. J'espère que les collègues ne vont pas refuser la convocation d'un collègue. Ça devrait être quelque chose de... Wow! C'est la première fois, là, qu'on va refuser une invitation d'un collègue.

• (12 h 50) •

Vous savez, Mme la Présidente, c'est très sérieux. J'ai un collègue ministre autour de la table qui pense que la création d'une agence... qu'il crée une agence de favoritisme. J'ai un collègue caquiste qui est membre de ce gouvernement qui pense qu'on va éloigner le contrat... le contrôle parlementaire et qui sera imputable des éventuels dépassements de délais et de coûts de projets complexes. C'est ce qu'il pense, et ça va être intéressant d'avoir ce débat. C'est ça, la démocratie, Mme la Présidente, écouter tout le monde. Et, en plus, je n'invite pas un inconnu, c'est un caquiste, membre de ce gouvernement, ministre, ministre de la... ministre au... que... membre du caucus de la Capitale-Nationale. Il a beaucoup parlé du troisième lien. Il a même mis en jeu son siège. J'aimerais bien savoir : Est-ce que lui, la mission de la Mobilité Infra... est-ce qu'il veut avoir le troisième lien, lui qui a mis en jeu son siège? J'imagine que oui. Il va être content, aller voir les gens... les gens de La Peltre, et lui dire : Écoute, bien, finalement, mon gouvernement a accepté de mettre le troisième lien dans la nouvelle agence qui va se réaliser un peu plus tard. Donc, on ne peut pas se priver aujourd'hui de ce talent, de cette compétence.

Parce qu'avant de dire que ça crée une agence de favoritisme, Mme la Présidente, il a dû réfléchir. Je ne peux pas, moi, sortir aujourd'hui, dire : Écoute, Mme la ministre, votre agence, ça va être une agence de favoritisme. C'est quand même fort. Je ne l'ai pas dit, je rapporte les propos de son collègue, mais aujourd'hui, lui, quelques années plus tard, est-ce qu'il pense que les mêmes personnes qui ont travaillé sur l'agence de 2013, est-ce qu'il pense que c'est la même chose? Je comprends qu'on n'a pas le même sous-ministre, je comprends. Je ne pense pas que le sous-ministre de 2013 est le même qu'aujourd'hui, non. Ils vont me confirmer, donc c'est bon. Voilà, vous le savez, que ça pourrait être une bonne heure de discussion avec le ministre de la Cybersécurité.

Et, sérieux, Mme la Présidente, il me reste quelques minutes, je formule le vœu que, vraiment, vraiment... Et je comprends que Mme la ministre partage les mêmes préoccupations que nous par rapport aux propos prononcés par son collègue. C'est des choses... C'est des réponses que j'aimerais bien avoir. Parce que je ne pense pas que je vais me lever au salon rouge pour dire : Écoute, M. le député de La Peltre, vous avez pensé en 2013 que c'est une agence de favoritisme, vous avez dit que ça va éloigner le contrôle parlementaire. Je n'ai pas envie de faire ça. Je peux le faire, je gère l'APDQ, mais je pense que ce n'est pas la place. D'ailleurs, Mme la ministre ne peut pas utiliser son tableau parce que ça n'a rien à voir avec le tableau, cette question, ça n'a vraiment rien à voir. Elle devrait se tourner vers son collègue si elle pense qu'il pense la même chose que maintenant. Donc, je cherche la place pour l'inviter. Malheureusement, il n'était pas là pendant les consultations, mais ça m'intéresse, et c'est un débat public.

M. Lemay : ...on ne peut pas souligner l'absence d'un collègue.

La Présidente (Mme MacCarone) : C'est vrai. M. le député, vous le savez très bien. S'il vous plaît, faire attention.

M. Derraji : Je tiens vraiment à souligner l'expertise de mon collègue à utiliser les articles. Il démontre une capacité intellectuelle à utiliser les articles d'omission d'une manière remarquable.

Ceci étant dit, est-ce qu'il partage, lui aussi, que c'est une agence de favoritisme, comme son ex... son collègue ministre de la Cybersécurité? Et j'aimerais bien. Et je peux lui donner mon temps, Mme la Présidente, parce que je le vois très impliqué, il me suit depuis le début. Mais je suis généreux, je peux lui permettre de dire est-ce que, oui ou non, aujourd'hui, du moment qu'il est très attentif, est-ce qu'il pense que lui, en tant que parlementaire, député, excellent député de Masson... est-ce qu'il partage les mêmes propos que son collègue, qu'on éloigne le contrôle parlementaire? C'est son rôle, le contrôle parlementaire. Est-ce qu'il pense que, comme son collègue ministre de la Cybersécurité... que cette agence risque de nous éloigner du contrôle parlementaire? Hein? Est-ce que je peux lui donner la parole, Mme la Présidente? Il peut intervenir.

La Présidente (Mme MacCarone) : C'est votre temps, M. le député, si vous le souhaitez ainsi.

M. Derraji : Ah! je suis généreux. Mais il pense quoi, le député de Masson? Vous en pensez quoi, M. le député?

La Présidente (Mme MacCarone) : Mais, M. le député, c'est seulement un intervenant à la fois. Si vous cédez la parole...

M. Derraji : Je peux me taire.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...si vous cédez la parole, ça veut dire que votre intervention sera terminée.

M. Derraji : Ah! Mais, écoutez, s'il me donne l'assurance qu'il va répondre... Écoutez, j'aime ça. Je suis très généreux. S'il me donne, et je le fais, c'est un homme de parole, hein, je savais à qui j'ai à faire, s'il me donne la parole... s'il me donne la confirmation qu'il va répondre à la question, je suis prêt à arrêter mon intervention. À condition, j'ai une seule question, lui, il est parlementaire, il est législateur, ingénieur, un homme très pragmatique : Est-ce qu'il pense que l'agence, comme son collègue ministre de la Cybersécurité, va nous éloigner du contrôle parlementaire? À vous la parole, cher collègue.

M. Lemay : Il a terminé son intervention?

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous avez terminé votre intervention, M. le député? Il vous reste 12 minutes. Je veux juste confirmer 100 %.

M. Derraji : Je lui fais confiance. C'est un homme de parole. Il peut répondre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur la motion préliminaire de M. le député de Nelligan? M. le député de Masson.

M. Mathieu Lemay

M. Lemay : Oui, je suis prêt à prendre la parole. En fait, moi, je crois que ce n'est pas une bonne idée qu'on invite M. le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, ancien porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière du Transport du 21 septembre 2012 au 5 mars 2014, et... parce que je crois qu'on a déjà entendu 27 groupes, si ma mémoire est bonne, et les... je crois aussi que la ministre, elle a fait une bonne écoute puis qu'on va avoir des bonnes discussions article par article au niveau du projet de loi n° 61, la Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. Et je crois que c'est une très bonne idée d'aller de l'avant avec l'étude du projet de loi n° 61. D'ailleurs, je crois que, si on pouvait entamer l'étude de l'article 1, ça nous permettrait de bonifier le projet de loi parce qu'il y a une écoute de la part du gouvernement à avoir des bonifications à la proposition qui a été faite dans le projet de loi. Et, par conséquent, je n'ai pas d'autre intervention à faire sur cette motion préliminaire. Je crois qu'on ne devrait pas accepter cette motion préliminaire et passer à l'étude de l'article 1. Merci, Mme la Présidente.

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

M. André Albert Morin

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Je peux prendre la parole au nom du chef de l'opposition?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...de 10 minutes. Votre collègue a déjà utilisé le 30.

M. Morin : Parfait. Parfait, merci. Alors, permettez-moi d'être en désaccord avec mon collègue le député de Masson parce que, justement, moi, je salue l'initiative de mon collègue le député de Nelligan de faire entendre le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, et pour différentes raisons. Mais je vais commencer... je vais commencer ainsi : Si mon souvenir est bon, le député de La Peltre, alors qu'il était dans l'opposition, était un ancien porte-parole en matière de transports. Donc, évidemment, il a... il a creusé ce dossier, il s'est investi dans ce dossier et il a donc été en mesure de regarder et de critiquer à l'époque ce que le gouvernement... ce que le gouvernement faisait.

Et, évidemment, son expertise, je pense, serait d'une grande utilité pour les travaux de notre commission, d'autant plus que c'est fascinant que le gouvernement actuel veuille justement créer une agence, parce que j'aimerais rappeler aux gens, notamment, qui nous écoutent, et j'ai ici devant moi un extrait de la période des questions, en fait des débats du 5 décembre 2013 qui portaient à l'époque sur le projet de loi n° 68, sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec, rappelez-vous, j'en ai parlé dans une motion précédente, or, le député de La Peltre disait à l'époque : «M. le Président — et je cite — depuis un an, le ministre des Transports monopolise des ressources humaines et financières importantes de son ministère pour élaborer son projet d'agence — mais c'est après que ça devient intéressant — une structure inutile.» C'est quand même assez fort.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député, je suis désolé de vous interrompre, mais nous allons suspendre les travaux.

Compte tenu de l'heure, nous allons suspendre les travaux, puis vous pourrez continuer lors de notre retour cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 14 h 09)

La Présidente (Mme Maccarone) : Bonjour à tous et à toutes. 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.

Alors, avant de commencer, je comprends qu'il y a le consentement afin de permettre au député de Taschereau de participer aux travaux. Consentement?

Des voix : Consentement.

• (14 h 10) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Lors de la suspension de nos travaux ce midi, nous étions à l'étude d'une motion du député de Nelligan. Et j'ai fait une erreur, M. le député de l'Acadie, avant de vous céder la parole pour le restant de votre temps, il vous reste 28 minutes. C'est vrai que vous disposez des 30. Alors, je m'en excuse aux collègues.

Et, comme vous avez tous vu, je vous ai tous donné une petite sucrerie. Alors, j'espère que ça va vous aider, avant que vous preniez la parole, pour avoir des échanges qui sont fructueux et que tout le monde sera à l'écoute.

Alors, M. le député de l'Acadie, la parole est à vous.

M. Morin : Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est... Merci de la précision sur le temps qu'il me reste. C'est... c'est toujours le genre d'erreur qui fait plaisir, parce qu'évidemment ça fait plus de temps où on peut s'exprimer comme parlementaire. Alors, j'apprécie énormément votre travail de présidente. Et merci de... évidemment, de rectifier cette situation-là. C'est très apprécié.

Alors, j'ai commencé, un peu avant la pause du repas, à traiter... m'exprimer sur la motion préliminaire qui a été déposée par mon collègue le député de Nelligan et visant, entre autres, à ce que cette commission entende le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, ancien porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transport, et c'était du 21 septembre 2012 au 5 mars 2014. C'est... c'est important.

Je trouve d'abord que c'est une excellente idée et je remercie mon collègue de Nelligan. Et puis je vais vous expliquer, dans les... dans les minutes qui viennent, pourquoi c'est une bonne... c'est une bonne idée puis pourquoi, évidemment, je vais être en faveur de cette motion... cette motion préliminaire. D'abord parce que le ministre de la Cybersécurité est un... est un parlementaire d'expérience et a été élu à plusieurs reprises. Il a siégé dans l'opposition, il fait maintenant partie du gouvernement, il est au Conseil des ministres et il a été, évidemment, le porte-parole, à l'époque, en matière de transports. Donc, il a... il s'est intéressé à la question, il s'est intéressé... il a posé des questions et, aussi, aussi, Mme la Présidente, il a pris des positions en ce qui a trait à la création d'agences. C'est particulièrement pertinent de l'entendre parce qu'à l'époque... et là on se ramène en décembre 2013, alors que le gouvernement de l'époque, qui était un gouvernement du Parti québécois, avait déposé un projet de loi, le projet de loi n° 68, qui visait à créer une agence des infrastructures du... de transport du Québec. Et le député de La Peltre, qui est maintenant ministre de la Cybersécurité, avait pris la parole à ce moment-là. Et, en tout cas, moi, je lis, je n'étais pas... j'étais au Parlement... je n'étais pas au Parlement à ce moment-là, mais je lis ce qu'il dit. Et, évidemment, il avait une position vraiment campée, très claire, je vais vous en lire des extraits, mais qui n'est pas du tout en lien... en tout cas, il ne semble pas être du tout, du tout en lien avec ce que le gouvernement veut faire présentement.

Permettez-moi... Permettez-moi de le citer. Alors, il disait à l'époque, donc le 5 décembre 2013 : «Depuis un an, le ministre des Transports monopolise des ressources humaines et financières importantes de son ministère pour élaborer son projet d'agence, une nouvelle structure inutile parce qu'on a déjà décidé de créer la société québécoise d'infrastructures.»

Alors, écoutez, ce n'est quand même pas banal, là, vous avez un membre du Parlement, il prend la parole puis il dit : «une structure inutile». Mais c'est... Mais ce n'est pas tout. Il dit : «Parce qu'on a déjà décidé de créer la société québécoise d'infrastructures», et là il rajoute : «une structure nuisible — nuisible — parce que l'opposition péquiste disait elle-même que c'était créer un lieu de favoritisme qui échappait au contrôle parlementaire».

Alors, écoutez, ce sont quand même des mots qui sont forts, qui sont... qui sont précis. En fait, je vous dirai, ça frappe quand même l'imaginaire, là. Le député de l'époque, qui est maintenant ministre dans ce gouvernement, dans le gouvernement de la CAQ, présentement, qui veut créer une agence, une agence en matière de transport en plus, prenait position en disant que c'est une structure inutile et nuisible. Wow! Vous comprendrez pourquoi je pense qu'il est important qu'il vienne... qu'il vienne nous dire... qu'il vienne s'expliquer. Écoutez, ça n'a pas de bon sens. À lire et à entendre ce qu'il... ce qu'il disait à l'époque... Et ce n'est pas tout, hein, une structure inutile, nuisible et «une structure inefficace parce que la transformation va hypothéquer la capacité du ministère des Transports à assumer ses mandats». Alors, ce n'est pas banal. Les trois mots : «inutile», «nuisible», «inefficace».

Alors, moi, comme député de l'opposition, Mme la Présidente, j'aimerais ça savoir du ministre pourquoi il a changé d'idée, pourquoi, soudainement, l'agence est devenue une structure utile, qui n'est pas nuisible puis qui est efficace. Alors, c'est exactement l'envers de ce qu'il disait il y a quelques années, on était en décembre 2013.

Mais c'est particulier parce qu'à l'époque il était porte-parole de l'opposition en matière de transports. Donc, c'est un domaine qu'il connaissait, il s'intéressait à ce domaine et il nous disait : «La transformation va hypothéquer la capacité du ministère des Transports à assumer ses mandats». Et là... et là ça devient... ça devient superimportant, puis je vais vous dire pourquoi, parce qu'évidemment, pour les gens qui nous écoutent, tous, tous les ministères, le gouvernement fonctionne, a des projets avec l'argent des contribuables. C'est des fonds publics. Et donc de dire

qu'une structure va être inefficace et qu'elle va hypothéquer la capacité du ministère des Transports... et, aujourd'hui, alors qu'il est membre du Conseil des ministres, semble souligner que c'est totalement l'inverse, bien, moi, ça me renverse. Je ne comprends pas. Donc, il me semble que c'est essentiel que M. le ministre puisse venir s'expliquer.

D'autant plus que, s'il critiquait la création d'une agence qui pourrait hypothéquer la capacité d'un ministère, qui est là, évidemment, pour rendre des services à la population... bien, qu'est-ce qu'on fait ici aujourd'hui en étudiant ce projet de loi, projet de loi n° 61, qui vise justement à créer une agence dans le domaine des transports? Est-ce que... est-ce que le gouvernement est en train d'hypothéquer la capacité du ministère des Transports? Si c'est ça, bien, il faut absolument l'entendre, parce que, là, ça n'a pas de sens. On ne peut pas... En fait, personnellement, je vous le dis, moi, comme parlementaire, ça me dépasse qu'on puisse travailler, participer à créer, à créer un organisme qui viendrait hypothéquer la capacité d'un ministère.

Donc, c'étaient des mots très, très, très forts, mais... mais ce n'est... ce n'est pas tout. Le député de La Peltrie rajoutait, et je le cite : «Or, M. le Président, plutôt que de jouer à l'agence — alors, ça, je ne sais pas trop ce qu'il voulait dire, donc d'où l'importance de l'entendre, parce que... en tout cas, étonnant, jouer à l'agence — pourquoi le député de Jonquière — ça, j'imagine qu'il fait référence au ministre de l'époque — ne se transforme-t-il pas en ministre des Transports qui assume ses responsabilités et qui règle le problème une bonne fois pour toutes?» Eh là là! On n'est pas sortis de l'auberge.

Quand je lis ça, ça me laisse perplexe, perplexe. Et il en rajoute, député de La Peltrie, là, et là il va falloir qu'il vienne nous expliquer ça, parce que, moi, c'est... bien, évidemment, je ne suis pas... je ne suis pas médecin, là, mais là il parlait du syndrome du Philippe-flop, et ça, c'est énigmatique, en tout cas, pour moi, là. Le député de La Peltrie disait : «M. le Président, le syndrome du Philippe-flop frappe le Parti québécois parce qu'eux-mêmes disaient de l'agence : C'est un lieu de favoritisme.»

Non, mais c'est... Non, mais vous êtes d'accord avec moi, Mme la ministre, c'est quand même un peu rigolo, hein? Je ne sais pas si, au Conseil des ministres, vous parlez du syndrome du Philippe-flop, mais, en tout cas, le député de La Peltrie en parlait à l'époque.

«On a besoin de ça en Transports, des lieux de favoritisme? Ça va échapper au contrôle parlementaire. C'est le PQ qui disait ça, M. le Président. Ce dont on a besoin, c'est d'expertise. Et là-dessus, depuis un an, le ministre des Transports échoue. Plus 70...» Bon, il manque quelques mots. «Plus 70 ingénieurs, tous des juniors, moins huit techniciens en travaux publics.» Alors, je ne sais pas trop ce qu'il voulait dire, mais : «Plus 70 ingénieurs, tous des juniors, moins huit techniciens en travaux publics.»

Ah! écoutez, moi, je pense qu'après de... après de telles révélations, il m'apparaît essentiel que M. le ministre de la Cybersécurité et du Numérique vienne s'expliquer, parce qu'il est parti d'une position excessivement dure, excessivement campée, rigide, et là, bon, il fait partie du Conseil des ministres, il vient de changer de position complètement, entièrement. Et, écoutez, c'est superimportant, parce qu'on en a eu une partie seulement, du mémoire au Conseil des ministres. Donc, les... le Conseil des ministres a quand même parlé de la création de l'agence Mobilité Infra Québec. Et, compte tenu de ce qu'il disait, moi, je ne comprends pas ce qu'on fait ici aujourd'hui, là. Il faudrait absolument que M. le ministre vienne nous l'expliquer, parce qu'à sa face même c'est loin... c'est loin d'être évident, c'est loin d'être évident.

• (14 h 20) •

Et je vous dirais, Mme la Présidente, que c'était... c'étaient aussi des mots très durs. Est-ce que la critique du député de l'époque était à l'effet que les gens n'étaient pas... n'étaient pas compétents au ministère des Transports? C'est quand même... Comme... comme énoncé, là, il disait que, bon, les ingénieurs, c'étaient tous des juniors. Il y avait moins huit techniciens. Ça, on ne sait pas trop ce que ça veut dire. Et ce sont des paroles qui, je trouve, sont très, très dures parce que... Je vais... je vais vous donner l'exemple suivant. À chaque fois qu'un ministre dépose un projet de loi, il y a toujours des fonctionnaires qui l'accompagnent, c'est évident, il travaille avec un ministère, et donc, une fois qu'ils ont pris des orientations politiques, ce sont les fonctionnaires qui vont faire le travail. À chaque fois que moi, j'ai eu à travailler en commission parlementaire dans des projets de loi, et le hasard a fait que, là, ça fait juste deux ans et quelques que je suis député, mais ça fait beaucoup de projets de loi, à chaque fois que j'ai eu à travailler, les fonctionnaires ont toujours été là pour nous, ils ont toujours joué leur rôle, des gens impartiaux, compétents, prêts à nous aider continuellement. Alors, vous comprendrez... Et moi, c'est... moi, c'est l'expérience que j'ai eue ici comme élu au Parlement. Et je peux même... je peux même vous donner un exemple très concret, et Mme la ministre va s'en rappeler, parce qu'on a... on a siégé de longues semaines avec un projet de loi n° 22 qui traitait l'expropriation. Combien de questions j'ai posées! Et c'étaient les fonctionnaires qui étaient capables de répondre, d'expliquer, etc. Donc, c'est excessivement... c'est excessivement important, bénéfique pour le travail des parlementaires, et ils le font avec compétence et en toute impartialité. Donc, quand j'ai un député qui utilise de tels propos, bien, écoutez, ça m'inquiète. Ou bien il y a un immense problème, puis là, bien, il va falloir que M. le ministre vienne s'expliquer. D'autant plus que, quand ça a été discuté, j'imagine que M. le ministre se rappelait de ses paroles. Bien, sinon, c'est vraiment, vraiment particulier, particulier.

Pourquoi... En fait, la question se pose : Pourquoi aujourd'hui, si je cite les paroles du député de l'époque : Pourquoi aujourd'hui le gouvernement de la CAQ s'évertue à vouloir créer une structure inutile, nuisible et inefficace? Parce que c'est ce qu'il disait, c'est ce qu'il disait en 2013. Vous comprendrez que, pour un parlementaire qui veut faire son travail avec minutie et professionnalisme, bien, moi, je voudrais bien qu'il soit capable de venir nous expliquer ce qu'il en est. Ça m'apparaît... Ça m'apparaît essentiel, fondamental.

Mais il n'y a pas juste ça, il n'y a pas juste ça, Mme la Présidente. Je regardais... Je regardais les mémoires qui ont été déposés dans le cadre des consultations particulières pour l'étude de ce projet de loi, et mon attention

s'est portée sur le mémoire déposé par la CSN. Et il y a... et il y a, dans ce mémoire, des passages qui sont... qui sont très intéressants. Et j'attire votre attention particulièrement à la page 9. Deux éléments.

D'abord, la CSN nous rappelle le danger d'une déresponsabilisation ministérielle en matière de projets complexes. Et ça, je pense qu'il faut le souligner, il faut le souligner. Puis, évidemment, bien, si on parle d'une déresponsabilisation ministérielle en matière de projets complexes, bien, il faut d'abord comprendre et référer à ce que c'est que la responsabilité ministérielle, pour que les gens comprennent.

Puis, vous savez, la responsabilité ministérielle, dans notre système parlementaire, c'est quelque chose qui est fondamental et ça regroupe certains... certains aspects. D'abord... d'abord, c'est une convention constitutionnelle selon laquelle les ministres doivent être membres du Parlement et doivent jouir de la confiance de la majorité des élus parce qu'ils sont responsables de leurs ministères. Et là il y a deux volets, il y a la responsabilité individuelle et la responsabilité collective, mais les deux volets font partie de ce qu'on appelle la responsabilité ministérielle.

Si je reviens à la responsabilité ministérielle individuelle, je vous dirai que les ministres sont individuellement responsables de la gestion de leurs ministères. Ils doivent présenter les politiques et défendre les actions entreprises par leurs ministères devant l'Assemblée. Un ministre doit répondre non seulement de ses propres actions, mais aussi de celles de ses fonctionnaires, et il pourrait même être forcé de démissionner en raison d'un cas important de mauvaise gestion. Il doit aussi défendre les projets de loi relevant de sa sphère d'activité en plus de justifier les crédits qui lui sont octroyés.

Et la responsabilité ministérielle collective vise le premier ministre et l'ensemble de ses ministres, car ils sont responsables collectivement, devant l'Assemblée, des actions de leur gouvernement. C'est ce qu'on appelle la responsabilité ministérielle collective ou, si vous préférez, la solidarité ministérielle.

Donc, si on revient à notre propos et qu'on regarde, évidemment, la partie publique — parce que c'est ce à quoi on a eu accès — du mémoire qui a été présenté au Conseil des ministres, bien, forcément, ma compréhension de la responsabilité ministérielle collective, c'est que l'ensemble des ministres sont, bien, responsables collectivement de ce qui s'est discuté là-bas, de ce qu'ils ont décidé. Puis, par la suite, pour une responsabilité ministérielle individuelle, bien là, il faut regarder ce que Mme la ministre fait ici avec son projet de loi. C'est comme ça que ça fonctionne dans notre système parlementaire.

Et c'est important de le rappeler, parce que la responsabilité ministérielle, au Québec, là, ce n'est pas arrivé en 15 minutes, là. Il y a des gens, là, qui se sont battus pour ça. Il y a eu des débats parlementaires. Mais, justement, justement, on est dans la salle La Fontaine. La Fontaine a été un acteur et un politicien très important au Québec, qui s'est battu pour un gouvernement responsable. Alors donc, c'est fondamental. Papineau également. Donc, c'est quelque chose qui est hyperimportant.

Alors, quand un ministre présente un projet de loi, il en est responsable. Il faut que ce soit quelque chose qui serve à la population, qui soit utile, qui fasse avancer des projets de société, où la population va en avoir pour son argent. Donc, vous comprendrez que, quand vous avez un député, à l'époque, qui est maintenant ministre, et qu'il disait : Hé oh! Une agence, une agence, c'est inutile, c'est nuisible puis c'est inefficace, écoutez, que mon collègue de Nelligan veuille entendre M. le ministre de la Cybersécurité, ça m'apparaît être un essentiel.

Donc, j'ai fait cet aparté pour que les gens comprennent bien, ceux qui nous écoutent, pourquoi, pourquoi la CSN, dans son mémoire, parle maintenant de la déresponsabilisation ministérielle en matière de projets complexes. Et on dit : «Au sein — et je cite le mémoire — d'une société démocratique comme celle du Québec, le gouvernement et ses ministres sont imputables devant la population et les élus de l'Assemblée nationale.» Ça, c'est nous. «La création de Mobilité Infra Québec aura pour effet de transférer une partie de la mission et des responsabilités de la ministre et du ministère des Transports et de la Mobilité durable vers une agence indépendante. Qui sera imputable des éventuels dépassements de délais et de coûts de projets complexes? Le risque est élevé que Mobilité Infra Québec devienne un obstacle à la transparence, à la reddition de comptes en matière, notamment, de transport collectif.»

Est-ce que... Est-ce que c'est ce que craignait... Est-ce que c'est ce que craignait le député de La Peltre quand il caractérisait cette structure... cette agence de structure inutile, nuisible et inefficace? Peut-être, peut-être, parce qu'au fond, dans son intervention à l'époque, il disait : C'est un lieu de favoritisme qui échappait au contrôle parlementaire. Donc... Alors là, bien, il faudrait qu'il vienne nous expliquer ce qui se passe.

• (14 h 30) •

Moi, j'essaie de le suivre, le député de La Peltre, puis j'ai de la difficulté. Si, à l'époque, si, en 2013, il craignait que ça échappe au contrôle parlementaire, bien, justement, il tenait les mêmes propos que la CSN dans leur mémoire, dans le projet de loi qui a été déposé, lors des consultations particulières du projet de loi n° 61. Bien, c'est un minimum. Il faudrait qu'il nous explique ce qu'il en est. Pourquoi? Parce que, là, il semble se ranger... ou, en fait... ou la CSN semble se ranger de son côté, et on craint que cette agence devienne une espèce d'organisme à côté qui enlèverait... ou qui permettrait moins bien à un ministre de jouer son rôle avec la responsabilité ministérielle.

Mais... mais ce n'est pas tout, ce n'est pas tout. Dans le mémoire de la CSN, il y a aussi un passage intéressant, à la page 9, que je vais vous partager, parce que figurez-vous que le député de La Peltre, devenu ministre, ministre de la Cybersécurité... Et là c'est... c'est le mémoire de la... de la CSN, on rappelle la crise informatique à la société d'assurance automobile du Québec, la SAAQ, plus de 40 millions de dollars, qui ont mené au congédiement de son président-directeur général. Et la CSN s'interroge sur la responsabilité des ministres en poste.

Et la CSN nous donne cet exemple, parce qu'on nous écrit par la suite : «Force est de constater qu'une agence peut engendrer une certaine déresponsabilisation ministérielle. L'Organisation de coopération et de développement économiques — l'OCDE, dont la réputation n'est plus à faire — a d'ailleurs mis en garde contre le modèle de gouvernance par agence qui peut créer différents problèmes, comme la perte d'imputabilité, le manque de transparence,

la confusion des responsabilités, les pouvoirs entre ministres, dirigeants et conseils d'administration, les nominations partisans. Le Québec ne doit pas faire la sourde oreille à cette mise en garde.»

Alors, si on reprend... si on reprend les... ces grands principes qui nous sont, en fait, énumérés et qui... et qui viennent de l'OCDE : perte d'imputabilité, manque de transparence, confusion des responsabilités. Est-ce que c'est ce qu'avait en tête le député de La Peltrie en 2013, Mme la Présidente? Peut-être, peut-être. Mais là, on n'a pas le bénéfice de pouvoir l'entendre, de pouvoir lui poser des questions.

Et soit dit en passant, Mme la Présidente, au sein de cette commission, il n'y a pas uniquement les députés de l'opposition qui pourraient lui poser des questions, il y a les députés de la banquette gouvernementale, qui sont députés, tout comme nous.

Quelle richesse, quelle richesse, quelle importance, quel sentiment de sécurité le ministre de la Cybersécurité pourrait apporter à cette commission s'il venait déposer, s'il venait nous expliquer? Mais qu'est-ce qui a fait qu'il a changé d'idée d'une façon aussi importante? Parce que maintenant — et puis c'est pour ça que je vous parlais de la responsabilité ministérielle collective — maintenant...

Une voix : ...

M. Morin : Ah! tout à fait, une richesse. Je le répète.

Alors, c'est la raison pour laquelle, bien là, il pourrait venir nous le dire. Non, mais il y a peut-être quelque chose, il y a peut-être un élément fondamental qui permettrait peut-être, éventuellement, que ce projet de loi avance plus vite, je ne le sais pas, je ne sais pas.

Mais il y a une chose qui est sûre, c'est qu'on ne peut pas le savoir, parce que... parce que, rappelez-vous, Mme la Présidente...

Une voix : ...

M. Morin : Ah! Ah bien, diantre! C'est... c'est une richesse, quand même, de travailler dans cette commission, je vous le dis et je le répète. Peut-être que les confiseries ont un effet, n'est-ce pas, d'exubérance chez certains parlementaires.

Ceci étant... Et je fais un lien avec la première motion de mon collègue, le député de Nelligan. Vous savez, au tout début, on a eu un débat très intéressant là-dessus, d'ailleurs, on voulait avoir accès aux notes, n'est-ce pas, correspondances, bon. Bien, justement, si le gouvernement voulait nous donner ses notes, bien, ça nous permettrait de mieux comprendre pourquoi le député de La Peltrie a fait un 180, mais littéralement, littéralement. Et ce n'est pas banal, parce que vous comprendrez... vous comprendrez que si c'est vrai, que ça peut entraîner une perte d'imputabilité, bien, comme parlementaires, on veut absolument le savoir, absolument, absolument.

Et je vais conclure... je vais conclure en référant à un article de M. Antoine Robitaille, du 15 août 2023, M. Robitaille qui écrivait : *Transports : la CAQ fait* — entre parenthèses — *(encore) l'inverse de ce qu'elle prônait*. Puis vous comprendrez que pour les gens qui nous... tu sais, qui nous écoutent, moi, je peux... je peux m'imaginer leur interrogation, hein? Là, on parle, on parle, c'est important, il y a une motion pour faire entendre un ministre, parce que, là, le ministre en question, alors qu'il était député dans l'opposition, a pris des positions franchement très, très... en fait, dures, disons-le, dures contre la création d'une agence. Là, on a un mémoire du Conseil des ministres, on a un projet de loi qui émane du Conseil des ministres, où est le ministre de la Cybersécurité, puis, soudainement, ils sont totalement pour. Alors, je peux comprendre qu'il y en a qui sont en train de se demander : Mais que se passe-t-il à la CAQ? Et d'ailleurs, d'ailleurs, c'est un petit peu ce que souligne M. Antoine Robitaille, et je vais terminer là-dessus, je vais terminer là-dessus, parce qu'il s'interrogeait, entre autres, sur la façon dont, évidemment, le gouvernement de la CAQ amenait... amenait certains projets et il nous rappelait qu'il n'y avait pas de mots assez durs pour condamner l'idée à l'époque.

Mais, mieux que ça, mieux que ça! À l'époque, hein, quand le ministre Gaudreault était là, il avait une sous-ministre, Mme Savoie, c'est dans l'article, et quand le député de La Peltrie était dans l'opposition — et je reprends les mots, parce qu'il a... M. Antoine Robitaille a un excellent français, c'est toujours agréable de le lire — il écrit : «Il a fustigé cette mauvaise administratrice.» C'est quand même fort, hein, wou! pour un député, alors que moi, je viens de dire que les fonctionnaires sont hyper compétents. Alors, le député de La Peltrie n'avait pas cette idée-là à l'époque. Mais... mais, ha! revirement de situation, Mme la Présidente, et ce n'est pas banal, lorsque la réforme de la CAQ a été déposée pour l'agence en santé, bien, ils sont allés chercher, semble-t-il, le même fonctionnaire. Donc, c'est vraiment très particulier.

Alors, sur ce, je vais conclure. Alors, je conclus, Mme la Présidente, et je suis totalement en accord avec cette excellente motion de mon confrère et collègue, savant collègue, député de Nelligan. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci pour votre intervention, M. le député de l'Acadie. Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. En effet, cette motion-là est vraiment excellente, et je pense que de l'accepter serait extrêmement bénéfique pour les travaux de la commission, pour les gens qui sont ici réunis, pour pouvoir comprendre non seulement ce que le député de La Peltrie, actuellement ministre de la Cybersécurité et du Numérique, peut avoir à partager comme analyses et réflexions, qui ont sans doute été extrêmement bénéfiques,

pour qu'il puisse passer d'une prise de position extrêmement dure, extrêmement forte envers une agence de transport, et, aujourd'hui, évidemment, solidarité ministérielle oblige, appuyer ce projet.

Mais je pense que, de façon plus large, le témoignage et les confidences, espère-t-on, du ministre de la Cybersécurité et du Numérique, pourraient nous permettre également, de façon plus large, de comprendre l'évolution de l'ensemble de la députation de la CAQ et du cabinet ministériel, qui, non seulement, à l'époque où ils étaient dans l'opposition, fustigeaient l'idée d'une agence, mais, également, une fois rendus au pouvoir, rejetaient toujours cette idée-là, telle qu'elle a été présentée en octobre 2021. Et ça... cette proposition-là ne revêtait absolument aucun intérêt de la part des membres du gouvernement.

• (14 h 40) •

Alors, je pense que c'est non seulement un témoignage qui me semble important, mais, je crois, essentiel pour comprendre non seulement le cheminement qu'on a pu faire, le virage qu'on a pu opérer, mais également la vision, qui, actuellement, est sans doute partagée par l'ensemble des membres de la députation du gouvernement de la CAQ, à l'heure actuelle.

Alors, c'est la raison pour laquelle j'aimerais remercier, tout d'abord, le député de Nelligan d'avoir présenté non seulement cette motion-là, mais d'avoir fait le lien entre la proposition, la motion préliminaire que j'avais déposée plus tôt pour faire venir et entendre Sylvain Gaudreault ici, lors de nos travaux. Parce qu'effectivement, je pense que ce témoignage-là aurait été extrêmement bénéfique pour nous permettre de comprendre en quoi le projet de l'époque peut être très différent du projet d'aujourd'hui, mais la force de la proposition de la motion actuelle, ça nous permet véritablement de jeter de la lumière, un regard, un éclairage sur la zone d'ombre, je dirais, qui demeure quant à, justement, la modification quand même importante du point de vue de la députation caquiste en regard de ce qui touche à la transformation du ministère ou d'une partie du ministère en une agence de transport qui s'appellera, évidemment, Mobilité Infra Québec, mais qui, essentiellement, à première vue, pourrait épouser les mêmes contours ou avoir une mission qui s'apparente. Et Éric... j'allais dire... le député de La Peltrie, effectivement, ce n'est pas la première fois... si on accepte de le rencontrer, ce n'est pas la première fois qu'il se prononce sur les questions de transport. Il a quand même été critique en matière de transport pendant des années, il a défendu des projets ambitieux, certains diront pharaoniques, mais... ou utopiques, mais il n'empêche qu'il a une vision de la mobilité qui est importante, qui a donné lieu à des engagements extrêmement importants de la part du gouvernement et qu'on a peine à concilier avec le projet de loi n° 61 qui est, actuellement, devant nous, et c'est, évidemment, un élément qui est fondamental pour avoir une discussion qui soit extrêmement transparente, qui soit claire et qui nous permette, justement, de progresser ensemble, forts des enseignements du ministre de la Cybersécurité et du Numérique, sur ses réflexions puis sur la... l'évolution de sa pensée, alors qu'il nous disait, comme l'a dit mon collègue de l'Acadie un peu plus tôt, qu'une agence était une structure inutile.

Et j'emprunterai, là, les paroles de mon collègue : Comment, dans l'espace de quelques mois, là... Parce que ce n'est même pas quelques années. Oui, la première mouture date de 2013, mais la deuxième mouture, c'est 2021. Donc, on parle d'un virage majeur, en épingle, là, à 180 degrés, en l'espace de trois ans, même un peu moins, si on calcule que la réflexion était déjà entreprise en 2022. Si je me souviens bien, là, c'était en campagne électorale, ou peu après, on avait déjà entendu parler qu'il se... il se développait une réflexion, au gouvernement, en matière de création d'agences. Donc, le changement a été rapide, je dirais même qu'il a été radical, brutal, et il est important de savoir comment on ait pu passer de cette idée-là, d'une structure absolument inutile, voire nuisible, à une structure non seulement utile, mais essentielle, sans laquelle le Québec ne pourra plus jamais progresser en matière de mise en oeuvre, de construction et d'opérationnalisation de systèmes de transport, et de systèmes de transport complexes.

Donc, avant même de parler des projets complexes de transport, il faudrait comprendre la pensée complexe gouvernementale et celle, tout aussi complexe, du ministre titulaire, là, du portefeuille, actuellement, de la Cybersécurité et du Numérique, pour pouvoir, justement, cheminer ensemble, avec eux, dans cette idée que, maintenant, cette proposition-là, qui est devant nous, est incontournable, c'est une proposition sans laquelle nous ne pouvons plus progresser, nous ne pouvons plus avancer pour, justement, des projets de mobilité, de mobilité durable puis de transport collectif. Et sur le fonctionnement des... des agences, non seulement on avait un préjugé extrêmement défavorable, en disant que ce serait nuisible, mais encore davantage, que ce serait inefficace.

Alors là, évidemment, on s'éloigne même de la question de la mission, ou du fonctionnement, de la transformation. On pense, à l'heure actuelle, que la mission qu'on veut donner à cette agence-là est extrêmement différente, et que les points de vue sont très divergents par rapport à un projet qui avait été déposé en 2013. Mais là, le jugement que l'on portait jusqu'à la fin des années 2020, 2021 jusqu'au début de 2022, où il s'est opéré quelque chose comme une transfiguration au sein du gouvernement, là, on parlait d'inefficacité d'une agence, comme toute... comme si toute agence était, de par sa constitution, de par son existence, foncièrement inefficace, comme si toute agence menait — et ça, c'est encore plus important d'aller au fond des choses — comme si toute agence menait au favoritisme. Il est important de clarifier la situation.

D'abord, comment voyait-on qu'une agence mène à du favoritisme, alors que c'était, justement, l'objectif inverse qui était recherché, c'est-à-dire d'éloigner, de séparer le politique, de créer un mur de Chine entre toutes les discussions puis les orientations politiques et le travail d'une agence, de développement d'une vision, d'une approche, d'une planification, de relations contractuelles avec des firmes, et ainsi de suite? Alors, on voulait faire exactement le contraire de ce qu'affirmait le député de La Peltrie, à l'époque. Alors, comment penser... alors, évidemment, comment réconcilier les deux points de vue? Comment faire en sorte qu'une agence, qui était vue comme un nid de favoritisme, devienne, aujourd'hui, quelque chose d'absolument essentiel et dépourvu de tout risque de favoritisme? Une agence, et je terminerai là-dessus, Mme la Présidente, une agence, disait-on à l'époque, qui éloignait le contrôle

parlementaire des activités, évidemment, qu'on lui confie, alors qu'aujourd'hui, il est question de la planche de salut du gouvernement et des citoyens pour s'assurer d'une saine gestion des fonds publics. On l'a fait, d'ailleurs, en santé. Maintenant, on le fait en transport et on veut comprendre. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup, M. le député. Suite à une entente entre leaders, nous allons suspendre les travaux pour une courte période. Merci.

(Suspension de la séance à 14 h 49)

(Reprise à 15 h 07)

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup pour votre patience. Nous sommes de retour, et nous venons de terminer l'intervention du député des Îles-de-la-Madeleine. Est-ce qu'il y a autres intervenants sur la motion préliminaire? Allez-y, M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci aux collègues, là, pour l'accommodement. Donc, on est sur la motion, effectivement, qui... qu'on tienne des consultations particulières... on entend le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, ancien porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transport, du 21 septembre 2012 au 5 mars 2014.

Je dois vous dire que j'étais très heureux de lire cette proposition, pour la bonne raison que je pense que nous aurions tout à fait intérêt à parler au ministre de la Cybersécurité et du Numérique parce qu'il a une expérience quand même assez importante en termes de transports, et donc... et d'agence également. Donc, ça, je pense que c'est quand même assez important de le dire.

Je vais, évidemment, là, revenir sur certains éléments, là, qui ont été parfois avancés, là, par mes collègues, évidemment, mais je tiens à dire... je tiens à souligner que son apport serait particulièrement pertinent dans le contexte, là, du projet de loi qui va venir créer Mobilité Infra Québec. D'abord, le député et ministre est très investi quand il s'agit des enjeux d'infrastructures de transport au Québec, mais particulièrement à Québec...

Des voix : ...

M. Grandmont : Juste pour être sûr, Mme la Présidente, j'ai bien 30 minutes, hein, c'est ça?

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous avez 30 minutes, vous disposez de 28 min 30s.

M. Grandmont : Oui, c'est ça. Parfait, merci. C'était juste pour vérifier. Excellent.

Oui, c'est ça, donc je disais, le député ministre de La Peltre a une très, très grande expérience, donc, dans les projets d'infrastructures routières, puis je pense que ça lui tient vraiment à coeur. Des fois, il est en accord avec certains projets, des fois, il est en désaccord. Même chose aussi pour les agences, en fait, là. On l'a déjà senti très en désaccord par rapport à la création d'une agence lorsque le Parti québécois était au pouvoir, mais je vais y revenir un petit peu plus tard.

Mais j'aimerais commencer par quelques éléments sur lesquels le député ministre est intervenu, d'abord sur l'enjeu du troisième lien. Puis je prends la peine de parler du troisième lien parce que c'est important, c'est, à mon avis, un projet qu'on pourrait qualifier de complexe en transport. On ne sait pas encore exactement quelle sera la définition. On attend évidemment les amendements de la partie gouvernementale. D'ailleurs, je ne sais pas si mon message passe bien en ce moment, mais on attend les amendements pour... de la partie gouvernementale. Ce sera... Je ne sais pas si Mme la ministre a entendu mon intervention.

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

M. Grandmont : Oui, c'est ça, je disais qu'effectivement on attend les amendements en lien avec... de la partie gouvernementale pour le projet de loi n° 61, ça nous sera très utile pour être capable de faire comme il faut notre travail d'opposition. Mais je dis ça parce qu'entre autres amendements il y a celui de la notion de complexité de projets. Et je suspecte qu'un projet de troisième lien va rentrer dans la catégorie des projets complexes, bien qu'on ne puisse pas être sûr à 100 % encore pour l'instant parce qu'on n'a pas eu encore cette définition-là proposée par le ministre, mais le projet de troisième lien, donc, pourrait être construit, donc, par Mobilité Infra Québec. C'est un... c'est une... Il ne s'agit pas d'une certitude, là, il s'agit d'une supposition, à l'heure actuelle. Mais le projet de troisième lien, on sait combien c'est... ça nous occupe beaucoup ici, dans la région de Québec. Même sur l'ensemble du territoire québécois, c'est un projet pour lequel on a eu toutes sortes de versions. On doit être rendus à sept ou huit versions différentes, on l'a même... on a même enterré ce projet-là.

• (15 h 10) •

Et le ministre de la Cybersécurité et du Numérique est lui-même intervenu à plusieurs reprises dans le dossier du troisième lien pour encourager à sa réalisation dans les plus brefs délais. Alors, il a dit, par exemple en janvier 2018,

qu'il mettait son siège en jeu pour le troisième lien, on s'en souviendra. Bon, après ça, évidemment, il disait ça puis il disait : D'ici la fin du mandat, on va avoir commencé la construction du troisième lien. Au terme de ce mandat-là, évidemment, les travaux n'avaient pas été commencés. Qui plus est, plus tard, on a... on a enterré le projet. Vous me direz : Bon, en même temps, c'est un tunnel, ça fait que c'est supposé être enterré, mais... je fais des blagues, ce n'est pas... ce n'est pas l'objet, mais donc... mais le député a décidé de rester. Donc, il avait, donc, accès à peut-être certaines informations qui lui permettaient de croire que, finalement, ça reviendrait, ce projet-là, et qu'il allait se réaliser dans des délais qui satisferaient ses électeurs notamment, et aussi, bien, ses convictions profondes.

Puis je parle de ses électeurs parce que c'est évidemment, dans sa circonscription, un enjeu qui est particulièrement suivi. Je le dis parce qu'en avril 2023, bon, le ministre disait avoir été victime de menaces depuis l'abandon du volet autoroutier du troisième lien. Évidemment, on ne souhaite ça à personne, là, puis on a le droit de faire notre travail dans des conditions qui sont sereines et sécuritaires, mais donc on comprend que c'est un enjeu qui est très important pour la circonscription qui est représentée par le ministre de la Cybersécurité et du Numérique.

En juin 2022, aussi, le député ministre avait déclaré vouloir se battre jusqu'à la dernière goutte de son sang pour réaliser le projet de troisième lien. Puis, en même temps, à la fin, tout récemment, en août 2024, le ministre ne savait plus où serait construit le futur troisième lien. Donc, je comprends que le manque de prévisibilité, peut-être, qui est appelé de toutes ses forces par des acteurs qu'on a entendus ici, là, pendant les audiences... notamment Pomerleau qui disait : On a besoin de prévisibilité, on a besoin de savoir où s'en va le gouvernement avec ses projets complexes de transport, évidemment... Donc, je peux comprendre, aujourd'hui, l'intérêt du ministre de la Cybersécurité et du Numérique, son intérêt pour une agence qui pourrait réaliser le troisième lien, parce que, pour lui aussi et ses électeurs aussi, peut-être, ça pourrait lui donner une certaine prévisibilité et ça lui donnerait aussi, bien, peut-être l'assurance que ce projet-là puisse se faire. Et peut-être que le député pourrait se retourner dans ses terres en ayant le devoir... le sentiment du devoir accompli.

Un autre... Ah oui, c'est vrai, une autre citation, en fait, là, de notre député ministre de la Cybersécurité et du Numérique. Il disait : «On va le faire, le troisième lien, et je veux que les gens de Québec sachent que c'est un projet pour lequel — c'est la citation exacte, là, c'est pour ça que c'est important que je la lise — je suis prêt à me battre jusqu'à ma dernière goutte de sang. On va le réaliser même si le gouvernement fédéral a décidé de s'en mêler». Donc, la conviction de cet homme, on ne peut que saluer ça, la conviction à voir ce projet-là se réaliser.

En même temps, après, bien, je comprends que peut-être qu'on... de l'avis, là, de la ministre, il manque d'expertise à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour être capable de réaliser les projets complexes de transport. Et peut-être qu'effectivement, bien, de la même façon, le député ministre de la Cybersécurité et du Numérique s'est rendu compte aussi qu'il faudrait trouver une autre alternative, il faudrait trouver une autre façon, à défaut de pouvoir réformer le ministère des Transports et de la Mobilité durable de l'intérieur puis de développer cette expertise-là à l'intérieur, chose que, par ailleurs, les syndicats nous ont dit que c'était possible, il faudrait juste, comme... juste travailler ensemble, mais bon, de l'avis peut-être du ministre... puis je ne veux pas lui mettre des mots dans la bouche, là, mais c'est plutôt les mots de la ministre, là, que je rappelle : Créer une expertise qui nous permettrait de reprendre la destinée de nos projets de transport collectif et de transport routier.

Donc, ça nous montre clairement, là, que le député, c'est un homme aux valeurs fortes, il est prêt à tout pour faire valoir ses idées. Donc, c'est une raison de plus, je pense, pour l'inviter, pour l'entendre et pour l'entendre, en fait, sur tout ce qu'il comprend puis ce qu'il apprécie de l'agence, puis nous permettre d'éviter des embûches au cours de l'étude du projet de loi. C'est clairement... c'est à ça que ça sert, les audiences, on veut entendre des gens pour nous donner leur éclairage sur le projet de loi, puis éviter, évidemment, là, d'avoir des choses à corriger par la suite, commettre des erreurs qui pourraient nuire à la sécurité, par exemple, des Québécoises et des Québécois, ou encore aux deniers publics. On sait combien c'est un enjeu important. Donc, évidemment, ils sont... rares sont les élus, là, qui ont autant d'années d'expérience puis un bagage dans le projet de troisième lien aussi fort que celui du député de la... du ministre de la Cybersécurité et du Numérique. Donc, c'est pour ça que je pense que ça vaudrait la peine de l'avoir avec nous.

Un autre projet sur lequel, évidemment... un autre projet sur lequel le ministre a beaucoup d'expérience, c'est le projet de tramway. Le projet de tramway, bon, on a un désaccord là-dessus, je dois le dire. Moi, j'aimerais que ce projet-là se réalise. Je ne sais pas où il en est rendu lui-même. Je pense que la ministre serait d'accord de ses réponses, c'est ce que j'ai compris. Le ministre, lui, a déjà été très en désaccord avec l'idée de faire un tramway à Québec, on l'entendait sur plusieurs tribunes, et j'utiliserai le mot... les mots en anglais, là, qu'il utilisait lui-même, là, «no way tramway», il y avait une campagne qui existait. Donc, il pensait, lui, que ce projet-là ne devait pas se faire, ce qui ne l'a pas empêché, cela dit, de changer d'avis, là. En mars 2018, on a eu une conférence de presse en appui au projet. Donc, juste après... donc en mars 2018, une conférence de presse en appui au projet. Il y avait notamment, bien, le député de La Peltre, donc ministre de la Cybersécurité et du Numérique, il y avait l'actuelle ministre des Transports et de la Mobilité durable, il y avait l'ancien président de l'Assemblée nationale, François Paradis, qui était là également aussi puis il y avait aussi le député Marc Picard, qui était présent pour dire : Bien, ce projet-là, ce n'est pas celui du projet libéral... du Parti libéral du Québec, c'est le projet de la ville de Québec, puis on appuie ce projet-là.

Il y a quand même eu des changements, parce qu'en novembre 2023... puis ça, c'est une petite anecdote, mais ça démontre aussi, peut-être, une certaine réticence de sa part par rapport à ce projet complexe de transport collectif, le tramway de Québec. Il y a une journaliste qui lui a demandé : Le tramway de Québec, y croyez-vous encore? Il a répondu : Le quoi? Donc, je ne sais pas s'il y croyait vraiment encore, au projet de tramway, mais, en tout cas, bref, il l'avait appuyé, il ne l'a plus appuyé, il change un petit peu son fusil d'épaule. Et moi, je serais vraiment intéressé d'entendre le ministre de la Cybersécurité et du Numérique nous parler de l'agence pour qu'il puisse nous dire, finalement, en quoi

une agence pourrait mettre un peu d'ordre dans tout ça, parce que j'ai l'impression que, quand on a beaucoup d'ingérence... Puis on a un... quelqu'un qu'on a reçu, là, en... lors des audiences particulières, qui disait... qui parlait d'ingérence politique qui ralentissait les projets, là, de HEC Montréal, c'était Serge Roy, je crois...

Une voix : ...

M. Grandmont : Jacques Roy, pardon. Merci. Donc, Jacques Roy qui nous avait dit : L'ingérence coûte cher aux Québécois, aux Québécoises, parce qu'on retarde indûment des projets complexes à réaliser. Et, dans le fond, dans son propos, Jacques Roy, qui est un professeur émérite, évidemment, qui n'est pas un néophyte en la matière d'appels d'offres de grands projets de transport collectif, disait, lui : Écoutez, on a besoin d'une direction un petit peu plus claire. Il rappelait d'ailleurs le livre qui a circulé beaucoup dans la partie gouvernementale, là, *How Big Things Get Done*, ce projet... ce livre-là, donc, qui dit : Pensez longtemps puis agissez rapidement, donc mettre de l'ordre là-dedans. Peut-être que c'est une voie vers laquelle le ministre de la Cybersécurité et du Numérique voudrait nous envoyer. J'ose l'espérer, considérant son avis sur d'importants projets dans la région de Québec. Je pense que c'est quelque chose qui est intéressant et important, et c'est pour ça que je vais appuyer... je ne l'ai pas dit encore, mais je vais appuyer évidemment, là, la motion déposée par mon collègue de Nelligan.

J'aimerais revenir, moi aussi, là, sur un extrait, là, du *Journal des débats*, là, qui avait eu lieu sur le projet de loi n° 68, donc en 2013, le projet loi qui avait été déposé par l'ancien ministre des Transports et des Affaires municipales, là, du Parti québécois, M. Sylvain Gaudreault. Et le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, à l'époque député de l'opposition, député de La Peltre, disait : «M. le Président, depuis un an, le ministre des Transports monopolise les ressources humaines et financières importantes de son ministère pour élaborer son projet d'agence, une nouvelle structure inutile...» Ah! c'est drôle, moi, je pensais qu'il y aurait peut-être... peut-être qu'il aurait pu trouver que c'était intéressant, mais, disons, à l'époque, il trouvait que ce n'était pas intéressant, en fait, mais je continue quand même : «...une nouvelle société inutile parce qu'on a déjà décidé de créer la Société québécoise des infrastructures, une structure nuisible — donc il parle la SQI, en fait — une structure nuisible parce que l'opposition péquiste disait elle-même que c'était créer un lieu de favoritisme qui échappait au contrôle parlementaire.» Donc, c'est drôle parce que, dans cet extrait-là, j'ai l'impression que le député, actuel ministre, pensait que les agences avaient quelque chose d'un peu «effet boîte noire», finalement, là. Puis ça, c'est une question qu'on peut se poser, qui est tout à fait légitime, là, je le reconnais.

Puis, en même temps, peut-être que le ministre a changé d'avis dans le temps puisqu'il est tenu à la solidarité ministérielle. Donc, je serais curieux de savoir comment son état d'esprit par rapport à une agence, qui, à l'époque, en 2013, donc, était une espèce de boîte noire qui pouvait favoriser le favoritisme et échapper au contrôle parlementaire, comment aujourd'hui, avec les paramètres qu'on a, qu'on nous a donnés pour l'actuel projet de loi n° 61 et les éventuels amendements que nous recevrons sous peu, j'espère, comment cette nouvelle structure, donc Mobilité Infra Québec, permet de ne pas être un lieu de favoritisme qui échappe au contrôle parlementaire.

• (15 h 20) •

Parce que c'est une question très importante. On sait que, dans le passé, on a vécu, avec l'épisode des PPP, notamment des graves épisodes de collusion. On ne voudrait évidemment pas revivre ça aujourd'hui, ce n'est absolument pas au bénéfice des Québécoises et des Québécois. C'est potentiellement nuisible d'un point de vue économique. Évidemment, c'est la première chose qui saute aux yeux, des gens qui décident de s'allier, de se préparer à la veille d'appels d'offres, par exemple, pour fixer des prix. Évidemment, on peut très bien comprendre et assez facilement comprendre que ce n'est pas au bénéfice d'une bonne... d'une saine gestion financière des budgets de l'État, donc, d'une part, mais il y a aussi la question de la sécurité, évidemment, aussi qui entre en compte, parce que ces infrastructures-là... souvent, ces grands projets d'infrastructure, projets complexes de transport collectif, de transport routier sont utilisés par des milliers de personnes. Et, quand on... vous savez, quand on veut... quand on veut couper dans les... quand on veut offrir à moindre prix une infrastructure, bien, soit on coupe dans la qualité, soit on coupe... on coupe dans les profits. Puis effectivement, le modèle qui était développé au début des années 2000 nous montrait que, dans les deux cas, on arrivait à faire pas mal d'argent, puis ce n'était pas nécessairement au meilleur pour les Québécoises et les Québécois.

Donc, je reviens à cette citation-là, là, du ministre, qui est maintenant ministre de la Cybersécurité et du Numérique, qui disait donc : Un lieu de favoritisme qui échappait au contrôle parlementaire, une structure inefficace, parce que la transformation va hypothéquer la capacité du ministère des Transports à assumer ses mandats. Ça, c'est intéressant aussi, «une structure inefficace parce que la transformation va hypothéquer la capacité du ministère à assumer ses mandats». C'est une question qui nous est revenue, ça, notamment par l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, qui nous a dit... bon, déjà, il y avait des gros doutes sur le projet de loi n° 62, qui va changer les modes d'approvisionnement du gouvernement et de ses sociétés d'État. Ils nous disaient, d'une part, que le projet de loi en lui-même, la façon dont ce mode collaboratif là est pensé actuellement par le gouvernement, ce n'est pas vrai qu'on va réussir à réduire les coûts de 15 %, ce n'est pas vrai qu'on va réussir à réduire les délais de 25 %. Ce qui risque d'arriver, c'est qu'on va réussir à respecter les délais qui sont imposés, mais la qualité va chuter et les prix vont monter. Puis mon collègue de Nelligan en a parlé aussi, là, dans son vote final sur le projet de loi n° 62, en référant à une étude australienne qui semble aller vraiment dans ce sens-là. Les résultats en Australie, qui ont été faits sur plusieurs, plusieurs, plusieurs années, ne semblent pas montrer les résultats.

Puis je reviendrai, encore une fois, sur le projet de loi n° 62. Le ministre des Infrastructures, quand il a fait sa conférence de presse sur le projet de loi n° 62 — il était en compagnie de la ministre des Transports, là, parce qu'on comprend que c'est comme deux projets de loi qui sont intimement liés — il disait : Vous savez, on a fait des projets

pilotes au Québec, on a testé, donc, un mode collaboratif, on a construit 13 écoles secondaires au Québec à différents endroits et on a été chercher des réductions de coûts de 15 %, puis on a eu des réductions de délais de l'ordre de 25 %. Donc, on fait des règles de trois. Ça nous permettrait, sur les grands projets complexes au Québec, de réduire de x milliards et les délais de tant de temps. Bien, moi, je me dis : OK, là, on est en train... on est dans le projet de loi n° 61, on jase de projets complexes, on attend, évidemment, l'amendement qui nous permettra de comprendre quelle est la définition de «projets complexes», mais, pour moi, réaliser des écoles secondaires, je ne pense pas que ça va rentrer dans la catégorie des projets complexes.

Donc, on se base sur un projet pilote où on a fait des projets non complexes, à moins, évidemment, que je me trompe puis qu'une école secondaire c'est plus complexe que je pensais, là, mais on a fait un projet pilote sur des écoles secondaires puis on dit : Ça, là, on va pouvoir l'appliquer directement sur des projets complexes, avec plus de paramètres à gérer, avec plus de personnes puis d'entités impliquées dans le projet, puis on va arriver au même résultat de réduction de 15 % des coûts, réduction de 25 % des délais. Je trouve ça un peu hasardeux, de procéder de cette façon là, c'est... Il y a les exemples internationaux qui nous montrent que ça ne semble pas fonctionner, puis le benchmark, là, le banc d'essai, le projet pilote, on l'a fait sur des projets qui ne sont, à ma compréhension, pas si complexes que ça. Donc, il y a quelque chose là-dedans qui est un peu étrange. Mais, encore une fois, peut-être que le député de La Peltre, qui avait cette idée-là dans le temps, maintenant, peut-être, a changé son fusil d'épaule puis pourrait nous amener des arguments, de l'eau au moulin, qui nous convaindraient que, peut-être, on se trompe. Mais, pour ça, il faudra l'entendre, évidemment, là.

Mais, bref, je reviens sur les ingénieurs du gouvernement du Québec. Ils nous disaient : Tu sais, l'expertise pour développer des projets complexes, on aurait peut-être pu la développer à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Pourquoi vouloir créer une agence à côté? Est-ce que c'est parce que le ministère des Transports et de la Mobilité durable est ingouvernable, ingérable puis il n'est pas possible de développer l'expertise à l'interne? Je ne le sais pas. Ça, peut-être que la ministre des Transports et de la Mobilité durable pourrait nous répondre là-dessus, on en jaserait. Parce que moi, l'intention déjà au départ de créer l'agence, je la questionne. Je ne vois pas l'intérêt de créer une agence à côté du ministère des Transports, qui, par ailleurs, a déjà réalisé beaucoup de projets dans le passé. Alors, est-ce qu'on espère vraiment être capables de réduire... d'atteindre les objectifs fixés par le ministère des Infrastructures? En tout cas, moi, je pense que ce serait le fun d'avoir le point de vue, là, du ministre de la Cybersécurité et du Numérique.

Je poursuis sur son... sa déclaration, là, qui datait, là, comme je le disais, là, du *Journal des débats*, là, dans le projet de loi n° 68, en 2013. Il disait : «Le résultat, M. le Président, la liste des extras continue de s'allonger. Alors, Décarie, 26 millions; Dorval, 6 millions; Turcot, 3 millions de plus. Pourquoi? Parce que le ministère n'a pas l'expertise nécessaire, M. le Président. Une situation qui pourrait être corrigée dans le contexte actuel du ministère, là, il n'y a pas besoin d'ingérence... d'agence pour ça.» Effectivement. Donc, il renchérit encore, en disant : «Bien, on aurait dû peut-être créer l'expertise à l'interne.» Et moi, j'ai envie d'avoir son point de vue là-dessus, parce qu'encore une fois, sur la solidarité ministérielle, il s'en va ailleurs, et, pourtant, ses idées de 2013 me semblent quand même intéressantes.

Alors, je poursuis sa citation. Là, il disait : «Or, M. le Président, plutôt que de jouer à l'agence, pourquoi le député de Jonquière ne se transforme-t-il pas en ministre des Transports qui assume ses responsabilités et qui règle le problème une bonne fois pour toutes?». Moi, je trouve ça intéressant, comme citation. On pourrait peut-être la ressortir éventuellement en parlant de la ministre des Transports et de la Mobilité durable. «M. le Président, le syndrome du Philippe-flop — ça, franchement, c'était quand même très... on peut dire quand même que le ministre... le ministre avait le sens de la formule, «no way, tramway», «Philippe-flop», c'était quand même très, très drôle — frappe le Parti québécois, parce qu'eux-mêmes disaient de l'agence : C'est un lieu de favoritisme. Heille! On a besoin de ça, en transport, des lieux de favoritisme.» Évidemment, on sortait, là, donc, de Charbonneau. «Ça va échapper au contrôle parlementaire.» C'est le PQ qui disait ça, M. le Président : «Ce dont on a besoin, c'est de l'expertise et, là-dessus, depuis un an, le ministre du Transport échoue, plus 70 ingénieurs, tous des juniors, moins huit techniciens en travaux publics.»

Bon, bref, je trouve ça intéressant, parce qu'effectivement la pensée du ministre de la Cybersécurité et du Numérique, en 2013, me rejoint à plusieurs égards, et je serais très curieux de l'entendre là-dessus. Je pense que ce serait pertinent de l'entendre avant de commencer l'étude détaillée. J'en fais un souhait très grand.

Maintenant, j'ai, moi aussi, un texte à citer. C'est un article d'Antoine Robitaille, donc, en 2023. Je pense que... j'ai peut-être manqué un petit bout des audiences, hein? Peut-être que vous en avez parlé, mais, en tout cas, je pense que c'est quand même important de marteler, peut-être, des fois, en communication, la répétition. Je pense que Mme la ministre l'avait dit récemment, d'ailleurs : En communication, la répétition, c'est important.

«*Transports : la CAQ change (encore) d'idée*. Demain, je vais m'étonner que la CAQ compte maintenant créer une Agence des transports. En 2013, il y a 10 ans, Éric Caire et Jacques Duchesneau avaient de très bons arguments contre cette idée, lorsque le ministre des Transports du gouvernement Marois, Sylvain Gaudreault, avait déposé un projet de loi créant une telle agence. À l'époque, Caire s'indignait : "Quand les libéraux ont proposé la même chose, les députés péquistes craignaient que cette nouvelle agence ne devienne un lieu de favoritisme. A-t-on besoin d'un nouveau lieu de favoritisme au ministère des Transports?" À l'époque — toujours, toujours une citation — à l'époque, la sous-ministre aux Transports de Gaudreault, c'était Dominique Savoie. Or, jusqu'en mars 2018, Caire a fustigé cette dernière sans relâche, sans nuance, en la traitant de tous les noms, notamment de mauvaise administratrice. Or, le projet d'agence des transports, c'est elle qui le portait en 2013, et d'ailleurs qui était sous-ministre de la Santé en mars 2023 lorsque le ministre Christian Dubé a conçu et déposé sa grande réforme qui comprendra, là aussi, la

création d'une agence? Dominique Savoie. Qui a nommé Savoie en juin au plus haut poste de la fonction publique? Le secrétaire général du Conseil exécutif, la CAQ.»

• (15 h 30) •

Il y a des certaines... je ne dirais pas des incohérences, mais des contradictions, en fait, dans la façon de fonctionner du gouvernement actuellement sur la question de l'agence. Et c'est pour ça que je pense que c'est très important d'entendre le ministre responsable de la Cybersécurité et du Numérique. Vous savez, c'est un homme pour qui j'ai beaucoup de respect. C'est drôle parce que, quand j'étais en campagne électorale, donc, en 2022, j'allais me faire élire, et on avait... on avait la possibilité de se parler, en fait, entre collègues, tu sais. Puis je posais des questions sur c'est quoi... Ça m'intriguait beaucoup, je suivais la politique depuis plusieurs années, comme... dans les contre-pouvoirs, je dirais, donc dans les organismes de défense de droits qui sont intéressés à améliorer les conditions de vie des gens, sur l'environnement, sur les transports collectifs et actifs. Et c'est drôle parce que je posais la question à un de mes collègues qui avait côtoyé le ministre de la Cybersécurité et du Numérique, puis on me disait qu'avec cette personne-là, on a toujours l'heure juste.

On peut ne pas être d'accord, mais le ministre, le député de La Peltrie, donne toujours l'heure juste, il dit le fond de sa pensée. Quand il avance quelque chose, il y croit. Bon, on comprend que, peut-être, il a changé d'idée, mais c'est pour ça que je pense que ça serait particulièrement important de l'avoir, parce que je suis pas mal sûr que, si on l'entendait ici... on ne lui demandera peut-être pas de faire un mémoire, mais il pourrait quand même discuter du projet de loi pendant une dizaine de minutes, puis, après ça, on pourrait discuter avec lui sur le fondement, en fait, de ses affirmations passées.

Des voix : ...

M. Grandmont : Je suis désolé, j'ai un problème avec ma connexion Internet. Je suis pas mal sûr qu'on aurait l'heure juste. On aurait vraiment le fond de sa pensée, on aurait vraiment ce qu'il pense du projet de loi n° 62. Là, je suis en train de chercher... Voilà.

Je voulais terminer avec... il me reste quelques minutes, en parlant de la biographie de notre estimé collègue. D'abord, il a une formation en informatique au collège MultiHexa en 2001. Il a une expérience professionnelle quand même intéressante, programmeur-analyste, Process Systèmes et Technologies inc., à Saint-Augustin-de-Desmaures, de 2001 et 2007; programmeur-analyste chez Cognicase, de 1999 à 2001; enseignant en informatique au collège François-Xavier-Garneau de Québec, de 1999 à 2000; programmeur-analyste Algo Design, MSI service conseil et Silverrun, 1998-1999, propriétaire de la boutique Le Grimoire, au Centre Innovation — à ma connaissance, ça n'existe plus. Le Centre Innovation est toujours là, mais la boutique Le Grimoire... j'ai cherché tantôt, il y a un bar maintenant, Le Grimoire, mais je ne pense pas que c'est la même boutique.

Mais on voit quand même que... on voit que le ministre responsable de la Cybersécurité et du Numérique, en plus d'être... tu sais, de dire la vérité, de dire le fond de sa pensée, il a quand même un parcours important, cartésien, probablement aussi en gestion. Propriétaire d'une boutique, la boutique Le Grimoire au Centre Innovation, je veux dire, il faut savoir, quand même, gérer. Je ne sais pas... Mme la ministre... Je suis désolé, ça me fait rire. Je suis désolé. Est-ce que vous alliez vous-même à la boutique Le Grimoire?

Mme Guilbault : ...de la magie ou une affaire un peu... Le Grimoire, ça m'évoque la magie. Mais enfin, je ne sais pas, il faudrait aller le valider.

M. Grandmont : Il me semble aussi. Il faudrait fouiller. Peut-être que, si on entend... si Mme la ministre est intéressée à entendre le ministre, peut-être qu'on pourrait... peut-être qu'on pourrait creuser la question. Moi, ça m'intéresse.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Grandmont : Oui, oui, vous avez raison.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...il reste 3 min 20 s.

M. Grandmont : Puis je terminerais en disant que... Puis peut-être que ça va avec sa franchise très importante, très grande, pour laquelle on le reconnaît tous, il a vraiment le coeur sur la main... Je suis désolé. Vous savez que le ministre a été président... Non, c'est important. Regardez, je vais prendre une gorgée d'eau. Le ministre a été président du comité cour d'école... Je voulais tous les lire, mais je pense que je n'y arriverai pas. OK. Je vais me reprendre. Il a commencé il y a longtemps : secrétaire-trésorier du club de langues du cégep de Sainte-Foy, en 1983; coordonnateur interne pour l'Association étudiante du cégep de Sainte-Foy — c'est mon alma mater aussi, hein, le cégep de Sainte-Foy — en 1985; conseiller régional pour l'Action démocratique du Québec, région de Québec, en 2000-2002; candidat indépendant aux élections municipales à la ville de Québec, on s'en souviendra; président fondateur de l'exécutif de l'Action démocratique du Québec, circonscription de La Peltrie, en 2001; porte-parole officiel de l'Action démocratique en matière de réforme des institutions démocratiques; candidat de l'Action démocratique aux élections provinciales; co-président de la tournée de consultation des membres de l'Action démocratique; animateur de l'émission *La Revue* de la radio communautaire CIMI FM — donc, encore une fois, un engagement le coeur sur la

main; trésorier de la fondation, école Le Ruisselet, à L’Ancienne-Lorette et président du comité cours d’école à l’école Le Ruisselet à L’Ancienne-Lorette.

Donc, sa franchise, le coeur sur la main... Je suis pas mal sûr que, si on l’entend ici, on va avoir une bonne discussion sur le projet de loi n° 61, on va avoir un regard probablement lucide sur ce projet de loi là. Puis je serais curieux de l’entendre parce que, comme je le disais tout à l’heure, il y a plusieurs affirmations du ministre, qui est anciennement député, pour lesquelles... pour lesquelles...

Une voix : ...

M. Grandmont : ... — je ne dirai pas ça — pour lesquelles je suis quand même en accord avec lui. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député. Est-ce qu’il y a d’autres interventions sur la motion préliminaire? Voilà, ça fait qu’il n’y a pas d’autre intervention.

Mise aux voix

Nous allons passer aux mises aux voix. Par appel nominal, M. le secrétaire.

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

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert) ?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : M. Martel (Nicolet-Bécancour)?

M. Martel : Contre.

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

Mme Tardif : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

Le Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : 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. Nous sommes toujours à l’étape des motions préliminaires. Est-ce que nous avons... Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui. Nous vous avons transmis une motion préliminaire.

La Présidente (Mme Maccarone) : Voilà. Oui, vous pourriez... Nous l’avons déjà, c’est sur le Greffier, collègues. Alors, M. le député, vous pourriez commencer votre intervention. Vous disposez de 30 minutes.

Motion proposant que le ministère des Transports et de la Mobilité durable transmette des documents permettant d'apporter un éclairage supplémentaire à la commission dans l'exécution de son mandat

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. 30 minutes, d'accord. Alors, conformément... Je vais vous lire la motion, puisqu'elle n'est pas encore affichée. 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 [...] mardi 8 octobre 2024 à 9 h 45, 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 à la Commission une ventilation des ressources humaines et contractuelles qui ont été investies pour l'élaboration du projet de loi;

«Que la Commission reçoive également une ventilation des coûts et des investissements qui seront nécessaires pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec et qui seront requis en dehors de la prise en charge de projets ainsi que les coûts additionnels envisagés pour les deux premières années d'opération.»

Alors, je pense que c'est pertinent, après avoir entendu les éloges envers notre collègue député de La Peltrie et titulaire du poste de ministre de la Cybersécurité et du Numérique. Puis je n'entrerai pas, là, dans les affaires qu'il a menées au Grimoire ou au Centre Innovation, mais plutôt je ferai référence aux interventions qu'il a faites concernant le projet d'agence qui avait été déposé en 2013 et sur lequel il avait eu l'occasion de se prononcer à de multiples reprises. Et je pense qu'il y a quand même des éléments intéressants qui ressortent de ses interventions et qui méritent, justement, qu'on s'y penche davantage. Même si, là, on a pris acte de la décision de la partie gouvernementale de ne pas l'inviter, je pense que ce serait quand même louable, de la part de mes collègues de la banquette gouvernementale, de s'entretenir quand même de façon informelle avec le ministre de façon à mieux comprendre comment non seulement il a évolué par rapport à l'agence, mais quelles étaient aussi ses préoccupations en matières financières en ce qui concerne le développement d'une nouvelle agence.

D'ailleurs, je suppose qu'il pourrait aussi s'entretenir avec la ministre responsable des Aînés qui nous disait aujourd'hui : Il ne faudrait surtout pas créer un ministère des Aînés parce que ce serait vraiment très, très coûteux, là, de créer une nouvelle structure. Mais je pense qu'il y a au moins... la question qui est soulevée par des interventions comme celles-là, c'est : Quels sont les coûts qui sont liés à la mise en place d'une nouvelle structure administrative avec un pouvoir et avec, justement, un mandat et une mission à accomplir qui est aussi cruciale que celle de développer des systèmes de transport et de mobilité du XXI^e siècle?

• (15 h 40) •

Et dans certaines de ses interventions, le député de La Peltrie avait même des préoccupations non seulement sur les coûts en matière d'opération d'une éventuelle agence, mais il faisait aussi état du fait que, pour développer un projet d'agence, bien évidemment, ça draine un certain nombre de ressources humaines et, éventuellement, de ressources financières également. Et c'est la préoccupation qu'il avait exprimée à quelques reprises, et je pense que c'est important, c'est important d'y faire écho aujourd'hui, là. Quand on parle de la ventilation des ressources humaines et contractuelles qui ont été investies pour l'élaboration du projet de loi, ça va aussi dans le sens du virage qu'on a fait. On était absolument... On avait tous les arguments pour rejeter du revers de la main et avec, je dirais, une certaine férocité le projet d'agence de 2013 et celui de 2021.

Alors, il y a sûrement des analyses qui ont été faites, des... des ressources contractuelles ou des ressources internes qui ont fait une revue de littérature, qui ont regardé un peu ce qu'étaient les arguments et quels étaient les contre-arguments, de façon à faire évoluer la pensée du gouvernement dans le sens d'un retournement et d'une volte-face absolument spectaculaires. Et ces ressources-là, je vous mentionnerai qu'elles sont quand même importantes. Sur le plan de la transparence, c'est important de pouvoir les calculer puis avoir une bonne idée de ce qu'elles... de ce qu'elles sont, c'est-à-dire de l'ampleur des investissements qui ont été consentis.

D'autant plus que le député de La Peltrie, à l'époque, avait justement un regard très, très critique sur ce que pouvait engager le gouvernement de l'époque, un gouvernement du Parti québécois, dans l'élaboration d'un projet comme celui-là. Alors, je me permets de le citer lors d'une intervention en Chambre face au ministre des Transports de l'époque, où il disait essentiellement, M. le Président : «Depuis un an...» Et moi, je pense que, le projet qui est devant nous, ça fait déjà plus d'un an qu'on a commencé à l'élaborer. Les premières fuites dont on a pu prendre connaissance dans les médias nationaux, si je me souviens bien, c'était à la fin de l'été 2022 ou au début de l'automne de la même année. Donc, ça fait déjà deux ans, là, qu'on y travaille dans les... dans les bureaux du ministère ou dans les bureaux des contractuels qui ont été mis à contribution. C'est une information que je n'ai pas.

Mais, de toute façon, à l'époque, donc, dans le salon bleu, le député de La Peltrie questionnait le ministre de l'époque en lui disant qu'il... et je le cite : «M. le Président, depuis un an, le ministre des Transports monopolise des ressources humaines et financières importantes de son ministère pour élaborer un projet d'agence, une nouvelle structure inutile, parce qu'on a déjà décidé de créer, bon, une autre société.» On a déjà fait référence à ça. Et je pense qu'un peu plus loin, dans un article qui a été publié le 23 septembre 2013 dans *Le Journal de Montréal*, il réclamait

même que ces ressources qui avaient été consenties, les sommes qui avaient été identifiées comme ayant permis d'élaborer le projet de loi, bien, qu'elles soient remboursées par le gouvernement de l'époque ou réinjectées dans le ministère, parce que c'étaient des sommes qui ne pouvaient pas être mises à contribution pour le développement d'infrastructures ou pour le rôle du ministère.

Alors, évidemment, on est face à une situation absolument analogue. C'était exactement la même chose. Puis probablement, bien, en fait, c'est incontournable que ces dépenses-là soient encore plus grandes, non seulement parce que l'inflation a joué son rôle et le coût de la vie a augmenté, mais également parce qu'on a passé plus de temps à développer cette agence-ci que l'agence précédente et aussi parce qu'on a... avant de proposer une agence, bien, il a fallu nécessairement démolir les idées préconçues, au gouvernement et à tous ceux qui y contribuent, tous les membres de la banquette gouvernementale, il a fallu déconstruire les schèmes qui étaient opposés de façon virulente à tout ce qui était agence, parce que c'était inefficace, inutile et contre-productif.

Donc, on parlait d'une dépense de fonds publics importante, selon le député de La Peltre à l'époque. Je pense qu'on en a retrouvé le texte. Puis c'est quand même important de dire que ce qui était extrêmement... jugé comme extrêmement pertinent, du côté des députés de la CAQ, à l'époque, devrait l'être tout autant aujourd'hui en ce qui concerne la saine gestion des fonds publics. Parce qu'on avait fait une demande d'accès à l'information et, essentiellement, on demandait que ces dépenses-là soient remboursées. On parlait d'un demi-million, à peu près, en salaires, qui avait été consenti pour le travail d'élaboration de ce projet de loi. Et je cite le député de La Peltre, à l'époque, qui disait : «On a certainement dépensé un demi-million de dollars en salaires, jusqu'ici.» Et il parlait d'une dilapidation des fonds publics, rien de moins, pour élaborer ce projet de loi là, somme qui aurait pu être consentie à consolider l'expertise au sein du ministère. Alors, c'est... c'est pour mieux que vous saisissez l'argument qui est avancé pour ce qui est de la première partie, donc, la ventilation des ressources humaines et contractuelles qui ont été investies pour l'élaboration du projet de loi.

Le deuxième volet que je voudrais aborder, celui de la ventilation des coûts et des investissements qui seront nécessaires pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec, évidemment, ces sommes-là sont encore plus importantes, plus colossales, et ça devrait attirer notre attention encore davantage. Parce qu'il faut bien rappeler, et je pense que mes collègues l'ont démontré de façon remarquable, que nous n'avons pas réalisé, dans le cadre de l'élaboration de ce projet de loi là, du point de vue du gouvernement, d'analyse d'impact réglementaire, ce qui fait en sorte que l'on peut, nous, comme législateurs, conclure qu'il y a de l'information qui nous échappe en ce qui concerne le travail qu'on a à faire, et ses conséquences, et ses impacts sur le plan financier. Et ça, évidemment, déjà, on part avec un certain scepticisme ou du moins avec une série de questions qu'on va devoir de toute façon aborder pendant que l'on fera l'étude article par article de la proposition gouvernementale, le projet de loi n° 61.

On a néanmoins eu un document qui a été déposé, si ma mémoire est bonne, le 30 avril dernier, un document qui est, en fait, le mémoire déposé au Conseil des ministres pour défendre le projet de loi n° 61 que nous avons maintenant devant nous. Et je vous dirais que, sur un document, quand même... Est-ce que c'est une cinquantaine de pages? Je n'ai pas l'entièreté du document devant moi, mais peut-être que c'est 25 pages... C'est une vingtaine de pages. Dans ce document d'une vingtaine de pages, bien, on fait référence à certains coûts, mais c'est une ventilation ou c'est une information qui est extrêmement parcellaire, là. On parle de trois paragraphes, à la page 13, qui... Non, ce n'est pas celui-là, ce n'est pas celui-là. C'est en matière de coûts. J'ai... C'est plutôt à la page 19. C'est un petit paragraphe, en fait, avec quelques points de forme, et on parle des implications financières de la mise en place d'une agence dont on devine qu'elle ne sera pas composée, là, de trois personnes, mais, d'ailleurs, on parle déjà, là, de 45, 50 personnes. Mais, à terme, selon des coupures de presse, on parle de plusieurs centaines de personnes, mais j'y reviendrai.

Mais ce qu'on dit dans ce document-là, au point 9 : «Implications financières. Des investissements pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec seront requis en dehors de la prise en charge des projets.» Évidemment, là, on ne va pas inclure les coûts des projets complexes qu'on voudra réaliser dans ce dont on parle aujourd'hui, mais simplement la mise sur pied d'une agence et des investissements, donc, dont on chiffre les coûts additionnels pour les six premiers mois d'opération de l'exercice 2024-2025, des coûts qui sont estimés à 3 millions de dollars. Pour la période 2024-2029, donc, sur une période de cinq ans, les coûts additionnels d'opération sont estimés à 12,9 millions. Ces coûts sont anticipés notamment pour des éléments qui y sont présentés, on parle de frais non récurrents associés à la transition des systèmes informatisés actuels. Là aussi on pourrait avoir recours au ministre de la Sécurité et du Numérique pour s'assurer que cette transition-là numérique soit faite, là, sans aucun impair et que ce soit fait de façon efficiente, efficace et à coût optimal. Donc ça, c'est le premier élément.

• (15 h 50) •

Le deuxième élément, c'est les frais de transition associés à la mise en oeuvre de la nouvelle gouvernance. La nouvelle gouvernance, c'est la nomination d'un conseil d'administration, c'est ce qu'on comprend, là, avec neuf membres. Et puis là il faudra poser la question, à savoir... Il ne s'agit pas de frais de transition uniquement, parce qu'il y a des frais qui sont associés à leur réunion. Est-ce qu'il y aura une indemnité versée aux membres du conseil d'administration? C'est tout à fait possible, si on se fie à ce qui a été décidé pour l'agence Santé Québec. Évidemment, si on s'inspire de ça, bien, il y aura... il y aura des coûts.

Les frais liés aux installations matérielles de Mobilité Infra Québec, ça, c'est... c'est intéressant. Mais entre des frais matériels pour une équipe de 40, 50 personnes et, quelques années plus tard, 400 personnes, bien là, les coûts, ils vont continuer d'augmenter année après année, et l'évaluation de 12,9 millions, bien, on se demande comment cette évaluation-là se décline.

Les frais liés à l'expertise externe, bien là, évidemment, ça, c'est un panier de crabes, c'est une boîte de Pandore. Aller chercher des expertises externes, des honoraires professionnels et en matière de communication, pour ce qui est

de mettre en place une nouvelle agence, ça peut être des coûts exorbitants. En fait, on voudrait savoir ce qu'a en tête le ministère lorsqu'il parle de ces frais-là.

Et on n'a pas mentionné là-dedans les frais qui sont inhérents à la nomination de la... de la structure de gouvernance, au-delà, là, du conseil d'administration que j'ai mentionné tout à l'heure. Mais on parle, évidemment, du président-directeur général et de son équipe. Et, si on se fie à l'expérience récente en matière de santé, lorsqu'il était question d'embaucher des hauts dirigeants pour une nouvelle société d'État, écoutez, les sommes sont importantes, elles sont extrêmement élevées. On parle, dans le cas de l'agence de santé, de la PDG et de son PDG adjoint qui commandent des émoluments, là, de l'ordre de plus de 500 000 \$. De mémoire, on parle de 600 quelques mille dollars. Et pour les premières années d'implantation, parce que le défi, nous dit-on, est encore plus grand, bien, on a même été au-delà des sommes qui sont prévues au décret. Donc, pourquoi est-ce qu'il serait différent... notre procédure serait-elle différente en ce qui concerne la création d'une toute nouvelle agence Mobilité Infra Québec, pour laquelle on ne semble pas prévoir que ces gens-là seront payés et seront payés avec des indemnités vraisemblablement importantes? Parce qu'on voudra, et je suis absolument convaincu que l'on voudra dire que ces personnes-là doivent être des personnes d'exception. Ces personnes-là, il va falloir aller les recruter, vraisemblablement, dans l'entreprise privée. Le discours sera celui de l'inflation des grands salaires, des grands gestionnaires de nos grandes sociétés et qu'il faut payer le prix si on veut vouloir... si on peut... si on veut pouvoir développer des projets d'envergure, des projets complexes qui mettent le Québec, évidemment, au rang de... des juridictions où on peut vraiment, là, penser d'avoir des systèmes de transport et de mobilité du XXI^e siècle. Alors, évidemment, ça, ça a un coût, et on devine déjà que les coûts seront importants.

Et ce qu'on demande, ce que... à travers cette motion préliminaire, c'est la transparence, c'est de savoir, si on arrive à des coûts de 3 millions de dollars pour la première année... bien, d'avoir une ventilation pour juger du réalisme de ces... de ces sommes-là, de ces évaluations-là. Et le 12,9 millions pour les années qui suivent nous semble intéressant, dans la mesure où on sait très bien que le budget du ministère est largement supérieur à ces sommes-là. Mais disons simplement, pour être polis, qu'on a du mal à y croire et que, pour partir la discussion en toute transparence avec les gens du public qui nous écoutent puis qui disent peut-être comme... qui disent peut-être comme, à une certaine époque, le député de La Peltre : Est-ce que ce n'est pas inutile, ce que vous faites, est-ce que ce n'est pas, même, contre-productif, est-ce que ce sera véritablement un moyen d'améliorer les choses? Il faudrait avoir, je dirais, la transparence, encore une fois, de dire au moins combien ça coûtera, cette transformation-là. Parce qu'on l'a entendu tout à l'heure et pendant les consultations particulières, certains nous ont dit, dans les représentants du personnel syndiqué, qu'on pourrait très bien faire cette transformation-là sans mettre sur pied une agence. Donc, les coûts supplémentaires qui seront injectés dans cette transformation-là, dans cette transition-là, bien, il faut pouvoir les évaluer.

Et ce qui m'amène, justement, à cette évaluation-là qui a été déposée... qui est très, très sommaire, mais qui a été déposée en avril dernier. Et là, ça, avril, évidemment, là, ça fait déjà bientôt six mois, et six mois en politique, c'est une éternité. Sur le plan financier, six mois, dans des projets de développement, et de construction, et de mobilité, et d'infrastructure, et dans des projets gouvernementaux, malheureusement, dans des projets qui commandent, justement, du travail, notamment, avec de l'expertise externe, des honoraires professionnels et de communication, ces frais-là, malheureusement, peuvent exploser en six mois. Alors, on demanderait évidemment qu'une mise à jour soit faite : Au jour d'aujourd'hui, là, combien est-ce qu'on peut penser avoir à dépenser pour la première année, certes, pour les six premiers mois, mais combien pour les trois premières années?

Et cette question-là, ce n'est pas parce qu'on n'a pas confiance que le travail a été fait ou n'a pas été fait de façon rigoureuse, mais évidemment il y a l'inflation, il y a le coût de la vie. Mais il faut bien mentionner qu'au mois d'avril, si le dossier a été déposé comme... sous forme de mémoire au Conseil des ministres, c'est que le travail, il avait été fait quelques semaines auparavant. Et quelques semaines auparavant, ça veut dire que le budget du gouvernement du Québec, vraisemblablement, n'avait pas été déposé encore, un budget qui, je le rappelle, est un budget qui nous a annoncé... nous a précipités dans une situation de déficit historique ici, au Québec. On parle de 11 milliards. Alors, évidemment, depuis, il y a quand même passablement d'eau qui a coulé sous les ponts. Et on a, en même temps qu'on a déposé le budget... bien, on a également dit qu'il fallait avoir un plan de rétablissement de l'équilibre budgétaire. Bon, on a certes reporté les échéances, mais il y a des efforts à faire pour rétablir l'équilibre budgétaire, et ça touche nécessairement un projet comme celui-là, la mise sur pied d'une agence, et les dépenses qui sont afférentes pour la transition puis pour la mise en place de cette structure-là avec tout ce que ça comporte.

Donc, est-ce que le message qui a été passé d'optimisation des dépenses, de rationalisation, certains diront d'austérité, est-ce que ce message-là, il a été aussi transmis aux gens qui travaillent actuellement sur la mise en place de Mobilité Infra Québec? Est-ce qu'ils seront en mesure, justement, de contenir les coûts qui ont été présentés? Est-ce que déjà on peut imaginer que ça coûtera plus cher que ce qui avait été estimé à ce moment-là? On peut se permettre de spéculer. Et d'autant plus qu'aujourd'hui, vous savez, on a eu une mise à jour de l'état des finances publiques de l'année 2023-2024. On est aujourd'hui au début octobre, et la mise à jour, bien, elle se fait suite à une première mise à jour, si on veut, là, une première conclusion, si on veut, de l'exercice financier qui se terminait le 31 mars dernier, qui avait été faite en juin, et déjà, déjà, entre la fin de l'année financière et juin puis ensuite entre juin et le mois d'octobre, bien là, on arrive avec une différence de plus d'un demi-milliard.

Alors, vous vous imaginez bien que, si on a pu avoir une différence de calcul aussi importante en l'espace de même pas trois mois, entre le mois de juin puis le mois d'octobre, et ça, ce sont des fonctionnaires, là, de l'État du Québec qui font ces calculs-là, et je ne remets d'aucune façon en doute leur compétence, bien, ces mêmes fonctionnaires du gouvernement du Québec qui, eux, travaillent à s'assurer que le projet de mise en place d'une agence qui s'appellera Mobilité Infra Québec, bien, ils doivent avoir aussi, je dirais, cette révision des coûts en tête. Parce que sinon, bien

évidemment, on nage en plein mystère, on s'en va vers l'inconnu. Et évidemment de pouvoir avoir une prévisibilité, c'est important, je pense, c'est même fondamental pour le législateur, pour l'Exécutif, pour le gouvernement, évidemment, et pour l'agence qu'on veut mettre en place. Et cette prévisibilité-là, elle doit reposer sur des calculs précis, sur des calculs qui sont également ventilés de la façon la plus transparente possible pour qu'on puisse tous ensemble dire : Voici vers où on se dirige, voici les fonds qui seront consentis, voici ce que coûtera aux citoyens payeurs de taxes du Québec pour voir cette nouvelle structure mise en place, une structure qui, je le rappelle, sera évolutive.

• (16 heures) •

On n'a pas encore cette information-là complète, je ne crois pas, dans la documentation qui est devant nos yeux. Mais on a pu lire dans certains articles que... Même si on a eu une séance de breffage, il y a peu de temps, là, qui nous disait qu'il y avait 45 ou 50 employés à l'agence, bien, on nous dit que l'agence emploiera, oui, de 30 à 50 personnes au départ, mais qu'à terme on comptera 400 employés après trois ans. Bon, est-ce que ce sont des sommes supplémentaires à celles que l'on consent pour ces mêmes employés-là dont on peut penser que certains proviendront du ministère des Transports et de la Mobilité durable? Alors, on pourrait dire que c'est à coût nul, mais au gouvernement de nous en faire la démonstration. Parce que, du même souffle, le gouvernement nous dit : Nous n'avons pas l'expertise, actuellement, au ministère. Mais nous devons mettre en place une agence qui aura cette expertise-là. On commencera par aller chercher de 30 à 50 personnes qui ont cette expertise-là, et on montera, en trois ans, jusqu'à 400 personnes qui ont une expertise qui est incomparable, qui est de niveau international. Et qu'est-ce qu'on nous dira? Bien, on nous dira exactement la même chose qu'on nous a dit pour l'embauche des hauts dirigeants, à savoir que cette expertise-là, bien, il faut pouvoir la payer, il faut pouvoir la rémunérer à la hauteur de ce qu'elle commande, parce que nous sommes en concurrence avec le monde entier pour le développement de réseaux de transport et de mobilité, le développement de projets complexes. Et qui dit réseau complexe dit expertise de pointe, et qui dit expertise de pointe, dit salaires exorbitants ou concurrentiels avec ce qui se fait dans le privé, parce que ces gens-là...

Et des intervenants sont venus nous dire : Le problème, ce n'est pas que le Québec manque d'expertise, cette expertise-là, elle est en demande à travers le monde. Et les Québécois qui travaillent dans une foule de firmes privées dans différents secteurs liés à la construction d'infrastructure, ces gens-là ne manquent pas de boulot, ils ne manquent pas de travail. Ils sont donc en demande à travers le monde, mais ils travaillent pour le privé. Ils ne sont pas au ministère. Si le ministère aspire à pouvoir les convaincre de venir travailler pour des projets ici, en sol québécois, avec, comme bénéficiaires, la population québécoise, évidemment, les sociétés de transport puis les villes, qui vont en bénéficier, de ces nouveaux réseaux-là, bien, encore faut-il qu'on puisse calculer vraiment de façon précise combien il va falloir y mettre d'argent public, de fonds publics pour se doter de cette expertise-là.

J'ajouterais, en terminant, Mme la Présidente, que tout ça, toute cette discussion-là qui ne se fait pas, à moins qu'on puisse véritablement avoir ces discussions autour d'un document qui serait présenté, si la partie gouvernementale accepte la motion que j'ai présentée, cette discussion-là devrait se faire, dans un contexte, je l'ai dit, d'optimisation ou d'austérité, mais dans un contexte où, de l'aveu de la ministre même, on n'a pas d'argent, il n'y a plus d'argent pour investir dans les transports collectifs notamment. Est-ce qu'on a davantage d'argent à investir dans la mise sur pied d'une agence toute neuve, toute nouvelle, qui va évidemment commander des sommes importantes pour la doter, oui, d'infrastructures informatiques, de bureaux, bon, d'un siège social, d'un conseil d'administration, de secrétariats à différents niveaux, de hauts dirigeants qui vont commander de hauts salaires et d'une expertise, là, à tous les niveaux pour le développement de projets? Alors, ça, c'est un... c'est une question qui est, pour moi, absolument fondamentale.

Et c'est la raison pour laquelle je pense que cette motion-là, qui sera vraisemblablement la dernière, en tout cas, en ce qui me concerne, je pense qu'elle est d'une importance absolument capitale, Mme la Présidente, et j'espère que mes collègues appuieront cette motion-là. Et là-dessus, bien, je vais compléter en vous remerciant de m'avoir écouté.

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

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Bien, merci beaucoup, Mme la Présidente. Très heureux de cette motion préliminaire, avec laquelle je vais être en accord évidemment. Donc, mon collègue, là, le député des Îles-de-la-Madeleine demande de transmettre, au plus tard avant la séance prévue le mardi 8 octobre à 9 h 45, parce que c'est vraisemblablement à ce moment-là qu'on va commencer l'étude détaillée, peut-être, des... en tout cas, on verra, là, où est-ce qu'on en est rendus, là, mais en tout cas, on... donc avant le prochain moment où on se rencontrera, ça devrait être comme ça que je le dis, les documents permettant d'apporter un éclairage supplémentaire à la commission dans l'exécution de son mandat. Je suis d'accord avec ça, déjà, sur le délai.

Après ça : «Qu'à cette fin, le ministère des Transports et de la Mobilité durable dépose à la Commission une ventilation des ressources humaines et contractuelles qui ont été investies pour l'élaboration du projet de loi.» Moi, je serais très curieux, effectivement, de savoir qui a participé à la rédaction du projet de loi. Moi, je ne sais pas comment ça se dessine, comment ça se fait. J'ai déjà moi-même rédigé des projets de loi, là, mais bon, on fait ça... on fait ça, disons, avec nos équipes internes. Est-ce que, du côté gouvernemental, il y a des... il y a des acteurs externes qui peuvent aider à rédiger un projet de loi? J'imagine que tout est possible, mais c'est... peut-être que, si on avait cette information-là, à tout le moins, ça nous permettrait de savoir... d'avoir une espèce de point de vue un peu plus macro sur le type de personne, les intérêts qui sont derrière. Je pense que ce serait intéressant.

Puis, sinon, sur la prochaine, sur la dernière... le dernier paragraphe de la motion préliminaire déposée par mon collègue député des Îles-de-la-Madeleine : «Que la Commission reçoive également une ventilation des coûts et des

investissements qui seront nécessaires pour la mise sur pied de la Mobilité Infra Québec et qui seront requis en dehors de la prise en charge de projets ainsi que les coûts additionnels envisagés pour les deux premières années d'opération.» C'est intéressant parce que j'ai comme l'impression qu'on n'aura pas beaucoup d'occasions de traiter de cet enjeu-là pendant l'étude détaillée. Alors, d'avoir cette information-là avant nous permettra encore une fois de nous faire une meilleure idée du projet de loi.

• (16 h 10) •

Moi aussi, j'ai envie d'insister sur un des éléments qui m'a surpris puis pour lequel on n'a pas eu de réponse, puis je serais curieux d'entendre Mme la ministre là-dessus. Quand elle a parlé du... de son agence, puis jusqu'à tout récemment, je pense qu'elle n'a pas utilisé d'autres chiffres, elle disait toujours : Il va y avoir une cinquantaine d'employés dans l'agence. Déjà, ça peut paraître surprenant parce que juste le bureau de projet monté par la ville de Québec pour le tramway de Québec, c'est 150, 160 personnes. Je pense, c'est 160. Donc, on est sur une agence qui va gérer plusieurs projets à différentes étapes de réalisation, il y a des projets qui vont être en planification, des projets qui vont être en réalisation, d'autres qui vont être en... c'est-à-dire, planification, conception, réalisation puis évaluation, donc les quatre grands... les quatre grandes étapes de réalisation... de réalisation de projets, donc des employés qui vont travailler comme ça sur chacune des étapes en continu, parce que c'est un peu ça, le souhait, à la fois sur... donc, sur plusieurs projets, à la fois sur des projets de transport collectif, des projets de transport routier. On peut imaginer qu'on aura plusieurs employés qui seront évidemment des ingénieurs qui travailleraient sur les différentes phases à proprement parler, mais aussi, après ça, il y a des avocats là-dedans, il y a de la communication là-dedans. Bref, je peux facilement imaginer que le nombre de corps de métiers représentés à l'intérieur de cette agence-là, puis vu le nombre de projets sur lesquels on devrait travailler en simultané, 50, c'est... c'est très, très peu. 50, c'est à peu près ce que j'estime être le nombre de personnes qu'on réunit au départ pour structurer l'agence, encore une fois, tout en comparant, là, avec le bureau de projet de la ville de Québec. Alors que, comme ça a été mentionné par mon collègue, puis je ne sais pas d'où l'information venait, mais ça me semble quand même assez réaliste, au 98.5 FM, là, c'est l'animatrice Nathalie Normandeau qui parlait, là, de... qui avait un scoop, là, qui avait une nouvelle à l'effet qu'effectivement, Mobilité Infra Québec compterait 400 employés après trois ans. Puis je vais la citer : «La création de cette nouvelle agence a créé énormément de discorde à l'intérieur du gouvernement. Plusieurs estiment que cette agence ne servirait à rien. En fait, il faut savoir que le seul pouvoir que détiendrait cette nouvelle agence, c'est de payer plus cher ses employés. Alors imaginez, on se retrouverait avec une structure lourde de 400 employés payés beaucoup plus cher que ce que les employés du ministère des Transports reçoivent actuellement en termes de rémunération. Ce que nous avons aussi appris, c'est que le sous-ministre des Transports remet lui-même en question l'utilité de l'agence sous la forme qui sera présentée.» Fin de citation. Donc, je tenais à le dire parce que vraiment, là, c'est l'aspect 400 employés après trois ans qui m'intéressait dans le débat actuel.

Donc, je me pose la question : Pourquoi c'est le chiffre de 50 qui a toujours été avancé par la ministre, alors que de mon évaluation à moi, ça semble très, très bas, si je regarde les comparables? Puis, bien, il y a cette information-là aussi qui a été rapportée puis qu'on... j'ai vu mon collègue tantôt, là, il y avait une autre source qui rapportait le même... le même chiffre. J'aimerais avoir, évidemment, cette évaluation-là, parce que, quand on regarde ce qui se passe, par exemple, en santé, avec l'agence Santé Québec, on parle d'environ 700 postes qui vont être créés pour cette agence-là. C'est quand même important. Donc, 50 versus 700, je comprends que la santé, c'est quand même une grosse structure, c'est beaucoup d'employés, donc il y a peut-être une différence importante, évidemment, là, mais de passer de 50 à 700, ça me semble quand même sur deux échelles relativement pas mal éloignées. Donc, j'ai... encore une fois, je me pose la question du 50 versus le 400.

Et, évidemment, d'avoir une ventilation des coûts puis des investissements qui vont être nécessaires pour la mise sur pied et qui vont aussi être... avoir cette information-là pour les coûts additionnels envisagés pour les deux premières années d'opération, pour moi, ça nous donnerait une indication d'où est-ce qu'on s'en va avec ça, là, c'est quoi, l'ampleur de cette nouvelle agence, où est-ce qu'on s'en va avec ça. Ça va nous donner une idée aussi, je pense, puis ça serait superimportant pour l'étude détaillée, ça nous donnerait une idée de l'ampleur que la ministre veut lui donner, de son rôle qu'elle veut vouloir jouer. Parce que, sur l'intention, quand j'entends la ministre parler de reprendre en main la destinée des transports collectifs et les transports routiers au Québec, je m'imaginais une structure assez, assez imposante. Puis là il y a juste 50. De l'autre côté, ça semble un peu riquiqui. Donc, je me dis : Il y a peut-être... il y a un décalage que je n'arrive pas à m'expliquer.

Et je pense qu'en ayant cette... en répondant positivement à la demande de mon collègue des Îles-de-la-Madeleine, bien, ça nous permettrait de savoir quel est le plan de la ministre. Parce qu'autrement, à l'intérieur du projet de loi, là, je l'ai lu, comme vous tous, évidemment, je ne pense pas qu'on ait beaucoup d'espace pour discuter de cela. Évidemment, si on n'a pas la réponse, bien, on essaiera de trouver le bon endroit pour en discuter. Parce que ça me semble fondamental. Si on donne... si on crée une agence avec... avec très, très peu de moyens, bien, on pourra être en mesure... on serait en droit de se demander à quoi ça sert de créer ça si, finalement, c'est pour être inopérant par manque de ressources. Alors, si c'est plutôt l'inverse, puis ils disaient : Bien, il y a une croissance, bien, il faut nous l'expliquer, puis là, après ça, on sera à même de comprendre, OK, la mesure du travail que Mobilité Infra Québec pourra déployer à travers le temps.

C'est intéressant aussi parce que ça a des implications, évidemment, économiques. 700 postes, c'est... c'est assez raisonnable d'estimer que c'est au moins 40 millions, 40, 45, 50 millions de masse salariale, là, j' imagine, là. Il y a toutes sortes de corps de métiers à l'intérieur de l'agence Santé Québec, là. En moyenne, on doit être autour de 50 000 \$, 55 000 \$ pour chaque poste, à peu près, là, j' imagine. Donc, si on reprend à peu près là... tu sais, si on fait une règle de trois avec ça, bien, 400 employés, si c'est ça, l'objectif au bout de 2-3 ans, bien, on parle quand même d'une masse salariale d'environ 20, 25, 30 millions de dollars aussi. Donc, je pense que ça vaut la peine. Ce n'est pas des...

ce n'est pas des petits montants, ce n'est pas du petit change, je pense qu'on peut dire ça. Donc, ce serait intéressant d'avoir cette évaluation-là pour être capable d'en prendre pleinement la mesure.

J'aimerais aussi avoir une évaluation... puis je pense que c'est peut-être un ajout, en fait, là, je ne sais pas si c'est un ajout, mais mon collègue verra ce qu'il fait avec ça, mais moi, ce qu'il m'intéresserait de savoir aussi, c'est : Est-ce qu'on a fait une évaluation de, bon, la création, bon, une évaluation, là, des coûts et des investissements qui vont être nécessaires pour la mise sur pied puis pour les premières années d'opération de Mobilité Infra Québec, d'une part? Est-ce qu'on a fait l'évaluation des coûts et des investissements qui auraient été nécessaires si on avait fait... si on avait développé une expertise à l'interne du ministère des Transports et de la Mobilité durable? Parce que je reviens toujours avec cette idée-là : je ne suis pas encore convaincu qu'on n'aurait pas pu arriver à créer l'expertise pour développer les transports collectifs, les transports routiers, des projets complexes, à l'intérieur du ministère des Transports. Pour moi, là, je ne suis pas encore convaincu que ça nous prend une agence pour le faire. Je veux dire, on a... On les a vus, là, les syndicats sont venus nous voir, nous l'ont dit : On a l'expertise à l'interne. Alors, il y a peut-être une raison, je ne sais pas c'est laquelle. Dans... dans... Ça, c'est des propos, évidemment, là, de l'animatrice, là, Nathalie Normandeau, qui disait : «Le seul avantage, le seul pouvoir que va détenir cette nouvelle agence, c'est de payer plus cher ses employés.»

Donc, moi, je serais curieux de savoir : Est-ce qu'on a fait l'évaluation des coûts puis des investissements si on avait créé cette expertise-là plutôt à l'interne du ministère des Transports? Puis, si on l'a fait ou pas fait, bien, comprendre pourquoi, en fait, à la fin, on décide quand même de faire une agence. Dans tous les cas, moi, je trouve que c'est une question très pertinente, une motion très pertinente de la part de mon collègue et députée des Îles-de-la-Madeleine, une motion préliminaire que je vais appuyer. Et voilà, moi aussi, j'espère avoir une évaluation, parce que, comme je le disais, on n'aura pas beaucoup d'occasions de discuter de ça à l'intérieur de l'étude détaillée, mais ça me semble assez fondamental parce que c'est toute la portée de l'agence qu'on est en train de pouvoir avoir. C'est un éclairage supplémentaire que la commission se doit d'avoir, je pense, pour bien faire notre travail lors de l'étude détaillée. Je vous remercie et je vous souhaiterai une bonne fin de semaine à tous et à toutes. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup, M. le député. Y a-t-il d'autres interventions sur la motion préliminaire? Oui, M. le député de Nelligan.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Oui. Merci, Mme la Présidente. Et je remercie le collègue pour cette motion qui demande au ministère du Transport et de la Mobilité durable de déposer à la commission une ventilation des ressources humaines et contractuelles qui ont été investies pour l'élaboration du projet de loi et que la commission reçoive également une ventilation des coûts et des investissements qui seront nécessaires pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec et qui seront requis en dehors de la prise en charge de projets, ainsi que les coûts additionnels envisagés pour les deux premières années d'opération.

Je vais vous dire pourquoi je vais appuyer cette demande. C'est que nous avons fait une demande d'accès à l'information. C'est très simple, et je vais vous dire la réponse : «Nous donnons suite à votre demande d'accès aux documents reçus le 23 août 2024 visant à obtenir les notes d'information 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 n° 61 ainsi que les coûts estimés détaillés par année pour les 10 prochaines années pour l'implantation de Mobilité Infra Québec.» Donc, nous avons fait la demande, comme ce qu'on fait dans n'importe quel projet de loi, Mme la Présidente, d'une manière très rigoureuse. On voulait savoir l'étude d'impact réglementaire. Vous avez vu que j'ai déposé moi-même une demande... une demande en commission pour qu'on puisse nous fournir les notes, mais ça a été refusé. Je ne voulais pas la demande d'impact réglementaire, parce que je savais pertinemment que je ne vais pas l'avoir. J'ai demandé les coûts estimés détaillés par année pour les 10 prochaines années. Et, vous savez c'était quoi, la réponse? La réponse était : Voici le lien vers le document recensé répondant au libellé de votre demande pouvant... pouvant vous être transmis.

Je l'ai, le document. Quand je clique sur le document, je lis le document déposé par Mme la ministre au Conseil des ministres, je vais vous le lire : «Mme la ministre, la ministre des Transports et de la Mobilité durable, titre, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, 30 avril 2024.» Je lis le premier paragraphe, deuxième paragraphe. Ça, c'est quelle page?

Une voix : ...

M. Derraji : Il y a 22 pages. Je vais vous ramener avec moi à la page 19. C'est quand même alarmant, Mme la Présidente, et je vais vous... je vais... vous allez comprendre pourquoi. Parce que je veux faire le lien avec l'agence de santé. Parce que la même agence est à la recherche de «top guns». Tu sais, les «top guns», maintenant, là, ça devient la norme. Bon. Voilà. C'est très difficile naviguer sur un iPad.

«Implications financières. Des investissements pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec seront requis en dehors de la prise en charge de projets. Les coûts additionnels pour les six premiers mois d'opération de l'exercice 2024-2025 sont estimés à 3 millions de dollars. Et, pour 2024-2029, les coûts additionnels d'opération sont estimés à 12,9 — presque 13 milliards... — millions de dollars. Ces coûts sont anticipés notamment pour les éléments suivants...» Donc, qu'est-ce qu'il y a dedans? Frais non récurrents associés à la transition du système informatique

actuel, frais de transition associés à la mise en oeuvre de la nouvelle gouvernance, frais liés aux installations de matériel, frais liés à l'expertise externe, honoraires professionnels et communications.

• (16 h 20) •

Bon. Là, je vais vous ramener, Mme la Présidente, à l'agence Santé. «Top gun», c'est 152 000 \$ par année, voiture, 610 \$ par mois, allocation au logement, 1 573 \$, plus six semaines de vacances, plus allocation de départ. Ça, là, c'est uniquement pour la PDG. Nous avons tous vu passer les recrutements, l'été, par rapport aux gens qui vont accompagner la nouvelle «top gun» de l'agence Santé. Je ne sais pas, est-ce que Mme la ministre, elle aussi, va chercher une ou un «top gun» pour l'agence de Mobilité Infra Québec, et comment ça va être, la structure du «top gun» avec les vice-présidents?

Donc, tout ça, on va le voir, mais, mais, mais, ce que j'aime, dans la motion de mon collègue, c'est qu'on n'a aucune idée sur la ventilation des ressources humaines et contractuelles. Donc, ce qu'on nous dit, par rapport aux frais : «Frais liés à l'expertise externe». Je n'ai pas de ventilation. Je ne sais pas, est-ce que... Écoutez, quand je vous dis «systèmes informatisés», Mme la Présidente, j'espère qu'on ne va pas donner ça au ministre actuel de la Cybersécurité, parce que rien que ça, ça va coûter extrêmement cher. On voit, avec la plupart des contrats lancés par ce gouvernement, combien ça nous coûte, les frais liés à la transition des systèmes informatisés actuels. Et donc, mon collègue... cher collègue député des Îles-de-la-Madeleine, qui est encore avec nous et qui nous écoute avec impatience, j'en suis sûr et certain, a bien fait de déposer cette demande parce qu'il voulait bien faire son travail. Et, quand il demande la ventilation, c'est parce qu'il pense, avec raison, qu'il n'a pas tous les moyens en sa disposition pour bien faire les choses, quand on dit que le gouvernement, aujourd'hui, vient de rectifier le déficit, pas dire qu'on s'est trompé de peu, non, mais de beaucoup. La note vient de sortir aujourd'hui.

Donc, la ministre nous invite à voter pour une agence, à commencer l'étude détaillée, on n'a pas d'amendement encore, mais on n'a pas la ventilation des coûts et les investissements. Donc, sur quoi on parle, Mme la Présidente? Sur quelle base? Sur quelle base? Donc, le collègue demande une ventilation des coûts et des investissements qui seront nécessaires pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec. Donc, on nous a dit qu'il va y avoir deux volets d'amendements. Donc, écoutez, non, en général, quand on revient au Conseil des ministres, les amendements, ça veut dire que c'est sérieux et que ça demande une autorisation spéciale. Mais là, quand nous, on a fait une demande d'accès, la seule réponse que nous avons eue, c'est ce que je viens de vous dire. Ça veut dire, entre autres, que même le gouvernement n'a aucune idée sur le détail des investissements nécessaires pour les ressources humaines et contractuelles.

Donc, c'est comme si on navigue dans le vide, Mme la Présidente, et on navigue dans le vide depuis quand même un bout, parce que vous avez vu ce qui se passe avec l'agence de santé, où il y avait beaucoup, beaucoup de choses dites sur la place publique, notamment en lien avec le salaire de la nouvelle PDG. Et vous avez vu les résultats en santé. Écoutez, on l'a dit ce matin, mon collègue député de Pontiac a eu, je dirais, l'intelligence de faire le bilan du ministre qui est là ça fait cinq ans et que la CAQ ça fait sept ans qu'ils sont au pouvoir. Et malheureusement, même avec la nomination de la nouvelle «top gun», les choses n'avancent pas, elles s'empirent au niveau des bilans.

Donc, avant d'aller voir le bilan, ou les objectifs, ou la mission, ou la définition des projets complexes de la nouvelle agence, la moindre des choses : Quel est le budget? Quelle est la ventilation des ressources humaines et contractuelles? Ça mérite une clarté, surtout dans le contexte de restriction budgétaire. Écoutez, Mme la Présidente, c'est rendu que le ministère a arrêté des chantiers dans pas mal de comtés. Nous, il y a des gens qui nous appellent des comtés caquistes, ils disent : Écoute, on n'a pas de réponse. Pourquoi ils ont arrêté ce chantier? La réponse qu'on leur dit : Écoutez, il n'y a plus de budget, il y a une mise à jour économique qui s'en vient, et on veut... on veut faire bien paraître les chiffres de la mise à jour, la future mise à jour. Donc, contexte de déficit énorme. Vous avez vu? Écoute, je n'invente rien, mais je vous invite à aller lire la dernière note. Le ministre des Finances, malheureusement, s'est trompé encore une fois dans ses chiffres. Donc, c'est un peu alarmant, où on s'en va au niveau des finances publiques, Mme la Présidente. C'est très, très alarmant.

Donc, mon collègue a raison, le député de Mille-Îles... — de Mille-Îles! — désolé, des Îles-de-la-Madeleine, Mille-Îles, c'est ma collègue, qui fait un travail exceptionnel à Laval, mais le député des Îles-de-la-Madeleine a raison de se poser la question : Qu'est-ce qu'on fait au niveau des ressources humaines et contractuelles? Surtout que j'ai écouté, là : «Frais liés à l'expertise externe, honoraires professionnels et communication.» Mais c'est quoi, ça? Qu'est-ce qu'on va faire avec les honoraires professionnels? Est-ce qu'on va recruter d'autres «top guns» qui vont nous aider à voir comment on va lancer la future agence? «Frais liés aux installations matérielles.» Ça, on le comprend, mais il faut ventiler ça. Donc, nous, on voulait faire bien notre travail. J'ai déposé la demande, nous avons déposé la demande d'accès à l'information, mais je vous ai dit, c'est la réponse que j'ai reçue : Ah! écoutez, il n'y a pas de ventilation, regardez juste le document qui a été déposé au Conseil des ministres, point à la ligne. Et je vous ai dit qu'on a déposé aussi la demande pour l'analyse d'impact réglementaire. Ça aussi, aucune réponse.

Donc, comment vous voulez, aujourd'hui, dans un contexte de déficit historique... je vous le dis, les Kings de la... les Kings, les Kings de la dette, malheureusement, c'est... ça va suivre ce gouvernement. Mais je ne peux pas, moi, cautionner un lancement d'une étude détaillée où je ne sais pas où on navigue. En plus d'être contre une nouvelle structure, bien, je veux savoir, cette structure, combien ça va coûter aux contribuables québécois, cette structure. Les Québécois se demandent aujourd'hui, face à un gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques : Est-ce nécessaire d'avoir une nouvelle agence? Et ce qui est très inquiétant, c'est que même cette agence, on ne sait pas combien ça va coûter aux contribuables. C'est ceux et celles qui nous regardent aujourd'hui qui vont payer cette agence, qui vont payer le salaire du PDG. C'est ça qu'on discute aujourd'hui.

Et donc cette motion, je l'appuie. Pourquoi je l'appuie? Parce que je veux avoir l'heure juste par rapport aux finances, par rapport à la ventilation des ressources humaines et contractuelles. C'est très important. Et on ne peut

pas commencer la discussion sur la mise en place d'une agence si on n'a pas ce portrait, surtout que je voulais savoir ce portrait, mais on ne m'a pas répondu. La seule chose qu'on m'a dite : On te réfère à un document qui a été déposé au Conseil des ministres. Bien, voyons donc, on ne peut pas, Mme la Présidente. Je pense encore une fois, convaincu, qu'au ministère il y a quand même... il y a quand même, strict minimum, une bonne analyse qui a été réalisée. Cette analyse a été bien faite. Et je les invite à la partager avec nous. C'est la moindre des choses. Ils ne peuvent pas ne pas savoir la ventilation des ressources humaines, combien ça coûte, et contractuelles. Et, je vous ai dit, il y a quatre éléments. C'est des coûts anticipés, des coûts... des coûts, j'ai plein de choses à dire, cher collègue, député de Masson, «frais non récurrents associés à la transition des systèmes informatisés actuels», «frais de transition associés à la mise en oeuvre de la nouvelle gouvernance», «frais liés aux installations matérielles de Mobilité Infra Québec».

C'est quoi, la garantie qu'on ne va pas dépenser plus puis qu'on va défoncer le budget? Vous n'avez plus le droit d'aller d'une manière illimitée. Vous avez terminé le surplus. Il n'y a plus de surplus, vous naviguez dans le déficit. Je dois faire exercer mon contrôle. Donc, je ne peux pas autoriser un autre déficit. Donc, je veux savoir c'est quoi, la suite, combien ça va coûter aux contribuables. C'est très important. Et les contribuables ont le droit de savoir. Et je pense que le député de Masson va le dire à ses collègues.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Merci, M. le député. Je vous remercie pour votre collaboration. Je comprends que vous souhaitez continuer.

Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mardi 8 octobre 2024, où elle poursuivra son mandat. Merci.

(Fin de la séance à 16 h 30)