



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 8 octobre 2024 — Vol. 47 N° 61

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (3)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mardi 8 octobre 2024 — Vol. 47 N° 61

Table des matières

Reprise du débat sur la 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	1
M. Monsef Derraji	1
M. André Albert Morin	4
Mise aux voix	5
Motion proposant d’entendre l’Association des firmes de génie-conseil du Québec	6
M. André Albert Morin	6
M. Monsef Derraji	10
M. Joël Arseneau	14
M. Etienne Grandmont	15
Mise aux voix	20
Motion proposant de passer immédiatement à l’étude détaillée du projet de loi	21
Débat sur la recevabilité	
M. Mathieu Lemay	21
M. André Albert Morin	22
M. Etienne Grandmont	23
M. Joël Arseneau	23
Décision de la présidence	24
Débat sur la motion	
Mise aux voix	24
Étude détaillée	25

Autres intervenants

Mme Jennifer Maccarone, présidente

Mme Geneviève Guilbault
Mme Catherine Blouin
M. Daniel Bernard
M. Yves Montigny
M. Eric Girard
Mme Agnès Grondin

- * Mme Marie-Claude Blouin, ministère des Transports et de la Mobilité durable
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 8 octobre 2024 — Vol. 47 N° 61

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (3)**

(Neuf heures quarante-neuf minutes)

La Présidente (Mme Maccarone) : Bon matin à tous et à toutes. À l'ordre, évidemment! 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 Tardif (Lavolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Girard (Lac-Saint-Jean); Mme Dufour (Mille-Îles), par M. Morin (Acadie); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin), par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

**Reprise du débat sur la 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**

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Lors de l'ajournement de nos travaux jeudi dernier, nous étions à l'étude d'une motion préliminaire présentée par le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député de Nelligan, il vous reste 17 minutes. Je vous cède maintenant la parole.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Bonjour, Mme la Présidente. Très heureux de revoir mes chers collègues. Je note que le député de Masson me dit que le plaisir est partagé. Je tiens à rassurer mon cher collègue que le grand plaisir est partagé avec moi.

Chaque fois que je me lève pour prendre la route, Mme la Présidente, pour venir à Québec, je me dis : Comment je vais changer la vie des gens? Et j'en suis sûr et certain, qu'avec ce qu'on va faire on va changer la vie des gens, surtout que, dans un contexte budgétaire très déficitaire, la motion vise juste. Et je tiens à remercier mon collègue le député... le député du Parti québécois.

Donc, salutations à l'ensemble des collègues. Je tiens à noter que nous sommes dans la salle Papineau, une salle où la température est adéquate pour faire un bon exposé. On passe de la chaleur de... — c'est quoi, l'autre salle? — ...

Des voix : ...

• (9 h 50) •

M. Derraji : ...de La Fontaine... de la chaleur de la salle de La Fontaine à la fraîcheur de la salle Papineau. Je ne sais pas... Est-ce qu'il y a un jeu de mots à faire entre La Fontaine et Papineau? Mais La Fontaine était... était une salle chaleureuse, mais j'ose espérer qu'aussi la salle Papineau va l'être aussi. Bonjour. Bienvenue.

Donc, voilà, Mme la Présidente. Je vais juste rappeler où nous étions la semaine dernière, parce que, du moment que je commence à... notre bloc d'échange pour essayer de convaincre Mme la ministre et l'ensemble de ses collègues qui sont présents aujourd'hui... C'est que, conformément à l'article 244 du règlement de l'Assemblée nationale, le Parti québécois nous invite, il invite les membres de la Commission des transports et de l'environnement, dans le cadre de ce que nous sommes en train de faire, à savoir étudier le projet de loi 61... Et, je tiens à rappeler, le projet de loi 61, qu'est-ce qu'il vise, le projet de loi 61? Il vise à instaurer Mobilité Infra Québec et modifier certaines dispositions relatives au transport collectif.

Et ce qu'il demande, le collègue député de... des Îles-de-la-Madeleine, il demande au ministère des Transports et de la Mobilité durable de transmettre, au plus tard avant la séance du mardi 8 octobre... Mais, écoutez, je vais continuer mes arguments, mais j'espère que Mme la ministre et son équipe nous ont ramené les arguments. Pour répondre à ma collègue, on va aller très vite. On va vraiment aller... aller très vite, et ça va nous aider à avoir les documents nécessaires. Et ce que la motion du collègue demandait : Que 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» et, ce qui est très bien, c'est que... «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».

Vous allez me dire, Mme la Présidente : Mais pourquoi, cette motion préliminaire, le Parti libéral est d'accord? Bien, c'est très simple, très, très simple. C'est la motion préliminaire la plus facile à expliquer. J'ai en face de moi un gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques.

D'ailleurs, je tiens à saluer l'excellent député de Saint-Jérôme, qui, hier, lors d'un balado avec... avec deux... le balado parlant... *Politiquement Parlant*, il a clairement dit, il a avoué que... lui, qui faisait partie de ce caucus caquiste, disait que le gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques. Et je ne tiens pas à rappeler la feuille de route de l'excellent député de Saint-Jérôme, qui critiquait ses collègues et qui critiquait la gestion gouvernementale, hein, 11 milliards.

Je tiens à rappeler que la semaine dernière, pendant que nous, nous étions en commission en train d'étudier ce projet de loi, il y avait une autre mise à jour économique. Mais, figurez-vous, le gouvernement s'est trompé, encore une fois, pas en disant qu'il y a moins... moins de pertes, ou moins de dépenses, ou moins de déficit, non, plus de déficit. Ils ont rajouté, Mme la Présidente, un demi-milliard de déficit.

Donc, factuellement, hein, vous savez que je suis un homme factuel, Mme la Présidente, j'ai en face de moi un gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques. Nous, toujours fidèles à nos habitudes, avec l'excellente recherchiste que j'ai à côté de moi, ma chère collègue Florence, nous avons envoyé une demande d'accès à l'information. Mais pourquoi on a envoyé cette demande d'accès à l'information? C'est pour savoir, hein, je vais vous le dire, c'est pour savoir, Mme la Présidente, dans le cadre de ce projet de loi, les coûts estimés par année pour les 10 prochaines années.

Une voix : ...

M. Derraji : Bien non, ce n'est pas grave. Oui. Bien, moi aussi, je suis fier d'elle, Florence Thivierge, oui. Elle mérite...

Des voix : ...

M. Derraji : Oui, elle mérite les applaudissements. Si vous voulez, chers collègues, elle le mérite. Elle est humble, mais j'ai du fun à travailler avec ma collègue. Mais blague à part, parce que c'est juste là... l'occasion s'est présentée pour remercier ma collègue. Mais on s'est posé la question. Elle m'a dit — elle m'a appelé avec mon prénom, je ne vais pas m'appeler... dans la commission, on n'a pas le droit — donc : Le député de Nelligan, on n'a aucune idée sur les dépenses.

Et là, vous savez, Mme la Présidente, moi, je ne commence jamais l'étude détaillée d'un projet de loi si je n'ai pas une étude... analyse d'étude d'impact réglementaire. C'est systématique. D'ailleurs, les collègues avec moi, quand je commence à parler d'un projet de loi ou... les collègues, je leur dis : S'il vous plaît, avez-vous lu le mémoire déposé au Conseil des ministres? Parce que moi, je n'étais pas là au Conseil des ministres, les collègues non plus. Avez-vous lu la demande d'étude d'impact réglementaire? Parce que c'est là où on voit l'analyse complète du projet de loi.

Donc, premier avis... premier problème en jeu, c'est que j'ai un gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques, et ils annoncent un retour à l'équilibre budgétaire pour les prochaines années. Donc, il y a une pression sur les dépenses. Mais je ne peux pas, je ne peux pas concevoir aujourd'hui que le gouvernement entreprend un resserrement des dépenses budgétaires, et d'ailleurs on l'a vu dans plusieurs programmes, sans avoir une vision combien ça va coûter, cette agence. C'est une nouvelle structure. Donc, pour les gens qui nous écoutent, on ne sait pas combien ça va coûter.

Attendez, j'ai quelques chiffres, mais je vais vous dire, les frais qu'on a, c'est quoi. Premièrement, les six premiers mois d'opération de l'exercice 2024-2025, donc, uniquement les six premiers mois, on parle d'un budget de 3 millions de dollars, 3 millions de dollars. Pour 2024-2029, ça va coûter au trésor public, aux contribuables québécois presque 13 millions de dollars.

Et là on prend un pas de recul. Pourquoi le gouvernement veut une nouvelle agence? C'est parce qu'après six ans il n'y a pas de projet structurant en matière de mobilité durable. Il n'y a aucun nouveau projet en matière de transport collectif. Donc, du moment qu'ils ont échoué de livrer un projet structurant en matière de transport collectif, la CAQ, fidèle aux nouvelles structures, essaie de chercher une nouvelle structure, comme ce qu'ils ont fait avec l'agence de santé et les «top guns», avec une nouvelle agence. Bien, vous avez vu, Mme la Présidente, on a passé l'été à recruter des «top guns» à 400 000 \$, 500 000 \$, des voitures de service. Est-ce que c'est ça que les Québécois veulent? Ils veulent des routes bien entretenues. Ils veulent un transport de... collectif fiable, et pas un transport collectif où on va se réveiller le matin et on ferme trois stations. C'est ça, la réalité, Mme la Présidente. Donc, voilà.

Donc, quand nous avons envoyé la demande d'accès, la réponse... on n'était pas satisfaits de la réponse. Mais, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, je vais leur dire la réponse. Dans l'estimation des coûts : frais non récurrents associés à la transition des systèmes informatiques actuels; frais de transition associés à la mise en oeuvre de la nouvelle gouvernance, conseil d'administration; frais liés aux installations matérielles de Mobilité Infra Québec, le mobilier; frais liés à l'expertise externe, honoraires professionnels et communications. Voilà.

Mais, jusqu'à maintenant, Mme la Présidente, tout ça ne me parle pas et ne me donne aucune idée sur l'ampleur des dépenses. Et on l'a vu avec ce gouvernement, Mme la Présidente. Ce n'est pas la première fois que, quand ils lancent quelque chose, ils échappent complètement le lancement, parce que ça devient une lourdeur et ça coûte cher au Trésor. Et, je vous le dis, si nous étions dans un contexte de surplus budgétaire... Et, souvenez-vous, mon collègue Carlos Leitão, quand nous avons quitté le pouvoir et quand la population québécoise nous a donné le rôle de contrôler l'action gouvernementale, ce même gouvernement a hérité d'un surplus énorme. Aujourd'hui, ce que les Québécois doivent retenir : On ne parle plus de surplus, on parle d'un énorme déficit. Là, encore une fois, je

salue le courage de l'ancien député caquiste, collègue des collègues en face, le député de Saint-Jérôme, qui le mentionne, pas une fois, pas deux, que la CAQ a perdu le contrôle des finances publiques.

Donc, je ne peux pas, Mme la Présidente, commencer l'étude détaillée de ce projet de loi sans avoir où on s'en va. Vous savez, on peut toujours rêver d'aller à n'importe quelle destination, mais, si on n'a pas les moyens, on n'a pas les moyens. Mais on ne le dit pas aux Québécois. Les Québécois aujourd'hui veulent savoir, cette agence, ça va coûter combien concrètement, au-delà de ce que j'ai, parce qu'il n'y a pas de ventilation. À part, Mme la Présidente, que pour la même... la même demande d'accès à l'information que nous avons envoyée, il n'y a pas d'étude d'impact réglementaire. Ça, ça a été très clair dans la réponse : Écoutez, on n'a pas fait d'étude d'impact réglementaire, on vous réfère au mémoire qu'on a déposé au Conseil des ministres. Mais je l'ai. Je l'ai, Mme la Présidente.

• (10 heures) •

Et, quand on se compare avec les autres... les autres sociétés de transport, on parle de projets complexes, on parle d'une structure de financement très claire. Mais malheureusement, encore une fois, on ne voit pas... on n'a pas une idée très claire sur l'ensemble des frais, sachant que, dans la même, même, même demande d'accès, la réponse que nous avons eue : Il y a des frais liés à l'expertise externe, honoraires professionnels et communications. Donc... donc, on parle beaucoup de l'expertise externe, mais on ne parle pas de l'expertise interne, qui est très importante. Donc, elle est où, l'expertise interne, Mme la Présidente?

Donc, permettez-moi aujourd'hui d'exprimer que je suis un peu sceptique. Et j'ai vu ce qui s'est passé avec l'agence de santé, et malheureusement... avec l'agence de santé, d'ailleurs, qu'aucun Québécois n'a vu encore le début du commencement d'une solution, hein? Les gens qui nous écoutent l'observent. Est-ce que le ministre de la Santé a baissé le temps d'attente au niveau des urgences? Est-ce que la liste d'attente au niveau des aînés, ça a baissé? Par contre, ce que les Québécois savent jusqu'à maintenant : que la PDG gagne 652 000 \$ par année, avec une voiture de service. Mais, écoutez, la voiture de service, ce n'était pas le luxe, hein? Tu sais, c'est ce qu'on a essayé de dire comme ligne de com : Voiture modeste payée par les contribuables québécois. Ça, les Québécois le savent maintenant. Mais ça, on va en discuter rendu là, quand on va parler des avantages pour le prochain «top gun». Je ne sais pas, Mme la ministre, si elle aussi va aller à la recherche d'un «top gun» au niveau du transport, comme fut le cas avec... avec son collègue le ministre de la Santé.

Mais, vous savez, Mme la Présidente, on fait notre travail. Les Québécois nous ont donné le mandat de contrôler l'action gouvernementale. On va la contrôler, l'action gouvernementale. C'est ça, le rôle de l'opposition officielle. Et l'équipe libérale, elle est rigoureuse dans ce sens. Pourquoi? Parce qu'au bout de la ligne le gouvernement a été mandaté de gérer l'argent des contribuables québécois. Et aujourd'hui, si je n'ai pas ces documents, je ne vais pas faire mon travail correctement. Donc, comment vous voulez que j'entame l'analyse d'un projet de loi important, qualifié par Mme la ministre : Il va révolutionner le monde du transport collectif, sans savoir combien ça va coûter aux contribuables? Est-ce qu'on a les moyens de se payer une agence qui va coûter aux contribuables québécois tant de milliers de dollars ou millions de dollars? On n'a aucune idée.

Donc, je... j'insiste sur ce point, Mme la Présidente, parce que j'aurais aimé, hein, j'aurais aimé avoir une analyse d'impact réglementaire. On serait ailleurs aujourd'hui, probablement dans l'article 4, ou 5, ou 6, ou 9, ou 10, ou on... bien avancé. J'aurais aimé avoir une ventilation des frais, mais malheureusement, je tiens à le dire, le gouvernement caquiste n'a pas jugé bon de faire une étude d'impact réglementaire.

Et donc vous savez que la seule chose qu'il nous reste... Permettez-moi, madame. La seule chose qu'il nous reste en tant qu'opposition officielle, c'est utiliser nos motions préliminaires pour sensibiliser une deuxième fois le gouvernement. Et je pense que sur cet enjeu nous sommes à la bonne place.

Aujourd'hui, vous prenez n'importe quel Québécois... Faisons un vox pop, Mme la Présidente : Écoutez, le gouvernement lance une agence qui ressemble à celle de la santé, presque, le «top gun» en santé touche un demi-million de dollars avec une voiture de fonction, les vice-présidents, la même chose, et on veut lancer une agence de mobilité durable, MIQ, mais on ne sait pas combien ça va coûter, est-ce que vous êtes pour ou contre? Je viens d'avoir une idée. Je vais le faire. Je vais demander aux Québécois qu'est-ce qu'ils pensent d'un gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques et qui lance une agence où on ne sait pas combien ça va coûter aux contribuables québécois réellement, avec une ventilation des dépenses. Alors, Mme la Présidente, c'est ça, c'est là où on est aujourd'hui.

Donc, je sais que les collègues caquistes ont hâte à ce qu'on commence l'étude à l'article n° 1. Moi aussi, moi aussi, j'ai hâte. J'ai hâte à commencer l'article 1, parce que ça va mal au niveau de la mobilité durable, ça va mal au niveau du transport. C'est rendu qu'on ferme des stations de métro à Montréal, figurez-vous. Le même jour où il y avait une annonce pour l'extension de la ligne bleue, il y a un problème au niveau du maintien d'actif.

Alors, Mme la Présidente, j'espère sincèrement qu'ils vont voter pour cette motion, parce que sinon... Clairement, les gens qui nous écoutent, le gouvernement n'a aucune idée sur le coût réel, malgré qu'on va vous demander des sacrifices. Et d'ailleurs, vous avez vu, en santé, la CAQ veut couper presque 1 milliard de dollars. Au niveau de... du transport, il y a des chantiers en arrêt, il y a des fonds où les gens n'arrivent plus à envoyer leurs demandes, et on leur dit : Attendez, patientez après la mise à jour budgétaire.

Donc, en conclusion, Mme la Présidente, on ne sait pas combien ça va coûter, cette agence, ni le salaire du PDG ni le salaire des autres vice-présidents. Mais une chose certaine : la CAQ a bien créé des jobs payantes. Ça, là, on est convaincus, la CAQ a réussi sa mission. La mission première du premier ministre, c'est faire payer des «top guns». Merci...

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

M. André Albert Morin

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Alors, je comprends que j'ai une période de 10 minutes.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Morin : Je vous remercie. Alors, Mme la ministre, collègues de la banquette gouvernementale, collègues de la deuxième opposition, cher collègue député de Nelligan, c'est toujours un plaisir de travailler avec vous au sein de cette commission.

M. Derraji : Merci, cher collègue.

M. Morin : Mme Florence, merci pour votre excellent travail.

Écoutez, j'ai lu attentivement la motion qui a été présentée par le député du Parti québécois et je vous dirai d'emblée que je suis d'accord avec cette motion et cette demande, mais je vais vous expliquer, dans les minutes qui suivent, pourquoi, et c'est relié directement au rôle qu'a à jouer un député au sein de ce Parlement, et ce rôle, c'est celui de contrôleur. On travaille à l'élaboration de la législation, mais on a aussi un rôle fondamental à jouer en ce qui a trait aux dépenses de l'administration publique, du gouvernement, un rôle où on doit poser des questions pour s'assurer que l'argent des Québécois et des Québécoises est, évidemment, bien dépensé.

Et je vous dirai que j'ai trouvé cette motion très intéressante, parce que le gouvernement veut mettre en place une autre agence. Et, mon collègue le député de Nelligan y faisait référence, ce gouvernement, le gouvernement de la CAQ, a créé l'agence Santé Québec. Là, on arrive avec une autre agence, mais on n'a pas une idée des coûts. Combien vont gagner les dirigeants? Combien y aura-t-il d'employés? Et ça m'apparaît excessivement important, parce que, quand je regarde la façon dont le gouvernement de la CAQ gère les finances publiques, on assiste véritablement à une perte de contrôle. Et la dernière... finalement, la dernière mise à jour économique, comme le soulignait mon collègue le député de Nelligan, entraîne à nouveau un autre demi-milliard de déficit. Donc, on a... Et on n'a même pas d'idée où ça va s'arrêter.

Maintenant, quand je regarde ce que cette agence-là va faire, Mobilité Infra Québec, le gouvernement de la CAQ veut lui confier les projets... la réalisation, planification de projets complexes de transport. Et donc, si telle est la mission de cette nouvelle agence, bien, j'imagine qu'ils vont devoir embaucher des gens hypercompétents. Combien vont-ils les payer? On n'en a aucune idée. Quelles sont les sommes d'argent qui ont été investies jusqu'à maintenant pour élaborer ce projet de loi? On ne le sait pas. Mais surtout, surtout, quelles seront les sommes qui seront nécessaires pour mettre sur pied Mobilité Infra Québec? Alors, ça non plus, on n'en a pas d'idée. Quels seront les coûts additionnels? On ne le sait pas. Et ça m'apparaît hyperimportant, pour les gens qui nous écoutent, de le savoir, parce que ce que je comprends de Mobilité Infra Québec, c'est qu'il y aura quand même une mission particulière pour les projets de transport complexes. Mais, écoutez, Mme la Présidente, une fois que l'agence va être conçue, quels seront... quels seront les barèmes de rémunération, quelles seront les normes, quels seront les avantages sociaux, les conditions de travail pour ses employés? On n'en a aucune idée. Tout ce qu'on sait, c'est que l'article 44 du projet de loi y fait référence et que les employés de Mobilité Infra Québec seront nommés selon le plan des effectifs qu'elle établit.

• (10 h 10) •

Le seul parallèle qu'on peut faire présentement, et mon collègue de Nelligan y faisait référence, c'est l'agence de Santé Québec. Si Mobilité Infra Québec s'enligne dans la même direction, bien, écoutez, il y aura... il y aura un conseil d'administration, et, croyez-moi, les gens qui vont y siéger ainsi que le président ou la présidente, ça va quand même coûter cher au trésor public.

Je rappelle que la PDG de Santé Québec a un salaire de 652 050 \$ avec les avantages sociaux, sa prime d'arrivée, et les autres VP ont des salaires de 254 000 \$ à 388 000 \$. Quand on regarde la façon dont va fonctionner l'agence de santé, on parle également d'un conseil d'administration qui va être composé de différentes personnes. Donc, on peut... on peut penser déjà qu'il y aura, effectivement, une somme considérable qui va être octroyée à Mobilité Infra Québec pour payer ses hauts dirigeants. Mais il n'y aura pas que des hauts dirigeants à Mobilité Infra Québec. Il va falloir aussi qu'il y ait des fonctionnaires, des gens qui vont y travailler avec des normes, des bases de rémunération qui seront déterminées et dont on n'en a aucune idée.

Et ce qui est aussi particulier, je vous dirai, c'est que... en tout cas, à moins que j'aie raté quelque chose, je n'ai pas vu qu'en créant Mobilité Infra Québec le gouvernement allait abolir le ministère des Transports. Donc, c'est une nouvelle structure qui va s'ajouter à celle qui existe déjà. Est-ce que les employés, éventuellement, de Mobilité Infra Québec viendront du ministère des Transports? On ne le sait pas. Est-ce qu'ils vont aller chercher des gens ailleurs? On ne le sait pas. Est-ce qu'ils vont être mieux payés que les fonctionnaires de Transports Québec? Ça reste encore à voir.

Mais il y a une chose qui est sûre, c'est que ça semble être, encore là, un... une agence qui va... en fait, qui va coûter au Trésor québécois une somme considérable et qui va faire en sorte que ce qui pourrait arriver... Je ne sais pas si ça va arriver, mais ce qui pourrait arriver, c'est qu'il pourrait y avoir plusieurs employés de Transports Québec qui vont, évidemment, migrer vers Mobilité Infra Québec. Alors, qu'est-ce qui va arriver à Transports Québec? On ne le sait pas. Est-ce que ces postes-là vont être remplacés? Ça, est-ce que ça va créer des coûts additionnels? Autant de questions, et on n'a aucune réponse.

Et je reviens à ce que je disais au départ. Moi, comme député, j'ai un rôle de contrôleur, contrôleur des finances publiques. Et c'est la raison pour laquelle, au fond, j'appuie la motion qui a été présentée par le collègue du Parti québécois,

des Îles-de-la-Madeleine, parce qu'il me semble, il me semble qu'à titre minimal on devrait au moins savoir s'il y a eu une ventilation des coûts, quelle est cette ventilation des coûts. Est-ce qu'il y a eu une prévision qui a été faite pour mettre sur pied Mobilité Infra Québec? Présentement, on n'en a aucune idée, et il me semble que c'est un... c'est un minimum quand un gouvernement veut se lancer dans un tel chantier. Ça me semble évident, d'autant que le gouvernement de la CAQ, au niveau de la gestion des finances publiques, nous a entraînés dans un déficit sans précédent.

Donc, quand vous regardez tout ça, pour qu'on soit capables de faire notre rôle et qu'on soit capables de travailler, nous, de l'opposition officielle, il faudrait absolument que le gouvernement puisse publier, puisse nous divulguer ces chiffres. Je ne peux pas croire que le gouvernement... bien, en fait, j'espère, j'espère que je me trompe, que le gouvernement se lance dans un tel projet et qu'il n'a aucune idée de ce que ça va coûter, aucune idée du salaire que vont recevoir ces dirigeants. Et ça m'apparaît être une très, très, très mauvaise planification. Même si, dans la loi, on dit que l'agence Mobilité Infra Québec est là pour planifier, il me semble que ça, c'est un exemple concret d'une très mauvaise planification et qu'à titre minimal on devrait le savoir au moment où on est en train d'étudier le projet de loi. Puis pourquoi on devrait le savoir? Bien, pour être capables de faire notre job. Parce que, de toute façon, éventuellement, quand Mobilité Infra Québec va voir le jour, comme pour l'agence de Santé Québec, on va en avoir, des chiffres, mais là, évidemment, on va être placés devant le fait accompli.

Donc, moi, ce que je veux, c'est qu'on soit capables de bien faire notre travail de député, qu'on soit capables d'avoir accès à ces coûts-là avant pour qu'on soit capables, justement, de questionner le gouvernement dans le cadre de l'étude de ce projet de loi.

Alors, pour toutes ces raisons, Mme la Présidente, je pense que... non, je sais, je suis sûr que la motion de mon... du collègue des Îles-de-la-Madeleine est excellente, et c'est la raison pour laquelle je vais l'appuyer. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants en lien avec la motion préliminaire? Je vois qu'il n'y en a pas.

Mise aux voix

Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que la motion présentée par le député des Îles-de-la-Madeleine est adoptée?

Une voix : ...

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

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...votre vote?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin (Bonaventure) : Contre.

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

M. Bernard : Comme la ministre, contre.

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

M. Montigny : Contre.

Le Secrétaire : M. Girard (Lac-Saint-Jean)?

M. Girard (Lac-Saint-Jean) : Contre.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : 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. Avons-nous d'autres motions préliminaires ou est-ce que nous pouvons commencer avec l'article 1?

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Est-ce que c'est envoyé déjà au Greffier, M. le député?

M. Derraji : C'est en route, entre étage 2 et ici.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est en route. Alors, est-ce que vous l'avez, M. le secrétaire?
OK. Nous allons suspendre juste quelques instants. Merci.

(Suspension de la séance à 10 h 18)

(Reprise à 10 h 21)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour. M. le député de Nelligan, pour la lecture de votre motion, s'il vous plaît.

M. Derraji : Est-ce que je peux laisser mon collègue ou je peux juste la lire, et mon collègue peut parler? Comment...

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous... Est-ce que ce serait présenté par le député de l'Acadie?

M. Derraji : Oui, oui...

M. Morin : ...oui, oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y, M. le député.

**Motion proposant d'entendre l'Association des
firmes de génie-conseil du Québec**

M. Morin : Voilà. Parfait. Merci, Mme la Présidente. Alors, voilà la motion préliminaire que je présente ce matin, et je vais la lire :

Que, 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, tiennne des consultations particulières et qu'à cette fin, elle entende l'Association des firmes de génie-conseil—Québec.»

M. André Albert Morin

Voilà. Alors, cette motion préliminaire est présentée ce matin, Mme la Présidente, parce que... Et ce n'est pas la première motion préliminaire qui est présentée par l'opposition officielle, parce qu'on a, entre autres, notamment la semaine dernière, présenté plusieurs motions préliminaires pour que d'autres groupes soient entendus.

Et il me semble pertinent, important d'entendre l'Association des firmes de génie-conseil—Québec. Pourquoi? Bien, c'est parce que, quand vous regardez... quand vous regardez le mandat, la mission de l'agence Mobilité Infra Québec, le gouvernement veut, avec cette agence, créer une entité à part, donc, une personne morale qui va être un mandataire de l'État, mais dont la mission, le travail va être de planifier, réaliser des projets complexes de transport. Donc, si on veut créer une telle agence, qu'on veut que ça fonctionne, il me semble que le gouvernement devrait être très réceptif à entendre l'Association des firmes de génie-conseil—Québec, puisque, dans le domaine de l'ingénierie au Québec, on a, depuis des décennies, des ingénieurs-conseils qui ont rendu de très grands services à la population québécoise. Donc, il me semble qu'entendre une firme de génie-conseil ou leur association permettrait au

gouvernement de bien saisir, d'être en mesure de bien comprendre ce qu'il faut mettre de l'avant pour que cette agence, Mobilité Infra Québec, soit la plus performante possible.

Ça m'apparaît... ça m'apparaît important, parce que, quand on regarde la mission de Mobilité Infra Québec, on dit, dans le projet de loi, et c'est... c'est l'intention... c'est l'intention du gouvernement : «A pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable[...], l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport», hein?

«Le gouvernement, lorsqu'il lui confie une responsabilité en vertu du premier alinéa — donc, ce que je viens de lire — et afin de favoriser la mise en valeur des espaces à proximité des bâtiments ou des ouvrages de génie civil d'un projet complexe de transport», et la loi parle bien de projets complexes de transport... Donc, elle pourra permettre à Mobilité Infra Québec d'effectuer une série de gestes, d'actions qui pourront être posées, tu sais, vendre un immeuble, aménager un immeuble, construction, reconstruction ou réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport.

Donc, si cette agence-là aura pour mission, entre autres, de construire, reconstruire ou de travailler à la réfection d'immeubles, d'ouvrages de génie civil, quoi de plus pertinent que, justement, d'entendre l'Association des firmes de génie-conseil—Québec pour que le gouvernement soit à même de bien saisir comment il pourra optimiser l'efficacité de Mobilité Infra Québec? Ça me semble être un minimum.

Mais ce n'est pas tout. Mobilité Infra Québec pourra également exercer d'autres fonctions : réalisation des analyses en transport que le ministre lui confie moyennant rémunération, dont la planification en mobilité, l'exécution de tout autre mandat que le gouvernement lui confie.

Et, quand je le... je le lisais précédemment, on parle, donc, de projets complexes de transport, donc des routes, notamment, mais ça pourrait également être toutes sortes de projets en termes de transport collectif. Et on sait, et on sait que, dans le domaine du transport collectif, le Québec a quand même beaucoup de rattrapage à faire, hein, quand on regarde... Puis on ne sait pas de quoi aura l'air... ou de... ou comment sera composé le budget de Mobilité Infra Québec, mais, présentement, au ministère des Transports, il y a un fort pourcentage qui est accordé au transport routier, la réfection des routes. Il y en a moins au niveau du transport collectif, et combien, combien c'est important pour, évidemment, la population québécoise. Donc, importance, évidemment, d'entendre cette association.

Puis il y a une autre... il y a une autre raison assez fondamentale également. Vous savez, Mme la Présidente, quand on a à travailler des projets de loi, cela va de soi, on n'est pas, les députés, experts en tout. On a un créneau d'expertise, mais le travail qu'on a à faire à l'Assemblée nationale est souvent très diversifié. C'est un avantage, ça rend notre tâche excessivement intéressante, sauf que, quand il y a un projet de loi qui est déposé, puis surtout un projet de loi comme celui-ci, qui va entraîner des modifications très importantes dans la façon, évidemment, de gérer des projets en matière de transport au Québec, on demande toujours des consultations particulières, justement, pour aider les parlementaires à faire leur travail, à être... à être efficaces, à être pertinents dans le travail qu'on a à faire et, à ce moment-là, bien, les... le parti de l'opposition officielle, on envoie... on envoie nos demandes, on envoie notre liste de gens qu'on estime être les plus pertinents à faire entendre au gouvernement, qui peut accepter ou refuser.

Moi, ce qu'on... on m'informe que... Nous, on a demandé à ce que l'Association des firmes de génie-conseil—Québec soit entendue, mais ils n'ont pas été convoqués. Et donc nous avons l'opportunité, ce matin, de corriger cette erreur. Ils devraient être entendus, d'autant plus que, dans le cadre des travaux de la commission, les ingénieurs du gouvernement ont été entendus, mais pas l'Association des firmes de génie-conseil—Québec, qui relève... évidemment, sont des entreprises privées. Donc, je pense qu'en toute équité pour l'ensemble des ingénieurs, qui font un excellent travail au Québec, bien, il faudrait aussi entendre l'Association des firmes de génie-conseil—Québec, qui, eux, évidemment, travaillent avec des firmes de génie-conseil privées.

• (10 h 30) •

C'est très important d'avoir entendu les ingénieurs du gouvernement, parce que je comprends, bien sûr, surtout s'ils sont au ministère des Transports, que ce projet de loi là va avoir un impact sur eux. Donc, qu'ils soient entendus, que les parlementaires aient eu l'opportunité de leur poser des questions, c'était vraiment important, sauf que, quand on regarde ce que va devoir faire Mobilité Infra Québec et sa mission, bien, ça va avoir aussi, définitivement, un impact sur les ingénieurs qui travaillent dans des firmes de génie-conseil et qui relèvent du privé, d'où, évidemment, l'importance de pouvoir les entendre également.

Et, comme je le disais la semaine dernière, vous savez, quand on veut... quand le gouvernement veut opérer un tel changement, je pense que c'est important de prendre le temps de bien faire les choses, et donc d'être capables... d'être capables d'entendre des groupes et de pouvoir leur poser des questions pour éviter, pour éviter éventuellement des pièges, parce qu'on ne peut pas tout prévoir, et donc de faire en sorte qu'éventuellement il pourra peut-être y avoir des amendements qui vont être proposés, et, je vous dirais, des amendements, souvent, autant proposés par le gouvernement que par les oppositions. Suite à des consultations particulières, le gouvernement a un travail à faire. Ils ont d'excellents légistes, mais on ne peut pas tout prévoir, d'où, évidemment, l'importance des consultations particulières. Et, en fait, ce qu'on tente de faire ici, c'est d'avoir un équilibre, de corriger ce que j'appellerais une lacune, parce qu'on voulait... On voulait les entendre. Ils n'ont pas été retenus. Donc, ils ont... On a cette opportunité, ce matin, de réitérer, de renouveler cette demande dans le cadre d'une motion préliminaire, et c'est la raison pour laquelle elle est... je l'ai déposée ce matin.

Important parce que, oui, les ingénieurs du gouvernement travaillent... ils sont compétents, ils travaillent excessivement fort, ils ont fait avancer de grands projets, mais rappelons-nous qu'au Québec il y a aussi beaucoup de firmes d'ingénieurs privées qui ont contribué à la réalisation de grands projets québécois pour l'ensemble de la population québécoise. Donc, il me semble que leur consacrer du temps, les inviter, les entendre ne serait... n'aurait

qu'un avantage bénéfique pour les fins de la commission et des parlementaires qui sont, évidemment, chargés d'étudier ce projet... ce projet de loi, d'autant plus que, quand on regarde... et, j'en parlais un peu plus... un peu plus tôt, Mobilité Infra Québec va être une personne morale ou une société de personnes. Donc, ça va être un organisme indépendant du ministère... du ministère des Transports.

On dit aussi dans le projet de loi que, et je réfère à l'article 8, «Mobilité Infra Québec [pourra] acquérir, de gré à gré ou par expropriation, pour son propre compte ou pour le compte [d'une] de ses filiales, du gouvernement, d'une municipalité locale, d'une société de transport en commun, du Réseau de transport métropolitain ou de l'Autorité régionale de transport métropolitain tout immeuble qu'elle juge nécessaire dans le cadre de la planification ou de la réalisation d'un projet complexe de transport qui lui est confié en vertu de l'article 4». Et rappelez-vous, Mme la Présidente, quand j'ai commencé mon exposé et que je lisais l'article 4. On parle, évidemment, hein, de la possibilité pour Mobilité Infra Québec de planifier, réaliser des projets complexes de transport. Donc là, il y a un autre article du projet de loi qui va donner à Mobilité Infra Québec une foule de pouvoirs, entre autres, pour l'acquisition de biens, et on parle même... pour son compte ou l'une de ses filiales.

Donc, au fond, ce que le gouvernement nous dit, ce que le gouvernement de la CAQ nous dit avec son projet de loi, c'est que Mobilité Infra Québec, qui va être une personne morale ou une société de personnes autre, pourra même avoir des filiales, et ces filiales-là pourront acquérir de... d'une municipalité, société de transport, même par expropriation. Alors, qu'est-ce qu'ils vont acquérir? Pour réaliser quoi? Qu'est-ce qu'ils vont exproprier?

Puis rappelons-nous, Mme la Présidente, parce que j'ai eu le privilège de siéger lors de l'étude du projet de loi 22, qui a modifié de fond en comble la Loi sur l'expropriation, que de questions j'ai posées à Mme la ministre, parce que le gouvernement s'est doté de pouvoirs extraordinaires dans le domaine de l'expropriation. Et donc, de voir que Mobilité Infra Québec aura aussi ce pouvoir-là, bien là, il me semble qu'avant de se lancer dans un tel exercice, il serait important d'entendre des représentants de firmes de génie-conseil qui oeuvrent, évidemment, au Québec depuis des années et qui ont une expérience de grands projets ou de projets complexes dans le domaine du génie civil.

Alors, écoutez, moi, j'espère que les collègues de la banquette gouvernementale vont accueillir favorablement cette demande-là, qui, au fond, ne nous prendra pas énormément de temps, mais qui va permettre, évidemment, de bonifier éventuellement un tel projet de loi, alors que Mobilité Infra Québec aura de tels... de tels pouvoirs.

Et permettez-moi aussi de rappeler certaines dispositions du projet... du projet de loi qui feront partie des... de la mission de Mobilité Infra Québec. Tu sais, on parle, entre autres, de travaux sur une voie publique municipale. On parle de modification de voies publiques. On parle de réaménagement de voies publiques. Rappelez-vous, hein, je viens de le lire, Mobilité Infra Québec aura aussi un pouvoir d'expropriation. Elle va avoir un mandat pour effectuer une planification en mobilité dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone. Et là, vous savez, quand on... quand on lit ça, bien, on se dit : Il me semble que ce serait fondamental et important pour le gouvernement de pouvoir bénéficier de l'expertise, entre autres, de firmes de génie-conseil privées et qui, évidemment, ont une expertise dans un très grand nombre... dans un très grand nombre de domaines.

C'est important aussi parce que Mobilité Infra Québec, j'imagine — enfin, je l'espère fortement — aura aussi sûrement pour mandat de développer la mobilité interrégionale. Parlons aussi de transport... de transport collectif. C'est excessivement important. Et, le transport collectif au Québec, là, moi, je vous dirais, Mme la Présidente, il y a du travail, il y a du travail à faire au sein... au sein des villes, mais, entre les régions du Québec, il faut absolument planifier un meilleur système de transport interrégional pour faire en sorte que les gens des différentes communautés aient non seulement accès à des biens et à des services, donc, au niveau de l'économie, c'est effectivement un avantage, mais qu'en plus... qu'en plus les gens de ces localités-là puissent se déplacer d'une façon efficace. Et là, bien, évidemment, si Mobilité Infra Québec a un rôle à jouer, bien, c'est d'autant plus important de permettre à ce qu'une association de firmes de génie-conseil—Québec puisse venir en commission parlementaire et expliquer, au fond, comment le projet de loi pourrait être bonifié pour faire en sorte qu'on soit plus efficaces, parce que j'imagine... j'imagine que, si le gouvernement de la CAQ tient absolument à une agence, bien, c'est parce qu'il veut être efficace.

C'est quand même étonnant, parce qu'il y a un ministère des Transports qui existe au Québec depuis de nombreuses années. Pourquoi le gouvernement préfère se lancer dans la création d'une agence? C'est vraiment étonnant, mais on peut faire le parallèle avec l'agence de Santé Québec. Et, comme mon collègue le député de Nelligan en parlait tout à l'heure, pour l'agence de Santé Québec, on n'a pas vu l'ombre d'un début de quelque chose qui allait faire en sorte que le système de santé allait mieux fonctionner au Québec. Donc, quels sont les buts visés pour la création de Mobilité Infra Québec? De quelle façon ça va s'articuler pour faire en sorte que les Québécois puis les Québécoises vont en avoir pour leur argent?

Bien, il me semble qu'on ne devrait pas se priver d'entendre un autre groupe, l'Association des firmes de génie-conseil—Québec, puisqu'on a entendu les ingénieurs du gouvernement. Moi, je suis convaincu qu'ils ont fait un travail rigoureux, qu'ils ont eu d'excellentes propositions, d'excellentes recommandations. Pourquoi, à ce moment-là, ne pas équilibrer les choses et permettre à des firmes de génie-conseil privées de venir également nous parler de ce que pourrait être Mobilité Infra Québec pour faire en sorte que ce soit véritablement efficace? Ne l'oublions pas, ne l'oublions pas, cette agence-là va avoir un coût important pour le gouvernement, puis évidemment ce gouvernement-là est déjà en déficit. Donc, il me semble que ce serait important d'entendre au moins des gens qui ont des choses intéressantes à nous dire pour faire en sorte qu'on puisse être efficaces, hein?

• (10 h 40) •

Permettez-moi de vous rappeler, dans le mémoire qui a été déposé au Conseil des ministres, le volet accessible au public, hein, les objectifs poursuivis par Mobilité Infra Québec, hein : Accroître la capacité de gestion du gouvernement du Québec sur les projets d'infrastructure de transport collectif. Quand on regarde les objectifs, là, Mme la Présidente,

c'est le premier élément qui apparaît dans le mémoire, accroître la capacité de gestion du gouvernement du Québec sur les projets d'infrastructure de transport collectif. Est-ce à dire que présentement le gouvernement du Québec n'a pas cette capacité? Est-ce que c'est parce que le transport collectif, ce n'est pas une priorité? Autant de questions qui sont en suspens, Mme la Présidente.

Mais il y a une chose... il y a une chose qui est sûre, si on veut augmenter la capacité de gestion du gouvernement du Québec, bien, il me semble qu'après avoir entendu des ingénieurs du gouvernement du Québec on devrait entendre des firmes d'ingénieurs-conseils privées. C'est exactement le mandat de l'Association des firmes de génie-conseil—Québec. C'est leur rôle. C'est leur travail. Ils représentent l'ensemble des firmes de génie-conseil. Donc, il me semble qu'on ne devrait pas se priver d'une telle... d'une telle expertise, d'autant plus que, dans toute la question, hein, du fameux tramway de Québec, dont on a parlé, reparlé, et qu'on parle encore, puis là on ne sait pas ce qui va arriver, ça va-tu avancer, ça recule-tu, bref... mais il y a quand même des mandats qui ont été confiés à des organismes autres que le ministère des Transports. Est-ce qu'éventuellement Mobilité Infra Québec pourra... En fait, juridiquement parlant, elle pourra, mais est-ce qu'elle verra... est-ce qu'elle demandera à des firmes de génie-conseil privées des analyses, des études pour remplir sa mission? Bien, si la réponse, c'est oui, puis on peut présumer que ça va être oui, bien, à ce moment-là, pourquoi ne pas entendre immédiatement l'Association des firmes de génie-conseil—Québec pour faire en sorte que, bien sûr, on ait une idée de ce qui va arriver?

Autre élément quand on regarde les objectifs poursuivis par Mobilité Infra Québec : Doter le Québec d'une capacité organisationnelle accrue et d'une vision nationale des projets de transport complexes en créant un pôle d'expertise unique et attractif en matière de projets complexes de transport regroupés au sein d'une organisation autonome et performante.

Alors, moi, Mme la Présidente, il y a deux, trois mots que je retiens de ça, «créer un pôle d'expertise unique et attractif». On ne sait pas exactement ce que ça va vouloir dire, parce que le gouvernement vient de voter contre la motion qui était présentée par le député des Îles-de-la-Madeleine sur la ventilation des postes, comment ça va fonctionner, etc., combien les gens vont être payés. Mais il y a une chose qui est sûre, ils vont sûrement faire de très bons salaires, parce que c'est un des objectifs qui est poursuivi par le projet de loi, un pôle d'expertise unique et attractif. Est-ce à dire que présentement ce n'est pas le cas au ministère des Transports? Pourquoi ne pas réformer, à ce moment-là, le ministère des Transports plutôt que de créer une entreprise autre? La question se pose.

Mais il y a une chose qui est sûre, il y a une chose qui est sûre, c'est que, si on veut créer un pôle d'expertise unique et attractif, donc, ils vont aller chercher des gens quelque part. On va avoir besoin d'ingénieurs, puis ils ne seront peut-être pas tous au ministère des Transports. Ils vont être probablement dans le privé, j'imagine. Alors, à ce moment-là, pourquoi ne pas entendre l'Association des firmes de génie-conseil du Québec? C'est ce qu'ils font. Ils représentent des firmes de génie-conseil qui sont dans le privé.

Faciliter l'accès à la main-d'œuvre disposant de l'expertise de pointe requise pour la réalisation de chaque projet complexe de transport ainsi que sa consolidation et sa rétention. Donc, ce que je comprends des objectifs poursuivis, bien, en fait, ça vient... ça vient du gouvernement de la CAQ, c'est que présentement le gouvernement n'a pas cette expertise-là. Donc, s'il ne l'a pas, on va aller la chercher où? Bien, forcément, dans le privé. Ça me semble... en tout cas, bref, ça me semble être une hypothèse qui se défend et qui passe le test de l'hilarité spontanée. Enfin, c'est ce que je dirais. Donc, raison de plus pour entendre l'Association des firmes de génie-conseil. Ils vont probablement être directement impactés par le projet de loi. Alors, pourquoi ne pas les entendre? Pourquoi ne pas leur donner cette opportunité? Ça permettrait, d'ailleurs, au gouvernement de savoir exactement ce qu'il devrait faire, parce qu'il y a plein de questions qu'on peut leur poser quand on veut, évidemment, avoir un pôle d'expertise unique et attractif.

Permettez-moi, hein, encore une fois, de revenir à l'article 44 du projet de loi. Quand on dit que «les employés de Mobilité Infra Québec sont nommés selon le plan d'effectifs qu'elle établit. Sous réserve des dispositions d'une convention collective, Mobilité Infra Québec détermine les normes et [les] barèmes de rémunération, les avantages sociaux», alors, quoi de plus important pour le gouvernement que d'entendre, justement, l'Association des firmes de génie-conseil? Ils pourront... On peut discuter avec ces gens-là. C'est... c'est l'importance, c'est la pertinence d'avoir ces groupes, évidemment, dans le cadre de consultations particulières. Et donc c'est quoi, par exemple, des barèmes de rémunération? C'est quoi, des normes? Parce que, si on veut... si on veut, évidemment, unifier l'article 44 avec les objectifs poursuivis, bien, il me semble que parler à des firmes de génie-conseil qui sont dans le privé ferait en sorte que ça aiderait véritablement le gouvernement.

Donc, autant de bonnes raisons d'aller chercher des gens puis de voir avec, justement, des firmes de génie-conseil ce qui peut être fait, parce que... parce qu'évidemment, quand on parle de projets complexes de transport, il ne faut pas oublier, hein, parce que ça, c'est dans le mémoire qui a été présenté au Conseil des ministres : Construction, reconstruction, réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport, développement ou amélioration d'un système de transport intelligent. Donc, à ce sujet-là, je suis convaincu, je suis convaincu que, dans le domaine privé, dans des firmes de génie-conseil, au Québec, il y a... il y a cette expertise, il y a, évidemment, cette expérience-là qui pourrait être partagée avec la commission parlementaire où nous siégeons présentement. Et ça, ça m'apparaît effectivement très important pour qu'on soit à même d'avoir toute l'information requise pour être capables, bien sûr, de faire notre travail de parlementaire d'une façon qui est efficace, même chose pour le conseil d'administration, avec les salaires qui seront éventuellement versés.

On dit également... on dit également, dans le... dans le document qui a été présenté au Conseil des ministres, que Mobilité Infra Québec pourra conclure une entente avec un ministère ou un organisme du gouvernement ainsi qu'avec toute personne, association, société ou toute communauté autochtone représentée par son conseil de bande. Donc, à ce moment-là, il me semble que vouloir, pouvoir inviter les firmes de génie-conseil permettrait d'avoir un

meilleur éclairage sur la façon dont ça peut être fait. Pourquoi? Bien, parce qu'évidemment ces firmes-là sont déjà habituées d'entrer dans des négociations de contrats, d'ententes pour faire avancer des projets importants de génie civil au Québec. Alors, autant... autant d'éléments pertinents que l'Association des firmes de génie-conseil pourrait nous donner.

Même chose également en matière de ressources humaines. Plusieurs de ces firmes-là emploient un nombre considérable d'ingénieurs. Et donc je rappelle que, dans le projet de loi, au niveau des ressources humaines, c'est l'article 44 dont je parlais, il y aura... Mobilité Infra Québec aura son propre plan d'effectifs. Et d'ailleurs le mémoire au Conseil des ministres souligne : «Mobilité Infra Québec ne sera pas assujettie à la Loi sur la fonction publique.» Donc, il y aura d'autres normes. Bien, à ce moment-là, pourquoi... pourquoi ne pas entendre l'Association des firmes de génie-conseil et leur demander, évidemment, leur expertise pour être capables d'avoir des barèmes qui vont être, évidemment, compétitifs?

• (10 h 50) •

Je reviens à ce que je disais au début, Mme la Présidente, si le gouvernement... bien, en fait, c'est ce qu'on lui dit, qu'il n'aurait pas cette expertise à l'interne puis qu'ils vont la chercher à l'externe, bien, autant avoir des barèmes qui vont être compétitifs. Et quoi de mieux que d'entendre l'Association des firmes de génie-conseil pour être capables d'aider le gouvernement et les parlementaires dans cette démarche? Alors, pour toutes ces raisons, je vais, bien sûr, appuyer la motion que je présente ce matin. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Au nom du chef de l'opposition officielle, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Vous disposez de 30 minutes. Allez-y.

M. Derraji : Oui. Rebonjour, Mme la Présidente. Donc, encore une fois, une motion que je salue, de mon collègue le député de l'Acadie. Et je vais vous dire pourquoi c'est important d'entendre l'association des génies... l'Association des firmes de génie-conseil. D'ailleurs, ils nous ont sollicités pour qu'on... Ils voulaient être entendus en commission parlementaire, et malheureusement, malheureusement, on n'a pas eu... on ne les a pas entendus. Et vous avez vu qu'il y avait, en commission parlementaire, une seule compagnie, et c'est la compagnie Pomerleau, Mme la Présidente, qui était là. Mais, avec les enjeux que nous avons tous vus au niveau de... au niveau... au niveau de... je dirais, de l'agence, je pense que c'est quand même important de prendre le temps d'entendre l'Association des firmes de génie-conseil.

Tu sais, je ne vais pas revenir sur le débat qui a été soulevé par l'association des ingénieurs du ministère, si ma mémoire, elle est bonne...

Des voix : ...

M. Derraji : ...oui, du gouvernement du Québec. C'est eux qu'on a... qu'on a invités. Ils étaient là. Ils ont... D'ailleurs, ils nous ont dit qu'ils ont des enjeux sur le terrain présentement, qu'il y a des enjeux au niveau des chantiers.

Mais permettez-moi juste de vous lire quelques extraits que je trouve importants, que Pomerleau, lors de leur passage en commission parlementaire, en tant qu'entrepreneur général... Et c'est là, et c'est là où c'est important, ça devient vraiment important d'écouter ce qui a été dit. «En tant qu'entrepreneur général, on comprend...» Ça, ce sont les propos de Pomerleau : «On comprend que notre participation aujourd'hui vise essentiellement à faire bénéficier les élus de l'expertise terrain que nous avons développée au fil des 60 dernières années.» Donc, c'était un passage quand même important par rapport à leur présence et à leur participation dans les efforts contractuels.

Ils ont parlé de l'entreprise, 5 000 employés, fondée en 1964, mais aussi ils nous ont partagé un élément important, et cet élément important... je veux juste nommer deux : SkyTrain, en Colombie-Britannique, et le REM, à Montréal. Bon, le REM, à Montréal, on voit... le REM, à Montréal, on le voit très bien, ça a été une bonne, bonne... une bonne... une bonne solution, une bonne solution que nous avons adoptée. Et d'ailleurs nous étions capables pas uniquement d'avoir l'idée, mais ça fonctionne, ça fonctionne. L'antenne Rive-Sud fonctionne, Mme la Présidente. On a tendance à parler uniquement de l'Ouest-de-l'Île, qui est une région aussi parmi les régions du Québec, mais l'antenne de la Rive-Sud, elle fonctionne très bien aussi.

Alors, Mme la Présidente, je pense que le fait d'entendre l'Association des firmes de génie-conseil—Québec est un élément qui va bonifier le... je dirais, le... va informer l'ensemble des élus, mais je veux juste vous dire que l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec avait quand même pas mal de points et même des recommandations, notamment sur la mission du projet de loi n° 61. Et, quand on dit : Recentrer la mission du projet de loi n° 61 sur les projets complexes de transport en commun, bien, moi, je veux savoir, l'Association des firmes de génie-conseil. On parle beaucoup d'expertise au Québec, hein? Ça a été dit pas une fois, pas deux, pas trois. Donc, cette expertise, ce sont les ingénieurs, que ce soit de l'État ou bien l'association... l'Association des firmes de génie-conseil, qui, eux, peuvent nous aider à comprendre pourquoi, selon même les propos de Mme la ministre, pourquoi on a tant de misère avec les projets complexes.

Vous savez, il y a quelques jours, j'ai interpellé Mme la ministre sur le tramway. Je lui ai posé la question. Il n'y a pas d'entente signée. Elle m'a répondu : L'argent du fédéral qui traîne. Le ministre Duclos a répondu : L'argent, il est toujours là. Mais là je vois qu'elle chemine. Très bien. Hier, elle a annoncé que l'entente est imminente. Donc, j'espère que ça va passer au Conseil des ministres demain et qu'on va avoir le début du commencement de quelque chose. Mais, vous savez, après six ans, là, ça devient lourd pour un gouvernement, surtout pour un projet qui a traîné beaucoup.

Mais c'est très important de parler d'expertise, parce que, si on a tant de retard, hein, tant de retard, bien, ce retard est venu juste avec la CAQ. Nous étions capables... Avec la Caisse de dépôt Infra, d'ailleurs, c'est ce que Mme la ministre va faire probablement aujourd'hui ou demain, elle va signer une entente avec la Caisse de dépôt Infra pour le tramway de Québec. Donc, elle est où, l'agence? C'est avec la Caisse de dépôt Infra que l'entente intermédiaire va être signée à la ville de Québec. Donc, quand j'entends la ministre parler qu'on n'a pas d'expertise... Qui doit nous dire qu'on a un manque d'expertise? La Société de transport de l'Outaouais, ils ont dit le contraire : Nous, on n'a pas besoin de votre agence, Mme la Présidente. Ils l'ont dit en commission parlementaire. Donc, c'est très important.

L'Association des firmes de génie... de génie-conseil du Québec, ils ont déposé un mémoire, mais je ne vais pas lire leur mémoire, parce que c'est très long. Vous savez, c'était quand même important. C'est une association qui représente 70... 70 firmes de génie-conseil, et ils agissent à titre de porte-parole de l'industrie du génie-conseil et des services spécialisés dans le domaine de la construction et de l'environnement. Ce sont des experts, et, jusqu'à maintenant, je n'ai pas parlé avec des experts pour confirmer ou annuler les propos qu'on manque d'experts au Québec. C'est pour cela qu'on a... que... selon les dires du gouvernement caquiste, qu'on a de la misère à avoir des projets en transport collectif, parce que ça fait longtemps qu'on n'a pas fait des projets structurants.

Mais moi, écoutez, Mme la Présidente, j'étais dans la conférence de presse de la STM ce vendredi pour le malheureux incident de la fermeture des trois stations de métro, avec mes deux collègues, la députée de Jeanne-Mance—Viger et le député de Saint-Michel... Viau, Saint-Michel, de Viau, mon collègue. Vous savez qu'est-ce qu'on m'a dit? C'est parce qu'on manque d'argent. Le maintien d'actif est très important, et le fait d'avoir moins d'argent pour le maintien d'actif, Mme la Présidente, bien, ça veut dire qu'il y a des gens qui se démobilisent. Si tu n'as pas d'argent pour le maintien d'actif, tu perds tes experts, tu perds tes ingénieurs, tu perds des... tes gestionnaires de projet. Donc, c'est là où c'est très important, pour les membres de la commission, d'avoir une discussion avec les experts.

Nous avons uniquement entendu les ingénieurs de l'État, et les ingénieurs de l'État nous ont sensibilisés sur beaucoup de réalités, notamment la cannibalisation... la cannibalisation si l'agence s'occupe d'autres choses que le transport en commun. Parce qu'ils nous ont dit : Écoutez, l'expertise, on l'a à l'intérieur du ministère, il faut les valoriser, les ingénieurs de l'État, surtout en matière de tout ce qui est route. Au Québec seulement, l'industrie du génie-conseil génère plus de 4 milliards de dollars en retombées économiques directes, 28 000 professionnels, dont des ingénieurs, des technologues et des techniciens, des biologistes, des géologues, des spécialistes en environnement et plusieurs experts multidisciplinaires. Mais qu'est-ce qu'on disait depuis le début? On disait qu'on a un problème d'experts et qu'on n'a pas d'experts, et c'est pour cela que le gouvernement caquiste veut créer une agence, parce qu'on veut regrouper les experts à l'intérieur de cette agence. Excusez-moi, on ne sait pas. Est-ce que, vraiment, il y a un manque d'experts ou, vraiment, un gouvernement qui n'a pas de vision en matière de transport collectif?

• (11 heures) •

Bien, regardez, Mme la Présidente, la contradiction entre deux énoncés du gouvernement. Quand ils nous ont répondu sur notre motion... notre demande d'accès, dans la ventilation des frais, ils disaient : Les frais liés à l'expertise externe, honoraires professionnels et communications. De l'autre côté, je vous dis qu'on a à peu près de 28 000 professionnels qui sont au Québec, toutes catégories confondues. Et là, écoutez, ce qui est très bien, le génie-conseil a largement contribué à la transformation sociale et économique du Québec. De plus, plusieurs des firmes qui composent l'industrie québécoise du génie-conseil exportent leurs services et leur savoir-faire partout dans le monde. Wow!

J'ai en face de moi un gouvernement qui dit sur la place publique, vu qu'ils l'ont échappé en matière de transport collectif, que ça fait longtemps qu'on n'a pas lancé des gros projets de société en matière de transport. C'est vrai, ça fait 6 ans, il n'y avait aucun projet structurant. Il y avait, et je tiens à le rappeler, le fameux troisième lien sur lequel la CAQ s'est fait élire pas une fois, deux fois. Souvenez-vous, «lâchez-moi avec les GES». Souvenez-vous, ponts par millions, PPM. Souvenez-vous des études. Quand ça fait l'affaire du gouvernement, ils ont le temps de lire toutes les études et les avis, ils font des conférences de presse, un bon «setup», un bon visuel, faire rêver les gens, mais, au bout de la ligne, le résultat, il est nul.

Il n'y a personne au Québec aujourd'hui qui va dire : Écoutez, là, la CAQ a bien fait en matière de transport collectif. L'offre du transport en collectif se détériore. Ça, c'est un fait. Je vous ai dit que j'étais, vendredi matin... D'ailleurs, écoutez, j'ai pris la route jeudi, parce que nous étions ensemble en commission parlementaire. J'ai reçu l'avis que... J'ai même dit à Mme la ministre : Bonne annonce demain! Elle s'apprêtait à faire une pelletée de terre, tu sais, vous savez, les belles annonces, pelletées de terre. Mais malheureusement, écoute, quand tu délaisses le maintien d'actif, la pelletée de terre a été changée plus en fermeture de trois stations de métro. Et j'ai une pensée particulière aujourd'hui pour les Montréalais, surtout de l'est. Et je tiens à saluer le travail extraordinaire de mes deux collègues le député de Viau et ma collègue députée de Jeanne-Mance—Viger, qui, eux, ils soutiennent les populations de Saint-Léonard et de Saint-Michel, qui maintenant, malheureusement, elles prennent le bus et des navettes parce que malheureusement le métro ne fonctionne plus. Et, souvenez-vous, Mme la Présidente, pendant mes crédits, je l'ai mentionné, j'ai mentionné que... attention à la sécurité au métro, attention aux travaux qu'on doit faire, parce que je me suis basé sur un tableau du gouvernement qui démontrait que l'état d'infrastructures se détériore.

Donc, quand j'ai tout cela, le fait d'inviter l'Association des firmes de génie-conseil, ça va nous permettre, autour de la table, d'avoir un échange avec eux. Et cet échange, il est très important pour la simple et unique raison, Mme la Présidente, que ça va nous donner l'heure juste.

Et, je sais, le député de Masson est un ingénieur. Il sait de quoi je parle. J'espère qu'il va voter pour écouter ses confrères et ses consocieurs. Et c'est un ingénieur. Il sait de quoi je parle. Il doit même prendre la parole et me dire que c'est une très bonne idée, le député de Nelligan.

Je l'ai mentionné, écoutez, pendant qu'on leur dit qu'on n'a pas d'expertise, j'ai la même association, qui représente 28 000... Je ne sais pas si vous avez entendu, Mme la Présidente, qu'est-ce qu'ils ont écrit, qu'est-ce que je disais tout à l'heure. Ils exportent leurs services et leur savoir-faire partout dans le monde. Pendant qu'on dit qu'on n'a pas d'experts, j'ai l'Association des firmes de génie-conseil du Québec qui dit : Écoutez, au-delà de 28 000 professionnels, dont des ingénieurs, des technologues, des techniciens, des biologistes, des géologues, des spécialistes en environnement et d'autres experts multidisciplinaires... travaillent au Québec, mais aussi ils exportent leur savoir-faire à l'international.

Donc, vous savez que, si on se base sur les faits, Mme la Présidente, malheureusement, malheureusement, l'argument qu'on a sur la table, qu'on n'a pas d'experts, que ça fait longtemps, on n'a pas fait des projets... Je ne sais pas que... «ça fait longtemps qu'on n'a pas fait des projets» remonte à quelle date. Probablement... Écoutez, probablement depuis l'arrivée de la CAQ. Ils ont inauguré le REM, mais ils ne peuvent pas dire que c'est eux qui l'ont lancé. C'est malheureux. C'est une triste réalité. Le plan structurant à l'est, le fameux PSE, où j'ai vu un chiffre de 19 milliards, aucune nouvelle. REM, à Chambly, aucune nouvelle.

D'ailleurs, vous me faites penser à quelque chose, une demande d'accès que j'ai faite sur la bretelle 40-640, où l'excellent député de Masson, il est venu me dire : Écoute, tu as fait cette demande parce que j'ai dit que... sur la place publique que j'ai vu l'étude, mais je n'ai pas vu l'étude. Bien, je ne sais pas s'il peut me répondre où elle est rendue, la bretelle 40-640, s'il va informer ses citoyens. Je reçois beaucoup d'appels de son comté sur cette bretelle, Mme la Présidente. Si lui a des informations au ministère que je n'ai pas, j'espère que le député va les dire... va... va mentionner ça publiquement, parce que, souvenez-vous, Mme la Présidente, quand on fait une demande d'information, techniquement, à un ministère... Je ne comprends même pas pourquoi le député était au courant que j'ai fait une demande d'accès. Je soulève des questions.

Mais, vous savez, j'ai reçu une réponse et de l'ARTM et du ministère du Transport. Je fais très bien mon travail, hein, vous savez. C'est pour ça que les gens nous ont élus, c'est contrôler l'action gouvernementale. Bien, on la contrôle, Mme la Présidente. Donc, j'espère que sur la place publique... Le premier ministre s'est engagé devant sa chambre de commerce. J'ai le député de Masson qui, lui, il dit publiquement qu'il a vu une étude, mais je ne sais pas où elle est, cette étude. Parce que les gens attendent. Moi, je prends cette route, Mme la Présidente, et c'est toujours, toujours bloqué, la 40-640, mais je ne sais pas où elle est rendue, l'étude.

Ce qui me ramène, Mme la Présidente, à cette association de génie-conseil. Donc, le mémoire, il est très intéressant. Je l'ai lu, Mme la Présidente. Nous avons pris pas mal, pas mal, pas mal de notes. Et je veux vous surprendre avec la recommandation n° 1 : «L'agence devra intégrer de façon rigoureuse les étapes préliminaires des projets d'infrastructure, soit la définition des besoins et la planification pour relever les défis de la mobilité de demain.» Rien que pour ça, Mme la Présidente, j'aurais aimé avoir cet échange avec eux. Parce que, si le problème est dans les étapes préliminaires, ça veut dire qu'on rate quelque chose d'important au niveau de nos infrastructures. Et c'est pour cela que le gouvernement a un piètre... a un piètre bilan en matière d'infrastructure.

Souvenez-vous, j'ai déjà interpellé Mme la ministre sur le projet de loi n° 66. Je tiens à vous rappeler ce projet de loi où le gouvernement a mis, à l'intérieur de ce projet de loi, beaucoup de projets à accélérer. Ils ont dit : Écoutez, avec la pandémie, on a besoin d'aller vite, très vite, vite, vite. D'ailleurs, ils ont déposé deux versions de ce projet. Le projet de loi était porté par l'actuel ministre de la Santé, qui... il a perdu son portefeuille en tant que ministre responsable du Conseil du trésor, qui, par la suite... Parce qu'il y avait beaucoup de risques sur la collusion, bon, voilà, le gouvernement a cru bon de ramener l'actuelle... l'actuelle présidente du Conseil du trésor pour donner un peu de crédibilité à son projet de loi. Mais force est de constater que, quelques années plus tard, ils n'ont pas accéléré les projets. Quelques projets... Malheureusement, je n'ai pas la feuille devant moi, là, mais il y a pas mal de projets qui sont en étape de planification encore.

• (11 h 10) •

Donc, le gouvernement a utilisé un levier pour accélérer les projets et il n'a pas réussi, mais là ils reviennent quelques années plus tard, dans le même mandat caquiste, malheureusement, avec un autre fait. Ma collègue, avec raison, me fait rappeler que même la réfection du stationnement d'Youville est encore en étape... à l'étape de la planification. C'est proche de chez moi, où je reste, Mme la Présidente. Ce stationnement est... C'est une catastrophe, Mme la Présidente. Toujours en planification. Réfection de... et relocalisation de la morgue dans l'édifice Wilfrid-Derome, situé au 1701, rue Parthenais, à Montréal, planification. Réfection de l'étude... de l'édifice Gérald-Godin, situé au 360, rue McGill, à Montréal, à l'étude. Là, ils ont tout accéléré? Bien, rien n'est accéléré.

Donc, quand je reviens, Mme la Présidente, à la proposition de l'Association des firmes de génie-conseil, eux, ils ramènent un élément important. Ils disent : «MIQ devra intégrer de façon rigoureuse les étapes préliminaires des projets d'infrastructure, soit la définition des besoins et la planification pour relever les défis de la mobilité de demain.»

Permettez-moi, Mme la Présidente, de boire un peu d'eau. Recommandation 2 : «MIQ doit devenir un leader dans la mise en place de modes de réalisation collaboratifs, lesquels jugeront les bénéfices de l'engagement commun des partenaires et la transformation numérique.» Bien, j'aurais aimé parler avec eux. Il n'y a pas de mode collaboratif. On doit attendre un autre omnibus. Ni le collègue de Mme la ministre ne le mentionne ni dans le projet de loi actuel on ne parle des contrats collaboratifs, sachant que, pendant la sortie de Mme la ministre sur ce projet de loi, elle n'a pas arrêté de dire qu'elle a besoin de son... du projet de loi de son collègue. Mais, au bout de la ligne, il n'y a pas ça, Mme la Présidente. Je peux continuer, Mme la Présidente, à parler pendant plusieurs heures sur ça, mais je vais me limiter uniquement aux recommandations.

Recommandation 3 : «Mobilité Infra Québec doit s'inspirer des grands projets de transport réalisés à l'international afin de planifier, concevoir et construire des infrastructures de mobilité durable pour le Québec.» Ça revient toujours à la planification et à la conception. Donc, clairement, ce gouvernement a échoué à planifier et à concevoir, et là, maintenant, il pense mettre ça sur... dans une agence. Parce que, si on planifie bien et on fait des bonnes conceptions pour construire des bonnes infrastructures, on ne sera pas là aujourd'hui avec un bilan presque nul de la CAQ en matière de mobilité durable.

Et, je vous le dis, Mme la Présidente, les gens sur le terrain que j'ai rencontrés vendredi, ils étaient juste déçus. Venir prendre le métro, qui, je tiens à le rappeler, assure plus qu'un million de déplacements par jour, venir le matin... Et j'ai vu. Les agents disaient aux gens : Allez-y, prenez le bus et faites la file d'attente. Heureusement, il faisait un peu frais. On n'était pas moins 15°. Mettez-vous à la place de ces gens. Et je vais vous dire pourquoi. Ces gens utilisent le transport en commun parce que parfois c'est le seul moyen de transport qu'ils ont, le seul moyen de transport pour aller de chez eux à travailler. Donc, quand ce gouvernement ne voit pas l'opportunité d'assurer le maintien d'actif, Mme la Présidente, en matière de mobilité durable, bien, c'est un gouvernement qui n'aide pas les sociétés et les PME en matière de développement économique. Si les travailleurs arrivent en retard, si le personnel de l'éducation arrive en retard, si le personnel de la santé arrive en retard, si les étudiants arrivent en retard, bien, c'est toute la société qui est en retard. Et ça, ça a un impact économique, Mme la Présidente, le fait de ne pas avoir des infrastructures en matière de transport fiables.

Alors, qui est le groupe qui est le plus capable de nous parler de l'expertise? Ce sont les ingénieurs. Et vous avez vu comment nous étions tous, tous à l'écoute lors du passage de l'association des ingénieurs de l'État... du gouvernement du Québec. D'ailleurs, il y avait une très, très bonne couverture par la suite. Parce que ce qu'ils ont dit sur les arrêts en matière de chantier dans plusieurs régions était pour moi un choc. Comment ça se fait qu'on ferme des chantiers parce qu'on n'a plus d'argent? C'est sûr que le gouvernement a perdu le contrôle. Ça, il n'y a personne qui va dire le contraire au Québec. Quand tu te ramasses avec un déficit de 11 milliards et que tu entends la ministre du Transport dire : On n'a plus d'argent, on n'a plus d'argent, on n'a plus d'argent, écoutez, ça ne prend pas un doctorat pour comprendre que le gouvernement ne va plus investir, là, et qu'on risque de vivre avec les déficits.

Donc, on vit avec un déficit causé par le gouvernement. Je ne vais pas revenir faire la genèse de ce qu'ils ont fait. Les chèques électoraux, hein? Souvenez-vous des 500 \$ avant l'élection, des 500 \$ après l'élection. Ce n'est pas moi qui ai invité les Kings. D'ailleurs, il mérite... Écoutez, le premier ministre, maintenant, il va traîner avec lui le titre du «king» des déficits, Mme la Présidente.

Donc, ces choix, ce gouvernement, le fait de garrocher l'argent sur des programmes qui ne donnent pas de résultat, ils vont vivre avec ça. Mais moi, pour faire mon travail, surtout sur ce projet de loi, je dois le faire correctement, et, pour le faire correctement, on a besoin d'entendre l'Association des firmes de génie-conseil—Québec. Je vous le dis, ils ont de très, très, très bonnes propositions. Ils parlent même, un carrefour de données ouvertes et d'information sur la mobilité. Souvenez-vous de ce que je disais, Mme la Présidente, sur la vision : Avoir une vision 10, 20, 30 ans. C'est à ça... C'est ça, le rôle du ministère en termes... en matière de mobilité.

Recommandation 5 de l'Association des firmes de génie-conseil : «Mettre en place des mécanismes nous permettant d'identifier les tendances et les principaux défis à relever dans le développement du transport collectif au Québec.»

Donc, un mémoire extrêmement riche, des recommandations très claires. D'ailleurs, je remercie l'équipe qui a travaillé sur ce mémoire. L'équipe de l'Association des firmes de génie-conseil du Québec, s'ils nous écoutent, je tiens à les féliciter. Et j'espère que mon collègue député de Masson va se joindre à moi et féliciter, en tant qu'ingénieur, et il va voter pour les entendre. C'est quand même... C'est des confrères. Il fait partie probablement du même groupe ou il a des amis au sein de cette association. J'aimerais bien l'entendre, ce qu'il pense... il pense, ce qu'il dit.

Donc, Mme la Présidente, encore une fois, je pense qu'on est... on est vraiment à la bonne place, après avoir utilisé l'ensemble des arguments, pour faire raisonner ce gouvernement en matière... ça prend combien d'argent pour lancer l'agence.

Jusqu'à maintenant, Mme la Présidente, l'opposition officielle a déposé trois... trois motions préliminaires, uniquement trois, pas d'imposer beaucoup, Mme la Présidente. J'ai appuyé les motions préliminaires de mes collègues. Donc, je pense que nous sommes dans le vif du débat parlementaire, le débat parlementaire qui nous permet aujourd'hui, avec des motions préliminaires, faire raisonner le gouvernement. Et Dieu sait qu'on en a besoin, Mme la Présidente.

Donc, la meilleure chose, la meilleure chose, Mme la Présidente, c'est accepter notre demande d'inviter l'Association des firmes de génie-conseil, de leur donner l'opportunité de nous expliquer : Est-ce que la ministre a raison quand elle dit qu'on n'a pas d'experts, hein, qu'on a perdu l'expertise? Chose que je doute, surtout que j'ai la réponse : on a 28 000 professionnels. Eux-mêmes, page n° 3, ils disent que «plusieurs des firmes qui composent l'industrie québécoise du génie-conseil exportent leurs services et leur savoir-faire partout dans le monde». Donc, on n'est pas juste experts chez nous, là. L'expertise aide ailleurs, dans d'autres continents.

Et je peux vous parler, Mme la Présidente, d'une expérience ancienne avant la vie politique. J'étais derrière des missions économiques au moins dans une dizaine de pays et j'ai vu nos experts québécois en matière de mobilité. Et, à l'époque, ils me disaient : On a un problème avec le gouvernement du Québec pour cheminer nos innovations, y compris avec le ministère du Transport. Ils étaient capables de décrocher des contrats en Côte d'Ivoire, mais pas au Québec.

Donc, qu'on arrête de dire qu'on n'a pas des experts, et c'est pour cela qu'on justifie la création d'une agence. Mais je ne peux pas aujourd'hui prétendre que l'argument que j'ai sur la table, qu'on a un manque d'experts, est justifié.

• (11 h 20) •

En parlant avec ces gens, avec l'association, on va probablement trouver la solution ailleurs et, je dirais même, abandonner l'idée de créer une agence Mobilité Infra. Si j'ai 28 000 professionnels, et ces 28 000 professionnels insistent sur les étapes préliminaires des projets d'infrastructure, ils veulent qu'on... ils veulent qu'on... Ils nous demandent de définir très bien les projets complexes. Ils nous parlent des données... des données ouvertes. Ils nous parlent de définir les mécanismes nous permettant d'identifier les tendances et les principaux défis à relever dans le développement du transport au Québec. C'est ce qu'ils nous ont demandé, Mme la Présidente.

Je trouve ça intéressant, encore une fois, un groupe qui a déposé un mémoire, qui n'a pas eu la chance d'être entendu en commission parlementaire, mais je ne veux surtout pas manquer l'occasion de dire qu'avec un peu de temps, un peu de patience et un peu d'ouverture de la partie gouvernementale, on va les inviter. On va les inviter, Mme la Présidente, pour nous partager leurs préoccupations, revoir avec eux l'ensemble des recommandations.

Et, pour conclure, Mme la Présidente, j'espère, cette fois-ci, que, rendu à ma troisième motion préliminaire... À ma troisième motion préliminaire, j'espère que le gouvernement va accepter cette motion, Mme la Présidente. Je vous remercie.

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

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, c'est une proposition... une motion, en fait, de la part de mon collègue député de Nelligan, que je trouve particulièrement intéressante lorsqu'on considère, là, les discussions qui se tiennent déjà depuis quelques semaines sur la pertinence de mettre en place une agence et de pouvoir réaliser, de façon plus rapide, un plus grand nombre de projets dans les délais et dans les budgets qui sont impartis. Je pense que c'est fondamental de pouvoir approfondir la discussion avec des gens qui ont une expertise en matière de développement et d'élaboration de plans et devis pour la mise en oeuvre de projets complexes, d'infrastructures diverses, évidemment, qu'on pense soit à des infrastructures routières, autoroutières ou même en matière, évidemment, de transport collectif, ce qui devrait être, à notre point de vue, là, la fonction principale et unique de l'agence.

Mais c'est intéressant, parce qu'essentiellement, plus on approfondit la lecture du texte, du libellé du projet de loi n° 61 qui est devant nous, plus on se rend compte, essentiellement, qu'on a besoin d'approfondir la question et qu'on a besoin d'avoir toute l'information sur la façon dont ça se passe déjà ici, au Québec, l'élaboration de projets, et d'essayer de comprendre pourquoi on a des projets qui n'aboutissent jamais, pourquoi est-ce qu'on prend des années et des années à réaliser des projets ou encore pourquoi il est impossible, semble-t-il, au Québec, de prendre exemple sur d'autres juridictions où les projets se réalisent rapidement.

Et ce n'est pas parce qu'on n'a pas cette... cette expertise. Et ça, ce débat-là, je pense qu'il va falloir, à un moment donné, le clarifier. Il ne faut pas penser qu'au Québec nous n'avons pas l'expertise en matière d'ingénierie, par exemple, parce qu'on l'a vu dans certains des mémoires qui ont été déposés, certains des intervenants qui sont venus nous entretenir de la question, l'expertise québécoise, elle est présente un peu partout à travers le monde, dans les projets qui se réalisent dans d'autres juridictions.

Si on n'a pas suffisamment d'expertise au ministère, c'est une chose, mais, encore là, mon collègue député de Nelligan le mentionnait tout à l'heure, on a fait la démonstration, je crois, en écoutant la... les représentants de l'association des ingénieurs de l'État, qu'en fait nos ressources étaient peut-être mal employées. Et on a émis des doutes sur les moyens qui étaient mis en place pour s'assurer qu'on puisse mettre à contribution l'expertise existante ici, au Québec, pour la réalisation de projets dans les temps, et les délais, et les budgets impartis.

Donc, le brassage de structures, on le voit. Je pense que, depuis quelques années déjà, c'est une façon pour le gouvernement de tenter de prouver qu'il est en action, qu'il réalise des projets, faire miroiter un futur meilleur. Et, pour ce faire, bien, on crée des structures, des comités, des agences, comme... comme par exemple dans le domaine de la santé et comme si ça allait de soi qu'une nouvelle structure, bien souvent, là, avec une hiérarchie très forte et des décideurs de haut rang qui savent mieux que quiconque comment faire, et quoi faire, et qui sont, évidemment, payés à très forts salaires... Donc, on va toujours faire miroiter le fait que ces ressources-là sont exceptionnelles et qu'on doit aller, essentiellement, les recruter dans le domaine privé, où ils sont mieux payés, bref, qu'à travers cette vision-là d'un groupe de gestionnaires, là, ultracompétents on peut faire migrer ou changer de direction un paquebot comme celui du gouvernement du Québec ou du ministère des Transports et de la Mobilité durable de façon à ce qu'il nous mène à bon... bon port, et qu'il réalise des projets, et livre des résultats.

Et je pense que ça, ce présupposé-là, là, actuellement, de façon empirique, on ne peut pas dire qu'il se vérifie dans... dans la réalité, d'où l'idée d'avoir, justement, la chance d'interroger ici des praticiens, des professionnels. Et ils sont près de 30 000, quand même, c'est... ce n'est pas rien, représentés par une association qui n'a pas été invitée, malheureusement, autour de la table ici. Et, à ce moment-ci, je pense que, lorsqu'on regarde, effectivement, le mémoire qu'ils ont déposé, ils méritent non seulement audience, mais nous, nous devons nous donner l'opportunité et la chance de pouvoir avoir cet échange constructif et porteur avec eux de façon à pouvoir véritablement, là, adopter les bons enseignements pour la suite des choses et des débats qui seront les nôtres au cours des prochaines semaines.

C'est... Ce n'est quand même pas rien. Lorsqu'il est question de projets complexes, chacun des intervenants qui sont venus ici avait sa propre définition. La ministre a probablement sa définition. Nous, on a la nôtre. Et puis je pense qu'essentiellement ce flou-là est certainement un élément qu'il faut clarifier, sans quoi ça risque d'entraîner encore davantage de confusion non seulement autour de la table, mais, une fois qu'on adopte un projet de loi et que

l'intention du législateur est aussi floue... Je décèle que, pour le porteur du projet, ça peut être avantageux dans la mesure où on a laissé une marge de manoeuvre extrêmement importante, mais ce n'est pas porteur dans la mesure où on veut véritablement maximiser l'efficacité, savoir sur quels éléments il faut vraiment, là, se concentrer et aller de l'avant avec... avec des solutions qui soient porteuses, puis qui soient concrètes, puis qui soient réalistes, qui soient ancrées dans le terrain, dans la réalité du terrain.

Alors, moi, je pense que mentionner qu'on a, par exemple, non seulement une définition très floue des projets complexes, mais qu'on ne semble pas avoir la même compréhension de ce qu'il faut faire pour les réaliser, sur les conditions à mettre en oeuvre pour pouvoir être plus efficaces, les conditions de marché aussi au Québec... Sont-elles différentes d'ailleurs, dans les autres juridictions nord-américaines ou même ailleurs? Le fait qu'on n'ait pas eu cette étude d'impact réglementaire, bien, il faut pouvoir compenser, là, ce manquement aux devoirs gouvernementaux par des avis experts qui nous permettent, justement, de mieux comprendre là où on veut aller.

Alors, c'est... c'est un peu comme le fait de dire que cette agence-là, elle va remplir, semble-t-il, de façon prioritaire les besoins qui sont urgents, de développer des réseaux de transport collectif, mais sans fermer la porte au... à la mise en place d'infrastructures routières ou autoroutières, alors qu'on a déjà un ministère qui s'occupe de ces... de ces projets-là et dont... dont on sait qu'ils ont certainement l'expertise, mais ils n'ont pas nécessairement les coudées franches, ils n'ont pas nécessairement le contexte qui leur permet, justement, de se consacrer à 100 % — je parle des professionnels qui y travaillent — à des... à des projets, parce qu'au cours des années on leur a imposé toutes sortes de barrières, toutes sortes d'obstacles. On a mis des bâtons dans les roues de l'exercice de leur profession, comme on l'a... on l'a vu, qui faisaient en sorte qu'on travaille, essentiellement, à mi-temps sur les projets et, l'autre moitié du temps, bien, on répond à des demandes d'information, à des contrôles, à des formulaires de reddition de comptes, ce qui entraîne une perte d'efficacité extraordinaire.

• (11 h 30) •

Alors, je pense qu'à cet égard les... l'Association des firmes de génie-conseil peuvent, je crois, puisqu'elles oeuvrent dans le secteur privé, et dont on dit souvent qu'il est beaucoup plus efficace que le secteur public... bien, on... ça reste à prouver, mais, au moins, je pense, de pouvoir les entendre et pouvoir exercer, je dirais, un jugement sur ce qu'ils ont à offrir comme vision, comme approche, comme modes... comme pratiques aussi, modalités de travail face à ce qu'on a entendu, par ailleurs, du secteur public, je pense que ça ne peut être que positif et constructif pour les travaux de la commission, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député. Oui, M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Oui, merci, Mme la Présidente. D'abord, c'est la première fois que je prends la parole aujourd'hui, donc j'aimerais saluer toutes les personnes présentes aujourd'hui, Mme la Présidente, les collègues, estimés collègues de la banquette gouvernementale, très content de vous retrouver, mon collègue des Îles-de-la-Madeleine, mon collègue de Nelligan. J'ai vu tout à l'heure aussi mon collègue de l'Acadie. J'espère que vous avez passé une belle fin de semaine et que vous en avez profité. Il a plu un peu samedi, il me semble. Ce n'était pas superbe. Mais, dimanche, il y avait moyen d'en profiter. J'ai fait un petit barbecue avec des amis. C'était très agréable. J'ai eu une pensée pour vous en me disant : On se revoit très prochainement puis on va pouvoir continuer à étudier cet important projet de loi.

Pour vrai, j'ai parlé du projet de loi n° 61, pour vrai, avec mes amis. C'est fou comment l'amitié, des fois, nous amène... nous amène, des fois, sur des chemins, notamment celui de la politique. Donc, j'ai des amis politisés. Donc, on jase. Ils veulent savoir qu'est-ce que... sur quels projets je travaille en ce moment. Et évidemment le projet de loi n° 61... Puis il y avait plusieurs questions, évidemment, qu'ils m'ont soumises, que je ne vous livrerai pas en rafale ici aujourd'hui, là, l'objectif n'est pas... n'est pas, à ce moment-ci, opportun, mais ça va alimenter, en tout cas, mes réflexions tout au long, là, de l'étude détaillée.

Très bonne motion, en fait, de mon collègue sur le fait d'écouter... entendre, en fait, l'Association des firmes de génie-conseil du Québec avant de commencer l'étude détaillée. Je pense que ce serait pertinent. On sait combien c'est un secteur d'activité économique, évidemment, hyperimportant au Québec. On peut même en faire... On peut dire que c'est une fierté du Québec, là, les firmes de génie-conseil. On sait combien on a développé ce secteur d'activité là de façon importante depuis un bon moment déjà. Puis même je dirais que ça date principalement, là, de l'époque où on a commencé à faire des routes, évidemment, au Québec, l'époque où on a commencé aussi à prendre en main les destinées de notre réseau de production, de transport et de distribution d'électricité avec la création d'Hydro-Québec. On est allés chercher une expertise. On l'a développée. Ça en fait une fierté. On l'exporte aussi. On fait connaître cette... cette expertise-là partout dans le monde. C'est un... c'est un volet de notre... un pan de notre économie, là, qui, moi, me rend très, très fier, évidemment, dans lequel il y a une... donc, une expertise très grande. Et je pense que ce serait important de les... de les entendre avant de commencer, parce qu'ils vont, évidemment, être mis à contribution dans le déploiement des projets qui seront créés, si on crée toutefois l'agence Mobilité Infra Québec. Ce seront, donc, des intermédiaires, des partenaires pour lesquels, évidemment, il y aura des relations à développer.

Puis c'est intéressant, parce que mon collègue ici, à la recherche, m'a partagé un texte que j'ai... que j'ai lu avec attention, qui, justement, a été produit par l'Association des firmes de génie-conseil du Québec. C'est un... Ils sont comme dans une espèce de... de momentum, de momentum, en fait, là, dans lequel ils font... Ils soulignent, en fait, là... En fait, ils ont lancé un manifeste du génie-conseil. Donc, ils veulent comme une espèce de positionnement

sociétal, je dirais. Et, dans le cadre de cette opération-là, ils ont donné la parole à des professionnels sur des projets innovants, créatifs et durables. C'est leurs mots.

Et j'avais envie, là, de me pencher un peu là-dessus avec vous, parce qu'il y a des éléments là-dedans qui me laissent à croire qu'ils auraient été très pertinents à entendre avant de commencer, donc, l'étude détaillée. Bien, d'abord, des mots, là, assez généraux, là, je vous les lis quand même, mais c'est important, là, de le rappeler, mais c'est un... c'est un... ce n'est pas un positionnement, c'est une mise en contexte importante : «Les changements climatiques représentent l'un des défis les plus urgents de notre époque. Au Canada, le secteur des transports est responsable de 25 % des émissions de gaz à effet de serre, tandis qu'au Québec, cette proportion atteint 45 %.»

Évidemment, au Canada, c'est un peu plus faible, les transports, parce que c'est toute l'exploitation des produits pétroliers dans l'Ouest, là, qui joue pour beaucoup, évidemment, qui pèse lourd dans notre balance, disons, importante, là, de production de gaz à effet de serre au Canada, tandis qu'au Québec, bien, le cheval de bataille sur lequel on doit se pencher plus... de façon plus importante, c'est, évidemment, les transports, parce que notre électricité, notamment, est produite de manière verte. Donc, évidemment, contrairement au Canada, où il y a l'exploitation, l'extraction puis le chauffage aussi, il faut le dire, là, qui sont des secteurs d'activité très importants, bien, contrairement à ça, nous, au Québec, s'il y a un domaine sur lequel on doit travailler, c'est, évidemment, le transport. C'est un sujet qui est important, évidemment, parce que cette... cette création d'agence pourrait nous aider à réduire cette proportion-là de notre bilan carbone.

Je poursuis en disant les... en lisant, en fait : «Les prochaines années seront déterminantes pour changer notre trajectoire climatique.» Évidemment, il y a urgence d'agir, là. «Si le transport contribue au problème, il constitue également une opportunité d'intégrer les solutions durables répondant aux besoins des citoyens. Nous devons ainsi repenser le transport et sa mise en oeuvre, car la mobilité verte va bien au-delà des véhicules.»

Ça, c'est quand même très intéressant, parce que, bon, des fois, on a certains débats, là, sur quelle devrait être la mission de l'État, notamment, relativement au transport collectif, non seulement créer des transports collectifs, des nouveaux projets, mais aussi assurer le maintien des actifs. Bon, on a eu des exemples très... très éloquentes, là, la semaine dernière avec la fermeture de trois stations dans l'est de Montréal, donc, les stations Fabre, d'Iberville et Saint-Michel. D'ailleurs, peut-être, au bénéfice de la commission, je ne sais pas si tout le monde est au courant pourquoi trois stations sont fermées alors que la problématique était vraiment juste dans la station Saint-Michel, c'est parce qu'il y a les...

Une voix : ...

M. Grandmont : ...les voies d'aiguillage, exactement. Donc, le collègue de Masson semble au courant. Mais donc, les voies d'aiguillage, il y en a seulement à Jean-Talon et à Saint-Michel, dans ce secteur-là, et donc, en fermant Saint-Michel, on ne peut plus tourner les trains de sens, on ne peut pas les faire retourner dans l'autre direction, donc, d'où... d'où la fermeture au niveau, là, de Fabre et d'Iberville. C'est quand même important de le savoir. Et donc sur le maintien des actifs, d'une part, mais aussi on a un débat, là, assez fréquent, là, Mme la ministre et moi-même, là, sur la question du financement des opérations de transport collectif.

Donc, c'est un dossier, évidemment, sur lequel on a travaillé avec beaucoup d'attention... Excusez-moi. Et évidemment ce qui est intéressant dans le texte, c'est dire que ça va au-delà de simplement électrifier les véhicules. Puis ça, je pense que c'est quelque chose qui est intéressant.

Donc, je continue leur texte. Ils vont parler d'interopérabilité et de micromobilité pour les déplacements urbains fluides. Donc, ce qu'ils disent, c'est que «nos villes sont constituées de divers systèmes qui doivent fonctionner ensemble pour être efficaces, tels que le logement, les soins de santé, l'énergie et le transport. En matière d'infrastructures de transport, il est essentiel de tisser l'interopérabilité et la micromobilité dans les tissus urbains pour les rendre plus durables.» Ça, moi, c'est intéressant, ça me parle beaucoup, l'interopérabilité. Il y avait Communauto qui avait sur son site Internet... Puis ils l'utilisaient quand même assez souvent dans les présentations, là, que... auxquelles j'assistais, là, des conférences faites par Communauto, qui est le système de vélo... d'autopartage, pardon — j'étais au colloque de Vélo Québec ce matin, ça fait que je pense un peu vélo — donc, le système de... d'autopartage opéré par, donc, ce partenaire important qui est Communauto. Ils disaient : Vous savez, il n'y a pas aucun mode de transport durable pris individuellement qui peut compétitionner avec l'automobile.

L'automobile, c'est... c'est très simple, hein, on sort de chez soi, la voiture est dans la cour, est dans le «driveway», dans l'entrée du garage, et on peut l'utiliser pour faire tout type de déplacement. On peut aller chercher la pinte de lait à côté comme on peut aller faire un déplacement interurbain. Je pourrais aller dans Masson, par exemple, visiter mon estimé collègue. Mais donc c'est un moyen de transport qui est très utile, très flexible. Je pars à l'heure que je veux. Il n'y a pas de contrainte de temps.

La contrainte... Il y en a deux principales. Il y a la contrainte, d'une part, bien, de temps de déplacement, parce que c'est vrai que, bon, les épisodes de congestion sont rendus assez importants, surtout dans certaines régions à Québec. C'est quand même important sur certains axes, mais drôlement important dans la région métropolitaine de Montréal. La ministre a vu passer comme moi, là, les chiffres, 6 milliards, la valeur de la congestion actuellement dans la région métropolitaine de Montréal. Ce n'est pas rien. Alors, quand moi, je vois le métro être fermé dans un contexte où la congestion est évaluée à 6 milliards de dollars juste pour la région... la grande région de Montréal, je me dis : Il y a urgence d'agir pas à peu près. J'imagine qu'elle pense comme moi, évidemment.

• (11 h 40) •

Donc, il y a... Puis l'autre contrainte, bien, c'est, évidemment, le coût. Alors, évidemment, avec l'auto électrique, on est en train de travailler un peu sur l'aspect coût lié à l'utilisation de produits pétroliers, parce que l'électricité,

évidemment, est vraiment très, très, très... moins dispendieuse, évidemment, plus abordable. Bon, ça ajoute du temps, mais ça, c'est une autre question.

Mais là la question aussi, c'est le reste des... le reste des coûts demeure quand même pour l'automobile, bon, l'achat de la voiture, évidemment, la dépréciation qui est quand même importante. Je pense qu'on... Pour un véhicule, là, standard, genre, une Camry, la dépréciation est évaluée à 3 000 \$ par année pour une Toyota Camry. Puis je vous dirais que ce n'est pas le type de véhicule que la plupart des Québécoises et des Québécois achètent aujourd'hui. En fait, il y a de moins en moins de voitures sur les routes. Ce qu'il y a de plus en plus, par contre, c'est des camions légers, des VUS. Donc, la taille des véhicules a augmenté beaucoup, donc aussi, incidemment, la consommation de... d'essence puis aussi, bien, le coût à l'achat qui est plus grand, puis aussi, évidemment, le... donc, le coût total de l'utilisation de l'automobile, les assurances également aussi.

Donc, c'est ça. Dans le coût du véhicule, il y a, évidemment, donc, c'est ça, l'essence, il y a le temps qu'il faut calculer, la dépréciation, l'entretien général, changer les pneus, le changement d'huile, etc. Donc, ça finit que ça coûte environ 10 000 \$ par personne... par automobile qu'on possède, selon le CAA-Québec. Puis je serais très curieux qu'il refasse cette... et intéressé, en fait, à ce qu'il refasse ces études-là, parce que, comme je vous dis, ça a été fait au moment où la Toyota Camry était comme le véhicule de base que les Québécois et les Québécoises avaient. Donc, aucun moyen de transport pris individuellement qui peut concurrencer l'automobile mis à part ces deux éléments-là, là, le temps puis le coût.

Mais donc il est important de bien articuler l'offre de transport collectif et actif présente sur nos routes puis aussi de l'articuler... évidemment, ça, c'est à une échelle un peu plus macro encore, mais articuler l'occupation du territoire. Évidemment, le meilleur déplacement en automobile, c'est celui qu'on ne fait juste pas. Le meilleur déplacement, c'est celui qu'on n'a pas à faire. Si on peut le faire à pied ou à vélo, c'est encore plus facile. Si on peut faire notre épicerie à vélo, si on peut faire... à vélo, peut-être moins, mais à pied, à tout le moins, quoiqu'il y a des paniers qui existent qu'on peut attacher en arrière de son vélo... Ça existe, c'est de plus en plus courant. Aller à l'école, aller au travail à pied. Je suis persuadé que plusieurs de mes collègues aussi ici qui ont leur résidence de fonction, je pense que c'est le terme qui est utilisé, qui peuvent se déplacer à pied vers le parlement pour venir travailler. Je suis sûr qu'ils en profitent, qu'ils apprécient prendre un peu de soleil le matin. Marcher, ça met en forme. On arrive de bonne humeur au parlement. Ça nous permet de faire des belles commissions ensemble puis de parler de longues minutes, de longues heures d'un projet de loi qui est très important.

Donc, je poursuis le texte de l'Association des firmes de génie-conseil. Ils disent : «L'interopérabilité permet aux usagers de naviguer», c'est très important, ça, «l'interopérabilité permet aux usagers de naviguer d'un système à l'autre (par exemple, du logement au transport, puis aux soins de santé) de manière interchangeable, intuitive, accessible, sécuritaire. Pour effectuer ce virage, nous devons repenser fondamentalement nos modèles de collaboration entre les intervenants de ces systèmes et intégrer des innovations technologiques qui permettent une meilleure interconnectivité numérique, comme l'intelligence artificielle.»

Bon, la première des... Il y a beaucoup de choses dans ce paragraphe-là, c'est très chargé, mais je vais prendre le temps de le décortiquer, d'abord en vous rappelant que l'intelligence artificielle... Il y a une journée demain sur l'intelligence artificielle, hein? J'espère que tout le monde a mis ça à son agenda, une grande journée organisée par l'Assemblée nationale. Il va y avoir plusieurs activités tout au long de la journée, un dîner, notamment, au Parlementaire, si ma mémoire est bonne, où on pourra entendre des conférenciers, des conférencières.

On n'a pas eu encore de commission particulière sur l'intelligence artificielle. Par contre, c'est un domaine sur lequel on devrait davantage se pencher. Il y a plusieurs acteurs dans le... dans le... dans ce domaine d'expertise là, notamment Yoshua Bengio, qui est notre... une... notre grande sommité québécoise et internationale aussi, qui nous met en garde contre les dangers. Il est à la fois créateur, mais à la fois un lanceur d'alerte, en fait, de ce domaine-là, parce que c'est un domaine qui va complètement... bien, qui a déjà commencé, en fait, à s'imposer dans les différentes sphères d'activité dans lesquelles nous naviguons tous et toutes, puis évidemment les transports ne vont pas échapper à ça. L'intelligence artificielle est... est déjà utilisée de manière importante dans la... dans la mobilité, mais ça va à l'être de plus en plus.

Puis il y a un risque aussi à ce niveau-là, puis je fais une courte parenthèse là-dessus, une courte... il y a un certain risque aussi de... qu'il pourrait y avoir des conséquences économiques assez importantes. Il y a des enjeux de sécurité importants, parce que, quand on se rend dépendants aux technologies, notamment l'intelligence artificielle, bien, on se rend aussi vulnérables, parce qu'il y a des brèches un peu partout, tout le temps, là-dedans. Et on pourrait voir des malfaiteurs, des pirates informatiques prendre le contrôle de certaines infrastructures de transport en simultané. On l'a déjà vu, là, notamment pendant la pandémie. Souvenez-vous, là, Tesla avait pris le contrôle des véhicules à distance pour augmenter l'autonomie des véhicules, pour qu'ils puissent se déplacer plus longtemps. Ils avaient débridé, dans le fond, l'autonomie des véhicules à distance. Donc, ça, c'était fait de façon bienveillante, on l'apprécie, mais on peut imaginer, donc, qu'un contrôle à distance pourrait être pris. Mais je reviens tout simplement à... Je voulais faire une petite parenthèse sur l'intelligence artificielle parce qu'il y a une journée thématique là-dessus demain à l'Assemblée nationale.

Mais ce qui est important là-dedans, c'est la notion d'interopérabilité, qui doit s'opérer de manière interchangeable, intuitive, accessible et sécuritaire. Bon, sécuritaire, j'en ai déjà parlé beaucoup à travers la notion, là, de piratage. La... Tous ces modes de transport-là, là, pour les usagers qui décident d'utiliser d'autres modes de transport, d'utiliser la mobilité durable à la place de l'automobile, bien, doivent apprendre à utiliser plusieurs systèmes.

Un usager typique, par exemple, qui... bon, une famille qui aurait une voiture pour un... une des deux personnes du couple qui travaille à l'extérieur, bon, va porter les enfants, par exemple, à la garderie, puis, après ça, va travailler,

bien, l'autre personne, selon la température, selon les déplacements qu'elle a à faire dans la journée, doit apprendre à utiliser un réseau d'autobus avec les horaires — des fois, c'est complexe un peu — donc, déjà aussi une application dédiée à son système d'autobus. Elle doit apprendre à utiliser les services de Communauto, par exemple, parce que certains de ses déplacements vont être à effectuer à l'extérieur de la zone desservie par le transport en commun, et donc elle doit apprendre à utiliser aussi une autre application avec un autre mode de tarification. Si, des fois, ses déplacements le permettent, elle va avoir... elle va utiliser le réseau àVélo, par exemple, le réseau de vélopartage à Québec, qui fonctionne très, très bien.

D'ailleurs, je ne sais pas si mes collègues le savent, mais on a dépassé le 1,1 million de déplacements dans la saison 2024 et on s'attend, donc, à avoir, d'ici la fin du mois d'octobre, parce que, le... la saison vélo, à Québec, là... Le réseau municipal cyclable de la ville de Québec ferme officiellement le 31 octobre, puis donc le réseau àVélo aussi cesse ses activités au 31 octobre. On devrait être en mesure d'atteindre 1,2 million de déplacements. Ça, c'est très, très bon. Et on arrive à faire ça avec 1 300 vélos. Puis leur objectif, c'est d'atteindre trois... 3 300 vélos, à terme, pour avoir des vélos un peu partout sur l'ensemble du territoire de la ville de Québec. Plus on en aura, évidemment, plus ça va fonctionner.

Mais tout ça pour dire qu'outre cette belle nouvelle-là, qui est très enthousiasmante pour le... l'avenir de la mobilité durable et active à Québec, et sécuritaire en même temps aussi, bien, il y a toujours l'enjeu, évidemment, d'utiliser, encore une fois, un autre système en parallèle avec ses propres codes, ses propres règles de sécurité routière à suivre, des nouvelles applications aussi à suivre, une autre... un autre système avec sa propre tarification. Donc, c'est... c'est extrêmement compliqué de développer ça.

Puis je vais me permettre de parler de systèmes qu'on voit se développer un peu partout à travers le monde. Puis malheureusement il n'y en a pas beaucoup, beaucoup, d'exemples, parce qu'il y a une grande complexité. Mais, encore une fois, je pense que l'Association des firmes de génie-conseil pourrait être mise à contribution là-dedans. C'est développer des plateformes qui regroupent l'entièreté de ces... de ces modes de transport là, l'information, donc, à la fois la capacité de prévoir un déplacement, la capacité de réserver un mode de transport. On aurait pu ajouter à ce que j'ai dit tantôt le taxi, par exemple, qui est un autre système en parallèle, donc, l'autobus. Tu sais, un ensemble de modes de déplacement, les intégrer dans une seule et même application dans laquelle il y a un partage de données, dans laquelle il y a une tarification intégrée qui se fait aussi. Ça, c'est superintéressant. Sur papier, là, c'est vraiment formidable.

Par contre, il y a une très, très grande complexité, parce que vous savez combien ça... comment ça fonctionne dans le milieu de la donnée, dans les... dans les domaines d'activité économique dans lesquels il y a... La valeur provient des données qu'on recueille auprès des usagers. Il y a une très grande méfiance des différents partenaires à partager les données. Donc, il faut déjà s'entendre sur qui sera l'intégrateur de l'ensemble de ces données-là. Ce n'est pas évident de trouver un seul chapeau, un seul leader, un seul joueur qui va regrouper pour formaliser cette mise en commun des informations puis les mettre disponibles à l'ensemble des usagers qui vont décider d'adhérer à ce système-là très bien intégré, mais après ça il y a toute la question de comment on redonne les revenus, comment on partage le... les revenus de cette mise en commun là de l'utilisation de l'ensemble de ces modes. C'est hypercompliqué.

Probablement que les firmes de génie-conseil ont un rôle à jouer là-dedans pour être capables de développer les systèmes, coordonner ça. Le gouvernement du Québec aussi a un rôle hyperimportant à jouer là-dedans. Et... Par contre, ça permettrait des avancées hyperimportantes, notamment sur la possibilité que ça nous offrirait de donner aux gens des options bon marché de se déplacer.

• (11 h 50) •

Je prends un exemple très simple, Mme la Présidente. Vous savez, les... Bon, je travaille souvent avec des personnes qui sont en situation de pauvreté assez grande, des gens qui sont à l'aide sociale, par exemple, puis, bien, c'est rare que ces personnes-là ont un véhicule, ont accès à une automobile privée. Donc, ça va être des bons marcheurs. Ça va être des cyclistes parfois. Ça va être aussi des utilisateurs assez fréquents du transport en commun, particulièrement l'hiver, puis le laissez-passer coûte assez cher à l'achat si... Moi, au début du mois, là, investir 90 \$, à peu près, là, selon les régions, c'est quand même un montant appréciable quand mon chèque d'aide sociale est de 600 \$, 700 \$, tu sais. Donc, il y a... il y a vraiment un enjeu, là. Ce qu'on se rend compte, Mme la Présidente, c'est que les gens ne vont donc pas acheter le laissez-passer, mais ils vont plutôt s'acheter un billet, puis un autre billet, puis un autre billet, puis un autre billet, puis un autre billet, puis, à la fin du mois, ça se peut qu'ils aient dépassé le 90 \$ à force d'acheter des billets individuels. Vous comprenez qu'on est... on est passés à côté d'une possibilité de lui offrir le meilleur tarif, en tout cas, le meilleur tarif pour être capable de se déplacer pendant son mois.

Bien, des systèmes comme celui-là, c'est superintéressant parce que ça permet de faire ce qu'on appelle, en anglais... je ne sais pas c'est quoi, le terme français, là, vous m'excuserez. C'est du «fare capping». Donc, on va venir plafonner. C'est peut-être ça, plafonnement. On va plafonner le tarif qui va être dépensé mensuellement pour l'utilisateur, l'utilisatrice. Donc, la personne va payer un billet, puis un autre billet, puis un autre billet, puis un autre billet. Par contre, quand elle est rendue à 90 \$, bien là, pouf! l'application lui donne le tarif mensuel pour que, dans le fond, elle arrête de dépasser le montant. Ça fait que c'est vraiment intéressant.

Puis c'est aussi donner la facilité d'utilisation, la fluidité dans les déplacements, dans la tarification. Il faut que ce soit simple. Tant qu'on ne développera pas ces systèmes-là, on n'arrivera pas à, comme, décloisonner le transport collectif et actif. On le fait bien, là, quand même. On a des parts modales qui ne sont pas mauvaises au Québec, évidemment, puis dans certains secteurs, notamment Montréal, avec l'important débit d'usagers qu'on peut générer avec le tramway... avec le métro, pardon, mais évidemment... On obtient des parts modales qui sont quand même assez importantes, bien que ça demeure fragile, encore une fois, là. L'exemple des trois stations qui sont fermées à Montréal en sont un... sont éloquents là-dessus.

Mais il reste quand même que, si on veut aller plus loin, bien, ça, c'est une voie d'avenir qui est très intéressante. Et c'est ce qu'on dit là-dedans, là : «L'interopérabilité doit être faite de manière interchangeable, intuitive.» Donc, il faut que ce soit facile. Une seule application, une seule entrée de carte de crédit, puis après ça la machine, l'application calcule pour nous, à la fin du mois, sur l'ensemble de tous les services de mobilité durable que j'ai utilisés... Si j'ai pris le taxi, si j'ai pris le réseau de vélopartage, si j'ai pris le transport collectif, je vais avoir... si j'ai pris Communauto, à la fin, l'application va... va me tarifier au meilleur forfait pour mon portefeuille aussi. Donc, je n'ai pas à me casser la tête. Puis toute l'information est regroupée.

Donc, moi, pour vrai, là, c'est... c'est quelque chose que... sur lequel j'aimerais beaucoup entendre l'Association des firmes de génie-conseil, parce que je pense qu'il y a là-dedans quelque chose qui me rejoint puis qui est une voie d'avenir pour le transport collectif et actif. Donc, voilà.

Je poursuis sur leur texte. On dit aussi : «Il faut également lier les réseaux physiquement, notamment via la micromobilité. Celle-ci se matérialise par des modes de transport légers et agiles qui sont utilisés pour des courtes distances, tels que le vélo et trottinette. Ces modes de transport comblent certains écarts entre les arrêts de transport en commun et la destination des usagers, améliorant la connectivité dans les environnements urbains. Toutefois, la micromobilité doit être soutenue par l'innovation sociale, permettant le partage d'engins légers.» Donc, ça revient à, bon, le vélopartage, notamment.

Tu sais, il y a une notion assez fondamentale, en transport, qui est le déplacement du... dans le dernier mille, ou on utilise aussi dans le dernier kilomètre. Donc, on est capables d'avoir des réseaux de transport collectif, parfois même interurbain, ça peut s'appliquer aussi, là, dans lequel on va avoir un déplacement qui est fait du point a au point b, à partir d'une gare jusqu'à une autre ou à partir d'une station jusqu'à une autre quand on est en milieu urbain. Mais, au bout de ces lignes-là, qu'est-ce qui nous attend? Qu'est-ce que j'ai comme moyen pour me rendre jusqu'à ma destination finale? Ça, c'est hyperimportant, parce que ça peut jouer dans le fait que les gens prennent ou pas un service de transport collectif.

Le transport interurbain, pour moi, est superéloquent à ce propos-là. On va avoir une ligne d'autobus qui part de la gare centrale de Québec, par exemple, à Sainte-Foy ou ici, à la gare du Palais, dans la Basse-Ville de Québec, puis va se rendre jusqu'à... Montréal, ce n'est pas un bon exemple, évidemment, parce qu'après ça on a des options, là, mais dans une ville en périphérie, puis, rendu sur place, bien, j'ai besoin d'un moyen de transport pour me déplacer jusqu'à mon hôtel que j'ai loué, puis après ça de mon hôtel pour aller jusqu'à la montagne où je vais faire ma randonnée. Donc, il y a... il y a ça à développer, et évidemment ça doit être réfléchi avec une offre de transport durable qui va nous permettre de se déplacer. Ça peut être des taxis, évidemment, mais ce qui est nommé là-dedans, c'est vraiment l'offre de transport léger pour être capables d'accompagner ces gens-là. Ça va être des trottinettes, ça va être des vélos, ça va être des voitures en libre-service, par exemple, qui peuvent être utilisées, puis pas nécessairement des gros véhicules. Ça peut être des plus petits véhicules.

Moi, ce que je trouve intéressant là-dedans, c'est qu'on va... On a besoin à la fois d'un modèle qui va être... qui va favoriser l'interopérabilité puis en même temps aussi qui va être capable physiquement de répondre aux besoins des gens sur le terrain. Bien là, on a Mobilité Infra Québec qui vient créer, potentiellement, c'est le souhait de la ministre, des nouvelles infrastructures de transport collectif au Québec. C'est une bonne chose, évidemment. Il faut les créer. Après ça, on verra si l'agence est le meilleur outil pour les développer. Mais, si on va vers ça, on va avoir besoin de cette interopérabilité-là. On va avoir besoin de lier nos systèmes ensemble, autant au niveau des applications pour être capables de faire la facturation, de faire... de faire la planification du déplacement, mais aussi, après ça, de prévoir les déplacements de manière physique une fois rendu sur le terrain.

Donc, comment on s'assure que ce souci-là, qui, à mon... à mon sens, est extrêmement important... Parce que, comme je le disais tantôt, tant qu'on n'arrivera pas à développer des offres très complémentaires, on n'arrivera pas à lutter contre l'utilisation de l'auto solo. Bien, on doit entendre... on doit entendre l'Association des firmes de génie-conseil dans le contexte de la création de Mobilité Infra Québec, comment s'assurer que ce réflexe-là va être développé au sein de Mobilité Infra Québec.

Je veux bien penser qu'on va avoir toute une expertise, là, puis qu'ils vont être tous très, très, très bons, mais, moi, ce que je veux, c'est les contaminer le plus rapidement possible, dès la... dès le projet de loi qui va venir constituer Mobilité Infra Québec, pour m'assurer que cette... ces réflexes-là, en fait, sont... sont comme inscrits dans la... dans l'ADN de Mobilité Infra Québec. Il ne faudrait pas faire l'économie de ce... de cette réflexion-là, de cette contamination-là à l'intérieur de Mobilité Infra Québec, parce qu'on viendrait créer un système... une agence qui créerait des nouveaux systèmes de transport collectif sans avoir cette préoccupation-là. On arriverait en bout de ligne... Puis il y a des bonnes chances qu'effectivement on se retrouve avec... avec pas d'option pour se déplacer, avec, encore une fois, pas non plus de... d'outil informatique pour être capables de bien planifier nos déplacements.

Je poursuis la lettre, que je trouve très intéressante. Ils disent : «Exercer un virage collectif vers le transport en commun et la micromobilité implique toutefois de pouvoir se fier à des infrastructures plus complexes. Celles-ci doivent donc être plus résilientes, bien protégées contre les chocs aigus, les inondations, la canicule, les pandémies, etc., et adaptées aux facteurs de stress chronique : hausse du niveau de la mer, infrastructures et population vieillissantes.» Pour... Donc, c'est ça.

Donc, encore une fois, les firmes de génie-conseil, je pense qu'ils sont assez à jour puis assez sensibilisés aux impacts des changements climatiques, notamment. Donc, leur... leur réflexe, c'est de dire : Trouvons des moyens de s'assurer que ce qu'on va créer comme infrastructures à partir de maintenant réponde aux nouvelles normes qu'on est en train de se donner pour être capables de s'adapter aux changements climatiques.

On a... Il y a eu un dépôt, récemment, là, de... des nouvelles cartes inondables par le ministre de l'Environnement. On voit, là, que ça change quand même passablement le paysage en termes de nombre de maisons qui se retrouvent

dans la zone inondable versus ce qui était le cas il y a quelques... quelques semaines à peine. Ça a des implications, évidemment, importantes. Écoutez, on est même en train de se demander si on ne devrait pas empêcher, dans certaines régions du Québec, dans certains coins du Québec, la location de logements au rez-de-chaussée de certains blocs à appartements. Vous voyez qu'on est en train de... vraiment de changer de paradigme, là, sur la question, notamment, des changements climatiques, mais des inondations qui sont associées à ça, qui vont être de plus en plus fréquentes, de plus en plus importantes.

Donc, la réflexion de l'Association des firmes de génie-conseil, c'est de dire : Assurons-nous que ce qu'on va créer dans le transport collectif, bien, prévoie déjà ce changement de paradigme là. Encore une fois, je suis persuadé que Mobilité Infra Québec, les gens qui y travailleront, si cette agence-là est effectivement créée, vont être à la page, vont bien travailler. Mais ce que j'aimerais, moi, c'est avoir la discussion avec l'association pour, le plus possible, rapidement contaminer, envoyer le message que c'est important, que le réflexe adaptation aux changements climatiques est fondamental et qu'on doit s'en préoccuper. Ça doit être, encore une fois, dans l'ADN de Mobilité Infra Québec.

Il me reste combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Grandmont : Deux minutes. Parfait. Je vais être correct. Merci. Donc, ce qu'on nous dit, c'est que «pour inverser la trajectoire actuelle, nous devons considérer toutes les solutions à notre portée et bien cerner la meilleure approche à utiliser. Aux innovations technologiques et sociales s'ajoute ainsi l'innovation basée sur la nature, qui favorise la préservation de la biodiversité, l'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau, et la création d'espaces verts.»

On nous dit : «Le cas du corridor du nouveau pont Champlain illustre bien la mise en oeuvre de ces principes. Au-delà de son rôle majeur dans l'amélioration de la fluidité — transport collectif, pistes multifonctionnelles — ce projet a mis de l'avant plusieurs solutions innovantes pour la gestion des eaux pluviales, la protection des milieux naturels et l'utilisation des matériaux plus durables.»

• (12 heures) •

Donc, ils le disent, là, ils ont l'expertise au sein des organismes qui sont représentés par l'Association des firmes de génie-conseil. On serait fous, Mme la Présidente, de se passer de leur expertise, de leurs connaissances, de leurs compétences dans le contexte qui va nous occuper à partir de très bientôt, j'imagine, l'étude du projet de loi détaillée... de la... de... du projet de loi 61 qui va édicter la loi sur la... Mobilité Infra Québec. On serait fous de se passer de cette discussion-là importante qu'on peut avoir avec les experts de l'Association des firmes de génie-conseil au Québec. Si on veut être capables de bien enligner Mobilité Infra Québec, si on veut être capables de l'envoyer sur la bonne track, sans faire de jeu de mots avec les transports collectifs, je pense que ça vaut vraiment la peine de les recevoir d'ici à ce qu'on commence l'étude de l'article 1, Mme la Présidente. C'est mon souhait le plus cher.

Je vais voter en faveur de la motion de mon collègue.

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

Mise aux voix

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

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

Le Secrétaire : 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 : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin (Bonaventure) : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

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

M. Montigny : Contre.

Le Secrétaire : M. Girard (Lac-Saint-Jean)?

M. Girard (Lac-Saint-Jean) : 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.
Avons-nous une autre motion préliminaire à présenter? Oui, M. le député de Masson, la parole est à vous.

M. Lemay : J'aimerais faire une motion pour proposer d'entreprendre l'étude de l'article 1. Et je pourrais en lire le libellé.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...juste pour la gouverne de tous les collègues, les motions doivent être écrites, sauf celles dont les termes ne varient pas, selon l'article 190. Allez, M. le député.

**Motion proposant de passer immédiatement
à l'étude détaillée du projet de loi**

M. Lemay : D'accord. Alors, la motion se lit ainsi :

«Que la Commission des transports et de l'environnement passe immédiatement à l'étude de l'article 1 et des articles suivants du projet de loi n° 61, [la] Loi édictant la Loi sur [la] Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.»

Mme la Présidente, j'aurais un argumentaire.

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y.

Débat sur la recevabilité

M. Mathieu Lemay

M. Lemay : Très bien. Donc, Mme la Présidente, ça fait maintenant trois séances que la commission débat sur des motions préliminaires qui sont présentées par les députés de l'opposition, et je crois qu'à ce stade-ci nous avons fait le tour de la question, notamment le fait que nous avons aussi pu entendre, au préalable, 27 groupes lors des auditions. Et c'est pour ça que j'ai fait motion aujourd'hui pour nous permettre de poursuivre le débat sur le projet de loi en passant à l'étape de l'étude article par article du projet de loi.

Et, Mme la Présidente, comme vous le savez déjà, les règlements ne prévoient aucune limite quant au nombre de motions préliminaires qui peuvent être déposées. La jurisprudence, justement, a établi certains critères qui permettent de vous guider dans votre décision sur la recevabilité de cette motion. Dans le fond, ils sont énumérés aussi dans une décision qui a été rendue par Bernard Brodeur le 11 juin 2004 et ils sont en cinq... cinq étapes. Donc, je vais vous les lire :

«1° le rôle du président est d'assurer le respect des droits de chaque parlementaire et de donner à l'opposition le temps nécessaire pour faire valoir son point de vue;

«2° il appartient au président seul de juger si cette motion est recevable;

«3° la recevabilité d'une telle motion ne se fait pas en vertu d'un calcul purement mathématique du nombre de séances consacrées aux motions préliminaires;

«4° toutefois, les précédents peuvent servir de guide à la présidence pour rendre sa décision; et

«5° il a maintes fois été décidé qu'une telle motion ne vise pas à clore le débat, mais à passer à une autre étape de l'étude détaillée du projet de loi, soit l'étude article par article.»

Et donc, Mme la Présidente, nous croyons que... sur la base de ces critères qui ont été mentionnés précédemment, nous serions d'avis que de passer à l'article 1 pourrait être recevable. Et d'abord ce que je voudrais mentionner, c'est

que le rôle de la présidence, c'est justement d'assurer le respect des droits de chaque parlementaire et de donner aux députés de l'opposition le temps nécessaire pour faire valoir leurs points de vue.

Je tiens à souligner, à cette étape-ci, que nous sommes rendus à la troisième séance de l'étude détaillée, que les députés de l'opposition ont pu présenter huit motions préliminaires, qu'il y a eu plus d'une dizaine d'heures de débat qui ont été consacrées aux motions préliminaires depuis le... depuis le début de cette étude détaillée, et, notamment, l'opposition officielle a pu consacrer trois motions préliminaires, le deuxième groupe d'opposition en a présenté trois, ainsi... et le troisième groupe d'opposition en a présenté deux. Donc, tous les groupes d'opposition ont, par conséquent, eu l'opportunité de présenter plus d'une motion préliminaire et ils ont eu amplement le temps de faire... de démontrer leurs points de vue.

Alors, je crois que la recevabilité de cette motion qui propose de passer immédiatement à l'article 1, elle ne s'évalue pas en vertu d'un calcul purement mathématique du nombre de séances et d'heures consacrées aux motions préliminaires, mais que les précédents peuvent servir de guide à la présidence pour rendre votre décision.

Et j'aimerais souligner que, dans le recueil de la procédure parlementaire du Québec, il y a de nombreux précédents où une telle motion a été jugée recevable. Je vais donc vous référer ici à une décision rendue le 4 novembre 2003 par Russell Copeman, la décision 244/33, dans laquelle il a déclaré recevable une motion proposant de débiter l'article 1 après que l'opposition eut déposé un total de six motions préliminaires, une autre décision, rendue par Bernard Brodeur le 11 juin 2004, la décision 244/36, dans laquelle il a déclaré recevable une motion visant à passer à l'article 1 au cours de la troisième séance, après que l'opposition eut présenté sept motions préliminaires. On a aussi la décision 244/45 qui a été présentée le 24 octobre 2019 par le député de Masson après trois séances et huit motions préliminaires. On a la décision 244/47 qui a été présentée le 3 juin 2020 par la députée d'Argenteuil après quatre séances et huit motions préliminaires. Et finalement une décision que vous avez rendue, Mme la députée de Westmount—Saint-Louis. Le 20 mars 2024, vous avez jugé qu'une motion proposant de passer à l'étude de l'article 1 était recevable après environ neuf heures de débat et sept motions préliminaires.

Donc, sans faire une liste exhaustive de tous les recueils de décisions, il a maintes fois été décidé que cette motion ne vise pas à clore le débat. Elle vise simplement à passer à une autre étape de l'étude détaillée, soit l'étape de l'étude article par article. Et je réitère que les oppositions ont eu le temps de faire... faire valoir leurs points de vue, qu'on a entendu 27 groupes en consultations particulières, qu'on a déjà eu huit motions préliminaires. Et c'est pour ça que je vous sou mets qu'il serait temps de passer à la prochaine étape de l'étude du projet de loi n° 61, une étape importante, l'étape de l'étude article par article, à laquelle les oppositions auront à nouveau l'opportunité de faire valoir leurs points de vue... leurs points de vue. Ils pourront aussi déposer des amendements afin de bonifier le projet de loi.

Et, par conséquent, je vous demande, Mme la Présidente, de trancher favorablement en ce sens en déclarant cette motion recevable.

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

M. André Albert Morin

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Alors, j'ai bien... j'ai bien écouté la motion présentée par le collègue de la partie gouvernementale. Je comprends... je comprends ce qu'il recherche, mais permettez-moi, en fait, de m'exprimer puis de vous indiquer un peu comment je reçois sa motion, puis après ça, bien, j'aurai une demande pour vous.

Écoutez, oui, il y a eu des motions préliminaires qui ont été... qui ont été présentées, effectivement. J'en ai présenté. J'ai débattu sur plusieurs de ces motions-là. Mais, à chaque fois que j'étais là puis qu'on en a débattu ou que j'en ai présenté une, comme... comme plus tôt ce matin, moi, je ne me souviens pas que le gouvernement a été d'accord. Alors, ça a été rejeté.

Et donc, vous savez, à l'étape où on est présentement, si les oppositions, mais moi, de l'opposition officielle, et mon collègue le député de Nelligan, ont déposé des motions préliminaires pour faire entendre des groupes, c'est en lien directement avec l'importance de ce projet de loi et les changements que le projet de loi va apporter éventuellement en ce qui a trait non seulement au fonctionnement du ministère des Transports, mais en ce qui a trait à la façon dont des ouvrages complexes dans le domaine des transports seront gérés au Québec. Et c'est la raison pour laquelle on a déposé autant de... autant de motions.

Permettez-moi de revenir brièvement sur la motion de ce matin que j'ai présentée en ce qui a trait aux firmes de génie-conseil. Tu sais, si la motion a été présentée... Bien, justement, un peu plus tôt, les ingénieurs de l'État ont été entendus. C'est important qu'ils le soient, j'en conviens, mais pourquoi refuser d'entendre des firmes de génie-conseil qui sont dans le domaine privé?

Alors, comme je l'expliquais, ce projet de loi aura un impact fondamental sur des travaux complexes dans le domaine des transports. Quand mon collègue de la partie gouvernementale dit : Bien, favorisons le débat, bien oui, effectivement, c'est pour ça qu'on a présenté ces motions préliminaires là.

Quand le collègue dit... Écoutez, il fait le calcul des motions. Moi, je vous dirais que, les motions, il faut regarder leur pertinence, Mme la Présidente.

Permettez-moi... permettez-moi une analogie. C'est toujours un petit peu délicat, les analogies, mais c'est la même chose quand on prépare un procès, hein? Les témoignages, là, ça ne se compte pas, ça se pèse. Donc, qu'il y en ait eu sept, huit, neuf, 10, pour moi, si l'opposition a un travail à faire pour être capable d'éclairer le gouvernement

puis, en plus, d'être capable d'éclairer la population qui nous écoute, parce que tout ce qu'on fait ici, c'est dans le domaine public, et il est bien qu'il en soit ainsi, bien, à ce moment-là, qu'il y en ait eu trois, quatre, ou cinq, ou six, pour moi, ce n'est pas véritablement pertinent.

• (12 h 10) •

Ce qu'il faut, c'est regarder l'essence même de la motion et le groupe qu'on veut... qu'on veut faire entendre pour être capable d'éclairer le gouvernement, éclairer le gouvernement, mais éclairer les oppositions également. Je l'ai rappelé un peu plus tôt ce matin, un député, ça a deux rôles très importants, celui d'être législateur, mais celui d'être contrôleur. Et donc les motions qui ont été présentées visaient justement à nous permettre, nous, de l'opposition ou des oppositions, de faire notre travail, entre autres, de contrôleur. Donc, c'est la raison pour laquelle nous avons présenté ces motions-là.

Je comprends... je comprends la motion que présente le collègue le député de Masson. Moi, je pense qu'on a encore du travail à faire. Je pense qu'on doit continuer à favoriser le débat. Je pense que les oppositions et l'opposition officielle doivent pouvoir continuer de déposer des motions préliminaires.

Mais, compte tenu de la motion qui vous est présentée, je vous demanderais, Mme la Présidente, de nous rendre un avis écrit sur la question, s'il vous plaît. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Est-ce qu'il y a autres commentaires? Très brièvement, s'il vous plaît, M. le député.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Oui, bien, je reviens... je veux revenir un peu sur les propos de mon collègue le député de l'Acadie. J'ai bien aimé l'analogie. Finalement, moi, je pense que c'était quand même assez intéressant et important. On doit faire travail de colégislateur, parce que c'est un travail qu'on va faire ensemble. Puis, je pense, notre travail comme opposition aussi, c'est d'inviter le gouvernement, avec les outils que nous avons, l'inviter à écrire le meilleur projet de loi au bénéfice des Québécoises et des Québécois.

Si j'ai demandé, par exemple, d'entendre des groupes qui représentaient les usagers, et donc les personnes qui vont utiliser le transport collectif créé éventuellement par Mobilité Infra Québec, si j'ai demandé qu'on reçoive des groupes qui représentent et qui défendent les droits des personnes en situation de handicap, qui utilisent aussi le transport collectif, notamment, là, la FADOQ, l'AQDR, si j'ai demandé qu'on reçoive des groupes qui représentent et qui défendent des personnes âgées, notamment l'OPHQ, l'AQDR puis la FADOQ, qui ont aussi des préoccupations très grandes vis-à-vis du transport collectif, parce qu'on veut que cette population-là âgée demeure active le plus longtemps possible et qu'on veut, par le fait même, leur donner la possibilité de se déplacer à travers le transport collectif, bien, je pense qu'on doit absolument prendre cette opportunité-là pour approfondir, approfondir la discussion sur le projet de loi n° 61.

Il n'y a aucune des... il n'y a aucune des propositions, aucune des mobilisations, je le souligne, là, aucune des motions préliminaires qui ont été déposées par les oppositions qui ont été acceptées par la partie gouvernementale. On a donné beaucoup d'occasions de rencontrer ces groupes-là, d'approfondir puis d'avoir un meilleur projet de loi à la fin. Jamais on n'a pu entendre ces groupes-là.

Donc, moi aussi, je demanderais un avis écrit, là, s'il vous plaît, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député, encore une fois, brièvement, s'il vous plaît.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Oui, très brièvement. Effectivement, bien, on a parlé d'entendre plusieurs groupes qu'on n'avait pas eu l'occasion de rencontrer, et je pense que c'est fondamental, parce que c'est un changement majeur qu'on s'appête à faire. Là, on veut scinder, essentiellement, le ministère des Transports. C'est du jamais-vu, là, créer une agence, lui confier des mandats. C'est sérieux. C'est une nouvelle approche. On va être dans un contexte comme celui-là, vraisemblablement, pour des décennies à venir. De se donner quelques heures de débat supplémentaires pour essayer d'entrevoir l'ensemble des conséquences de nos actions et de nos décisions, ça ne me semble pas fortuit.

L'autre élément, c'est non seulement la rencontre de groupes, mais c'est la question aussi des données, des informations. On a parlé du fait qu'il n'y avait pas d'analyse d'impact réglementaire. On a parlé du fait que les chiffres... les coûts que ça implique dans un contexte de déficit budgétaire, dans un contexte où on dit qu'on n'a pas d'argent pour réaliser des projets d'infrastructure complexes, et là on a une évaluation qui est très, très, très sommaire. On demande d'approfondir cet élément-là, d'avoir des chiffres et des données pour savoir ce vers où on s'en va et ce à quoi on va aussi obliger les contribuables québécois à contribuer. Je pense qu'il faut qu'on puisse aller jusqu'au bout de ce processus-là avant d'entreprendre l'article... l'étude article par article.

Puis effectivement il n'y a eu aucune ouverture de la part du gouvernement d'approfondir ces éléments-là qui nous semblaient tout à fait pertinents. Et, dans les arguments qui ont été amenés sur la jurisprudence, là, je les ai entendus, je ne sais pas s'ils seront disponibles autrement que par le verbatim de la commission, mais il y avait plusieurs des éléments de la jurisprudence qui me semblaient tout autant militer en faveur de la poursuite du débat que de l'interruption.

Alors, je voulais juste laisser ça à votre réflexion et à votre décision, Mme la Présidente. Et moi aussi, j'espère que votre décision sera rendue par écrit.

La Présidente (Mme Maccarone) : C’est noté. Merci.
Afin de produire une réponse écrite et de constater sur la recevabilité de la motion de M. le député de Masson, je suspends les travaux jusqu’après les affaires courantes. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 16)

(Reprise à 15 h 30)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, bonjour. 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.

Décision de la présidence

Alors, je suis prête à rendre ma décision en ce qui concerne la motion qui a été proposée, déposée par le député de Masson, ça fait que... de rendre ma décision sur la recevabilité de la motion préliminaire présentée par le député de Masson, laquelle propose que la commission procède immédiatement à l’étude de l’article 1 du projet de loi.

Je rappelle par ailleurs que la présidence, en commission, ne rend pas de décision écrite. Ma décision sera transcrite au *Journal des débats*, que vous pourrez consulter.

J’ai entendu vos interventions concernant la recevabilité de la motion. Vous avez notamment fait valoir le rôle des oppositions dans le cadre du processus législatif et l’importance de favoriser le débat. Comme vous le savez, le rôle de la présidence est d’assurer le respect des droits de chaque parlementaire et de donner aux députés de l’opposition le temps nécessaire pour faire valoir leurs points de vue. Lorsqu’elle est appelée à rendre une décision, la présidence doit prendre en compte la jurisprudence.

À cet effet, j’attirerais votre attention sur une décision rendue en 2004, lors de l’étude détaillée du projet de loi n° 55. La commission en était à sa troisième séance, et les membres avaient présenté sept motions. En 2019, dans le cadre de l’étude détaillée du projet de loi n° 34, la commission de l’agriculture, des pêcheries et des ressources naturelles en était à sa huitième motion présentée lors de la troisième séance du mandat. Je réitère qu’il a maintes fois été décidé que cette motion ne vise pas à clore le débat, mais à passer à une autre étape de l’étude détaillée du projet de loi, soit l’étude article par article.

En ce qui nous concerne aujourd’hui dans le cadre de l’étude du projet de loi n° 61, nous en sommes à la troisième séance, et la commission a disposé de huit motions préliminaires. Tous les députés de l’opposition ont eu l’occasion de présenter des motions préliminaires et de participer aux débats. Ainsi, à la lumière de ces éléments, je juge que la motion proposant de passer à l’étude de l’article 1 est recevable.

Débat sur la motion

Mise aux voix

Parfait. Alors, s’il n’y a pas d’autre intervention, je vais passer à la mise aux voix de la motion présentée par le député de Masson. Par appel nominal. Alors, M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Pour.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

Le Secrétaire : Mme Blouin (Bonaventure)?

Mme Blouin (Bonaventure) : Pour.

Le Secrétaire : M. Girard (Lac-Saint-Jean)?

M. Girard (Lac-Saint-Jean) : Pour.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Contre.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Contre.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, la motion est adoptée.

Étude détaillée

Et nous en sommes maintenant à l'étude article par article. Comme l'article 1 du projet de loi édicte la Loi sur Mobilité Infra Québec, nous allons procéder comme le veut notre jurisprudence. Par conséquent, les dispositions de la loi édictée seront étudiées de la même manière que dans... et dans le même ordre que le seraient les dispositions prévues dans un projet de loi. Nous allons donc étudier et mettre aux voix chaque article de la loi édictée.

Alors, je prends maintenant en considération l'article 1 du projet de loi. Mme la ministre, veuillez, s'il vous plaît, en faire la lecture.

Mme Guilbault : Bon, article 1. Article 1, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, chapitre I, édictation de la Loi sur Mobilité Infra Québec :

1. La Loi sur Mobilité Infra Québec, dont le texte figure au présent chapitre, est édictée.

Et, oui, il y a une procédure particulière. Je dois suspendre cet article-là pour pouvoir ensuite présenter les autres et revenir plus tard à l'article. Je crois qu'on l'avait expliqué à la présidence...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...chapitre I.

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, parce que nous sommes... Comme je viens de faire la lecture, nous sommes en train de faire un projet de loi à l'intérieur d'un projet de loi. Ça fait que c'est un projet de loi qui va édicter une autre loi. Alors, le chapitre I de l'article 1, nous allons le suspendre pour commencer avec l'article 1. Ce n'est pas ça?

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, nous allons suspendre juste quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 35)

(Reprise à 15 h 39)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour. Évidemment, c'est un peu compliqué, car nous sommes en train d'édicter une loi à l'intérieur, déjà, d'un projet de loi.

Alors, pour la bonne compréhension de tout le monde, nous avons la compréhension autour de la table que nous allons poursuivre avec le débat sur l'article 1 du chapitre I. Par la suite, nous allons poursuivre le débat sur la Loi sur Mobilité Infra Québec, qui sera... 1, 2, 3... On va jusqu'à 93, puis après ça nous allons revenir pour l'adoption de l'article 1, au début du projet loi n° 61.

Alors, Mme la ministre, est-ce que vous avez des commentaires pour l'article 1? C'est la seule chose que je n'avais pas entendue dans votre lecture.

Mme Guilbault : Celui que j'ai lu tout à l'heure?

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

Mme Guilbault : Non, pas de commentaire. Je pense qu'il...

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait.

Mme Guilbault : ...il parle de lui-même.

• (15 h 40) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention. Alors, nous allons poursuivre, Mme la ministre, avec l'article 1 sur la Loi sur Mobilité Infra Québec.

Mme Guilbault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, article 1 :

«Loi sur Mobilité Infra Québec

«Chapitre I

«Institution

«1. Est instituée "Mobilité Infra Québec".

«Mobilité Infra Québec peut choisir, avec l'approbation du ministre, d'utiliser, pour se désigner, un autre nom ou un acronyme en transmettant au registraire des entreprises copie de la décision à cet effet.»

Donc, en commentaire : L'article 1 de la Loi sur Mobilité Infra Québec prévoit la création de Mobilité Infra Québec.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...interventions? Oui, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup. Bien, je pense que c'est un bon moment pour parler un peu des intentions de Mme la ministre quant à la création de son agence. On a entendu plusieurs groupes, organisations qui sont venus nous voir pendant les audiences, qui se posaient la question... qui se posaient des questions, notamment celle de pouvoir... celle de créer... celle du besoin, en fait, de créer une agence pour livrer des projets de transport collectif, alors que certains arguaient qu'on aurait pu développer cette expertise-là. On a souvent fait référence à de l'expertise à développer, là, au ministère des Transports. Puis ça, ça date même d'avant, bien entendu, l'époque, là, de l'arrivée de Mme la ministre, là, à son poste.

Donc, d'abord, sur la pertinence de créer une agence, pourquoi ce besoin-là, alors qu'on aurait pu créer... en tout cas, de ma perception, bien sûr, on verra, là, au niveau des intentions, mais on aurait pu développer cette expertise-là à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable? Donc, ce serait ma première question.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, je l'ai souvent expliqué, on voulait se doter d'une... comment dire, d'une organisation avec une culture un peu différente de ce qu'on retrouve actuellement au ministère ou dans la fonction publique, avec des possibilités aussi, en termes d'attractivité, qui nous permettraient d'attirer, justement, les meilleures personnes pour développer cette expertise-là qui actuellement n'existe pas dans le ministère.

Comme je l'ai souvent précisé, ça n'empêche pas que, s'il y a des gens qui ont la compétence, l'intérêt, et autres, de vouloir postuler à un éventuel emploi dans ladite agence, ils pourront le faire. Éventuellement, il y aura un PDG, un ou une PDG et des gens qui vont s'occuper d'embaucher les employés, mais... mais, c'est ça, et une équipe qui est agile aussi et qui... et qui, c'est ça, pourra fonctionner différemment de la manière dont on fonctionne actuellement, à la faveur de plus d'efficacité, évidemment.

M. Grandmont : Oui, bien évidemment. C'est sûr qu'on veut plus d'efficacité de manière générale, particulièrement dans les transports collectifs. Puis on reviendra un peu sur le...

Des voix : ...

M. Grandmont : On reviendra sur le double mandat, là, de cette agence-là qui... Je ne veux pas vous interrompre pendant que vous faites votre commande de café ou de thé, peut-être, je ne sais pas. Ce n'est pas de votre faute, c'est correct.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je suis persuadée qu'elle est à l'écoute, M. le député. Vous pourriez continuer.

M. Grandmont : Oui, je sais, je sais, mais j'aime mieux... j'aime mieux prendre le temps quand même. De toute façon, on a un peu de temps devant nous autres, là. Ce n'est pas un souci.

Donc, c'est ça, on reviendra sur la question du double mandat, parce que, de l'efficacité dans la réalisation des projets de transport collectif, je pense qu'on en a besoin, effectivement, là. Ça fait longtemps qu'on n'a pas livré des projets de transport collectif au Québec.

Vous avez nommé trois mots qui me semblent clés, là, dans votre... dans votre argumentaire. Vous avez parlé de culture, vous avez parlé d'attractivité, vous avez parlé d'agilité. Ça fait qu'on peut peut-être commencer par le premier, culture. Ça me semble intéressant. Vous dites : On veut développer une structure, donc Mobilité Infra Québec, dans laquelle on va avoir une culture différente. C'est ce que j'entends de vos propos.

Donc, en quoi la culture actuelle au ministère des Transports et de la Mobilité durable limite ou empêche la capacité du gouvernement de livrer des projets de transport complexes?

Mme Guilbault : Bien, actuellement, ce qui limite surtout la capacité de livrer des projets de transport complexes, c'est l'absence d'expertise. Donc là, on tourne un peu en rond. Il faut créer cette expertise-là. Et là-dessus

je vais quand même rappeler que, sur tous les groupes, les nombreux groupes qui sont venus, la quasi-totalité étaient en faveur de la création de cette expertise-là. Donc, dans les nombreuses heures où j'ai entendu mes collègues dire qu'il fallait entendre plus de groupes, je pense que, sur 27, quand il y en a 23 qui disent que c'est une bonne idée de faire ça, c'est la preuve que c'est un... c'est un projet ou une volonté qui est largement partagée. Donc, il faut créer cette expertise-là.

Maintenant, on sait comment ça fonctionne dans la fonction publique. Il y a des conventions collectives. Le travail est organisé d'une certaine façon. Et on s'inspire beaucoup de la Caisse de dépôt, la fameuse CDPQ Infra créée par le Parti libéral. Donc, on veut s'inspirer de cette culture d'entreprise qui est beaucoup plus agile et efficace, et qui a la possibilité aussi d'attirer des gens qui, peut-être, viendraient du privé, par exemple, ou qui, peut-être, auraient l'habitude de travailler dans une culture organisationnelle qui est différente de ce qu'on trouve dans la fonction publique.

Donc, en créant cette équipe-là, on se donne toutes les chances d'attirer le plus de profils possible, à la fois ceux qui auraient pu être intéressés à venir dans la fonction publique et à la fois ceux... Puis, encore là, l'agence va quand même relever, ultimement, d'un élu. Donc, elle n'est pas complètement à l'extérieur de la fonction publique non plus. Mais on va avoir des possibilités d'attractivité et d'agilité qui sont un petit peu différentes.

M. Grandmont : ...comprends, dans le fond, c'est... ce que vous dites, c'est qu'il n'était pas possible de développer cette culture-là ou d'avoir cette expertise-là au sein du ministère des Transports et de la Mobilité durable parce qu'on n'est pas capables d'aller chercher ou d'offrir des conditions de travail qui sont attractives. On n'est pas capables de générer une culture d'entreprise qui est adaptée à l'agilité nécessaire pour livrer des projets de transport complexes. Bien, dans le fond, vous dites, dans le fond... Ce que vous dites, c'est que ça aurait été impossible à mettre en place à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Mme Guilbault : Non, ce que je dis, c'est qu'on fait le choix de le faire dans une équipe spécialisée qui va être en parallèle du ministère, qui va relever d'un élu, mais qui va être pleinement autonome, qui va être gérée par un PDG qui sera une personne avec le meilleur profil pour diriger une telle équipe, pour embaucher les meilleures personnes aussi pour livrer ce genre de projets, qui est quand même une expertise très, très particulière. Entre autres, la CDPQ Infra est venue nous rencontrer en auditions puis nous a expliqué, d'abord, que c'était une bonne idée. Eux sont en faveur. Puis pourtant c'est leur propre... pas business, je n'ose pas dire, mais c'est leur propre champ d'activité que de faire ce genre de projets-là. Mais, malgré tout, eux trouvaient que c'était une bonne idée que le Québec ait son propre organe, mais avec une agilité similaire ou la plus similaire possible à celle de la CDPQ Infra.

M. Grandmont : Quand on a, au Québec, réalisé des projets comme l'échangeur Turcot... C'est quand même un gros projet. C'est... Je pense que ça se qualifierait dans les... On n'a pas encore la définition, on n'a pas discuté de ça, on y viendra éventuellement, là, mais j'ai l'impression que ça correspondrait à ce que peut... à ce qu'on peut qualifier d'un projet complexe en transport. L'échangeur Turcot, c'est gros, c'est complexe. Il y a beaucoup d'intervenants. Le territoire de la ville, il y a plein... il y a plein de choses. Si ça se trouve, même, il y a des trains qui passent en dessous. Ça fait que c'est encore de la complexité davantage. Ça a été réalisé à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable... bien, le ministère des Transports, à l'époque, là. Vous avez fait ajouter «Mobilité durable». Mais donc on est capables, on est capables d'avoir l'expertise, on est capables de la développer. En tout cas, pour le routier, on est capables de développer cette expertise-là à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Je reviens encore avec la même question : Si on est capables de le faire pour les routes, pourquoi on n'est pas capables de le faire pour le transport collectif?

Mme Guilbault : C'est différent. Le routier dont vous parlez... Premièrement, c'est un PPP, l'échangeur Turcot. Puis, deuxièmement, je l'ai souvent dit, le routier, l'expertise s'est développée depuis des décennies. Puis c'est comme la mission naturelle du ministère, à l'origine. Je n'étais pas là à l'époque du ministère de la Voirie, bien que, des fois, on me prête le surnom, mais j'imagine que ça a été créé, à l'origine, pour faire des routes puis éventuellement des viaducs, des échangeurs, etc.

Mais là c'est nouveau en ce moment. Donc, on a l'occasion de créer une forme nouvelle de façon de travailler au sein du gouvernement, où on pourra être le plus agile et le plus efficace possible. Donc, à un moment donné aussi, il y a une question de choix. Nous, on pense que c'est la meilleure façon d'être efficace pour être capable de livrer des projets, à l'instar de ce que la CDPQ Infra a fait.

Et le Parti québécois, à l'origine aussi... à son époque, c'est-à-dire, a voulu déposer un projet d'agence. Je pense que ce n'est pas pour rien. Je pense qu'il y a un constat qui est assez consensuel, que ce soit le Parti québécois, qui a eu son propre projet d'agence, que ce soit le Parti libéral, qui a contourné carrément la fonction publique en créant une filiale à la Caisse de dépôt. Et, dans notre cas, nous voulons créer Mobilité Infra Québec. Donc manifestement, pour les partis qui ont formé le gouvernement et qui ont l'expérience du gouvernement, il y a là une solution qui peut être intéressante. Et nous, on veut la mettre en place, pas dans une... pas dans une agence hors gouvernement, probablement pas de la même façon que le Parti québécois, bien que je ne veux pas leur mettre des mots dans la bouche, mais, bref, on veut l'instituer de manière correcte, où, ultimement, elle va relever d'un élu. Comme ça, on demeure imputable comme gouvernement, mais l'agence a toute l'indépendance pour fonctionner en dehors des structures habituelles où il y a énormément de... où, c'est ça, il faut fonctionner à l'intérieur de la culture... de la culture habituelle.

M. Grandmont : Ce n'est pas à moi de défendre, évidemment, le projet de loi, là, du Parti québécois, mais, si mon souvenir était bon, parce qu'on en a jéré quand même en motion préliminaire, c'était une agence pour créer

des routes. Donc, ce n'était pas pour faire du transport collectif. Donc, ça me semble être un exemple un petit peu exagéré que de comparer avec ce qui est créé aujourd'hui. Ce n'était pas du tout le même enjeu, je pense.

• (15 h 50) •

Quand vous parlez d'attractivité, là, dans le fond, vous voulez... dans le fond, vous dites «attractif» pour qu'éventuellement des gens partent du privé puis viennent rejoindre les rangs de Mobilité Infra Québec. On peut comprendre aussi, parce que... Bon, c'est même, d'ailleurs, prévu dans le projet de loi, là. Il y a des employés qui pourraient partir du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour rejoindre Mobilité Infra Québec.

À votre avis, qu'est-ce qu'on a besoin d'avoir comme attractivité pour être capables de bâtir cette équipe-là qui sera de, vraisemblablement, une cinquantaine de personnes dans la première année? Et ça, ce n'est pas des chiffres que vous avez avancés vous-même, là, mais on parlait de 400 employés au bout de deux ou trois ans, mais vous ne l'avez pas démenti non plus. Ça fait que je ne sais pas si vous avez déjà... si vous êtes autorisée ou si vous avez... si vous pouvez nous donner des indications par rapport à ça, mais quel genre d'attractivité on veut pouvoir créer pour attirer des gens vers Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Bien, le document auquel vous faites... Il y a toutes sortes de documents de travail qui ont circulé, qui, des fois, ont été... ont fuité à différentes personnes. Donc, tu sais, ça, il faut le prendre... il faut le relativiser, dans le sens où les projections... Au départ, effectivement, on parle de quelques dizaines de personnes. Puis il faut comprendre aussi qu'on va fonctionner par mandats. Donc, le gouvernement va confier des mandats à Mobilité Infra Québec. Donc, logiquement, c'est sûr que le nombre de ressources requises va être proportionnel au nombre de mandats qui est confié.

Mais, encore là, il y a une question d'agilité. Vous voyez, juste dans l'embauche, dans la gestion du nombre d'employés, dans l'organisation des équipes de travail, on n'est pas du tout dans la même mentalité de convention collective, de sécurité d'emploi et de ce qui prévaut dans la fonction publique, qui est un système qui fonctionne, puis qui fait... qui fait énormément de services publics, puis qui est une bonne chose, mais, quand je parle d'agilité puis d'attractivité, c'est exactement ça que je veux dire. Donc, bref... Je ne me souviens plus de la question. Combien de personnes il va y avoir?

M. Grandmont : Oui, bien, il y avait ça, entre autres, oui, effectivement, oui.

Mme Guilbault : L'attractivité. Bien, c'est ça. Puis, tu sais, en ce moment, il y en a, des gens dans le privé qui pourraient venir travailler au gouvernement, mais ils ne viennent pas. Donc, tu sais... Puis on peut penser, entre autres, aux salaires, mais pas nécessairement seulement aux salaires. Des fois, c'est juste un... C'est vraiment une culture organisationnelle qui est différente. Donc, on va se trouver un peu au carrefour entre ce qu'on a dans la fonction publique et ce qu'on a au privé, puis le plus... Moi, la CDPQ Infra, je le dis souvent, je pense que c'est une bonne chose qu'on ait créé ça. Et là vous voyez... Et il y aura des... Non, je ne peux pas en parler tout de suite. Mais, tu sais... Alors, c'est ça. Bref, ce n'est pas pour rien, là, on va faire un deuxième projet avec eux, le tramway de Québec, puis, tu sais, ça fonctionne bien, je l'ai dit souvent.

M. Grandmont : Vous parlez d'agilité. J'imagine que la... le mode d'approvisionnement aussi peut jouer en faveur de ça, dans le fond. Donc, le PL 62, là, qui est... on a voté pour aujourd'hui, là... en fait, on a voté pour... le gouvernement a voté pour...

Mme Guilbault : On l'a adopté, oui.

M. Grandmont : ...on l'a adopté, effectivement, «on» étant le gouvernement. Donc, ça aussi, ça va donner des coudées franches, j'imagine, pour Mobilité Infra Québec, puis avoir l'agilité nécessaire pour être capable de livrer plus rapidement des projets transport complexes.

Mme Guilbault : Oui, oui, tout à fait. Mais vous avez voté contre, vous?

M. Grandmont : Oui, oui, absolument.

M. Derraji : Nous aussi.

Mme Guilbault : Eh bien!

M. Derraji : Ce n'est pas grave, vous avez...

Mme Guilbault : Bien, je sais qu'il y a de plus en plus de ressemblances entre vous deux, mais de là à s'opposer à une réforme des modes contractuels, des modes d'approvisionnement de l'État pour être plus efficaces dans les infras, c'est quand même surprenant.

M. Derraji : Je peux, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Maccarone) : Un instant, monsieur...

M. Grandmont : Bien, moi, je n'ai pas terminé, mais je comprends qu'ils peuvent... qu'il puisse sentir qu'elle m'a adressé une insulte, donc je le laisserais répondre.

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

Mme Guilbault : Bien là, une insulte... C'est vous qui l'interprétez comme ça. J'ai juste dit que vous vous ressemblez, là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Juste un instant...

M. Derraji : Non, non, Québec solidaire n'a pas...

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

M. Derraji : Québec solidaire est un parti qui n'a pas besoin d'un autre parti pour exister, comme le Parti libéral n'a pas besoin d'un autre parti pour exister.

Mais je vais revenir sur les contrats, parce que je vais juste faire rappeler à Mme la ministre qu'elle, sur toutes les tribunes, disait qu'elle avait besoin de ce projet de loi, et je tiens à lui rappeler que son collègue n'avait aucune motion... mention du transport collectif dans son projet de loi pour les contrats collaboratifs. Donc, il y a zéro. Donc, au début, elle nous disait qu'elle avait besoin de ce projet de loi, mais je tiens à rappeler que, dans ce projet de loi, il n'y a aucune mention du transport collectif. Donc, même s'il veut et souhaite faire du contrat collaboratif, il a dit qu'on doit vous parler. Lui, il n'est pas concerné. Et j'ai siégé dans ce projet de loi et, dans le projet de loi actuel, je ne vois nulle part les contrats collaboratifs, à moins si des amendements vont arriver. D'ailleurs, on ne les a pas reçus encore, Mme la Présidente, mais ça, c'est un autre débat sur un autre projet de loi.

Ce qui m'intéresse dans... si mon collègue le permet, parce qu'il a posé de très, très bonnes questions... Je ne vais pas revenir sur l'agilité. La ministre parle beaucoup d'expertise, et là c'est son idée, l'agence, ça va être son legs, créer une nouvelle structure. Donc, elle doit assumer le fait qu'elle va créer une nouvelle structure dans un contexte de contraintes budgétaires. Quand elle parle d'expertise, de quelle expertise elle parle?

Une voix : ...

M. Derraji : Ce n'est pas grave, je peux vous... je peux répéter la question. C'est très sérieux, l'étude détaillée. Vous parlez d'expertise. De quelle expertise? Combien vous l'évaluez? Vous n'avez pas arrêté de dire sur la place publique qu'on veut regrouper l'expertise, c'est ce qu'on veut. Parce que le constat que Mme la ministre a fait, c'est que, si on n'a pas la Caisse de dépôt, on ne va pas réaliser des projets. Il y a une contradiction, parce que Mme la ministre s'apprête à signer avec la Caisse de dépôt pour le tramway de Québec. Donc là, on signe avec CDPQ Infra pour le tramway de Québec. Ils livrent déjà le REM à Montréal. L'expertise, pouvez-vous l'évaluer? Quelle expertise vous cherchez? Demain, conditions idéales, vous voulez lancer l'agence avec votre «top gun». Je suppose que vous allez appeler, comme votre collègue, «top gun» aussi la personne que vous cherchez à la tête du MIQ. C'est votre droit si vous ne voulez pas, mais je trouvais... je trouvais, ça frappait l'imaginaire. On cherche quelqu'un à la tête de l'agence, mais quelle expertise?

Mme Guilbault : Bien, quelle expertise... Il va y avoir différentes sortes de professionnels pour pouvoir travailler sur ces projets-là. Évidemment, il va y avoir des ingénieurs, il va y avoir des architectes, des évaluateurs agréés, des gens... des professionnels juridiques, des juristes, là, avocats ou notaires, il va y avoir du personnel de soutien, il va y avoir des techniciens, il va y avoir des équipes. Puis, encore là, c'est important de comprendre que, quand on va engager le ou la PDG, elle va engager... Bon, c'est ça, on me donne des exemples qui sont à peu près ce que je viens de dire, là, directeur de projet... Mais, de toute façon, c'est ça, c'est que le PDG ou la PDG va... va faire ses embauches.

M. Derraji : ...donc, ces gens...

Mme Guilbault : Et ce sera la personne la plus compétente pour faire cet emploi-là, donc, qui saura de quelle composition devraient être les équipes pour être les plus efficaces possible.

M. Derraji : Ces gens n'existent pas présentement au ministère.

Mme Guilbault : Bien, il y a des ingénieurs au ministère, il y a des évaluateurs au ministère. On en a eu, des évaluateurs, sur notre projet de loi sur l'expropriation. Mais ces gens-là, actuellement, ne travaillent pas sur des projets de transport collectif complexes. On l'a dit, on l'a dit souvent, là, les seuls qui se font en ce moment, c'est le REM, c'est la caisse et le prolongement de la ligne bleue, que la CAQ a enfin porté en réalisation, et c'est la STM qui le fait. Donc, au ministère des Transports et de la Mobilité durable, on participe à des bureaux de projets, on a une participation parce qu'on finance des bureaux de projets, et tout ça, mais on n'est... on n'est jamais maître d'ouvrage ou maître d'oeuvre de projets de transport collectif d'envergure au ministère des Transports actuellement.

M. Derraji : OK. Donc, si j'ai bien compris... Je me rappelle très bien de la Société de transport de l'Outaouais, qu'elle a dit... Elle ne voulait rien savoir de votre agence. Eux, ils ont un bureau de projet. Vous, vous dites : Moi, je veux aller chercher l'expertise, même au privé, parce que je veux offrir des conditions salariales, des conditions dignes d'une société d'État. Et vous allez chercher l'ensemble des bureaux de projets... à centraliser les bureaux de projets.

Mme Guilbault : Bien, centraliser... C'est parce qu'il faut voir, là. Chacun a une situation qui est particulière. Actuellement, on est en train de travailler, effectivement, sur la lettre mandat de la Caisse de dépôt pour pouvoir franchir cette étape-là en vertu de l'entente-cadre avec la CDPQ Infra, avec laquelle, peut-être, mon collègue est familier étant donné que c'est le Parti libéral qui l'a fait à l'époque, en 2015. Donc, on est en train de franchir les différentes étapes et de prévoir aussi que, dans la mesure où Mobilité Infra Québec va arriver éventuellement, sous réserve de l'adoption de la loi... de prévoir l'éventuelle gouvernance, là, parce qu'il va falloir intégrer tout ça.

Actuellement, il y a mon ministère, il y a la ville et il y a la CDPQ Infra, mais, quand Mobilité Infra Québec va être mise sur pied, on va trouver une façon d'assurer une nouvelle gouvernance par rapport à ça. Donc, ça, c'est là... Donc, quand on dit «centraliser», on va... on est déjà en train d'anticiper le fait qu'il faudra prévoir une structure de gouvernance à trois ou à quatre, là, selon si on laisse le ministère là-dedans. Bref... Et il y a... il y a un article, dans le projet de loi n° 80, je pense, ou... Enfin, on dit que les projets qui sont déjà en réalisation ou, en tout cas, qui sont... qui sont déjà en cours pourront continuer de l'être. Il faut juste... Je n'ai pas l'article sous les yeux. C'est lequel?

Une voix : ...

Mme Guilbault : 61. Donc, c'est ça, en vertu... en... l'article 61, si mes collègues veulent voir, là, mais... Donc, selon certains critères, il y a des projets qui pourront continuer d'être gérés. Mais, tu sais, évidemment, ça prend un certain degré d'avancement.

Mais il y a actuellement des projets en gestation ou même pas encore au stade de la gestation, là, même pas encore de fécondation nécessairement, là, donc... mais il y a une volonté de se reproduire, si on veut, alors... et là on n'a pas de porteur, on n'a pas de porteur. L'est de Montréal, l'est de Montréal, oui, le prolongement de la ligne bleue, c'est extraordinaire, mais ça prend plus que ça. Ça prend pour Lanaudière aussi. Donc, on n'a pas de porteur. Sherbrooke nous parle que... Puis là, je leur ai dit, on s'en vient avec quelque chose. Donc, on va le travailler ensemble. L'Outaouais, on en a parlé, bon, possiblement qu'eux vont être... S'ils veulent continuer de faire leurs projets eux-mêmes en vertu des articles de mon projet de loi, ce sera ça, mais, si, éventuellement, ils décident de se joindre...

• (16 heures) •

C'est qu'on aura une expertise nationale où on n'aura plus besoin de multiplier les structures. Parce que je pourrais... Je ne les ai pas sous la main puis je ne veux pas y aller de mémoire parce que c'est... c'est trop précis, mais l'argent qu'on investit dans les divers bureaux de projets, ça, ce serait une donnée intéressante, là, qu'il faudrait sortir, parce que cet argent-là, en ce moment... On en met, de l'argent dans des bureaux de projets pour des ressources qu'on finance à temps plein sur chacun des projets, puis on se prive de la mise en commun de ces ressources-là qui pourraient faire plus qu'une chose à la fois, tu sais.

M. Derraji : Oui, là, c'est intéressant. Donc là, on crée l'agence pour une économie d'argent dépensé dans les bureaux de projets.

Mme Guilbault : Bien, je ne dis pas nécessairement qu'au net c'est une économie. Ce que je veux dire, c'est qu'en ce moment le gouvernement finance des bureaux de projets qu'il ne gère pas directement, mais qu'il finance. Il ne gère pas les projets directement, mais paie la grande majorité des projets, puis, on le sait, avec le gouvernement fédéral, en plus, qui a tendance à se désengager.

Donc, la logique de ça... Tu sais, mettons que tu es une entreprise, là, ou tu es une personne et tu finances toutes sortes d'instances dont les décisions de gestion ne sont pas prises par toi, dont la gestion, la réalisation des projets ne sont pas faites par toi, mais c'est toi qui paies, il y a quelque chose de logique à dire : Je vais récupérer, puis centraliser ça chez moi, puis rapatrier ça chez moi, et je vais le gérer une fois pour toutes, parce qu'en plus, à la différence de chacune des municipalités ou des sociétés de transport, j'ai une vision nationale de mes affaires, ça fait que je suis capable d'avoir une planification, une séquence et de planifier aussi, évidemment, les investissements en conséquence.

M. Derraji : Oui. Vous avez dit un mot, et, probablement, c'est là où, probablement, je suis d'accord avec vous. On parle d'une nouvelle centralisation. Ça, on est d'accord. Parce que c'est ce que je vois. Mais n'avez-vous pas une crainte... Vous avez dit quelque chose d'intéressant. Dans un des articles, je pense, 82, je ne veux pas me tromper, mais probablement 82... Hein?

Une voix : ...

M. Derraji : ...ou 62?

Mme Guilbault : Oui, dans ce coin-là...

M. Derraji : Là, genre, ceux qui ont des... ceux qui ont déjà des projets, vous leur donnez le droit, ils peuvent rester.

Des voix : ...

M. Derraji : C'est 62 ou 82?

Mme Guilbault : Bien, c'est 60, 61. Je vais aller voir.

M. Derraji : Oui, mais ce n'est pas grave. On fera les vérifications. Là, vous dites que ceux qui n'ont pas de bureau de projet, qui n'ont pas commencé ni initié, ça, ils vont être sous notre responsabilité.

Bien, je vais faire juste la genèse des projets qui existent. Montréal, il y a déjà la Caisse de dépôt. Vous êtes sur le point de signer avec la Caisse de dépôt à Québec, à moins que vous prépariez un deux coups, un premier coup, court terme, dire que ça va bien avec le tramway, je signe l'entente avec la Caisse de dépôt, et, une fois, l'agence, elle est prête, bingo! on revient à l'agence. C'est une hypothèse, mais je ne suis pas dans vos discussions par rapport à la suite.

Mais ce qui est très inquiétant... Vous savez pertinemment aujourd'hui que le MIQ ne fera rien avec l'Outaouais, parce qu'ils vous ont dit que nous, on n'est pas intéressés. D'ailleurs, vous leur donnez le droit. Donc, on vient d'exclure l'Outaouais du MIQ. Donc, on va avoir...

Une voix : ...

M. Derraji : De l'agence. L'Outaouais, la région de l'Outaouais.

Une voix : ...

M. Derraji : Oui. Désolé si je l'ai mal prononcé. L'Outaouais. C'est la région de l'Outaouais. Donc, ils ne seront pas dans l'agence. Ce que vous dites, c'est que l'agence va être responsable des endroits où il n'y a pas de bureau de projet, mais ils ont des demandes, genre Lanaudière ou Sherbrooke. Est-ce que j'ai bien résumé?

Mme Guilbault : C'est des exemples que j'ai donnés, mais il y a aussi la Rive-Sud de Montréal qui veut un projet. Et, même le tramway de Québec, la phase I, on s'est engagés à faire la phase I actuellement, puis là on va la faire dans une structure de gouvernance partagée avec la caisse, mais il y aura d'autres phases, éventuellement, au tramway.

M. Derraji : OK. Donc, ce que vous dites : Je suis obligée de lancer quelque chose avec la phase I, je fais ça avec la caisse, je vais lancer l'agence, l'agence récupérera le tramway de Québec, probablement phase II ou phase III, si on se rend à la phase II, phase III. Mais les villes qui ont déjà des bureaux de projets... Et ça marche, parce que même le PSE... PSE, c'est très avancé avec l'ARTM. L'ARTM vous a proposé un plan chiffré avec des options. Donc, eux, qu'est-ce qu'on va leur dire? Non, on s'en occupe, on le rapatrie à l'agence parce qu'on veut le gérer à l'agence? Mais eux, ils ont les experts. Leurs bureaux fonctionnent. Ils étaient capables, même, d'offrir une carte avec des options. Parce que j'essaie juste de comprendre.

Demain, votre idée de départ, vous voulez rassembler les experts. Ça veut dire qu'on veut faire une économie. Je vous entends quand vous dites... Et j'espère qu'on va... parce que je formule la demande, j'espère qu'on va nous sortir le chiffre des bureaux de projets, parce que c'est une bonne donnée. Mais vous êtes incapable de dire à Gatineau demain : Non, moi, je ne finance plus votre bureau de projet, je rapatrie ça. Parce qu'ils vous ont dit non, ils ne sont pas intéressés, mais, même dans la loi, vous leur donnez le droit de continuer leurs projets. Eux, vous ne pouvez rien faire à Gatineau. Ils peuvent continuer à fonctionner.

Montréal, il y a déjà un projet sur les rails. Quand je rajoute l'ARTM pour le plan structurant de l'Est, ils ont déjà un projet. Donc, on va créer une agence pour quelques projets, Lanaudière, probablement, la Rive-Sud et Sherbrooke. Est-ce que j'ai oublié une autre ville?

Mme Guilbault : Mais je pense que le député de Nelligan sous-estime hautement la complexité de ces projets-là, et ne serait-ce que de développer une vision nationale ou même... ou même métropolitaine, parce que ce dont...

Premièrement, l'ARTM n'a pas dans son mandat de réaliser des projets. Ça fait que ça, tout de suite en partant, je l'invite à aller voir la Loi sur l'ARTM, qui, elle aussi, a été faite par les libéraux, d'ailleurs. Alors, déjà en partant, là. Donc, ce qu'ils font, oui, ils ont fait un rapport, ils ont fait un... Je ne pense même pas qu'on est au stade de l'avant-projet préliminaire. On est avant ça, là. Alors, on est loin de la réalisation.

Donc, oui, on peut continuer de progresser puis on peut refaire un rapport, puis pousser un peu plus loin la planification, puis raffiner les scénarios, puis tout ça, puis on le fait. On parle beaucoup... on a beaucoup parlé... Puis d'ailleurs il y a eu différentes versions, parce qu'on a parlé beaucoup aux élus de la couronne nord. On a parlé, tu sais, bon, évidemment, à la ville, à l'est de Montréal, etc.

Mais le problème, là, puis la raison pour laquelle... Tu sais, moi, j'ai beaucoup de travail dans la vie. J'aurais autre chose à faire que de m'asseoir en commission parlementaire. La raison pour laquelle je fais ça, c'est qu'on est dans un cul-de-sac, en ce moment, où il y a tellement d'appétit pour le transport collectif au Québec qu'il faut se donner les moyens que le gouvernement du Québec... Tu sais, là, c'est la CAQ qui est là, mais, un jour peut-être, ce

ne sera plus la CAQ. On ne sait pas, tu sais. Peu importe c'est qui, le gouvernement du Québec, je pense que c'est normal, ils le font en Ontario, ils le font en Colombie-Britannique, pourquoi, au Québec, on n'aurait pas cette capacité-là à l'échelle gouvernementale, à l'échelle nationale? Pourquoi on dépendrait d'une filiale de la Caisse de dépôt, d'un bureau de projet... des bureaux de projets éparpillés?

Je pense que le Québec mérite, au même titre que les autres endroits du Canada, disons, qui sont les plus intéressés par le transport collectif, en l'occurrence la Colombie-Britannique et l'Ontario, mérite d'avoir cette capacité-là aussi. Et, quand on va enfin avoir créé cette première équipe là, cette équipe-là, je l'ai dit, le premier mandat, moi, que je vois, c'est l'est de Montréal. Puis, je dois dire, là, je fais une parenthèse, je suis très, très étonnée du peu d'intérêt de mon collègue pour un projet dans l'est de Montréal, parce qu'il y a des collègues libéraux dans l'est de Montréal. Alors...

M. Derraji : Mme la Présidente, elle me prête des intentions, s'il vous plaît. Je n'ai pas parlé. Je la limite à rester sur le fond. Si elle veut que je parle de l'est, je vais parler de long et en large, là. Je n'ai aucun problème.

Mme Guilbault : Bien, on pourrait, oui.

M. Derraji : Le PSE, je le connais probablement par coeur, aucun problème.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, c'est parfait, M. le député.

M. Derraji : Vous avez reçu l'offre. Qu'avez-vous fait depuis que vous avez reçu l'offre de l'ARTM?

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. C'est beau, je vous ai entendu.

M. Derraji : Pas de problème.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est vrai, on doit faire attention aux intentions, s'il vous plaît, Mme la ministre.

Mme Guilbault : En tout cas, nous, de notre côté, on a beaucoup d'empressement, Mme la Présidente, à trouver un porteur de projet pour réaliser un projet dans l'est de Montréal. Et, même si on prend juste le projet de l'est de Montréal, on ne va pas, du jour au lendemain, être capables de faire un projet de cette envergure-là, qui couvre l'est de l'île jusqu'à la Pointe-aux-Trembles, et ensuite de ça qui va se ramifier au nord. On ne va pas être capables de réaliser ça du jour au lendemain. Alors, quand le collègue dit : On veut faire une agence pour juste quelques projets, comme si... puis peut-être que j'ai mal interprété, mais comme si c'était quelque chose de pas compliqué, d'insuffisamment d'envergure ou de complexité pour créer une entité qui serait capable de le réaliser... Mais, nous, notre postulat, Mme la Présidente, c'est que cette expertise-là, en ce moment, n'existe pas. Elle existe en Ontario. Elle existe en Colombie-Britannique.

La capacité d'une nation et d'un territoire de se donner les moyens de réaliser du transport collectif d'envergure est aussi d'avoir la vision nationale, parce qu'un jour... C'est bien beau, là, il y a le REM dans l'ouest, là, puis effectivement il va sur la Rive-Sud, à Brossard, il va aller à Deux-Montagnes, mais ensuite de ça, un jour, on peut penser, après nous... Nous, on ne sera pas élus ici éternellement, là. Après nous, il va y avoir d'autres députés, il va y avoir d'autres gens, d'autres générations. Ils vont vouloir, un jour, connecter tout ça puis avoir la grande toile de mobilité durable dont j'ai souvent parlé. Puis c'est la même chose à Québec, là. On commence à Québec, mais, un jour, je lisais un article, on va atteindre 10,6 millions d'habitants en 2071 dans la grande région, ici. Alors, ça va prendre plus que, même, ce qu'on est en train de prévoir en ce moment, probablement. 2071, c'est dans longtemps.

• (16 h 10) •

Alors, ce que je veux dire, Mme la Présidente, c'est que ça prend, un jour, un gouvernement qui a la volonté et le courage, et qui met les efforts pour se donner cette capacité-là. Ça va bien au-delà de nous. Ça va bien au-delà de moi, la députée de Louis-Hébert, et de nous tous ici, autour de la table. C'est quelque chose qui va être pérenne et qui va donner au Québec les mêmes moyens que d'autres territoires du Canada qui sont avancés en mobilité.

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

M. Grandmont : Bien, peut-être, je rebondirais... Avant de revenir à ce qu'on discutait tout à l'heure, là, j'aurais tendance... En fait, je voudrais vous poser la question, Mme la ministre : Pourquoi... pourquoi avoir attendu six ans avant de créer cette agence-là si on est si pressés de vouloir créer du transport collectif ou, en tout cas, les transports complexes? Encore une fois, là, on est sur le transport routier puis sur le transport collectif. On pourra en reparler plus... plus longuement un peu plus tard, mais... quand on regardera le mandat, notamment, à l'article 4. Mais pourquoi avoir attendu aussi longtemps, finalement, deux ans depuis que vous êtes ministre puis quatre ans avant, finalement, à ne pas tant livrer que ça? Pourquoi avoir attendu six ans si c'est si important que ça d'avoir une agence pour créer... pour reprendre le contrôle de destinée de nos projets de transport complexes au Québec?

Mme Guilbault : Bien, premièrement... C'est ça. Moi, j'aime beaucoup, tu sais, parler de ma propre fougère. Moi, ma fougère, c'est les transports depuis deux ans. Et, en deux ans, c'est mon troisième projet de loi. Je tiens à le

dire, c'est une cadence quand même intéressante pour un ministre des Transports. Puis, quand je suis arrivée, il fallait le faire, le projet de loi. Et je prends à témoin mes équipes ici, en arrière, là, dont plusieurs qui ont travaillé dessus. Ça a l'air simple comme ça, quand on arrive ici, puis qu'on tourne les pages du cartable, puis qu'on en parle, mais c'est très, très, très complexe. Puis une chance qu'on les a pour faire ça. Puis, je pense, vous le savez, là. Puis ils vont probablement... On va avoir beaucoup de questions, puis ils vont venir nous aider, nous répondre. Donc, juste élaborer la pièce législative... Ensuite de ça, évidemment, il y a transmission, il y a les commentaires, la bonification, les modifications. On parle aux... Tu sais, c'est long, faire ça, là.

Alors, en partant de... Moi, j'ai été nommée le 20 octobre 2022. Je l'ai déposé, de mémoire, le 8 décembre 2023, pratiquement un an, là. Alors, c'est peu. C'est dire la volonté qu'on avait. Puis ça a été compliqué, je peux vous le dire, puis on a réussi. Donc, ça témoigne, je pense, hors de tout doute de la volonté qu'on a d'enfin régler cet enjeu-là. Parce que j'ai dit : Il serait facile pour moi de ne pas le faire, puis le prochain s'arrangera avec ça, puis ça va... on va, comme ça, tourner en rond d'un ministre à l'autre. Alors, moi, je veux... Puis je suis certaine que les collègues des autres partis partagent le souci... en tout cas, j'espère qu'ils partagent le souci de donner à une nation comme le Québec les moyens de prendre le contrôle du développement du transport collectif sur le territoire, au-delà des différents bureaux de projets, puis de l'éparpillement, puis du bon vouloir de l'un ou l'autre, là. Alors, ça, c'est la première chose.

Puis sinon, bien, sur les six ans, parce qu'il reste que je suis dans ce gouvernement-là, moi aussi, depuis six ans, il faut quand même dire, il y a eu deux, trois ans de pandémie. Je pense qu'il n'y a personne ici... Si on était arrivés en pleine pandémie avec un projet de loi sur Mobilité Infra Québec, tout le monde aurait ri de nous, puis avec raison, parce que ce n'était pas le temps de s'occuper de ça. Donc, alors, c'est ça. Mais on règle le problème. Et qui aurait cru que c'est la CAQ qui réglerait enfin le problème du transport collectif? Tu sais, quand on regarde les chiffres d'investissement, c'est la CAQ qui a le plus investi. Quand on regarde le projet de loi que j'ai choisi de déposer, malgré tous les propos qu'on peut tenir sur le transport collectif et la CAQ, il reste que c'est la CAQ qui en aura fait le plus. Et, malgré l'absence de Mobilité Infra Québec, la pandémie et compagnie, on est en train enfin de réaliser le prolongement de la ligne bleue actuellement. Malheureusement, les trois stations ont fermé, on le sait, mais les cinq nouvelles stations qui sont... De toute façon, on faisait une pelletée de terre, mais ça n'empêche pas que le projet est en train de se faire. On a signé le contrat du tunnelier. Donc, bref, quand même, on a été capables de porter en réalisation, malgré des moyens limités, le prolongement de la ligne bleue qu'on attendait depuis près de 40 ans, la dernière station ayant été inaugurée en 1988. Donc, le bilan en transport collectif est assez intéressant.

Mais, au-delà de nous, au-delà que... je l'ai dit, là, au-delà des députés qui sont ici, dans les prochaines législatures, les prochaines générations, ce qu'on fait en ce moment avec Mobilité Infra Québec, c'est vraiment de faire entrer le Québec dans une nouvelle ère où il va devenir souverain en matière de développement du transport collectif.

M. Grandmont : Oui, oui, je suis d'accord avec l'entière de la phrase, là, avec la virgule ou sans la virgule, là, de toute façon. Je voulais savoir... Oui, c'est ça. En fait, je pense qu'au fil des échanges qu'on a eus ensemble on a compris, là, que le tramway de Québec pourrait démarrer éventuellement... quand on aura des signatures puis des preuves de ce démarrage-là, mais pourrait démarrer avant, donc, la constitution de cette agence Mobilité Infra Québec. On a la ligne bleue. J'imagine que c'est... ce qui était prévu, là, à l'horaire vendredi, là, c'était une pelletée de terre ou l'annonce, en tout cas, du démarrage, comme, un peu plus officiel, là, des travaux, là. Est-ce qu'on n'était pas en train de faire la démonstration, finalement, qu'on n'a pas tant que ça besoin d'une agence pour faire du transport collectif si le tramway peut se faire sans... sans Mobilité Infra Québec, puis si, la ligne bleue, on peut le faire sans Mobilité Infra Québec, puis si, le REM, on a pu le faire sans CDPQ Infra?

Mme Guilbault : Mais en fait, le REM, on l'a fait avec CDPQ Infra, mais...

M. Grandmont : Oui, oui, c'est ça, exactement. Mais ma question, c'est... Dans le fond, je reviens sur la lucidité, la nécessité d'avoir une agence. Le tramway, ce ne sera pas l'agence, vraisemblablement. La ligne bleue, ce n'est pas l'agence non plus. Le REM, c'est un autre mode qu'on a utilisé. Mais donc on est capables de produire du transport collectif au Québec sans... À partir du moment où on décide qu'on s'y met pour vrai, parce que c'est toujours ça, l'enjeu, c'est vrai que... Puis je partage l'avis, là, de la ministre là-dessus, ça a tourné en rond pas mal. Puis c'est vrai, là, la pandémie, c'est vrai que ça a été compliqué aussi, je l'accorde, même si on aurait pu développer du transport collectif. Ça aurait pu être un bon moment aussi pour activer les mécanismes, les leviers économiques qu'on a au Québec aussi. Moi, je pense... En tout cas, a contrario de ce que dit... de ce qu'a avancé la ministre, on aurait pu faire des projets dans ce contexte-là, alors que, justement, tout était arrêté, tout était inutilisé. On aurait pu partir des chantiers avec des bonnes mesures de protection. Moi, je pense, au contraire, que c'était une bonne occasion de repartir sur une nouvelle track.

Mais donc ma question, dans le fond, c'est : Si on est... si on est capables de faire la ligne bleue, le prolongement qu'on veut annoncer très prochainement, parce que j'imagine qu'il y aura une nouvelle conférence de presse, si on... le tramway peut se faire, à quoi ça sert de faire une agence si, finalement, on est capables? Avec un peu de vouloir, les outils qu'on a à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable, en partenariat avec les municipalités, ça se fait, du transport collectif. Pourquoi une agence?

Mme Guilbault : Bien, le collègue me donne les... trois exemples de projets... bien, en fait, deux exemples de projets qui sont en train de se faire en ce moment. Moi, je lui parle des autres projets qui ne sont pas en train de se

faire. C'est précisément ça, le point. La STM, en ce moment, est occupée avec la ligne bleue et avec le prolongement du SRB Pie-IX, et la caisse est sur le REM et sur la phase I du tramway. Mais, je l'ai dit tout à l'heure, là, la phase I, nous, on s'est engagés sur la phase I, mais, le projet CITÉ, certainement que mon collègue a lu le rapport que la caisse a déposé le 12 juin, il y a plusieurs phases là-dedans. Donc, au-delà de la phase I du tramway, qui va jusqu'à Charlesbourg, éventuellement, fort probablement, ce tramway-là va être prolongé. Est-ce que la caisse va vouloir le faire au complet? Tu sais, pour l'instant, on est sur la phase I, là. Et la lettre mandat qu'on est en train de finaliser, ça va être pour la phase I.

Mais donc tout ça pour dire qu'il y a... il y a des endroits, en ce moment, qui attendent d'avoir un projet. Et même les endroits qui sont actuellement capables d'en faire ne peuvent pas tout faire. Et, la STM, qui fait la ligne bleue, la ville de Montréal, qui gère la STM, toutes deux sont venues en commission nous dire que c'est une bonne chose de faire Mobilité Infra Québec. La caisse, qui fait le REM et qui va faire la phase I du tramway, est venue nous dire que c'est une bonne chose d'avoir Mobilité Infra Québec.

Et je reviens toujours avec mon exemple du projet dans l'est de Montréal parce que, pour moi, c'est un des exemples les plus probants d'un projet qui est en... je ne dirais pas en suspens, parce que, comme je disais, effectivement, l'ARTM est capable quand même de faire avancer certaines phases d'avant-projet ou d'avant-avant-projet, mais, à un moment donné, on va arriver au stade où il va falloir passer à autre chose, là, que juste de la planification puis des rapports. Puis, si on veut avoir cette capacité-là... On le sait, là, la genèse de ça, là. Au début, ça a été la caisse qui était dans le REM. On l'appelait le REM de l'Est à l'époque. Et là ça a été compliqué, parce que, bon, il y a eu toutes sortes... Moi, je n'étais pas ministre des Transports dans ce temps-là, mais ça a été très compliqué. La caisse est sortie de ça. Ça fait que, là, ça, là, ça a été l'expérience de la vraie vie. Parce que la caisse a fait le REM dans l'ouest. Ça a bien été, tout allait bien. Ça fait qu'on se dit : Bien, parfait, on va leur demander de faire un REM dans l'est. Et là il y a eu des enjeux, et là la caisse s'est retirée. Ça fait que, quand on s'est retrouvés : Qu'est-ce qu'on fait avec ça?, on a envoyé ça à l'ARTM, mais on sait que l'ARTM ne réalise pas de projets. Mais on ne voulait, tu sais, pas perdre de temps. Ça fait que, c'est parfait, l'ARTM a fait un travail avec la ville de Montréal, avec mon ministère, avec la STM.

Mais là on se retrouve, à un moment donné... On fait des rapports, on fait des rapports, mais, un jour, il faut arriver à la réalisation, et on n'a pas de porteur pour l'est en ce moment, même chose sur la Rive-Sud. Je ne sais pas s'il parle, des fois, mon collègue, sûrement, à des gens de l'agglomération de Longueuil. Eux aussi voulaient un projet. Et, au départ, c'est la caisse qui devait le faire. Il y a eu des études, et tout ça, et là, finalement, la caisse a annoncé, là, il y a quelques semaines, officiellement, qu'elle se retirait du projet de la Rive-Sud. Et moi, je parlais avec la mairesse de Longueuil, qui est aussi présidente de l'agglo, puis je lui disais : Tu sais... Parce qu'elle disait : Là, qu'est-ce qu'on fait? La caisse s'en va. Je lui dis : Bien, moi, je travaille sur quelque chose, tu sais, puis...

Ça va nous donner... Ça va nous affranchir de cette dépendance-là qu'on avait à la caisse. Parce que le premier projet qu'on a fait avec elle quand on l'a créée, «on» étant le Parti libéral à l'époque, en 2015, le premier projet a bien fonctionné. Donc, on a comme reproduit la chose, on a transposé ça. Tu sais, maintenant, si tu veux un projet, on va faire un REM à telle place, un REM à telle autre place, on va reproduire ça partout. Mais, premièrement, ça ne veut pas dire que le même REM est bon partout.

• (16 h 20) •

Puis, deuxièmement, si la caisse ne peut pas ou ne veut pas le faire... Parce que, tu sais, la caisse, là, des fois, on disait : Tu sais, eux autres, ils pensent juste au rendement, puis tout ça. Bien, la caisse, il faut qu'elle génère du rendement. Le mandat de la Caisse de dépôt, il est double : le rendement et le développement du Québec. Ça fait qu'ils font des projets au Québec, ils aiment ça faire des projets avec nous, au Québec, investir au Québec, mais, en même temps, il y a des considérations de rentabilité, puis c'est normal. Nos fonds de retraite sont là. Moi, le jour où la caisse dit : J'arrête de penser à la rentabilité, puis adviendra ce qu'il adviendra des fonds de retraite, je peux vous dire qu'il va y avoir un tollé tantôt, là, donc... et c'est normal.

Alors, je ne pense pas que le destin du transport collectif au Québec doit systématiquement dépendre de la Caisse de dépôt, parce que ce n'est pas réaliste, ce n'est pas son mandat. Et elle-même dit que c'est une bonne chose de se créer nos propres moyens, tout comme la STM, qui pourtant est capable d'en faire, mais ne peut pas tout faire, tout comme la ville de Montréal, tout comme la ville de Laval, le maire de Laval, très, très enthousiaste, qui est venu dire que c'est une bonne idée, parce que lui aussi voudrait des projets. Puis, bon, là-bas aussi, là, il y a des projets dont on parle depuis longtemps qui ne se sont pas faits encore. Donc, toutes les municipalités qui sont... Puis c'est des grandes municipalités qui sont venues, la ville de Québec, la même chose, les grandes municipalités qui sont venues en commission nous dire que c'est une bonne chose.

Les sociétés de transport sont venues en commission nous dire que c'est une bonne chose. Alors... Mais... Puis c'est eux, les... eux, elles... les sociétés de transport et les villes, donc, elles, les premières qui auraient pu dire : Bien non, attendez, là. Oui, il y a eu le cas de l'Outaouais, mais sinon c'est elles, les premières qui auraient pu dire : Attendez, là, non, non, nous autres, on veut... Non, parce qu'elles comprennent qu'on est à un carrefour où on n'est pas suffisamment bien nantis en termes de moyens, puis de capacité, puis de planification, puis de vision nationale du transport collectif.

M. Grandmont : Vous revenez souvent sur le fait... Ah! bien, d'abord, dire... Juste sur la CDPQ Infra, là, moi, je suis... je partage beaucoup de vos points de vue là-dessus, hein? C'est vrai qu'un modèle d'affaires ne peut pas être répliqué partout, là, évidemment, on s'entend, là. La... Il y a un bon mode pour chaque... pour chaque endroit, en fait, pour chaque type d'utilisation du transport collectif qu'on va faire. Évidemment, l'insertion n'est pas si évidente que ça, là. Pour un REM, c'est sur... c'est sur des viaducs, en fait, c'est surélevé. Ça peut avoir des impacts. Je ne verrais pas ça débarquer... je ne verrais pas ça débarquer au centre-ville de Québec, par exemple, là. Tu sais, c'est un exemple où ça aurait peut-être un peu plus de difficulté à bien s'harmoniser.

Puis évidemment, bien, la notion de rendement vient un peu changer la donne, l'organisation des revenus, la répartition des... la charge aussi, là, de ce projet de transport collectif là. Puis c'est un peu contre-intuitif de penser que des projets où on opère un système de transport collectif va générer des revenus. Vous le savez bien, toutes les sociétés de transport ne génèrent pas des revenus. On a besoin d'injecter des fonds publics dans les projets de transport collectif, dans les opérations. On a besoin de le faire, comme pour les routes aussi. On a besoin de le faire pour les écoles, on a besoin de le faire pour les hôpitaux. Il n'y a aucune de ces infrastructures-là qui génère des profits. C'est des services publics qu'on va se donner. Donc, ça, je pense qu'on se rejoint là-dessus.

Vous revenez souvent... c'est ça, et c'est là où je voulais aller, là, vous revenez souvent sur le fait qu'il y a plusieurs des groupes qu'on a entendus pendant les audiences particulières qui disaient qu'ils étaient en accord avec la création de Mobilité Infra Québec. Je ne sais pas si vous avez eu la chance ou la malchance, je ne sais pas comment il faut le prendre, de m'entendre dans mes... dans mes... lors de mon vote sur le principe, mais j'ai bien insisté sur le fait que la plupart des intervenants qui sont venus, oui, ont manifesté un certain appui à la création, à l'idée d'avoir une agence qui créerait, qui accélérerait la création de projets de transport collectif. Le transport routier, on n'a pas eu trop, trop tout le temps leur avis là-dessus ou leur appui là-dessus, mais, la plupart du temps, ça venait avec des grosses conditions. C'était souvent des oui mais. Il y en avait plusieurs.

Je veux juste vérifier avec vous que vous avez... Puis j'en... Je ne vous en ferai pas la lecture ici, là, mais, dans mon allocution, dans le vote sur le principe, j'ai bien listé plusieurs des éléments qui étaient des conditions à l'appui de l'ensemble de ces groupes-là. Donc, j'espère que vous en avez, tout comme moi, pris note, évidemment, là, pendant les audiences particulières.

J'aimerais revenir sur la première conversation qu'on a eue, là, avant que je passe la parole tout à l'heure à mon collègue de... le collègue député de Nelligan. Vous avez parlé d'agilité. Je vous demandais : Est-ce que, dans le fond, le projet de loi n° 62, sur lequel on a eu... on a participé à l'adoption aujourd'hui, allait aider Mobilité Infra Québec à réaliser son mandat puis lui donner l'agilité? Le projet de loi n° 62 est aussi valide pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable, que je sache. Alors, est-ce que... Encore une fois, je reviens avec ma question : Si on donne les pouvoirs qui sont inclus dans le PL n° 62 au ministère des Transports et de la Mobilité durable, en quoi l'agence Mobilité Infra Québec est nécessaire?

Mme Guilbault : Vous m'excuserez, j'ai une... un enjeu logistique. Mais c'est correct, allez-y.

M. Grandmont : Voulez-vous que je répète la question?

Mme Guilbault : Oui, s'il vous plaît.

M. Grandmont : Oui? OK. Ce que je disais, c'est que, dans le... Dans le fond, je vous ai demandé tantôt si l'agilité de Mobilité Infra Québec était, en quelque part, supportée par le projet de loi n° 62. Vous m'avez répondu oui. Alors, moi, je vous fais valoir que le projet de loi n° 62 s'applique aussi au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc, le ministère des... le MTMD pourrait aussi développer des projets de transport complexes et profiter de ce qui est dans le PL n° 62... dans le PL n° 62 pour réaliser des projets de transport complexes. Donc, je reviens à ma question : Sachant que le ministère aussi a ces pouvoirs-là, en quoi ça vaut la peine... en quoi, dans le fond, c'est un argument de dire que ça donne de l'agilité à Mobilité Infra Québec puis ça va être une valeur ajoutée? Et, dans le fond, est-ce qu'on n'aurait pas pu faire ces projets complexes là à l'intérieur même d'une équipe constituée au sein du ministère?

Mme Guilbault : Oui. Non, mais ça, j'ai déjà répondu puis je l'ai dit souvent en commission, en consultations. On a parlé... J'ai parlé souvent du projet de loi n° 62, premièrement, comme étant nécessaire, pas juste pour mon projet de loi n° 61, dans l'ensemble de nos projets d'infrastructure. C'était ça, le propos du projet de loi n° 62. Ça s'applique à tous les projets d'infrastructure, à tous mes projets majeurs au ministère, puis j'en ai beaucoup dans le routier. Ça fait que, oui, effectivement, ils vont bénéficier de ça, mais ça ne... ça ne règle pas la question du manque d'expertise puis ça ne règle pas tout ce que j'ai parlé tout à l'heure en termes de culture, de... d'attractivité. Tu sais, ce n'est pas... c'est... On reste quand même dans la fonction publique. Ça fait que, oui, on gagne en agilité puis on gagne... On gagne surtout en marge de manoeuvre pour les fameux contrats collaboratifs, là, dont on a entendu parler, notamment, par Pomerleau, puis l'association des grands constructeurs, je pense, qui est venue aussi, puis d'autres qui nous en ont parlé. Alors, oui, mais on revient à la discussion qu'on a eue dans les premières questions du député, là, auxquelles j'ai déjà répondu.

M. Grandmont : Donc, je n'ai pas plus d'arguments qui nous démontrent, finalement, en tout cas, sous l'angle du PL n° 62, que Mobilité Infra Québec est plus... est absolument nécessaire.

Peut-être... peut-être reposer une question, revenir sur la question de la culture, là. Qu'est-ce qui fait... C'est quoi, le problème de la culture au ministère des Transports et de la Mobilité durable? Qu'est-ce qui... qu'est-ce qui fait problème dans la culture, au MTMD, qui empêche ce ministère-là de réaliser des projets de transport complexes?

Mme Guilbault : Non, mais il y a... Je n'ai pas dit qu'il y a un problème avec la culture. J'ai dit qu'on veut une culture organisationnelle différente, donc, créer une nouvelle équipe dans une culture organisationnelle différente de ce qui se fait dans la fonction publique. Si on crée ça dans le ministère, ça va être la même chose que tout ce qu'il

y a déjà dans le ministère et dans les autres ministères. Or... Puis on fait un peu le... Bon, je ne vais peut-être pas m'aventurer dans des parallèles avec avec la santé, parce que c'est sa fougère, puis je ne veux pas m'en mêler, mais moi, j'aime beaucoup qu'on se compare à, justement, la culture de la Caisse de dépôt, qui est une équipe agile, mobile... pas mobile, mais, tu sais... Comment je pourrais dire? Tu sais, par exemple, là, eux, là, ils sont capables d'ajuster leurs équipes au besoin, là. Tu sais, je veux dire, dans la fonction publique, ça ne fonctionne pas comme ça, là. Tu ne peux pas... Juste dans la gestion des ressources humaines, c'est très différent. Dans l'attractivité, je l'ai dit, oui, le salaire, mais, tu sais, l'ensemble de... Aller travailler dans une agence hors fonction publique, ce n'est pas pareil comme aller travailler dans la fonction publique. Je l'ai dit tout à l'heure, il y a peut-être... il y a probablement des gens, en ce moment, qui ne travaillent pas chez nous parce que, pour diverses raisons, ça ne les intéresse pas, notamment des gens... ou peut-être qu'ils pensent qu'ils n'ont pas... ils n'ont pas nécessairement leur place parce qu'en ce moment eux travaillent sur du transport collectif, mais qu'ils pourraient être attirés par une nouvelle équipe qui se concentre exclusivement là-dessus, tu sais.

Puis... Parce que, si on prend l'exemple de la Caisse de dépôt, toujours sur le REM, il y a beaucoup de gens qui venaient de l'extérieur pour travailler sur le REM, parce que, même au Québec, on n'avait pas suffisamment de ressources. Donc, c'est un peu le même principe, devenir une espèce de pôle d'attraction des meilleures ressources. Puis actuellement il y en a déjà certainement au Québec, là, peut-être dans les différents bureaux de projets, dans les firmes, comme je l'ai dit. Il y en a sûrement ailleurs aussi. Alors, c'est ça, exactement. Puis je répète, puis j'insiste, là, en Ontario et en Colombie-Britannique, on a ça aussi, puis ce n'est pas pour rien qu'ils ont fait ça. Ça ne se peut pas que l'Ontario, la Colombie-Britannique, les deux, aient eu la mauvaise idée de se doter de ce type d'équipe là, là. Alors, je pense que le Québec est rendu là.

• (16 h 30) •

Moi, je le sais, j'ai des FPT depuis deux ans, du transport, le fédéral, provincial, territorial, puis je me tiens beaucoup avec les autres ministres du Transport, évidemment, puis le ministre fédéral, puis... Puis c'est ça. Puis, tu sais, on le voit, là, les endroits les plus intéressés puis préoccupés par le transport collectif, c'est vraiment la Colombie-Britannique puis l'Ontario. Puis ça se comprend aussi, la densité, puis tout ça, l'organisation de la société et... Et c'est ça. Alors... Puis nous, on en fait partie. Tu sais, souvent, on se parle, les trois ensemble, puis on revendique des fonds, parce qu'eux comme moi sont conscients que ça n'a pas de bon sens que l'EBI ait fini en 2023 puis que le prochain programme soit en 2026, ça fait que tous les trois, on est d'accord là-dessus, puis qu'ils ne paient plus de routes, etc. Mais, en tout cas, on reviendra là-dessus, je suis certaine. Donc, tout ça pour dire qu'on est trois à être très soucieux puis intéressés par le transport collectif à l'échelle nationale de chacune nos nations, mais les deux autres sont plus avancées que nous parce qu'ils ont cette instance-là, et nous, on ne l'a pas. Alors, je pense qu'il est temps qu'on l'ait aussi.

M. Grandmont : Vous... vous mentionnez souvent, là, que... Puis on peut même remonter à vos différentes entrevues que vous avez données, là, juste avant l'été. Vous parliez de reprendre en main la destinée du transport collectif. On va en parler plus tard, mais, quand même, je ne peux pas m'empêcher de... Parce qu'on parle de la culture. C'est quand même, je ne peux pas m'empêcher de... Parce qu'on parle de la culture. C'est quand même intéressant comme angle. Vous dites : Peut-être qu'on va réussir à attirer des gens qui ont vraiment envie de développer du transport collectif dans une équipe spécialisée puis qui va... qui va... tu sais, qui va travailler pour déployer ça partout au Québec. Je peux... je peux, évidemment, le... tu sais, approuver sur... Effectivement, c'est le genre d'environnement dans lequel je connais beaucoup de gens qui aimeraient travailler, là. Je pourrai vous envoyer des CV si jamais. Mais... mais en fait Mobilité Infra Québec ne fera... peut ne pas faire que du transport collectif, là. Je veux dire, c'est quand même assez écrit noir sur blanc dans le projet de loi. Je ne me trompe pas, là.

Mme Guilbault : Oui. C'est des projets de transport complexes.

M. Grandmont : Complexes. Donc, ce n'est pas juste du transport collectif.

Mme Guilbault : Bien, à l'origine, pour... le besoin de base, c'est ça. Mais, comme je l'ai déjà expliqué un jour dans un... à un micro quelconque, je... Puis c'est un peu le même esprit que le projet de loi n° 48 qu'on a fait, le dernier projet de loi qu'on a fait ensemble. Quand on voulait nous cantonner dans des formulations trop précises ou des choix de technologie, des caméras d'autobus, et moi, j'essayais de faire comprendre... c'était le Parti libéral à l'époque, BusPatrouille, et tout ça, j'essayais de leur expliquer qu'on n'a pas avantage, dans une loi, à se cantonner ou à se restreindre dans une mission ou dans un libellé quelconque dans un article de projet de loi, parce que ce qu'on veut, c'est donner la marge de manoeuvre à... au gouvernement ou, tu sais, à celui qui va utiliser cette loi-là. Ce qu'on veut, comme législateurs, c'est que le gouvernement du Québec, peu importe c'est qui, le parti politique qui le forme, dispose de suffisamment de marge de manoeuvre pour pouvoir être agile, pour pouvoir bouger, pour pouvoir essayer des choses sans, à chaque fois, revenir en commission parlementaire remodifier la loi. Donc... Puis, tu sais, quand on fait des règlements en parallèle, c'est le même principe. Il faut quand même donner au gouvernement du Québec les moyens de gérer sa fougère. Je reviens toujours à ça, mais, pour gérer ta fougère, il faut que tu puisses avoir une certaine marge de manoeuvre. Donc, moi, je ne vois pas l'intérêt, parce que, j'imagine, ça va venir dans un autre article.

D'ailleurs, là, on est à l'article 1, hein, je précise, mais on a déjà beaucoup de discussions, puis qu'il ne faudra pas se surprendre, le moment venu, quand on sera à cet article-là, quand je vais dire que j'ai déjà tout expliqué ça, là. Tu sais, c'est correct qu'on fasse un tour d'horizon, mais, tu sais, on est juste à l'article 1, là. Mais... Qu'est-ce que

je disais, donc? Ah! c'est ça, la marge de manoeuvre sur la mission. Parce que la mission est à l'article 4. Ça fait que c'est sûr qu'à l'article 4 je vais dire que j'ai déjà expliqué ça à l'article 1. C'est juste ça que je veux dire au micro.

Mais, sur la mission, moi, je pense que c'est important, sans tomber dans quelque chose qui serait trop vague... Mais, «projets de transport complexes», quand même assez clair. C'est des projets de transport, puis il faut qu'ils soient, tu sais, complexes. On ne parle pas de paver une route au coin de la rue, là.

Alors... alors, moi, je trouve que c'est sain de se donner de la marge de manoeuvre dans une loi. Puis, si, un jour, quelqu'un veut confier d'autres types de projets, ça pourrait être possible, mais je ne vois pas... À part de faire possiblement des discours puis des fixations sur le troisième lien dans la commission, ce qui est tout à fait... ce qui est tout à fait possible, puis les gens ont le droit de faire ça, mais, au-delà du troisième lien ou de n'importe quel projet, je ne vois pas du tout en quoi ce serait préjudiciable pour le bien des projets de transport collectif que d'avoir une mission plus large, qui ne prescrit pas ou qui ne proscribit pas autre chose que les transports collectifs. Je ne sais pas si c'est clair. Tu sais, l'important, c'est que les projets de transport collectif puissent se faire. Et c'est ça, le... C'est pour ça qu'on crée Mobilité Infra Québec. Si c'était pour faire juste du routier, on ne s'embêterait pas à créer ça, tu sais. Donc, moi, c'est comme ça que je le vois, Mme la Présidente.

M. Grandmont : Bien, moi, je suis bien content que Mme la ministre élabore beaucoup plus que le simple sens de ma question, là. J'y allais vraiment sur la question de la culture organisationnelle. Donc, j'espère qu'elle répondra à mes questions quand même quand on sera rendus à l'article 4, notamment. J'aurai des angles différents, donc j'espère qu'elle saura trouver une façon différente d'y répondre sans répéter ce qu'elle aura dit à l'article 1. Donc, ça...

Juste mentionner que, tu sais, elle a cité d'autres sociétés de transport, notamment à Toronto puis en Colombie-Britannique, puis, à ma connaissance, ces sociétés de transport là ne sont affectées qu'à réaliser du... des projets de transport collectif. Donc, on pourra discuter aussi des différences entre comment ça se passe ailleurs, comment... qu'est-ce qu'on veut créer aussi au Québec, parce qu'à la fois dans la culture organisationnelle que dans ce qu'on se donne comme mandat, bien, il y a des différences assez importantes.

Tantôt, madame... bien, en fait, au début de notre conversation sur l'article 1, Mme la ministre a dit... elle n'a pas... elle n'a pas dit que le fait que les employés de la fonction publique étant syndiqués, c'était un problème, elle n'a pas dit ça, mais, quand même, on sentait que c'était... disons, c'était contraire à l'agilité recherchée, je vais le dire comme ça. Puis elle pourra préciser sa pensée, parce qu'elle a quand même elle-même abordé ça, là, quand elle a parlé de l'agilité.

Donc, est-ce que les... le fait que les syndicats soient dans... Tu sais, est-ce que le fait que, dans les... Le syndicat, dans une fonction publique, est-ce que c'est un... est-ce que ça vient un peu crisper, un peu, l'agilité nécessaire à ce qu'on veut avoir, finalement, dans Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Bien, ce n'est pas... ce n'est pas ça du tout que j'ai dit. J'ai dit que, dans la fonction publique, on fonctionne avec des conventions collectives, avec une certaine culture organisationnelle. J'ai moi-même été fonctionnaire et syndiquée, donc je sais très bien comment ça se passe. Et c'est une façon de faire, et c'est bien correct, c'est comme ça. Puis, comme je dis, j'ai été moi-même fonctionnaire. J'ai le plus grand respect. Mais, avec Mobilité Infra Québec, on souhaite créer quelque chose de différent, tout simplement.

M. Grandmont : Je l'entends.

Mme Guilbault : Puis je pense que ça aussi, c'est sain. Tu sais, on parlait tout à l'heure de toujours reproduire des REM sous prétexte que le premier REM a été le bon moyen.

M. Grandmont : Tout à fait d'accord.

Mme Guilbault : Il faut, des fois, être capable d'essayer autre chose, tu sais, puis d'innover. Alors, ça, c'est, pour nous, une manière d'innover.

M. Grandmont : Puis tout à fait d'accord, là. On ne peut pas toujours reproduire de façon identique, là, les moyens... les mêmes moyens en espérant des résultats différents aussi, évidemment.

Mme la ministre a dit vouloir s'inspirer, en quelque part, d'un peu la culture organisationnelle de CDPQ Infra. À votre connaissance, Mme la ministre, est-ce que les employés de CDPQ Infra sont syndiqués ou pas?

Mme Guilbault : Il faudrait... Bien, j'aurais une réponse, mais là il faudrait que je le valide, là, parce que, tu sais, ce n'est pas... ce n'est pas une organisation qui est sous ma responsabilité directe, là. Mais on peut le valider.

M. Grandmont : Non, évidemment. Mais c'est parce que ça aurait pu... vous auriez pu avoir cette réponse-là, puisque vous dites vous être inspirés de CDPQ Infra.

Mme Guilbault : Bien, je n'ai pas l'impression, mais, tu sais, je voudrais... il faudrait le vérifier, là. Je vais vérifier pour être sûre d'avoir la...

M. Grandmont : En tout cas, vous pouvez... vous pouvez trouver la réponse puis nous revenir, là, au fil des... de la discussion.

Mme Guilbault : Bien, des fois, c'est... Tu sais, des fois, il peut y avoir certains employés syndiqués, d'autres non, ça fait que, tu sais... En tout cas, c'est ça. Même dans la fonction publique, là, tu sais, les cadres versus... Il y a toutes sortes de classes de...

M. Grandmont : D'employés...

Mme Guilbault : Oui, c'est ça, là, tu sais.

M. Grandmont : ...de corps de métier, etc., oui. Donc, on dit vouloir créer, donc, une nouvelle... Parce que, Mobilité Infra Québec, je comprends que ça va être une nouvelle société d'État, à moins que je me trompe, là. C'est ça, c'est une société d'État, oui? Ça va être...

Une voix : ...

M. Grandmont : Oui, effectivement, c'est ça. Donc, c'est une nouvelle société d'État qui va être créée avec la création de Mobilité Infra Québec. On veut faire les choses différemment. Il y a d'autres agences, d'autres agences de l'État, d'autres sociétés d'État où les employés sont syndiqués. Je pense à la SAQ, je pense à la SAAQ.

Est-ce que, dans le fond, on n'est pas en train de vouloir créer quelque chose de différent, puis finalement ça va se retrouver pareil? J'aimerais juste avoir un peu, là, les réflexions de Mme la ministre par rapport à ça, parce que ça semble être... On semble vouloir créer quelque chose de différent, la notion de syndicalisme me semble être un peu au coeur des réflexions là-dedans, puis on se rend compte, finalement, que des agences ou des sociétés d'État peuvent être syndiquées. Donc, dans quoi ça va... Dans quoi on va réussir à avoir cette agilité-là que semble rechercher Mme la ministre au regard du syndicalisme?

Mme Guilbault : Bien, c'est justement ça, le point. Il faut l'essayer pour pouvoir réussir à faire quelque chose de différent. Et, si je ne m'abuse, mais là il faudrait que je voie, ça a peut-être changé, je crois qu'en partie, à la SQDC, il y a des endroits non syndiqués. Mais ça a peut-être changé, là. Il faudrait que je le...

M. Grandmont : Non, ils sont syndiqués, par deux syndicats différents, d'ailleurs.

Mme Guilbault : Mais pas partout, mais... Je pense qu'il y a des endroits... Mais, encore là... De toute...

M. Grandmont : Mais donc... Mais mon seul point, c'est que c'est possible, dans le fond... Parce que Mme la ministre, elle me semblait vouloir dire, au début, que, dans la fonction publique, disons, au sens large, il y a cette incapacité-là à développer une agilité, puis on a parlé de syndicat, puis tout ça. Puis là, bien, je fais juste lui dire : Bien, écoutez, dans les sociétés d'État, il y a possibilité que les employés se syndiquent aussi. Donc, est-ce que... est-ce qu'elle ne craint pas... c'est ma question, est-ce qu'elle ne craint pas, finalement, que, cette agilité-là, on la perde au fil du temps parce que les syndiqués... des employés pourraient se syndiquer?

Mme Guilbault : Oui, bien là, on ne peut pas empêcher...

M. Grandmont : Non, je suis d'accord avec vous. C'est exactement ça.

Mme Guilbault : ...mais on peut au moins l'essayer.

M. Grandmont : Mais essayer de quoi?

Mme Guilbault : Mais c'est déjà prévu. L'article... Il est où, mon article sur les... 48. J'invite peut-être mon collègue... Je ne sais pas, j'imagine qu'il a lu le projet de loi, article 48, section II, Régime de représentation syndicale.

M. Grandmont : Oui, exact. C'est pour ça que je pose la question.

Mme Guilbault : Donc, les unités de négociation ont déjà été prévues pour certains types d'emploi qui... que, raisonnablement, on peut penser qu'ils vont être des emplois nécessaires dans l'agence.

• (16 h 40) •

M. Grandmont : Absolument.

Mme Guilbault : Alors...

M. Grandmont : Donc, c'est... Encore une fois, je reviens, moi, à ma question de départ, c'est : Pourquoi créer une agence, affirmer que, dans le fond, on veut créer quelque chose à l'extérieur du ministère sous prétexte que l'appareil, la fonction publique a comme un carcan, on évoque la question du syndicalisme, puis après ça, bien, effectivement, à l'article 48, on se rend compte que, finalement, on a réfléchi à ça, et ça se peut bien gros que les employés soient syndiqués?

Je ne comprends pas en quoi... Je ne suis toujours pas convaincu du bien-fondé de créer une agence, Mobilité Infra Québec, alors qu'on aurait pu faire ça à l'interne du ministère des Transports. Je veux dire, on aurait été capables de créer une culture. Les employés vont être syndiqués de la même façon. Si on a une équipe spécialisée à l'interne du ministère des Transports, pourquoi créer une agence à côté? Je reviens toujours à ça. C'est ma question. C'est sur les intentions. On est sur l'article 1, donc, moi, je questionne les intentions de la ministre. Pourquoi vouloir créer une agence, alors qu'on aurait pu tout faire ça à l'intérieur du ministère des Transports et de la Mobilité durable avec des employés?

D'ailleurs, le syndicat de la fonction publique du Québec nous a fait parvenir son mémoire. J'avais proposé, d'ailleurs... J'avais proposé qu'on les entende dans les audiences particulières. Malheureusement, on n'a pas pu les entendre. J'aurais déposé une motion préliminaire pour vous demander de les entendre avant l'étude de l'article 1, mais on n'a pas pu se rendre là grâce à mon collègue de... député de Masson.

Mais... mais c'est la question que je vous aurais posée, tu sais, puis ça aurait été le sens de mon argumentation : Est-ce qu'on n'aurait pas pu développer cette expertise-là? Parce que, pour l'instant, on a eu une discussion sur le bien-fondé de la création de cette agence-là, et je n'ai rien qui me convainc qu'on a... qu'on n'aurait pas pu le faire à l'interne en régie.

Mme Guilbault : Mais donc, c'est ça, quand on regarde l'article 48... C'est ça que je vérifiais. 49 est-tu... C'est ça, 48, 49. Donc, si les employés voulaient se syndiquer... Bien, déjà, on part... on part de la possibilité où ils pourraient ne pas se syndiquer. Alors, déjà là, c'est différent de la fonction publique, premièrement.

Deuxièmement, s'ils voulaient se syndiquer, avec les articles en question, on a la possibilité de... de négocier des nouvelles conventions collectives sans partir de l'historique... tu sais, pour les mêmes catégories d'emploi, là, vous avez les six... Ils sont six ou sept? Six. Donc... Alors là, déjà là, on a une possibilité. On offre aux gens la possibilité de ne pas être syndiqués et, deuxièmement, on se donne la possibilité, s'ils veulent se syndiquer, ce qui serait leur droit, de négocier des conventions collectives de façon différente de ce qu'on serait tenus de faire dans la fonction publique. C'est là... c'est là deux différences très importantes, là.

M. Grandmont : Et donc l'intérêt de créer l'agence, essentiellement, c'est de pouvoir offrir des meilleures conditions, qu'on ne veut pas offrir aux employés qui sont actuellement au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Mme Guilbault : Non, c'est de... c'est de créer une organisation qui est différente. Tu sais, les gens sont libres. Premièrement, ils sont libres de se syndiquer ou non, en dehors de la fonction publique... bien, dépendant des organisations, en fait, mais, dans le futur, Mobilité Infra Québec serait libre de se syndiquer ou non. Donc, on leur offre cette possibilité-là. Et ils sont libres de travailler où ils veulent. S'ils veulent travailler dans la fonction publique, ils travaillent dans la fonction publique. S'ils veulent travailler chez Mobilité Infra Québec, ils travaillent à Mobilité Infra Québec. S'ils veulent travailler au privé, ils vont travailler au privé. S'ils veulent travailler dans un autre palier de gouvernement, travailler au municipal, par exemple, où ils vont être payés plus cher pour faire le même emploi, bien, ils peuvent aussi, tu sais. Alors, c'est juste de créer des manières différentes ou des organisations différentes, avec un climat de travail différent, avec une organisation de travail différente, avec un fonctionnement différent, puis d'atteindre l'objectif qui est visé.

N'oublions pas... Puis, je pense, je ne l'ai pas dit encore, là, ce serait important qu'à chaque séance... Je pense, c'est important de rappeler que les projets, les employés, les salaires, incluant les nôtres autour de la table, ici, sont financés par les fonds publics, les taxes et les impôts des citoyens. Donc, je pense que, par respect pour les contribuables en question, il faut souhaiter le maximum d'efficacité, à la fois dans les travaux parlementaires, mais aussi dans la réalisation des projets, qui coûtent des centaines de millions de dollars, des milliards de dollars à nos contribuables. Alors, en 2024, à l'heure où on parle beaucoup de transport collectif, où se multiplient les projets, les volontés de projets de transport collectif à la grandeur du territoire, il faut que le gouvernement se donne au moins la possibilité, tente le coup de créer quelque chose de nouveau qui pourrait être le plus efficace possible pour le transport collectif.

M. Grandmont : ...merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, on est toujours sur l'article 1, puis je vais revenir sur certains éléments qui ont été abordés par mes collègues ainsi que la ministre, notamment sur, je dirais, le cheminement du gouvernement auquel la ministre a fait référence un peu.

Si je remonte... Puis on en a parlé durant les motions préliminaires. Tout ce qui s'appelait agence était rejeté du revers de la main comme étant éloigné de la... des préoccupations de la Coalition avenir Québec et vu comme contre-productif, et ainsi de suite, nid de favoritisme, bon, une espèce de paravent pour déresponsabiliser les élus, et tout ça. Et ce... cette espèce d'approche là a été maintenue, à ce que je sache, au moins jusqu'au début de 2022, donc à la fin du premier mandat du gouvernement. Et j'essaie de comprendre si... Le projet de loi n° 796 qui a été déposé, je l'avais fait, à ce moment-là, pour la création d'une agence des infrastructures de transport du Québec, le 20 octobre 2021, la réaction du prédécesseur de la ministre actuelle avait été essentiellement la même : Ne me parlez pas d'une agence, c'est contre-productif.

Mais ce que... ce que je viens d'apprendre, puis je veux juste une précision là-dessus, c'est qu'entre le 20 octobre 2021 et l'élection de 2022 il y a eu l'échec, essentiellement, du projet de REM de l'Est, auquel la ministre a fait référence tout à l'heure. Et là je regardais un petit peu, j'essayais de me souvenir comment ça s'était passé. La ministre a mentionné à plusieurs reprises que CDPQ Infra s'était retirée du projet de REM de l'Est, alors que, bon, selon les coupures de presse de l'époque, le 2 mai 2022, sur le site de Radio-Canada, on précise que c'est le gouvernement du Québec qui a écarté officiellement la Caisse de dépôt et placement du Québec du projet de Réseau express métropolitain de l'Est.

Alors, juste par souci, là, d'exactitude, est-ce que... est-ce que c'est effectivement, selon votre compréhension des choses... c'est CDPQ Infra qui s'est retirée du projet de l'est... du projet de REM de l'Est ou c'est le gouvernement du Québec qui a retiré le projet de REM de l'Est des mains de CDPQ Infra, là? Juste pour rétablir les choses.

Mme Guilbault : Oui. Bien, ça, ce n'est pas moi qui étais ministre des Transports dans ce temps-là, mais je me souviens qu'il y a un rapport qui avait été déposé... Non, ça, c'était un rapport sur l'ARTM. En tout cas, c'est parce que je veux juste... Tu sais, moi, je n'étais pas là dans ce temps-là, ça fait que ce n'est pas moi qui m'en suis occupée directement à cette époque-là. Mais, au moment où moi, je suis arrivée, on avait déjà confié le... on avait déjà retiré... Je pense que c'est ça. Il faudrait... Parce qu'il y a un rapport qui avait été fait, là. Il y avait une mention à l'Assemblée nationale, quelque chose. Je pense, c'était la ministre déléguée aux Transports, qui était aussi députée... bien, députée et ministre de Montréal, là. Mais, quand moi, je suis arrivée en octobre 2022, c'était déjà acquis que la caisse n'était plus dans ce projet-là, et on avait déjà mandaté le comité à quatre, là, ministère, ARTM, STM, ville de Montréal, et on attendait leur rapport sur un nouveau projet.

M. Arseneau : D'accord. Mais, en retirant le projet de REM de l'Est, qui semble être une motivation, là, vraiment très, très importante de la ministre, à l'heure actuelle, pour mettre en place l'agence, c'est... c'est là que, si je comprends bien, votre prédécesseur ou, en tout cas, le gouvernement s'est rendu compte qu'il n'y avait pas d'autre porteur qu'on pouvait identifier pour réaliser ce projet-là. Et c'est là qu'a surgi cette idée, ou dans les mois qui ont suivi, cette idée que, si on voulait réaliser un projet de transport structurant, transport collectif structurant dans l'est de Montréal, il fallait créer de toutes pièces une structure ou une agence, dans le cas qui nous occupe, de toutes pièces, parce qu'on ne trouverait pas personne pour le faire. Et le ministère, selon l'évaluation que vous en faites, n'avait pas cette capacité-là. C'est bien ce qu'il faut comprendre?

Mme Guilbault : Oui. Bien, moi, je suis arrivée en octobre 2022, c'est ça que j'expliquais tout à l'heure, puis là, bien, rapidement, le constat s'est imposé. Parce que, là, on parle beaucoup de l'est, parce que, oui, c'est important. Et le projet de l'est, rappelons-nous, là, au départ... Puis là je ne sais plus dans le temps, là, il y a eu beaucoup de variations de ça, mais, au début, on parlait beaucoup de... Tu sais, il y a eu l'axe Lacordaire, après ça, il y a eu le... jusqu'à Pointe-aux-Trembles. Ensuite de ça, rapidement, nous, on tenait à ce qu'on puisse prendre en compte les besoins de la couronne nord, là, donc là... puis là il y a différents scénarios qui avaient été évalués, Rivière-des-Prairies, Laval, toutes sortes de choses. Là, maintenant, le dernier rapport qui a été... qui a été déposé...

• (16 h 50) •

Ce que je veux dire, c'est qu'il y avait différentes options de ramifications qui étaient... Tu sais, il y avait... il y avait une base qui était acquise, là, pas mal, mais il y avait différentes options de ramifications. Et, au départ, on parlait du REM de l'Est, on disait tantôt, on voulait reproduire les REM, mais là il y a eu des gros enjeux, là, d'acceptabilité, puis c'était devenu tellement compliqué à gérer, parce que des groupes s'opposaient, des gens s'opposaient. C'était compliqué, les relations, aussi, avec les différents partenaires.

Alors, il fallait trouver une solution. Donc, on a fait le comité à quatre. Mais l'enjeu demeurait, l'enjeu d'insertion, l'enjeu du meilleur tracé, du meilleur moyen, comment on fonctionne avec ça, on va où, les achalandages respectifs, etc. Il y avait une foule de choses qui nécessitaient d'être étudiées. C'est pour ça qu'en mettant le comité au moins on pouvait continuer de faire des évaluations puis d'étudier des projets, de l'achalandage potentiel sur les différents... voyons, comment tu appelles... les prolongements, c'est ça, les différents prolongements qui pouvaient être envisagés. Donc, on pouvait continuer quand même de documenter le projet. Ça fait qu'on n'était pas en stagnation, au moins. Mais c'est sûr qu'on n'avait personne pour le réaliser, à moins de remettre la caisse là-dedans, puis là la caisse avait déjà... était déjà partie. Elle ne va pas y retourner.

Mais, en plus de ça, nous, on a aussi la Rive-Sud de Montréal à l'esprit. Puis la caisse avait commencé une étude pour un projet de la Rive-Sud, 2019, je pense, 2020... en tout cas, il faudrait que je voie, je pense... à peu près 2019, mais, en tout cas, avait commencé des travaux avec... avec... pour le... la Rive-Sud de Montréal. Puis, encore là... Puis là, tu vois... vous voyez, l'année passée... C'est parce que je... On est quelle date, là? Oui, je pense, c'est au début de cette année. C'est parce que, des fois, le temps passe tellement vite. Dans les derniers mois, la caisse s'est officiellement retirée aussi du projet de la Rive-Sud. Donc là, on se retrouve avec un deuxième endroit... Mais c'est que celui de l'est est plus avancé. Il y a plus de travaux qui ont été faits sur celui de l'est que sur celui de la Rive-Sud.

Mais, pour nous, les deux rives, les deux... l'est de Montréal et la Rive-Sud, ça va prendre des projets éventuellement. Donc, on se retrouve avec le même constat où la caisse s'est retirée d'un projet, et on n'a pas de porteur pour ce projet-là. Donc, on ne peut pas... On ne va pas supplier la caisse de faire nos projets parce qu'on n'a pas d'autre alternative. Pour moi, ça ne fait pas de sens, là, puis pour eux non plus, d'ailleurs. S'ils se retirent, ils se retirent, puis c'est parce que, bon, ils font d'autres choses ailleurs, puis c'est correct comme ça.

M. Arseneau : Mais donc, juste pour... pour bien comprendre, si on avait... Par exemple, à Gatineau, on a un projet de tramway, on a un bureau de projet, on a une société de transport qui est porteuse, là, de ce projet-là. Actuellement, c'est... c'est comme ça qu'on... C'est ce qu'on voulait faire aussi... enfin, c'était similaire un peu, ce qu'on voulait faire à Québec. Là, maintenant, dans l'est de Montréal, on dit que ce n'est pas l'ARTM qui peut porter ce projet-là. C'est... c'est pour... Dans votre compréhension, c'est pour des raisons légales ou c'est pour des raisons de mandat, tout simplement, là, qu'elle ne peut pas porter ça, ni elle, ni la STM, ni la ville de Montréal? Est-ce que... est-ce que c'est... c'est parce que personne n'est habilité à le faire ou c'est l'expertise qui n'est pas là ou l'intérêt qui manque? Juste...

Mme Guilbault : Bien, c'est un ensemble de considérations. Premièrement, ce n'est pas dans sa mission, effectivement, puis, deuxièmement, c'est complexe, là. Puis, quand on parle de planifier un projet dans l'est de Montréal... Puis, je l'ai dit, pour nous, ça doit inclure les couronnes nord. Les maires de la couronne nord sont venus l'autre fois nous dire, là, bon, qu'ils sont écoeurés que leurs factures augmentent puis qu'il n'y a jamais rien de plus qui se passe. Bien, ça, c'est un exemple que nous, la CAQ, on veut avoir un projet qui va être phasé d'une manière où il va y avoir une desserte éventuellement pour la couronne nord. On a déjà Deux-Montagnes, plus à l'ouest, qu'il va y avoir avec le REM actuel, c'est bien, mais les autres aussi ont des besoins.

Donc, ça dépasse... Dès que tu sors de... du territoire de la STM... Premièrement, ça dépasse la STM. Alors, là, tu sais... Puis là c'est Exo qui est sur les couronnes, ça devient très, très compliqué, l'ARTM par-dessus ça. Tu sais, ce projet-là de l'est, là, où tu ajoutes les couronnes puis tu te dis qu'éventuellement aussi il va falloir s'intéresser à la Rive-Sud... Tu sais, pour nous, en tout cas, on s'intéresse à la Rive-Sud aussi. Ça fait que, là, tu as la RTL qui est là-dedans. Tout de suite, tu vois à quel point ça devient compliqué. Imaginez, là, un comité à six pour planifier un projet de transport, tu sais. Puis l'expertise pour faire ça, ça dépasse... Tu sais, nos sociétés de transport sont... sont très bonnes pour opérer leurs transports. Ils opèrent les lignes d'autobus, ils opèrent Exo... Exo opère cinq trains de banlieue, la STM, évidemment, un métro, des autobus. Tout ce monde-là fait du transport adapté, tout ça. Bon, il y a de l'impartition aussi là-dedans pour certains services. Mais, bref, ils s'occupent d'une foule de choses.

Mais, planifier puis réaliser un projet d'envergure comme le REM, il n'y a personne qui aurait pu faire ça avec l'efficacité puis au coût... C'est 67 kilomètres, le REM, là. Ce n'est pas pour rien qu'ils ont fait la CDPQ Infra. Les libéraux, ils ont quand même fait une couple de bonnes affaires. Puis le REM, ça, c'était une bonne idée. La CDPQ Infra puis le REM, ça a été capable d'aller vite. Heille! Imaginez, là, qu'on aurait commencé avec un comité avec je ne sais pas combien de personnes, en 2018, 2017, à parler d'un REM. On serait encore en train juste de faire des réunions, je suis sûre, en 2024, tu sais, alors que, là, on a une branche qui est en fonction.

Bref, il faut reproduire ce genre d'efficacité là, mais que tout le monde y ait droit, pas juste l'ouest de Montréal. Actuellement, c'est ça, l'affaire. Là, on va le faire à Québec. On va commencer un projet à Québec avec... avec la caisse. Donc... donc, on va bénéficier, encore une fois, de l'efficacité, de l'agilité de la caisse, en plus de son expérience, parce qu'ils ont déjà fait celui de Montréal. Donc, tu sais, ils sont habitués, les équipes qui travaillent, et tout. Alors, bref, c'est bon, mais on ne peut pas... on ne peut pas se condamner à dépendre systématiquement d'eux à jamais. En tout cas, nous, c'est ce qu'on pense, au gouvernement.

M. Arseneau : Là, je suis d'accord sur la question de... du statu quo qui n'est pas garant d'un avenir plus efficace et prospère en matière de construction et de mise en place de réseaux de transport structurant. Mais je voulais juste valider la question, à savoir si le comité des quatre auquel vous avez fait référence... Est-ce que la question, justement, de la planification, et de la réalisation, et de la mise en opération d'un système de transport structurant vers l'est jusque dans les couronnes de Montréal... est-ce que ça... couronne nord, est-ce que ça a été discuté à ce moment-là? Est-ce que... La conclusion à laquelle vous en venez aujourd'hui sur l'idée qu'il faut créer de toutes pièces un porteur de projet, est-ce que les partenaires du gouvernement du Québec, à l'époque, en convenaient également, qu'aucun de ces partenaires-là ne pouvait être habilité, si l'on décidait de lever la main, avec des pouvoirs qui seraient correspondants, évidemment, à CDPQ Infra? Parce que CDPQ Infra n'a pas réalisé son projet de 67 kilomètres, comme vous le mentionniez, de façon assez rapide simplement parce qu'elle a des tours de magie dans son chapeau. On lui a octroyé des pouvoirs extraordinaires pour pouvoir réaliser le projet de façon ultrarapide, et c'est ce qu'on s'apprête à faire également avec l'agence.

En d'autres mots, est-ce que c'est une question d'organisation en tant que telle ou est-ce que c'est une question de pouvoirs accordés à une instance qui peut, justement, avancer sans avoir toutes les barrières qu'on impose, par exemple, en matière d'expropriation, par exemple, aux villes ou aux sociétés de transport? Mais ma question principale, c'est...

Mme Guilbault : C'est ça, parce que, je pense, j'ai perdu le fil de la question, là.

M. Arseneau : Bien, je reviens... Oui, effectivement. Mais j'élaborais un peu, mais, pour revenir à la question principale, les... le comité des quatre, est-ce qu'il convenait qu'il fallait trouver un nouveau porteur puis il disait : Bien, créons une agence rapidement, ou il y a... il y a d'autres discussions et d'autres options qui ont été envisagées ou... et éliminées dans la réflexion?

Mme Guilbault : Bien, je veux juste faire une précision. La caisse, effectivement, a eu des moyens extraordinaires. On avait fait un projet de loi, à l'époque, pour le REM. Et, quand je dis... quand je parle de Mobilité Infra Québec, je dis toujours qu'on veut s'inspirer de la caisse, mais ce ne sera pas nécessairement exactement la même chose, là, parce que, tu sais, on demeure avec la LCOP, et tout ça.

Et le comité des quatre... Mais c'est que le comité des quatre... Là, je n'ai pas le mandat de l'époque sous les yeux, là, mais, quand la... quand on a retiré le projet... Quand la caisse a cessé de travailler sur le projet et qu'on a confié ça à ce comité-là, il a dû... Ce n'était pas moi, le ministre, là, donc... Je ne sais pas, il devait y avoir une... j'imagine, un mandat qui a été rédigé ou un mandat qui a été... qui a été donné, et on était encore loin de la réalisation.

Alors, à la... à la question : Est-ce qu'un des quatre ou les quatre ont dit que ça prenait une agence... Bien, premièrement, je ne suis pas dans leur tête, ça fait que je ne peux pas dire ce qu'ils ont dit ou qu'ils n'ont pas dit, ou pensé, ou pas pensé. Mais, deuxièmement, c'est que leur mandat n'était pas dans la réalisation. C'était de continuer... C'était de reprendre, finalement, peut-être pas du début, mais presque du début, parce que, tu sais, le fait est que la caisse avait quand même fait des études, et tout ça, qu'on a rachetées, étant donné que... Dans l'entente-cadre, c'est comme ça. Si, finalement, la caisse ne réalise pas ton projet, tu peux racheter les études pour le... puis, tu sais, tu compenses, finalement, pour le travail qui a été fait.

• (17 heures) •

Bref, alors, on a racheté ces études-là. Et donc le comité des quatre est parti de ces études-là pour faire son travail. Ça fait que l'idée, c'était de reprendre ça, parce qu'au départ c'était... Pour le REM, il y avait... il y avait des enjeux d'acceptabilité, là. Il y avait des enjeux d'insertion à certains endroits. Des gens se plaignaient, et tout ça. Ça fait que ça a donné ce que ça a donné.

Alors là, il a fallu procéder autrement. Et donc ils sont partis de ces études-là qui avaient déjà été faites par la caisse. Donc, ils portaient avec un... une certaine documentation. Puis l'idée, c'était de travailler sur un nouveau scénario de projet qui répondrait mieux, disons, à des enjeux d'acceptabilité sociale et d'insertion urbaine, notamment, à Montréal.

M. Arseneau : OK. Mais je comprends que la ministre ne puisse pas expliquer le... comment ça s'est passé au sein du comité puis parler pour les autres partenaires. Ça, on n'ira pas plus loin là-dessus. Mais, encore une fois, moi, j'essaie de voir comment on a pu cheminer, dans l'espace de six à huit mois, sur une idée qui, au départ, était décrite comme étant contre-productive, on va dire ça comme ça, pour arriver à la solution absolument essentielle... Et j'ai une dernière question là-dessus. Est-ce que... Puis je ne suis pas contre la création d'une agence, là. Je vous rassure là-dessus. Est-ce qu'on a quand même... Parce qu'on a entendu des propos dans les audiences, dans les consultations particulières. Certains disaient : Bien, si une agence est nécessaire, voici... Et tout le monde n'était pas nécessairement convaincu que l'agence était la seule façon de faire, notamment les ingénieurs de... l'association des ingénieurs du ministère, qui... qui nous disait qu'en fait ils n'avaient peut-être pas les ressources, mais il n'était pas exclu qu'on puisse doter le ministère de ressources.

En d'autres mots, et d'autres l'ont mentionné, est-ce que la possibilité de doter le ministère de l'expertise pour réaliser ce type de projet là, mais à l'intérieur même du ministère... est-ce que ça a été exploré, étudié puis ensuite mis de côté ou ça n'a jamais été considéré, à l'intérieur même du ministère, de développer cette division réalisation de projets structurants de transport collectif? Est-ce que ça a été exploré?

Mme Guilbault : Bien, j'ai déjà abondamment répondu à cette question-là qui a été... qui a été posée par le député de Taschereau, dans le sens où j'ai expliqué la raison pour laquelle... j'ai expliqué la raison pour laquelle on a privilégié la création d'une équipe en dehors du ministère, pour une question de culture organisationnelle, pour une question d'attractivité, d'agilité, de possibilité aussi de fonctionner différemment par rapport... éventuellement, s'il y avait syndicalisation, parce qu'ils pourraient... Il y aurait la possibilité, au moins, de ne pas se syndiquer, ce qui n'est pas le cas dans la fonction publique pour certaines... pour les catégories dont il est question à l'article 48. Donc, pour toutes ces raisons-là, on a choisi de le faire en dehors.

Mais, juste pour revenir, le comité des quatre, peut-être qu'on peut contourner... parce que personne ne veut mettre des paroles dans la bouche de personne, mais, peut-être, la meilleure réponse pour contourner le fait de prêter des pensées ou des paroles à quelqu'un, c'est que, si je prends les quatre en question, ils sont tous venus en commission, ici. En fait, un des quatre, c'est le ministère. Je pense, c'est acquis que le ministère est pour le projet de loi, et les trois autres sont tous venus en auditions particulières et ils étaient tous pour, même l'ARTM. C'est sûr que l'ARTM avait la sensibilité de dire... L'ARTM a déjà son propre mandat, et tout ça, et donc la sensibilité de dire : Nous, on veut continuer d'avoir notre mot à dire pour les projets dans le Grand Montréal, et tout ça, puis ça tombe sous le sens. Puis d'ailleurs c'était la même chose pour la STM puis la ville de Montréal, mais la STM et la ville de Montréal, les deux étaient en faveur de Mobilité Infra Québec, et l'ARTM aussi, le ministère aussi. Donc, les quatre, bref, sont en faveur du projet de loi dans le comité des quatre.

M. Arseneau : Mais vous avez fait... la ministre a fait référence tout à l'heure au fait que le Québec n'était pas plus... n'était pas... n'avait pas des défis moins grands ou, en tout cas, n'était pas plus bête que les provinces de l'Ontario ou de la Colombie-Britannique, qui avaient ce type de structure, là, qui est existante, mais, encore une fois, ces structures-là ne sont pas nées d'hier non plus. Donc, ce modèle-là, il existait même au moment où on semblait miser uniquement sur CDPQ Infra. Donc, il y a eu, quelque part, une révélation, j'imagine, là, parce que le modèle ontarien, le modèle de Colombie-Britannique existaient lorsque le gouvernement continuait de critiquer le fait qu'on pourrait imaginer la création d'une agence, puis d'une agence globale, en matière de mobilité tous azimuts. Mais donc j'essaie encore de comprendre l'évolution de la pensée du gouvernement à cet égard.

Cela dit, j'aimerais aborder un aspect très, très pratico-pratique parce que je ne veux pas l'échapper. Je ne sais pas combien il me reste de temps.

La Présidente (Mme Maccarone) : 10 min 20 s.

M. Arseneau : 10 minutes. C'est une agence qui, selon les propos qu'on vient d'entendre, peut être évolutive. La ministre a mentionné qu'elle ne voulait pas restreindre le mandat. Et est-ce que c'est la même chose concernant, par exemple, l'équipe de travail? On a mentionné que, je ne me souviens plus du chiffre, c'est entre 40, 45, 50 employés, mais on a pu lire dans les journaux qu'à terme, d'ici trois ans environ, ce pourrait être 400 personnes. Et évidemment, si on ouvre la porte à l'idée qu'on réalise des projets complexes en matière routière ou autoroutière, on peut imaginer que ce sera encore davantage. Il y a quand même 8 000 fonctionnaires au ministère des Transports. Alors, est-ce qu'on peut avoir des informations sur ce qu'on envisage? Est-ce qu'en d'autres mots... À plus ou moins long terme, est-ce que l'agence est appelée à bouffer complètement les ressources du ministère du Transport et de la Mobilité durable ou, pire encore, à les dédoubler? Est-ce qu'on a une idée de ça? De 40 à 8 000, on a quand même une marge, là.

Mme Guilbault : Oui. Non, bien... Non, on... elle ne va pas dédoubler. Mais je veux revenir au début de sa question. Mon collègue disait... je ne sais plus comment il l'a dit, là, mais, tu sais, en tout cas, en voulant dire : À un moment donné, on s'est aperçus que, là, juste miser sur la caisse, ça ne fonctionnait pas. Bien, c'est exactement ça. Il a parfaitement raison. C'est ça que j'expliquais tout à l'heure à un autre de mes collègues qui a posé des questions. C'est la caisse... Puis, en fait, avant de créer la CDPQ Infra en 2015, on n'avait jamais rien fait d'autre que le métro comme projet d'envergure. Bien, il y a le SRB, là, qui avait commencé en 2013, je pense, un peu... 2009, je pense, bref, en tout cas, mais le SRB, tu sais, oui, c'est complexe, mais ce n'est pas... ce n'est pas des rails, ce n'est pas... Bon, à part le métro, on n'en avait pas.

Donc, le prochain qui a été fait, c'est avec la... c'est le REM. Et là le gouvernement libéral, puis, encore là, je n'étais pas dans ce gouvernement-là, probablement, s'est dit : On veut un projet d'envergure de transport collectif structurant dans l'ouest de Montréal, et ils ont créé la CDPQ Infra. Donc, c'était la première fois qu'on se donnait des nouveaux moyens, qu'on voulait un nouveau projet d'envergure, et on a créé une filiale à la Caisse de dépôt parce que, probablement, d'instinct, on s'est dit : Ça ne marche pas dans le gouvernement, on n'a pas cette expertise-là, c'est trop nouveau, puis tout ça. Et on l'a fait, et ça a bien fonctionné, ça fonctionne bien. On est en train de le mettre en fonction, le REM.

Et là, après ça, donc, on est arrivés, nous. On voulait un projet dans l'est de Montréal, la CAQ, parce que nous, on s'intéresse à l'est de Montréal, à la Rive-Sud de Montréal, à la couronne nord. Et donc, là, la caisse avait déjà l'expertise, avait déjà fait un projet dans l'ouest. Alors, on s'est dit : Allons-y avec la caisse aussi et puis pour la Rive-Sud aussi, mais on a été confrontés à la réalité du fait que, si, pour toutes sortes de raisons, la caisse ne peut pas ou ne veut pas faire un projet, là, on tombe un peu dans le néant et on n'en a pas d'autre, instance avec cette capacité-là.

Donc, c'est exactement ce que le député décrit, là, c'est exactement ça, la réalité des choses, parce que tout ça est nouveau. Ça a commencé en 2015. Le REM a été... la construction a commencé en 2017-2018 à peu près, puis on est arrivés en 2018, justement. Ça fait que, imaginez, on venait de commencer à construire le REM. Alors, tu sais, le temps de dire : Bon, bien, parfait, la caisse, ça a l'air de bien fonctionner, le REM, on va l'essayer dans l'est, finalement, des enjeux d'acceptabilité, toutes sortes d'enjeux, puis la Rive-Sud... Alors, c'est à l'usage qu'on est capables de le savoir, parce que, quand tu places la ligne du temps... La caisse est arrivée en 2015, a commencé à construire en 2017-2018, en même temps que la CAQ est arrivée. Alors, tu sais, on ne pouvait pas prédire ce qui allait arriver. Donc, à l'usage, on a vu que, là, finalement, des fois, on pouvait être confrontés à certains défis et qu'en l'absence de la CDPQ Infra on était un peu dépourvus. Alors, il fallait réagir et il fallait... bien, réagir, et ensuite agir, et c'est ça qu'on fait en ce moment.

Pour ce qui est du dédoublement, bien, non, parce que, je l'ai dit et je le redis, l'expertise, elle n'existe pas actuellement dans le ministère des Transports. Donc, il n'y a pas de dédoublement. On crée quelque chose de nouveau en complément.

M. Arseneau : Mais on n'exclut pas de faire des projets routiers ou autoroutiers. Mais ça, ce seraient des ressources qui n'existent pas actuellement dans le ministère. C'est ce que je dois comprendre.

• (17 h 10) •

Mme Guilbault : Non, mais ce que j'ai dit, c'est... Encore une fois, j'ai répondu tout à l'heure à ces questions-là. En ce moment, là, la raison pour laquelle on crée Mobilité Infra Québec, c'est pour faire des projets de transport collectif, mais j'ai expliqué tout à l'heure que je pense que c'est sain pour le législateur ou, en tout cas, du moins, pour nous, le gouvernement, dans le projet de loi qu'on propose, puis j'espère aussi pour le législateur, c'est sain de donner dans les lois des marges de manoeuvre au gouvernement, peu importe c'est qui, le parti politique qui est au gouvernement, là, et de ne pas devoir revenir toujours en commission parlementaire modifier une loi si tu veux faire simplement quelque chose de différent. On ne parle pas de revoir... une refonte de fond en comble d'une loi, évidemment, mais...

Puis je donnais l'exemple du projet de loi sur la sécurité routière qu'on a fait, le dernier projet de loi qu'on a fait. Pour ceux qui étaient présents, il y avait des demandes d'être très... d'être très précis dans des libellés d'articles de loi, de préciser des technologies en particulier, de préciser des choses, et moi, je disais : Soyons plus général pour que toutes les... Toutes les demandes ou tous les exemples qu'on nous fournit ou qu'on nous demande, est-ce que ça va être possible de mettre ça? Est-ce que ça va être possible d'utiliser ça? Ce serait-tu possible, telle affaire? Justement, on veut donner une marge de manoeuvre pour que... Puis là je prends toujours mon exemple de la sécurité routière, si on veut mettre une caméra sur un autobus, si on veut mettre un nouveau feu piéton, si on veut mettre ça, mettre ça, ça va être possible. On n'aura pas besoin de venir changer des lois puis des règlements à chaque fois.

Donc, je transpose la même volonté d'avoir une marge de manoeuvre dans la mission. Tu crées une nouvelle... une nouvelle équipe pour faire des projets de transport complexes parce que ça va être ça, la mission. On va y arriver

à l'article 4. Alors, moi, je ne vois pas l'intérêt... Puis je le disais un peu à la blague, mais, en même temps, je pense que ça va se produire. Au-delà de faire un plaidoyer contre le troisième lien, quel serait l'intérêt de venir proscrire des projets routiers ou de venir prescrire absolument du transport collectif? Il y a absolument... En quoi ce serait préjudiciable pour le transport collectif d'avoir une mission plus large qui inclut, sans pour autant s'y limiter, le transport collectif? Moi, je ne vois pas le problème là-dedans. Au contraire, je trouve que c'est sain.

M. Arseneau : D'aucuns pourraient dire que plus la mission est large, moins elle est précise et plus elle risque d'empiéter sur la mission d'autres organisations, dont le ministère lui-même, qui a déjà la capacité de développer des projets routiers et autoroutiers. Alors, je veux juste soumettre le fait qu'il est possible qu'on voie l'élargissement d'un mandat... dans l'élargissement d'un mandat une certaine confusion. C'est la raison pour laquelle on va sûrement revenir là-dessus, sur la définition de la mission de l'organisation.

Mais je veux revenir sur la question des ressources. Actuellement, comme information, on a 40 à 45, peut-être bien une cinquantaine d'employés. Est-ce que le chiffre de 400 d'ici trois ans, il est déjà avéré? Est-ce qu'il est déjà présent dans votre tête que ça va être ça, là, un bureau... le gros bureau de projet dont on parle, là, d'ici trois ans, c'est plusieurs centaines de personnes?

Mme Guilbault : Non, bien, ça aussi, j'ai déjà répondu à une précédente question, exactement cette question-là précédemment, un peu plus tôt aujourd'hui, que ça, c'était dans un document de travail qui a circulé, je ne sais plus exactement, dans les médias ou... Je ne me rappelle même pas, là. Mais il y a eu tellement de documents qui ont circulé avec tellement de projections sur diverses choses. Mais, dans les faits, la seule certitude qu'on ait en ce moment, c'est qu'on va devoir, premièrement, adopter la loi, deuxièmement, nommer un ou une PDG, qui, lui ou elle, va monter ses équipes.

Et l'agilité que j'évoquais tout à l'heure, là, la possibilité d'avoir une agilité dans la gestion de tes ressources humaines permet d'avoir les bonnes équipes au bon moment pour le bon projet, conformément aux mandats qui vont être confiés, parce que, si on reprend comment ça va fonctionner, Mobilité Infra Québec, le gouvernement va lui confier des mandats, et donc, selon les mandats qui sont confiés, selon l'avancement, selon... Puis c'est un autre... une autre chose que je disais. Actuellement, si tu multiplies les bureaux de projets puis que tu paies x ingénieurs... Parce que c'est le gouvernement qui paie les bureaux de projets, là. Le bureau de projet de la ligne bleue, on paie ça, bureau de projet de l'Outaouais, on en paie, bureau de projet de la...

Tu sais, alors, au lieu d'avoir un... x ingénieur, à chaque bureau de projet qu'on finance, qui travaille sur son projet, en ayant une équipe nationale, un même ingénieur ou une même équipe pourrait travailler sur plus d'un projet en même temps. Puis, encore là, je ne vais pas me substituer au futur PDG, il va gérer ses affaires, sauf que c'est évident que c'est rentable et que c'est logique d'avoir des équipes nationales qui sont capables d'avoir la vision nationale et qui pourraient être capables de travailler sur plus d'un projet en même temps au lieu qu'on soit comme en silo un peu partout, ville par ville.

M. Arseneau : J'essaie de comprendre comment ça pourrait fonctionner, puis ce n'est pas si simple que ça, sur la base des informations qu'on a pu obtenir de la part de ceux qui sont venus nous rencontrer dans les consultations particulières. Je pense, par exemple, aux gens de l'Outaouais, là, de Gatineau et du bureau de projet, notamment. De mémoire, ils étaient plus d'une centaine au bureau de projet de Gatineau pour la réalisation du projet. Ici, à Québec, il y a un bureau de projet aussi qui avait des dizaines et des dizaines de membres jusqu'à ce qu'il soit, là, mis un peu en veilleuse.

Alors, j'aimerais comprendre comment on entrevoit l'avenir. Si on a un bureau national d'une quarantaine de personnes, ça ne peut pas remplacer un bureau local de 125 personnes en Outaouais puis 150 à Québec, à moins que ce soit selon l'envergure et le nombre de mandats des équipes, qui sont extensibles, puis plus il y a de projets, plus on embauche, puis plus les projets se réalisent, bien, plus on remercie les employés.

J'essaie de comprendre aussi, parce que j'ai moi-même posé la question aux responsables du bureau de projet de Gatineau, s'ils imaginaient qu'en travaillant... en ayant un mandat pour le développement d'un projet de transport collectif, de tramway, plus spécifiquement, à Gatineau, ils étaient... en fait, ce serait possible d'imaginer qu'ils travaillent aussi en même temps sur un projet à Sherbrooke, puis, la semaine d'après, qu'ils travaillent davantage sur Québec, puis qu'ensuite... qu'ils butinent d'un projet à l'autre.

Est-ce que cette façon d'imaginer un bureau de projet est réaliste ou est-ce qu'il s'agit d'un bureau de projet central avec des équipes locales ou régionales pour chacun des projets jusqu'à ce qu'ils se réalisent? C'est ça que j'essaie de comprendre, parce que l'idée du partage de ressources me semble peu plausible. Quand on voit les opérations des bureaux de projets actuels, où ils semblent en avoir véritablement plein leurs tables à dessin juste avec un seul projet à réaliser, comment pourrait-on les ramener au bureau national puis qu'ils travaillent sur trois projets en même temps? Je n'arrive pas à saisir comment ce modèle-là... Est-ce que ce modèle-là existe ailleurs? Est-ce que c'est importé de Colombie-Britannique, d'Ontario ou d'ailleurs? Parce que je n'arrive pas à imaginer comment on pourrait fonctionner de cette façon-là, en ayant de multiples projets à faire avancer en même temps dans une équipe restreinte.

Mme Guilbault : Bien, c'est comme j'ai expliqué tout à l'heure, puis, encore une fois, là, j'y reviens, il va y avoir un ou une PDG qu'on va choisir pour diriger cette agence-là, qui va être une personne compétente pour... évidemment, qui va être compétente pour... pour faire ce travail-là et qui va monter ses équipes en fonction des besoins. Donc, je...

En fait, je pense que je ne comprends pas ce que le collègue ne comprend pas, dans le sens où c'est comme n'importe quelle organisation qu'on crée. Il y a un PDG. On monte des équipes. On reçoit des mandats. En fait, ce n'est pas comme n'importe quelle organisation. Celle-là va recevoir des mandats du gouvernement et va être capable d'ajuster son organisation, ses RH, et tout ça, ses... Comment on appelle ça, maintenant, les ressources humaines? Le capital valeur culture, je pense.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Capital humain et culture. Elle va pouvoir ajuster son capital humain et culture en fonction des besoins et de la charge de travail.

M. Arseneau : Donc, il y aura une équipe qui... qui sera constituée, une équipe de base, et elle pourra être élargie en fonction des projets et restreinte lorsque les projets, par exemple, seraient terminés, c'est ça qu'il faut comprendre, sur une base régionale. Une fois un projet terminé, par exemple, à Gatineau... Par exemple, si Gatineau était la responsabilité de l'agence Mobilité Infra Québec, une fois que le projet est réalisé, l'équipe de... plus spécifique pour le projet de Gatineau est démobilisée ou travaille sur un autre projet. C'est que... Dans votre esprit, c'est qu'on les reclasse ailleurs ou...

Mme Guilbault : Bien, c'est tributaire des mandats qui vont leur être confiés. Pensons... Moi, je dis toujours que, pour moi, l'est de Montréal, c'est pressant, parce que, là, en ce moment, on a besoin de confier ce mandat-là à quelqu'un. J'ai parlé tout à l'heure de la Rive-Sud de Montréal, tu sais, parce que tout ça, ça dépasse... C'est ça que je... C'est parce que, tout ça, je l'ai dit plus tôt, là, en début de commission, là, cet après-midi, là. Mais ça dépasse l'actuel mandat, ça dépasse le gouvernement de la CAQ, ça dépasse un projet, ça dépasse une ville. C'est de donner au Québec les moyens, et là mon collègue va aimer ça, là, je l'ai dit tout à l'heure, c'est de donner au Québec les moyens d'être souverain dans le développement de son transport collectif sur l'ensemble de son territoire.

• (17 h 20) •

Donc, moi, la façon dont je vois ça, oui, il y a le projet de l'est, mais c'est... Quand tu es capable d'avoir la vision nationale puis une espèce de séquence... Tu sais, le projet de l'est, j'en parlais, ça ne se fera pas du jour au lendemain, ça, là. Ça va se faire par phases, fort probablement. Ce n'est pas moi, l'ingénieur qui va s'occuper de ça, mais on peut penser que ça va se faire par phases. Tu sais, tu as une portion sur l'île de Montréal et tu as des portions de l'autre côté de la rivière. Tu sais, un peu comme le projet CITÉ qui a été déposé par la caisse à Québec, il est phasé en trois phases, trois ou quatre phases. Donc, alors, tout ça, ça s'échelonne dans le temps, puis là... puis ça, c'est un projet.

Alors, si tu ajoutes éventuellement... Il pourrait y avoir un autre mandat pour un autre projet. Je donne l'exemple de la Rive-Sud de Montréal. Il pourrait y avoir un autre projet sur... en Estrie. Il pourrait y avoir un autre projet... Là, le collègue me parle de l'Outaouais. Pour l'instant, l'Outaouais semble vouloir le faire eux-mêmes, mais, comme je disais, il y a un article dans la loi qui vient protéger les projets déjà en cours s'ils veulent continuer de le faire eux-mêmes. Il pourrait y avoir d'autres projets à Montréal. La STM et la ville de Montréal sont en faveur de Mobilité Infra Québec. Tu sais, à la STM, en ce moment, ils sont très occupés avec le prolongement de la ligne bleue puis le prolongement du SRB Pie-IX.

Donc, ça ne veut pas dire... Tu sais, puis, encore là, en collaboration avec les villes, Mobilité Infra Québec pourrait aussi être utile pour... Tu sais, quand je parle du projet de l'est de Montréal, là, l'est de Montréal, théoriquement, c'est dans le territoire de la STM, mais pourtant la STM, je pense, serait bien heureuse que Mobilité Infra s'occupe enfin de ce projet-là. Puis éventuellement il pourrait y avoir d'autres projets aussi. Laval était en faveur.

Tu sais, alors, c'est... je trouve que c'est réducteur de dire : Là, il faut s'assurer que ça, ça va être utile, parce que, là, il va y avoir tant d'employés pour tel projet, puis, au-delà de ça, on ne sait pas trop ce qui va arriver. Si on veut le développer... Tu sais, c'est la poule ou l'oeuf. À un moment donné, il n'y aura jamais de projets s'il n'y a pas de personnes pour être capables de faire des projets. Puis tout le monde va se succéder ici, à l'Assemblée, en venant dire : Comment ça qu'il n'y a pas de projet dans tel coin? Bien, parce que jamais personne ne s'est occupé de se donner les moyens, puis la caisse ne le veut pas, puis, en ce moment, c'est ça, si la caisse ne peut pas ou ne veut pas, on n'a pas de moyen de le faire. C'est ça qui n'a pas de bon sens pour nous. Parce que la caisse n'a pas de mission de service public de la même façon que le gouvernement, bien que ce soit une très bonne chose.

Mon collègue de Nelligan... Ici, je le dis souvent, le REM est en train de se faire, sauf que, dans la vraie vie, la caisse ne peut pas faire tous les projets du Québec, et il faut qu'on puisse en faire aussi. Il faut qu'on puisse les contrôler nous-mêmes, au gouvernement, et c'est ces moyens-là qu'on se donne. C'est au-delà de notre petite personne, c'est au-delà de la députée de Louis-Hébert, c'est au-delà de la CAQ. C'est les moyens, pour le Québec, de prendre le contrôle du destin du transport collectif chez nous.

M. Arseneau : Mais en fait je vois qu'on a... on a chacun notre façon... Parce qu'il y a la poule et l'oeuf, je ne sais pas qui est la poule, qui est l'oeuf, mais il y a une question d'organisation, et actuellement on essaie de se projeter dans l'avenir en disant : Si j'ai un ministère des Transports qui compte, selon... au dernier décompte, plus de 8 000 personnes, 8 000 employés, ces gens-là ne sont pas mobilisés ou démobilisés, donc remerciés, réembauchés, et tout ça, au gré des projets d'infrastructure puis de la gestion du réseau, et tout ça. Il y a une équipe qui est relativement stable, j'imagine, là, en tout cas, aux alentours de plusieurs milliers de personnes.

Là, on crée une nouvelle entité, puis ce qu'on veut tout simplement savoir, c'est : Si on se projette dans l'avenir, est-ce que ça va suivre le modèle actuel qui est celui de constituer un bureau de projet, réaliser un projet et faire disparaître le bureau de projet puisque sa mission est accomplie? Est-ce que ça va être ça ou ça va être une portion annexe au ministère des Transports, qui a ses ressources permanentes annuelles et... pour des dizaines d'années, qui vont développer une infrastructure et qui vont devoir réaliser l'ensemble des projets? Si tel est le cas, ils compteront sûrement des centaines de personnes, puisqu'il y a des centaines de personnes déjà mobilisées sur des projets très sectoriels. Sinon, c'est une équipe restreinte avec des travailleurs, disons, temporaires, pour une période d'un an, deux ans, 10 ans, et ensuite qui ont terminé leur mandat.

Vous comprenez... Est-ce que vous comprenez le fondement de la question à l'heure actuelle? C'est-à-dire que, s'il y a des projets, il y a du travail, s'il n'y a pas de projet... Puis, comme la ministre le dit souvent : Il n'y a pas d'argent, il n'y a pas de projet. S'il n'y a pas de projet, est-ce qu'on paie des employés pour travailler sur des projets qui n'existent pas ou pour lesquels on n'a pas d'argent? La question me semble légitime, parce qu'on nous dit qu'il y aura 40 à 50 personnes puis on dit que le 400, ça a été évoqué, mais on ne sait pas. Moi, j'essaie juste d'imaginer. Est-ce qu'on va créer une agence qui va être dotée d'un personnel régulier, compétent, expert de 50 personnes ou de 500 à 1 000 personnes, et qui vont travailler en continu sur une multitude de projets, et qui vont être... qui vont suffire à la demande pour réaliser tous ces projets-là en parallèle? Parce que, selon la ministre, ils vont travailler sur un projet et sur un autre, ce qui nous permettrait d'avoir des gains de productivité, j'imagine.

Mme Guilbault : Oui, bien, c'est... Bien oui, il va y avoir différents bureaux de projets. L'agence, même, des fois, je l'ai déjà dit, il faut la voir comme une espèce de supra-bureau de projet où, là, il va y avoir, oui, des bureaux de projets, dans le sens... il va y avoir des équipes attirées à des projets, mais le volume... le volume et la teneur du travail vont être tributaires des mandats qui lui sont confiés. Mais ça va être comme une espèce de supra-bureau de projet du gouvernement au lieu d'en financer à gauche, à droite, partout. Et, oui, ça permet de...

Puis là ma collègue me dit... En tout cas. Parce qu'il va y avoir un CA aussi. Évidemment, on n'en a pas parlé, mais on va y arriver dans des articles plus loin. Donc, vous voyez : «Le conseil d'administration doit, en outre des comités qu'il doit constituer en vertu de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, constituer un comité de gestion du portefeuille des projets complexes de transport qui exerce notamment les fonctions suivantes :

«1° effectuer le suivi des activités des différents bureaux de projet;

«2° gérer le portefeuille des projets pour optimiser la gestion de ceux-ci.»

Donc, on est en plein là-dedans, là. Ça, c'est l'article 18, si mon collègue veut s'y référer. Donc, ça, c'est... Ça, c'est un mandat qui incombe au CA. Mais je parlais du PDG. Donc, évidemment, le PDG et le CA travaillent de près, et la constitution des équipes, parce qu'on part de zéro, donc, la constitution des équipes, la constitution de l'effectif va se faire en fonction des besoins, et donc des projets qui sont confiés. Mais, tu sais, après ça, c'est que, là...

Tu sais, vous voyez... Imagine... Moi, malheureusement, j'ai l'impression qu'à l'automne 2026 ce ne sera plus moi, la ministre des Transports, ou peut-être que je le serai encore, je ne sais pas, mais les gens changent, tu sais. Éventuellement, ce ne sera plus nous, les députés de nos... Les choses changent. Mais donc les différents mandats qui vont être attribués au fil du temps... On ne le sait pas, dans 20 ans, qui sera au gouvernement, puis on sera rendus où dans les mandats, parce que ça prend du temps, faire des projets de transport collectif, là. Tu sais, ça peut prendre 10 ans, faire le... Ça va prendre combien de temps faire le REM? Bon, en tout cas, peut-être autour de 10 ans, tu sais, au minimum.

Alors, il va y avoir non seulement différents mandats qui vont être attribués, mais fort probablement aussi du chevauchement. Tu sais, si on donne un mandat, mettons, x dans le temps pour prévoir un projet dans l'est puis sur les couronnes nord, qui va être phasé sur un certain nombre d'années, puis éventuellement, après ça, on donne un mandat, par exemple, sur la Rive-Sud, donc, un nouveau bureau de projet, bien, en même temps, tout ça est chapeauté par la même entité, ce qui est, quant à moi, beaucoup plus efficace. Puis je disais : Regardez, avec le CA, le comité des suivis des différents bureaux de projets, c'est pas mal plus efficace de centraliser ça puis de faire le suivi au sein même du CA de Mobilité Infra Québec, qui relève du gouvernement, que d'avoir toutes sortes de structures dans les différents bureaux de projets ou dans les différentes sociétés de transport aux municipalités, selon...

M. Arseneau : J'ai une dernière...

Mme Guilbault : ...ou à la caisse, des fois.

M. Arseneau : Bien, j'ai une dernière question, justement, sur la Caisse de dépôt et placement... enfin, CDPQ Infra. Quand on dit... Et, la ministre l'a mentionné à plusieurs reprises, on ne peut pas se fier uniquement à CDPQ Infra pour réaliser les projets de mobilité ou les projets complexes qu'on... qu'on souhaite réaliser au cours des prochaines années. Est-ce que, justement, son impératif de rendement... Est-ce que son modèle d'affaires intervient dans la réflexion gouvernementale? Parce que vous n'êtes pas sans savoir que, même si le projet qui a été réalisé à Montréal, le REM de l'Ouest... Même s'il a été réalisé, donc, dans un délai quand même assez court, aujourd'hui, les critiques sont nombreuses sur le modèle d'affaires, qui a pour effet de drainer une part importante, certains disent une part trop importante, des revenus des usagers et qui, essentiellement, là, rend difficile, justement, l'équilibre financier pour offrir les services des autres sociétés de transport qui existent déjà et coexistent, en fait, avec le REM. Est-ce que ça, ça a pesé dans la balance, la question d'exigence de rentabilité de CDPQ Infra, dont on imagine bien que l'agence Mobilité Infra Québec soit... soit dépourvue ou soit libérée, n'aura pas à rendre ça rentable et drainer tous les revenus du RTC, par exemple, si on crée un tramway ici, si c'était le cas de l'agence, ici, Infra Québec... Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Oui, bien, il y a différents niveaux, là, à la question, parce que, dans le... dans le... pour le REM, la caisse fait l'exploitation, ce qui ne sera pas le cas dans le tramway et ce qui ne sera pas le cas de Mobilité Infra Québec non plus. Mobilité Infra Québec ne fera pas l'exploitation des réseaux, des systèmes. Alors, déjà, c'est très différent, là, parce que ce à quoi fait référence mon collègue, c'est un peu l'exclusivité de...

M. Arseneau : C'est l'exploitation, oui.

• (17 h 30) •

Mme Guilbault : Bien, c'est ça, c'est l'exploitation. Donc, c'est un modèle qui a été développé pour le REM, mais qui ne sera pas reproduit dans le reste... En tout cas. Bon, enfin, c'est parce que, là, je parle pour eux, là. Je ne le sais pas, peut-être que la caisse, un jour, refera un projet, puis ils referont de l'exploitation, mais actuellement ce n'est pas ça qui est regardé, puis Mobilité Infra Québec non plus ne fera pas d'exploitation. Donc, c'est très, très différent. On va redonner l'exploitation à la société de transport, vraisemblablement. Alors, les revenus vont lui revenir, puis elle va gérer l'exploitation. Alors, c'est très différent.

M. Arseneau : Et c'est vraisemblablement la raison pour laquelle CDPQ Infra s'est retirée de plusieurs projets, parce qu'elle ne pouvait pas être l'opérateur et aller chercher un rendement. C'est ce qu'on comprend.

Mme Guilbault : Bien, c'est sûr. Ça aussi, je l'ai dit tout à l'heure. Tu sais, la caisse a une mission double, oui, participer au développement du Québec, mais, en même temps, elle doit rentabiliser... tu sais, elle doit... elle doit vivre avec ses déposants puis elle doit aussi avoir son... atteindre ses objectifs de rendement. Donc... Mais, en même temps, vous voyez, elle va faire le projet de tramway de Québec avec nous.

Tu sais, ce que je veux dire, c'est que, dans la vie, il y a toujours moyen de s'arranger, quand tu veux vraiment faire quelque chose, puis de trouver des ententes, tu sais. Comme là, on est en train de finaliser une lettre mandat pour la caisse. Éventuellement, on devrait en arriver à une entente. Ce ne sera pas la même chose que le REM, parce que, de toute façon, comme je l'ai dit, ce n'est pas eux qui vont l'exploiter. Puis, un jour, peut-être, on refera un autre projet avec la caisse, là. Je ne le sais pas. Tu sais, ce n'est pas exclu. Mais, pour moi, ce n'est pas incompatible, mais c'est sûr que... c'est-à-dire, ce n'est pas incompatible, le fait que la caisse ait des impératifs de rendement qui sont légitimes, parce qu'on veut que... on veut que les fonds fructifient, ce n'est pas incompatible avec le fait de faire des projets au Québec, pas du tout, mais ce n'est pas la même mission de service public que le gouvernement. Alors, de dépendre systématiquement d'eux, je ne pense pas que c'est réaliste à long terme au... pour le transport collectif au Québec.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il vous reste 20 secondes.

M. Arseneau : 20 secondes. Donc, CDPQ Infra, dans la négociation, qui, j'espère, va se conclure cette semaine, il est exclu qu'il soit l'opérateur du réseau de tramway ici, à Québec.

Mme Guilbault : Bien, c'est-à-dire que... Là, il faut bien... Je vais juste peut-être faire le point là-dessus, parce que, peut-être, les gens... Ce qu'on est en train de finaliser, c'est la lettre mandat, parce qu'on doit donner une lettre mandat à Mobilité... à CDPQ Infra pour qu'ils puissent poursuivre le mandat, et éventuellement aussi on aura à convenir d'une entente. Mais là, pour l'instant, ce qu'il faut, c'est une lettre mandat pour qu'ils puissent poursuivre le travail officiellement. Donc, c'est... c'est ça qu'on fait.

Et c'était quoi, donc... Non, l'exploitation, non, c'est ça, ils ne seront pas... ils ne seront pas... ce n'est pas eux qui vont faire l'exploitation du tramway.

M. Arseneau : Bien. Merci.

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

M. Derraji : ...je viens d'avoir de bonnes nouvelles... de bonnes nouvelles... désolé, je ne vais qualifier de bonnes ou mauvaises, des nouvelles, la ministre ne souhaite pas être la ministre du Transport en 2026. Et, l'autre nouvelle, lettre de mandat et pas de contrat... Ça veut dire quoi, lettre mandat? Parce que la caisse et la ville de Québec veulent une entente intérimaire. Ça veut dire, ils veulent commencer à voir le début de quelque chose. C'est quoi, la différence? Si vous pouvez élaborer...

Mme Guilbault : Bien, premièrement, il y a une élection à l'automne 2026. C'est les élections à date fixe. Ce n'est pas moi qui l'ai décidé, mais je suis... je vais vivre avec ça, comme l'ensemble de mes collègues, du moins ceux qui se présenteront en 2026. Mais j'ai aussi ajouté : Peut-être, ce sera moi encore après. Si jamais j'ai été réélue et que j'aurais la chance d'assumer ces fonctions extraordinaires, bien qu'une charge de travail importante, ça me fera plaisir.

Puis la lettre mandat, bien, écoutez, c'est... c'est ça, c'est comme ça, c'est comme celle que je leur avais donnée en novembre dernier pour leur donner officiellement le mandat de se pencher sur l'étude de mobilité dans la CMQ. Et là il faut... Et là c'est comme si ce mandat-là est complété. Donc, en vertu de l'entente-cadre que le Parti libéral a élaborée avec eux, il faut...

M. Derraji : Une très bonne entente-cadre.

Mme Guilbault : Très bonne. Moi, je l'ai dit souvent, je vais toujours le dire, la CDPQ Infra, ça a été une bonne chose, le REM, c'est une bonne chose. Le problème à l'usage, puis c'est ça que je disais au collègue des Îles-de-la-Madeleine, c'est qu'à mesure qu'on a tenté de reproduire systématiquement le REM partout avec la caisse partout, on a rencontré des défis qui étaient différents du REM d'origine, et là force est de constater qu'il faut se donner nos propres moyens, ce qui n'enlève absolument rien à la caisse, raison pour laquelle, d'ailleurs, on fait le tramway avec eux. Donc, alors, c'est ça.

Alors là, ça prend une nouvelle lettre mandat officielle dans laquelle on convient quand même de certains éléments et dont on convient de certains paramètres, mais il y aura aussi une autre entente à faire en parallèle de ça. Mais l'important, là, à court terme, c'est de finaliser la lettre... la lettre de mandat.

M. Derraji : Donc, si j'ai bien compris, parce que j'ai entendu vos réponses à mon collègue le député des Îles-de-la-Madeleine, Montréal, c'est presque réglé, l'Outaouais, ils vont faire ce qu'ils veulent, Québec, c'est presque réglé. Vous, ce qui vous préoccupe, c'est vraiment sur la Rive-Sud, notamment Longueuil, le PSE, plan structurant de l'Est. Est-ce qu'il y a un autre projet qui préoccupe... qui vous préoccupe?

Mme Guilbault : Bien, le tramway de Québec. Je l'ai dit, là, on est sur la phase I, mais il y aura d'autres phases un jour.

M. Derraji : Excellent. Donc...

Mme Guilbault : C'est pour ça que je dis qu'il faut voir au-delà de nous. Tu sais, nous, on ne sera pas là éternellement, malheureusement.

M. Derraji : Oui, oui... Oui, oui, moi non plus.

Mme Guilbault : Et j'ai parlé de l'Estrie aussi.

M. Derraji : Oui. Donc, on parle de quatre... quatre projets. Et vous, vous avez dit : Écoute, avec la caisse, qui font d'excellentes choses... Et ils sont là pour faire des profits. Je le dis, moi. C'est un... Ce n'est pas un OBNL, et je ne veux surtout pas que la caisse devienne un OBNL. La caisse doit faire de l'argent, parce que c'est le bas de laine des Québécoises et des Québécois. C'est très, très important. Mais vous, vous dites : Écoutez, ce n'est pas leur mission, développer le transport.

D'ailleurs, je vous dis, je vous remercie, parce que, depuis le début, vous ne parlez que du transport. Ça me rassure. Ça me rassure par rapport à la mission de l'agence. Je pense qu'on avance très, très bien, parce qu'on ne parle que du transport collectif. Moi, je note vraiment une avancée, parce qu'au début on parlait d'autres choses que le transport collectif. Depuis le début, vous ne parlez que des projets de transport collectif, chose que... C'est une très bonne chose déjà qu'on est dans un entonnoir, qu'on ne parle qu'uniquement le transport collectif. Ça a été... ça a été soulevé par pas mal de groupes. Ça, je le note. C'est très... c'est très bien. On chemine.

Mais le problème que je vois, Mme la ministre, par rapport à l'agence, c'est que, si vous dites que vous voulez réaliser une économie d'échelle, que vous voulez regrouper les experts — c'est vos propos, vous pouvez me corriger si ce que je rapporte n'est pas vrai, je n'ai aucun problème à accepter la critique — que... vous dites qu'il y a manque d'experts et que vous voulez les regrouper, surtout les experts en mobilité durable, bien, vous... vous ne pensez pas qu'on va avoir deux poids, deux mesures, des sociétés de transport qui, eux, vont continuer à travailler avec leurs bureaux de projets... Et vous l'avez très bien dit, il y a des projets que ça prend beaucoup de temps, ça prend des années. L'exemple de l'Outaouais, que j'ai... que j'ai eu l'occasion de rencontrer, eux, ils ont leurs défis. Bien, eux, c'est clair. Ils ont beaucoup de défis, et le fédéral, je tiens à le dire, est responsable de l'autre côté. Donc, il y a pas mal de défis, mais ils ne m'ont pas dit qu'ils ont un problème d'expertise. Ils ne m'ont pas dit qu'il leur manque... ils sont allés chercher des gens de l'extérieur.

Et, tout à l'heure, vous avez dit une chose importante : Les projets n'avancent pas. Mais, à mon avis, les projets n'avancent pas, c'est parce qu'il n'y a pas de financement. Même si demain on a une agence, sérieusement, est-ce que vous allez payer le REM de Chambly, le REM de Longueuil, le REM tel que demandé dans le PSE, le REM de Québec? Tout le monde veut des REM. Tout le monde veut des projets de mobilité durable. Écoutez, on vit sur une pression d'un déficit. Vous avez dit vous-même qu'on n'a plus d'argent. Vous avez applaudi une décision d'une compagnie privée pour amener les travailleurs d'un site à un site. Moi, je suis juste votre logique. Donc, même si on crée demain l'agence, on a... il n'y a aucune garantie qu'on va accélérer les projets. Et je cherche la plus-value de regrouper les bureaux de projets. On ne va pas tous regrouper les bureaux de projets.

Et la... Mon collègue le député des Îles vous a posé l'autre question : Comment on va ramener ce capital humain? Ce n'est pas uniquement le salaire. Et là est-ce qu'on va se ramasser avec une société d'État qui va concurrencer les agences de transport à les faire vider de leurs experts? Parce que vous avez dit qu'au sein du ministère il n'y a pas d'expert en mobilité durable. Ça veut dire que vous allez créer une agence qui va aller chercher l'ensemble des experts dans l'ensemble des bureaux de projets. Désolé si j'ai été long, mais je veux juste comprendre votre vision, parce que ça va faciliter la tâche pour la suite.

Mme Guilbault : Oui. Bien, au début, là... Parce que je veux juste placer le fait que c'est sûr que moi, je reste dans la salle en permanence, alors je répète. Il y a des choses... On me pose des questions pour lesquelles j'ai donné déjà des réponses très, très détaillées à plus d'une reprise déjà, là.

Et là mon collègue m'a amenée sur le fait qu'on parle juste de transport collectif, c'est une bonne chose, insinuant que ce sera un éventuel débat sur la mission de l'agence, de la cantonner dans des projets de transport collectif. Je veux juste souligner que j'ai déjà expliqué ça de long en large au député de Taschereau, et par la suite, généreusement, j'ai refait l'exposé pour le député des Îles-de-la-Madeleine. Et là, une troisième fois, je dois le faire pour le député de Nelligan. Ça fait que peut-être... Tu sais, tout ça est télédiffusé. Alors, peut-être essayer de suivre en direct.

M. Derraji : ...aucun... aucun problème. Si vous l'avez dit, je vais aller lire la transcription. Non, non, je veux faciliter la tâche. Parce qu'elle est très habile, souligner mon absence. J'avais une urgence. Aucun problème, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Derraji : Non, non, mais ce n'est pas grave, ce n'est pas grave.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ce n'est pas ça qu'elle a fait.

M. Derraji : Je vais aller lire la transcription. Pas grave.

Mme Guilbault : Je n'ai jamais fait ça.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ce n'est pas ça qu'elle a fait.

M. Derraji : Non, ce n'est pas grave. Je vais aller lire la transcription.

• (17 h 40) •

Mme Guilbault : Non, mais le problème de ça, c'est que, moi, ça m'oblige, au micro, à expliquer pourquoi... soit de réexpliquer une troisième fois soit expliquer pourquoi je ne le réexpliquerai pas une troisième fois parce que je l'ai déjà fait deux autres fois. Alors, tu sais, moi, c'est correct, là, chacun a sa fougère à gérer, sauf qu'il faudra peut-être trouver une manière ou que quelqu'un suive les débats puis tienne les gens informés, là.

Mais je vais quand même le redire parce que c'est important, parce qu'on va y arriver avant longtemps... bien, avant longtemps, peut-être pas, mais, en tout cas, on va y arriver un jour, à l'article 4, la mission, parce que ça, c'est revenu beaucoup. Et, pour moi, c'est un faux débat, mais je vais quand même prendre le temps, pour la troisième fois, de l'expliquer. Puis, en plus, ça... Parce que le député de Nelligan va comprendre, en plus, l'exemple que j'utilise depuis tout à l'heure, parce que c'est... il en a fait partie.

Moi, je trouve que c'est sain, dans un projet de loi et comme législateur, de donner, dans... dans une loi, une marge de manoeuvre au gouvernement pour... surtout pour des éléments aussi importants qu'une mission ou pour des moyens qu'on se donne. Et donc je donnais l'exemple du dernier projet de loi qu'on a fait ensemble, le projet de loi n° 48 sur la sécurité routière, où souvent on cherchait à nous limiter ou à nous cantonner dans des libellés où on allait cibler certains choix. Je pense beaucoup à des technologies, le BusPatrouille, entre autres, dont on a beaucoup parlé. Puis c'est le Parti libéral qui parlait de ça puis qui voulait s'assurer qu'on met le BusPatrouille puis qu'on allait pouvoir utiliser telle chose et telle chose. Et finalement on a... on a fini par convenir tous ensemble, puis ils ont été d'accord, puis ils ont déposé l'amendement, puis tout le monde a convenu : Mieux vaut être plus large, mais s'assurer que le BusPatrouille, que telle autre chose, la caméra, le ci, le ça, pourraient être utilisés, tu sais. Puis on s'est assurés que le vidéo, puis tout ça, pourrait être utilisé. Et là on a eu un libellé plus large où, après ça, au-delà de nous, là, parce qu'un jour il va y avoir des gens après nous qui vont exercer ces fonctions-là, qui vont utiliser ces lois-là pour se gouverner... et qu'ils puissent avoir la possibilité de faire des choses autrement sans, à chaque fois, revenir modifier des lois puis s'asseoir ici pendant des heures ou modifier des règlements, même si on ne vient pas s'asseoir ici. Il y a... il y a une bureaucratie autour de ça, et c'est lourd.

Alors, moi, je pense et je transpose cette même... ce même souhait là d'avoir un libellé qui soit non pas trop large, où ça devient un peu n'importe quoi, mais suffisamment large pour qu'on puisse donner à Mobilité Infra Québec la possibilité de, oui, faire des projets de transport collectif complexes, parce que c'est pour ça qu'on le crée à l'origine. Si on avait... On ne fera pas une agence juste pour faire du routier. On en fait déjà dans le ministère. Donc... Mais pourquoi... pourquoi prescrire le transport collectif à tout prix ou proscrire tout autre projet de transport complexe? Parce que c'est «projets de transport complexes», le... qui est prévu dans la mission. Moi, je ne vois aucune plus-value à ça. Au contraire, je vois juste de se restreindre pour se restreindre. Puis, comme je disais à la blague, mais qui n'en est probablement pas une, à part faire des plaidoyers contre le troisième lien, je ne vois pas ce que cette volonté-là ou cet éventuel dépôt d'amendement là, dans ce sens-là, qui pourrait se faire, puis c'est correct, les gens ont le droit de le faire... Mais, des amendements qui seraient déposés en disant : On veut absolument limiter la mission au transport collectif, je le dis d'avance, moi, je ne vois aucune plus-value à ça. Au contraire, je trouve que c'est se priver d'une marge de manoeuvre qui pourrait être tout à fait saine pour les gens qui suivront.

Sur les bureaux de projets, bien oui, en ce moment, il y a des bureaux de projets. Il y en a un à la ligne bleue, il y en a un pour le SRB qui est en train d'être prolongé jusqu'à Notre-Dame puis il y en a un en Outaouais, mais

donc il n'y en a pas pour les autres, là. On a l'ARTM qui nous a déposé... c'était quelle date... au mois de mai, en tout cas, qui nous a déposé son dernier rapport pour le projet dans l'est, mais il n'y a pas de bureau de projet comme tel. On n'est pas à la réalisation. C'est ça qu'on dit depuis tout à l'heure, là. C'est ça qu'on... C'est ça, notre problème dans l'est. On n'a personne pour réaliser le projet. Et il y avait le bureau de projet de la ville de Québec, mais là qui est entré dans notre nouvelle structure de gouvernance qu'on est en train de camper puis de formaliser avec la caisse, avec mon ministère. Éventuellement, quand Mobilité Infra Québec, sous réserve de l'adoption de la loi, sera créée, on va... on va faire le... ou la transition, en tout cas, mais c'est déjà... Tu sais, la caisse, et tout ça, on est tous conscients du fait qu'éventuellement il va y avoir une transition, possiblement, si la loi est adoptée et qu'on a Mobilité Infra Québec, mais on n'en a pas pour le reste.

Alors, je ne sais pas si j'ai bien compris le... Mais, tu sais, les sociétés de transport, premièrement, ne sont pas toutes habilitées en ce moment... bien, toutes habilitées... Je veux dire, c'est... c'est gros, réaliser des projets de transport collectif. Alors, elles n'ont pas toute l'expertise ou l'expérience de faire ça. La STM l'a fait, mais sinon le RTL ne l'a pas vraiment fait. Laval, tu sais, oui, il y a des SRB, des choses comme ça, mais, quand on parle de transport structurant, mettons, sur rail ou de tramway, bien, c'est ça, donc, sur rail, ce n'est pas toutes les sociétés de transport qui ont cette expérience-là, là. Exo... Bien, Exo opère des trains, mais ce n'est pas eux qui l'ont construit. Et donc c'est ça. Alors, est-ce que j'ai fait le tour pas mal? En tout cas. Bref... Donc, il y a l'Outaouais.

Tout ça pour dire que... Puis, encore une fois, je l'ai expliqué, mais je vais le réexpliquer. Pour nous, ça tombe sous le sens de se doter d'une sorte de supra-bureau de projet qui va relever ultimement du gouvernement, d'un élu, le ministère... le ministre des Transports, en l'occurrence, qui va avoir son propre conseil d'administration aussi pour venir surveiller — j'ai lu tout à l'heure l'article 18, j'invite le collègue de Nelligan à aller le voir — avec des comités pour la gestion de projet, la gestion des portefeuilles, donc, d'avoir une espèce de supra-bureau de projet où le ou la PDG va être capable d'embaucher les meilleures ressources, avec des possibilités, en termes de culture organisationnelle, en termes d'attractivité, qui vont lui permettre d'aller chercher, justement, les ressources ou des ressources qui, peut-être, autrement, n'auraient pas été intéressées à venir travailler, mais qui pourraient l'être, puis d'organiser ses bureaux de projets, d'organiser son équipe de manière à ce qu'on soit agiles puis efficaces, puis proportionnellement aussi aux mandats qui vont être confiés, parce qu'on se rappelle que la façon dont ça fonctionne, c'est que le mandat... le gouvernement va confier des mandats à Mobilité Infra Québec. Donc, en fonction de l'évolution, de la charge et de la complexité du travail, les bureaux de projets vont s'organiser.

Puis je disais tout à l'heure : Pour moi, un ingénieur pourrait éventuellement... Mais c'est parce que, là, tu sais, je ne veux pas me substituer à l'éventuel gestionnaire de cette organisation-là, mais pourquoi un ingénieur ne pourrait pas travailler sur plus d'un projet, tu sais? Mais, en ce moment, un ingénieur qui est sur le bureau de projet de la STO, il ne travaillera pas sur le bureau de... sur le projet de Sherbrooke ou sur le projet de l'est de Montréal, tu sais. C'est évident que non, là. Donc, il y a un éparpillement des ressources qui nous prive d'un potentiel d'économies d'échelle et d'avoir une ressource qui peut travailler sur plus d'un projet. Puis, si jamais ce n'est pas le cas, si jamais les équipes de travail sont organisées d'une manière où chacun travaille sur son projet, ce sera ça, mais, de toute façon, en ce moment, c'est déjà ça. Ça fait qu'on n'a rien à perdre. On a juste quelque... On a juste à gagner.

Et je rappelle que les sociétés de transport, à l'exception de l'Outaouais, qui voulait s'assurer de pouvoir continuer de gérer son projet... Mais il y a un article de loi, c'est... 74... en tout cas... 61, 61, qui protège... 60 et suivants... Les sociétés de transport étaient en faveur, tout comme les municipalités, de la création de Mobilité Infra Québec, à condition d'être mises à contribution, en collaboration. Puis ça, comme j'ai dit souvent, c'est... c'est déjà acquis dans 74, je pense, hein?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Et l'article 4 aussi implicitement.

M. Derraji : Bon, premièrement, merci pour ces réponses. Et je n'ai pas entendu aucune réponse par rapport au financement. J'ai parlé de... qu'il y a beaucoup de projets sur la table.

Mme Guilbault : C'est vrai. J'ai oublié.

M. Derraji : Non, ce n'est pas grave. Vous avez très bien répondu dans les deux. Et merci pour votre générosité à répéter pour la troisième fois. Ce ne sera pas une quatrième fois. On a bien compris. Mais c'est sûr que vous venez de me donner beaucoup de jus pour des amendements pour l'article 4. On a tellement de notes, on a tellement de notes, avec beaucoup de couleurs. C'est très bien.

Vous êtes convaincue de votre agence. C'est le moment d'avoir des débats. Les débats seront enregistrés. Comme vous l'avez mentionné, je ne serai pas là, et, probablement, vous aussi, probablement, l'ensemble des collègues. Donc, ce serait bien de bien faire les choses et que, demain, si le prochain ministre et les prochains porte-parole des oppositions vont relire les transcrits, ils vont savoir pourquoi l'agence a été créée. Le nerf de la guerre, Mme la ministre, le nerf de la guerre...

Vous pouvez parler à haute voix. Comme ça, je vous écoute, cher député de Masson. D'ailleurs, lui, dans son comté, il attend toujours la bretelle 40-640, et je ne vais pas le lâcher avec ça. Et, je l'ai mentionné à pas mal de reprises, c'est un enjeu dans son comté. Il attend la réponse. Et moi, j'attends une réponse à ma demande d'accès d'information, que lui a sue. Je vous le dis, je vous le donne comme information. Donc, au cas...

Une voix : ...

M. Derraji : Oui, oui, toi, tu attends... tu attends Mobilité Infra, M. le député, c'est très bien. Au moins, on sait que tu vas avoir la bretelle 40-640. Mais, bon, voilà, ce serait... ce serait un projet complexe, la bretelle 40-640. Je viens d'apprendre quelque chose.

Mais, concrètement, Mme la ministre, vous êtes une femme très pragmatique, et je vous ai vue et entendue parler qu'on n'a plus d'argent. Vous l'avez très bien dit. D'ailleurs, vous m'avez... Vous avez même dit et interpellé le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a été obligé de sortir pour dire : Écoutez, le 1,4 milliard pour le tramway de Québec, il est là. Et moi, je vous ai dit : Écoutez, je suis votre allié, si le gouvernement fédéral ne paie pas sa part, s'il y a un combat à mener à aller chercher notre part par rapport au transport collectif, je le mènerai avec vous, aucun problème.

• (17 h 50) •

Mais qu'on soit clairs avec les Québécoises et Québécois : Est-ce qu'aujourd'hui... est-ce qu'aujourd'hui, avec tout ce que vous avez sur la table... Moi, j'ai... j'ai fait un calcul. On est dans plusieurs milliards. J'ai les 19 milliards pour le PSE, j'ai un tramway à Gatineau, j'ai un tramway à Québec et je dois rajouter, malheureusement, malgré moi, un troisième lien à Québec. Je ne pense pas que vous allez partir à la prochaine élection. Je vous ai dit que moi, là... C'est à vous que ça revient, le titre de la superministre, parce que, ce que vous avez géré avec le troisième lien, aucun autre ministre dans ce gouvernement n'a pu le gérer. Je vous lève mon chapeau, parce qu'il faut avoir un courage politique d'expliquer le pourquoi au début, et revenir, et dire : C'est une bonne chose. Bref, on attend les explications économiques et où il va être, le troisième lien. Quand je fais la somme de tout cela, on a pour les 10, 15 prochaines années.

La question, encore une fois, qui tue, si je peux utiliser Pierre-Yves... McSween... je n'arrive pas à le... McSween : Est-ce qu'on a vraiment besoin d'une agence maintenant, sachant que pour les projets que vous avez sur votre table, il y a un enjeu? Ce n'est pas les bureaux de projets. C'est l'argent. Et là vous savez ce qui risque d'arriver avec le fédéral, l'arrivée d'un Pierre Poilievre. Tout ça, on doit le calculer. Donc, ça sert à quoi, créer une agence qui n'a pas... cette agence, qui risque de ne pas avoir les moyens de remplir sa mission? À moins, si vous me dites : Écoutez, moi, j'arrive à convaincre la présidente du Conseil du trésor, pour le PQI, je vais tout inscrire, je vais tout avoir, PSE, tramway à Gatineau, tramway à Lanaudière, tramway à Québec et troisième lien, parce qu'on l'a promis.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Bien, écoutez, Mme la... si je suis le raisonnement du collègue, on devrait juste abdiquer sur tous les projets parce qu'on n'aurait pas d'argent. Je veux dire, indépendamment de l'agence, c'est des projets qu'il faut qu'on fasse, mais actuellement les... on n'a... on n'a même pas les moyens techniques de le faire, le projet de l'est, puis, pour nous, c'est une priorité.

Puis là il m'a parlé de toutes sortes de choses. En tout cas, je n'ai pas tout noté, mais...

M. Derraji : Je peux répéter, aucun problème. Il y a quatre projets...

Mme Guilbault : Non, non, non.

M. Derraji : ...il y a quatre projets sur la table.

Mme Guilbault : Les quatre projets... Oui, oui, je le sais, c'est lesquels. Bien, il y en a d'autres aussi. C'est parce que moi, j'ai tout mon PQI en tête, là. Je peux vous dire qu'il y en a d'autres aussi. Mais d'où l'importance... Parce qu'il a parlé du fédéral. Il m'a ouvert la porte. Ça fait que, là, je vais... Puis là, j'espère, mon député de Taschereau écoute. Le fédéral, effectivement, met 1,44 milliard sur le tramway de Québec, OK, 1,44 milliard. Actuellement, le projet, la phase I, puis seulement la partie tramway, là, entre Le Gendre puis Charlesbourg, pas les bus, pas les SRB, pas rien d'autre, juste le tramway entre Le Gendre, Charlesbourg : évalué par la caisse à 5,27 milliards. 1,44 milliard sur 5,27 milliards, si je ne m'abuse, ça fait 27,32 %. C'est-tu ça?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Je vais aller le vérifier, parce que ce n'est peut-être pas ça. Mais, bref, 27,32 %, donc, 27,32 %, le 1,44 milliard. Alors, oui, ils mettent de l'argent, mais nous, on voudrait 40 %. Parce qu'à l'époque, là, quand on a commencé le tramway de Québec, c'est les libéraux qui étaient là, le gouvernement de Philippe Couillard, qui ont commencé ça avec le précédent maire de Québec. Ça fait que mon collègue se souviendra peut-être qu'au départ, premièrement, c'était 3 milliards.

M. Derraji : Bien, ça ne coûtait pas cher.

Mme Guilbault : Bien oui, mais ça ne coûtait pas cher sur le dessin qu'ils ont fait, là, mais, tu sais, après ça, dans la vraie vie, quand on fait le test du marché, c'est d'autre chose. Mais, bref, où je veux en venir, c'était sur la proportion, la répartition, le montage financier. C'était 50 % gouvernement du Québec, 40 % fédéral, 10 % la ville. On est partis de ça, et, au fil du temps, l'érosion du 40 % a fini avec 27,32 % actuellement. Puis là ça, c'est basé sur

une évaluation qui est faite par la caisse en ce moment. Puis c'est tout le temps l'épreuve de la vraie vie, l'épreuve du marché. Donc, on va voir après, tu sais, les appels d'offres, puis tout ça, puis on va voir à combien ça va finir, le... J'espère que ce sera 5,27... j'espère que ce sera moins que 5,27. Mais ce que je veux dire, c'est que, si jamais c'était plus que ça, la contribution est figée en ce moment parce qu'il n'y a plus d'argent. On a 1,44 milliard, mais c'est fini. L'enveloppe, le BI, est finie. 31 mars 2023, il n'y en a plus, d'argent dedans. On a réussi à attacher l'extrait... l'extrait... l'extra pour la ligne bleue. J'ai reçu, le 18 juillet, la lettre de M. Fraser qui confirmait qu'il allait financer l'extra du coût pour la ligne bleue pour qu'on puisse enfin passer le dossier d'affaires au Conseil des ministres, signer notre contrat pour le tunnelier, qui venait à échéance le 31 juillet. Donc, on a réussi à faire ça en juillet.

Mais ce que je veux dire, c'est que — puis, là encore, j'interpelle mon collègue de Taschereau — quand on lit dans les journaux : On est au rendez-vous, tu sais, on est au rendez-vous sur tel projet, il faut comprendre, après... après ça, voir ce que ça veut dire précisément, puis les montants précis, la proportion précise que ça représente, et, sur les montants qui sont nommés dans les journaux, les chèques qui sont effectivement rentrés. Tout ça, c'est des choses différentes dans la vraie vie, là. Ça fait que c'est à ça, moi, que je veux sensibiliser les collègues. Mais, pour ceux qui ont déjà été au gouvernement, je pense que vous comprenez que c'est comme ça que ça fonctionne. Ça fait qu'effectivement 1,44 milliard pour le projet de tramway, mais c'est un montant qui est... ou, en tout cas, du moins, en ce moment, qui semble figé. Je vais parler au conditionnel. Effectivement, il va y avoir une élection. On ne sait pas trop, de toute façon, comment les choses vont tourner.

M. Derraji : Ah! là, voilà, ça, c'est un danger.

Mme Guilbault : Mais, au-delà de ça... Mais j'y viens puis je fais le lien. C'est pour ça que, quand on me parle de ça puis qu'on obsède juste sur un projet de transport collectif, moi, là, de quoi je parle sans arrêt? Des besoins en mobilité, les routes aussi. Une des raisons pour lesquelles l'argent est rare, c'est parce qu'on est pris à financer des proportions élevées des projets de transport collectif, des immobilisations, les garages, les ci, les ça, et qu'on est pris pour payer toutes les routes, parce que les... le fédéral, ça ne les intéresse pas, payer les routes.

Bon, alors, moi, je ne sais pas ce qui va advenir à la prochaine élection. C'est les gens qui vont décider. Ils vont élire un gouvernement. On va travailler avec. On travaille avec les gens en place, nous, peu importe. Mais, si le gouvernement... pas «si», le gouvernement fédéral, quel que soit le parti qui le forme, doit s'investir et se réengager dans le financement de la mobilité. C'est ça que je disais à M. Rodriguez quand il a été notre ministre vis-à-vis. On avait la chance d'avoir un ministre québécois, en plus. J'ai dit : Tu le sais, comment c'est grand, le Québec, comment ce n'est pas réaliste de penser qu'on va arrêter de payer des routes quand on veut valoriser le territoire, occuper le territoire, on a 17 régions administratives, voyons donc, tu sais, on ne peut pas dire : Ce n'est plus à la mode, les routes, puis, au moins, si tu dis ça, mets des programmes de transport collectif.

Là, on a un trou de trois ans dans les programmes de transport collectif puis pas de route. Ça n'a ni queue ni tête, ni queue ni tête. Peu importe, moi, c'est qui est le parti politique qui forme le gouvernement fédéral, on a besoin d'argent pour payer la mobilité. Alors, qui que ce soit qui va former le gouvernement à la prochaine élection fédérale, j'espère qu'ils vont se réengager dans la mobilité. S'ils veulent payer des routes, bien, ils paieront des routes. S'ils veulent payer du transport collectif, ils paieront du transport collectif. S'ils veulent payer de l'aérien, ils paieront de l'aérien. On a besoin d'argent dans la... Le maritime, il y avait le fonds national des chantiers, le FNCC. Tu sais, il y a beaucoup de besoins en mobilité. La mobilité, ce n'est pas juste le transport collectif, ce n'est pas juste les routes, ce n'est pas juste les trains, ce n'est pas juste les bateaux, ce n'est pas juste les avions, c'est l'ensemble de tout ça. Alors... alors, c'est ça. Donc, je tiens pour acquis que, le moment venu, le collègue sera là pour venir réitérer les besoins en mobilité du Québec.

M. Derraji : Oui, je vais être là avec plaisir, mais, quand j'ai un premier ministre qui appelle à défaire un gouvernement libéral parce qu'il pense que c'est mieux avec Poilievre, je me demande : Est-ce qu'il vous a parlé avant de faire cette sortie? Parce qu'il met en jeu même le 1,4 milliard. Le 1,4 milliard, là, si on ne l'utilise pas, vous avez vu ce qu'il a dit, Poilievre, par rapport à l'avenir du tramway à Québec. Donc, on a bien beau maintenant parler de la création de l'agence, il y a un risque sur le montage financier, je vous l'accorde, parce que ça a été 40 %, c'est devenu 27 %, selon votre calcul, mais, demain, ça risque d'être zéro. Il y a un risque. C'est malheureusement... Ça risque d'être le cas. Mais j'ai en face de moi... Le jour où j'ai vu la déclaration du premier ministre, je me suis dit juste : Est-ce qu'il vous a consultée avant demander... de demander au Bloc de faire tomber le gouvernement libéral? J'aurais aimé le voir aussi se lever et rassurer la population par rapport à l'avenir du financement du tramway.

Donc, je sais que le projet de loi, ce n'est pas sur l'élection fédérale, mais c'est des décisions, malheureusement, qui risquent de nous coûter cher. Et, quand je reviens à la mission de l'agence, ce qui me préoccupe, et je l'ai exprimé, Mme la ministre, pas une fois, pas deux, c'est que j'ai des inquiétudes sur... Et je ne... je ne dis pas aujourd'hui que vous n'avez pas de vision par rapport à Mobilité Infra, mais, avant vous, il y a des gens qui ont essayé. Ils ont vu que... Ils ont lâché prise parce que le contexte économique n'était pas bon, n'était pas favorable. Mais j'essaie, avec ce début, parce que, là, on va voir beaucoup d'articles... d'articles techniques, de... juste de comprendre l'urgence de l'agence maintenant.

• (18 heures) •

Mais vous avez pas mal parlé, vous avez pas mal expliqué votre point, mais, sérieusement, en date d'aujourd'hui, maintenant, je ne suis pas encore convaincu qu'en 2024, maintenant, ça nous prend une agence pour régler les problèmes de transport qu'on a. Vous avez raison de dire qu'il manque d'experts, bureaux de projets, mais moi, je suis un gars

qui pense aussi aux finances publiques et je sais qu'on s'en va probablement vers un nouveau cycle au fédéral. Vous savez c'est quoi, le cycle. Vous... vous vivez votre cycle aussi avec la CAQ, avec deux mandats majoritaires. On risque d'aller sur un nouveau cycle où on sait très bien que le prochain parti fédéral, lui, il pense autrement par rapport à tout ce qui est mobilité, transport, mais même finances publiques.

Donc, si d'emblée je sais que je vais avoir un problème, un casse-tête avec le fédéral sur le financement, je sais que mes finances publiques sont très serrées au Québec, on peut avoir la vision, vous avez raison de dire «la vision», mais, cette vision, vous pouvez l'avoir même à l'intérieur du ministère. Moi, c'est ça, c'est le timing que je questionne. Ça, les gens vont le voir un jour. Je ne serai pas là. Juste, ça va rester dans les archives de l'Assemblée que le timing, le... Ce moment de penser à une nouvelle agence, c'est ça que je questionne, Mme la ministre.

Et je reste quand même très prudent par rapport à ce que l'élection fédérale risque de nous ramener et j'espère qu'on ne va pas perdre le 1,4 milliard, même si c'est peu, vous avez raison de le dire. 27 %, ce n'est pas ce qui a été promis au début, 40 %. Et ce sont les contribuables québécois qui se ramassent à payer cette facture.

Mais, encore une fois, ça fait six ans, on a retardé le tramway. Je ne veux pas refaire la genèse du tramway, version 1, version 2, on le fait, on ne le fait pas, tracé n° 1, le tracé actuel, la caisse, le bureau de projet de la ville de Québec, je ne veux pas refaire, mais je veux juste revenir, et merci de me le rappeler, Mme la Présidente, je veux juste aujourd'hui lever le drapeau par rapport au financement. On peut rêver d'une agence. On va mettre beaucoup d'experts à l'intérieur. D'ailleurs, on a fait beaucoup de motions préliminaires pour entendre ces experts. Je n'ai pas encore vu une plus-value qu'en regroupant ces experts les choses vont aller vite, et on va réussir à atteindre l'objectif escompté, à savoir qu'on va avoir des gens autour de la table qui vont gérer les gros... les projets complexes, parce que le nerf de la guerre... Même si on veut tout faire, on a un budget où on a d'autres priorités, qui sont la santé et l'éducation. Le transport, c'est très important, mais, au bout de la ligne, sur quel horizon on va atteindre nos objectifs? Voilà, j'ai fait le tour de la question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, écoutez, je suis assez ahurie, là, d'entendre le collègue qui me dit : Je ne suis pas convaincu de la nécessité, pourquoi on ne le fait pas dans le ministère? Bien, je lui rappelle qu'il y a neuf ans son propre gouvernement, de son propre parti, a exactement évité de le faire dans le ministère en créant une filiale à la Caisse de dépôt. Donc, j'ai envie de lui dire : Il pourrait peut-être poser la question à ses collègues qui étaient là à l'époque puis qui sont encore là. Pourquoi, à l'époque, ils n'ont pas fait ça dans le ministère, le REM? Tu sais, moi, j'é mets l'hypothèse de l'extérieur. Je n'étais pas dans le gouvernement libéral à ce moment-là. Mais il y a une raison pour laquelle ils ne l'ont pas fait dans le ministère, le REM. Ça fait que peut-être qu'il peut demander à ses collègues, parce que j'ai l'impression qu'à l'époque les gens étaient conscients que ça n'aurait pas fonctionné, tout simplement. Mais ça, encore là, c'est une hypothèse.

Mais, pour moi, c'est une évidence qu'on ne serait pas rendus où on est dans la mise en service du REM si on n'avait pas procédé de la façon dont on a procédé à l'époque et... mais qui consistait, essentiellement, à contourner le problème, dans le sens où, oui, ça a été efficace, la filiale, puis ça a bien fonctionné pour le REM, mais, on l'a exemplifié tout à l'heure, là, le projet de l'est, finalement, ils se sont retirés, le projet de la Rive-Sud, ils se sont retirés. Là, c'est parfait, on les retrouve pour le projet de Québec, mais ce n'est pas viable de penser qu'éternellement le Québec va dépendre de la Caisse de dépôt.

Alors, à sa question, pourquoi ne pas le faire dans le ministère... De toute façon, ça, c'est une autre affaire que j'ai répétée souvent au début, là. On veut une nouvelle culture. On veut essayer autre chose. On veut sortir de la façon dont c'est organisé ou de la culture organisationnelle de la fonction publique. Moi, ça, je l'ai déjà dit abondamment au début. Mais le Parti libéral lui-même a fait le même choix à son époque. Alors, c'est cohérent.

Il me dit : Pourquoi l'urgence d'une agence? Il n'y a pas d'argent, et tout ça. Mais, encore là, Mme la Présidente, moi, je suis toujours étonnée de voir la quantité de temps et de paroles qu'on peut entendre de la part des partis d'opposition qui dénoncent des problèmes puis qui disent : Pourquoi telle chose ne se fait pas, à quand, telle affaire, qu'est-ce qu'on va faire, ta, ta, ta?, mais après ça, puis là je prends cet exemple-là : Quelle est l'urgence de faire une agence? Combien de fois... En fait, les seules fois, je pense, où on me pose des questions, ou presque, au salon bleu, c'est pour me parler du transport collectif puis me demander : Qu'est-ce qu'on va faire pour faire du transport collectif, on en est où, comment on va faire pour faire avancer les projets? Et là, aujourd'hui, on arrive avec la proposition d'une solution. Puis moi, je réponds. Je dis : Bien, parce qu'à l'époque le Parti québécois a essayé, il n'a pas réussi, le Parti libéral a contourné le problème en termes de moyens, puis, en termes d'investissement, bien là, évidemment, là, je n'ai pas mon tableau, mais je pense que tout le monde le sait par coeur, là, on n'a jamais eu autant d'argent en transport collectif qu'avec la CAQ. Ça, je pense que c'est réglé. Mais, pour les moyens, il reste que, là, en ce moment, on manque de moyens, de capacité de réalisation.

Donc là, aujourd'hui, après presque deux ans, moi, que... ça va faire deux ans le 20 octobre que les quelques fois qu'on me questionne, c'est toujours sur le transport collectif, c'est quoi, ça va être quoi, le bilan de la CAQ, quels projets que vous allez faire, et tout ça, et que moi, je dis : Bien, justement, regardez, j'ai le projet de loi pour qu'on puisse avoir une meilleure capacité de réalisation, et là, après avoir posé toutes ces questions-là puis, à toutes les semaines, revenir avec les mêmes affaires, nous dire : Je ne vois pas l'urgence d'être capable de faire du transport collectif, je trouve ça complètement ahurissant, Mme la Présidente, là. Et même que, si je ne faisais pas ça, on continuerait de me demander : Qu'est-ce que vous allez faire pour être capable de faire du transport collectif? Et, si j'abandonnais mon projet de loi, parce que je dis, bon : Tant pis, ce n'est pas si nécessaire que ça, au salon bleu, ils

viendraient me dire : Ça n'a pas de bon sens, Mme la Présidente, on avait la possibilité, enfin, de se donner des moyens, et la ministre l'a abandonnée.

Ça fait que c'est tellement, des fois... J'ai un terme en tête, mais je ne pense pas que je peux l'utiliser ici. Mais c'est tellement... c'est tellement contradictoire puis fluctuant au fil des articles de journaux, des humeurs, de l'actualité. On ne peut pas gouverner comme ça. Quand on est au gouvernement, Mme la Présidente, il faut regarder, là. Moi, je suis arrivée il y a deux ans. On fait des constats, on pose des diagnostics sur des problèmes, et ensuite de ça on propose des solutions réalistes. Et c'est exactement ça qu'on fait aujourd'hui.

Ça fait deux ans que j'entends les partis d'opposition parler de transport collectif, réclamer plus de transport collectif, puis pas seulement eux, d'ailleurs. Nous aussi, on en veut plus. Les élus municipaux en veulent plus, toutes sortes de partenaires, des gens, tout ça, les citoyens. Et là on propose la solution à ça, et on nous dit : Finalement, je ne suis pas sûr qu'on en a besoin. Bon, bien, parfait. Mais, en tout cas, moi, je pense que c'est... En tout cas. Enfin, c'est étrange.

Et là je vais aller sur le fédéral. Moi, j'aime ça, j'aime ça parler de ça, mais pas juste sur l'argent du fédéral, parce que je veux placer aussi le contexte. Effectivement, le projet de loi ne porte pas là-dessus, ne porte pas sur l'immigration, et tout ça, mais le message du premier ministre, auquel... que je pense que c'est nécessaire de replacer, là, c'était de dire : On ne peut pas faire l'économie du débat sur les retombées de l'immigration massive sous Justin Trudeau au Québec en termes de capacité d'offrir des services publics, en termes de disponibilité de logement. On est... On a dépassé nos capacités, là, les écoles, les garderies, les hôpitaux, le logement. Alors, il faut absolument que les partis fédéraux, dans leur ensemble, prennent conscience de ça puis prennent des engagements clairs par rapport à l'élection qui s'en vient, sauf que la différence, c'est que M. Trudeau, lui, il est déjà au gouvernement. Donc, il pourrait déjà agir. C'est ça, le message, et moi, j'adhère à ce message-là, parce que c'est vrai que c'est un dossier... que c'est un sujet qui est important, puis je ne pense pas qu'on puisse le contourner. Évidemment, le Parti libéral n'est pas intéressé de parler de ça, mais c'est la réalité, Mme la Présidente. Donc, ça, c'était le message.

Quant aux priorités en mobilité, le premier ministre et moi nous accordons parfaitement sur les projets qui sont prioritaires : oui, le nouveau lien interrives... les projets que... en tout cas, je pense bien, les quatre, là, il me semble, qui avaient été nommés, mais le nouveau lien interrives, le tramway à Québec, un projet dans l'est, le REM, qui continue de se déployer, mais ça, c'est déjà réglé, la ligne bleue, qu'on a portée en réalisation après presque 40 ans. La ligne bleue a commencé à être inaugurée en 1986. On a fini en 1988. On est en 2024. Ça fait presque 40 ans qu'on attend de la prolonger, parce qu'à l'époque c'était ça, le principe. Et, bien que les libéraux aient été là 15 ans avec des députés dans l'est de Montréal, ils ne l'ont pas fait. Donc, nous, on l'a fait, bien qu'effectivement l'argent est rare. On met 7,58 milliards, dont 5,1 du gouvernement du Québec, donc...

Alors, tu sais, on veut du transport collectif, mais là on est arrivés à l'étape où il faut se donner les moyens comme nation. Puis il faut pouvoir se comparer aux autres nations qui veulent prendre le contrôle du destin du transport collectif sur leurs territoires, puis c'est exactement ça qu'on fait aujourd'hui, et sur le financement, effectivement. Mais, indépendamment de l'agence, oui, l'argent est rare, mais, je l'ai dit, les priorités sont là en mobilité. Donc, qu'on ait l'agence ou non, on a besoin de réaliser et de financer ces projets-là, mais, avec l'agence, au moins, on va être capables de le faire. En ce moment, tu as beau dégager des sommes théoriques, si tu n'as personne pour faire le projet, tu n'es pas plus avancé. Donc, donnons-nous ces moyens-là, adoptons la loi, créons Mobilité Infra Québec et allons de l'avant enfin avec, au minimum, un projet dans l'est de Montréal et sur la couronne nord.

• (18 h 10) •

Et c'est en phase aussi... Tu sais, il faut... Ça aussi, c'est important, là, d'être conscients, là... Les projets sont évalués, mais, ensuite de ça, c'est sur plusieurs années. Donc, les décaissements sont sur plusieurs années. Ce n'est pas pour rien que le PQI est sur 10 ans, là. Je pense... C'est en quelle année? 2013, je pense, 2012... en tout cas, c'est autour de... je pense, du dernier... qu'il est passé de cinq ans à 10 ans. Au début, le PQI, c'était cinq ans quand il a été créé, en 2007, de mémoire. Après ça, il est passé sur 10 ans, parce que les priorités d'investissement... Tu sais, les projets d'infrastructure, souvent, c'est de longue haleine, là. Alors, c'est correct de pouvoir le prévoir puis l'amortir sur une dizaine d'années pour voir venir. Donc... Et les projets se font par phases aussi beaucoup en transport collectif. Donc, c'est tout à fait cohérent.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Il vous reste 1 min 40 s, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci, Mme la Présidente. Bien, je ne peux pas m'empêcher de revenir sur les propos de la ministre, là, qui semble avoir une mémoire très... très sélective, en fait. Je pense qu'elle a oublié plusieurs questions qu'on lui a posées du côté du deuxième groupe d'opposition, notamment en sécurité routière sur Dufferin-Montmorency, sur les traversiers, sur le transport collectif interurbain et sur le transport régional, beaucoup de sujets qu'on a abordés avec elle.

Mais j'aimerais surtout revenir sur... Au fil de la discussion, là, je l'écoute parler, puis il y a... il y a vraiment une apparente contradiction assez importante entre le besoin d'investir dans le transport collectif — on se rejoint là-dessus, évidemment, il faut développer l'offre de transport collectif, ce n'est pas que ça, là, il y a la question du financement puis le maintien des actifs qui est très d'actualité — puis, de l'autre côté, puis je suis toujours sur les intentions, là, de créer une agence qui est dédiée uniquement... qui est... en fait, de refuser de dédier l'agence uniquement au rôle de développer le transport collectif, alors que Mobilité... le ministère des Transports et de la Mobilité durable sait très bien faire cette partie-là du travail, développer des transports... des transports routiers. Donc, c'est cette contradiction-là

que je ne m'explique pas encore. Comment ça se fait que le mandat n'est pas uniquement dédié au transport collectif?

Mme Guilbault : Bien, encore une fois, on va y arriver, à l'article 4, ça, là, parce qu'on n'est pas dans... Tu sais, ce à quoi réfère le député, c'est un extrait de libellé où on précise que la mission de l'agence est de faire des projets de transport collectif complexes, et c'est dans l'article 4. Donc, je ne comprends pas pourquoi on parle de ça à l'article 1. Allons à l'article 4 s'il veut parler de l'article 4. Je ne sais pas si c'est clair, ce que je dis.

M. Grandmont : ...c'est clair, mais, en même temps, encore une fois, je suis sur les intentions. Pourquoi on crée cette agence-là à l'extérieur du ministère des Transports? Le ministère des Transports a déjà cette capacité et cette expertise-là, bien, la ministre l'a dit elle-même, au niveau des transports routiers. Là, on veut créer quelque chose à l'extérieur qui va être capable de faire et du transport collectif et ce que le ministère des Transports fait déjà. Je ne comprends pas cette contradiction-là.

Mme Guilbault : Bien, c'est ça, mais on est dans la mission, à l'article 4. Encore une fois, je peux répondre tout de suite, mais surprenons-nous pas quand, à l'article 4, je vais dire que j'ai abondamment répondu à ça à l'article 1. Mais c'est la somme de tout ce que j'ai dit depuis 15 h 30, là. On veut créer une culture d'organisation qui est différente. On veut se donner des moyens de... notamment, la possibilité que les employés ne soient pas syndiqués. Mais, s'ils souhaitent l'être, on va pouvoir négocier des nouvelles conventions collectives. On veut être différemment attractifs pour des gens qui, peut-être, actuellement, ne seraient pas intéressés de venir, mais qui pourraient le devenir parce qu'on crée quelque chose.

Puis il y a comme un... J'ai des mots anglophones qui me viennent, mais, tu sais, il y a comme un... Comment je pourrais dire? J'ai juste des mots anglophones. Mme la Présidente, vous allez m'aider à...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Non, mais moi, je ne peux pas dire des mots en anglais. Mais, tu sais, ça crée, je trouve, un... Tu sais, il y a une spécialisation autour de ça, puis ça crée un effet d'attraction, je trouve, là. Tu sais, si tu entends parler... Les gens qui sont venus travailler à CDPQ Infra sur le REM, probablement qu'ils se sont dit : Wow! excitant, il y a un projet qui se fait là, il y a une équipe dédiée à ce transport collectif infra puis qui va se spécialiser dans un projet qu'ils vont développer. Donc, des gens qui sont venus travailler sur le REM à la caisse, on peut penser, ne seraient peut-être pas allés travailler autrement au Québec sur d'autres affaires, ou au gouvernement du Québec, ou au gouvernement fédéral, dans une municipalité du Québec, mais là ils sont venus parce qu'il y avait une espèce d'engouement ou de... d'effervescence, je ne sais pas, là. J'ai envie... Non, je ne peux pas le dire. Mais, tu sais, vous comprenez, ça peut créer... ça peut créer un effet d'attraction puis d'entraînement aussi de dire : Il y a quelque chose qui est en train de se faire au Québec. Parce que, tu sais, on ne se le cache pas, puis ça, on l'a déjà dit souvent, là, il n'y a personne qui a soumissionné sur le tramway de Québec. C'est pour ça qu'on en est là aujourd'hui, mais aussi le fait que, des fois, probablement, l'industrie... l'incertitude, des fois, qui entoure les projets de transport collectif, parce que, justement, on ne sait pas trop si ça va arriver, c'est compliqué, etc.

Là, d'avoir une entité dédiée... Je me mets à la place, mais, encore là, je ne suis pas dans... je ne suis pas... Je ne suis pas une entreprise en construction, je ne suis pas une firme d'ingénieurs puis je ne suis pas une personne qui est formée pour travailler sur ces projets-là, mais on peut penser que ça envoie un signal attractif à la fois à l'industrie puis à des gens intéressés à travailler de dire... puis c'est un des autres aspects aussi, puis on l'a abordé avec Pomerleau puis d'autres, d'envoyer... puis ça, c'est beaucoup avec le projet de loi 62 aussi, là, bon, mais donc d'envoyer le signal que nous, on veut faire du transport collectif au Québec, alors, si ça vous intéresse d'en faire, venez-vous-en, on a maintenant, vraiment, une organisation qui est dédiée à ça. Alors, ce ne sera pas, tu sais, au fil de volontés incertaines. Tu sais, c'est des mandats qui sont donnés, puis tu as... tu as une agence qui s'occupe de ça. Alors, moi, je pense que c'est de nature à être attractif, en plus du reste de ce que j'ai dit, là, l'agilité, etc.

M. Grandmont : ...autrement, toujours sur le... toujours sur le... sur l'intention de créer une agence, elle va faire... elle peut faire des projets de transport routier complexes. Est-ce que vous pourriez... Est-ce que vous diriez que de travailler au ministère des Transports et de la Mobilité durable sur des projets complexes, ce n'est pas excitant, ce n'est pas attractif, ce n'est pas intéressant?

Mme Guilbault : Bien non, pas du tout. On le fait déjà en ce moment.

M. Grandmont : Donc, pourquoi l'inclure dans Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Parce que je pense que c'est sain de donner une marge de manoeuvre si, un jour, quelqu'un voulait confier un projet... un projet complexe de transport, quel qu'il soit, là. Pourquoi... En fait, je pense que la question devrait se poser à l'inverse : Pourquoi l'empêcher?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...est écoulé.

Mme Guilbault : Malheureusement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 1 de la loi édictée est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Maccarone) : Sur division. C'est noté. Mme la ministre, pour la lecture de l'article 2, s'il... à moins que vous souhaitiez prendre une pause. Je ne sais pas, j'ai des gens qui souhaitent une pause, mais, si on est à l'aise de continuer, il nous reste une heure.

Mme Guilbault : Moi, je suis correcte.

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y. Voilà, l'article 2.

Mme Guilbault : Parfait. Article 2 : «Mobilité Infra Québec est une personne morale...» Est-ce que je dois lire, peut-être, la loi entre parenthèses aussi, étant donné... Ah! je vais lire au complet. Article 2, Loi sur Mobilité Infra Québec. Article 2 : «Mobilité Infra Québec est une personne morale, mandataire de l'État.

«Les biens de Mobilité Infra Québec font partie du domaine de l'État, mais l'exécution de ses obligations peut être poursuivie sur ces biens.

«Mobilité Infra Québec n'engage qu'elle-même lorsqu'elle agit en son nom.»

En commentaire : L'article 2 de la Loi sur Mobilité Infra Québec prévoit que Mobilité Infra Québec est une personne morale et un mandataire de l'État. Ce dernier statut lui confère les immunités et les privilèges dont jouissent les mandataires de l'État.

Le deuxième alinéa de cet article est une dérogation au principe d'insaisissabilité des biens pour un mandataire de l'État, aux seuls biens de Mobilité Infra Québec.

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

M. Grandmont : Oui. Mme la ministre, l'article 2, bon : «Mobilité Infra Québec est une personne morale, mandataire de l'État», donc, je comprends qu'on traite ça comme une société d'État. Il y a des lois qui encadrent ça, évidemment.

«Les biens de Mobilité Infra Québec font partie du domaine de l'État, mais l'exécution de ses obligations peut être poursuivie sur ces biens.» On pourra peut-être en reparler tantôt.

«Mobilité Infra Québec — c'est peut-être la première partie sur laquelle je voulais vous amener — n'engage qu'elle-même lorsqu'elle agit en son nom.» Pouvez-vous m'expliquez cette partie-là, là, «n'engage qu'elle-même lorsqu'elle agit en son nom»?

Mme Guilbault : C'est ça, cette dérogation permet essentiellement d'utiliser l'hypothèque comme mode de financement. De plus, l'article 916, CCQ, énonce que «nul ne peut [...] s'approprier les biens des personnes morales de droit public qui sont affectés à l'utilité publique». Et, si les biens affectés à l'utilité publique demeurent insaisissables, cette dérogation est également usuelle pour des organismes autres que budgétaires, selon la Loi sur l'administration financière. Donc, c'est ça, la différence avec la société d'État. C'est pour ça qu'on vient le préciser dans le...

M. Grandmont : Pouvez-vous être plus explicite, là? Parce que je ne comprends pas, concrètement, qu'est-ce que ça... qu'est-ce que ça implique, en fait, par rapport à une société d'État ordinaire.

Mme Guilbault : ...normalement, les sociétés d'État engagent le gouvernement, mais là, ici, on vient préciser : «Mobilité Infra Québec n'engage qu'elle-même lorsqu'elle agit en son nom.» Mais, juste sur... Parce que, là, moi, la loi des sociétés d'État... Je ne sais pas, peut-être, quelqu'un pourrait compléter.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Oui, on me dit que je l'ai bien expliqué, mais, en même temps, si mes collègues veulent plus de détails... Parce qu'il y a... il y a des gens plus experts que moi dans ça, si mes collègues consentent, évidemment.

• (18 h 20) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce qu'il y a le consentement?

M. Grandmont : On va attendre de voir qui... Oui, oui, mais... Oui, oui, il n'y a pas de souci, là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, il y a consentement? Alors...

Des voix : ...

M. Grandmont : Il y a consentement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Ça fait que, juste avant de prendre la parole, si vous pourriez vous nommer et votre titre, s'il vous plaît.

Mme Blouin (Marie-Claude) : Oui. Alors, Marie-Claude Blouin, avocate à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

M. Grandmont : Bonjour.

Mme Blouin (Marie-Claude) : Alors, pour le troisième alinéa, «Mobilité Infra Québec n'engage qu'elle-même lorsqu'elle agit en son nom», c'est... comme la ministre vient de le mentionner, c'est pour éviter que le gouvernement ne soit impliqué ou poursuivi lorsque Mobilité Infra Québec pose des actes.

M. Grandmont : De quels actes peut-il s'agir? Pouvez-vous me donner des exemples de ce que vous avez prévu, en fait, là, dans la rédaction de cet alinéa?

Mme Blouin (Marie-Claude) : Ça peut être lorsque Mobilité Infra Québec se fait poursuivre par une entreprise, ou n'importe quel autre type d'action qui pourrait être pris contre Mobilité Infra Québec.

M. Grandmont : OK. Donc, est-ce qu'il s'agit uniquement de cas de poursuites? Est-ce que c'est la seule... le seul aspect sur lequel cet alinéa-là... alinéa-là a un impact, en fait?

Mme Blouin (Marie-Claude) : Juridiquement, c'est le seul impact, oui.

M. Grandmont : OK. Parce que, moi, quand je regardais ça, ça m'a rapidement fait penser à la responsabilité ministérielle. Puis là vous pourriez peut-être départager ça, là, parce que, quand on va sur le site de l'Assemblée nationale, évidemment, la responsabilité ministérielle individuelle, notamment, là, 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.» Il pourrait être forcé... «Il pourrait même être forcé de démissionner en raison de cas importants de mauvaise gestion. Il doit aussi présenter et défendre les projets de loi relevant de sa sphère d'activité, en plus de justifier les crédits qui lui sont octroyés».

Donc, moi, quand je lisais le troisième alinéa, j'ai pensé à ça. Je n'avais pas le cas des poursuites, là. Mais est-ce qu'il peut y avoir un lien aussi à ce niveau-là? Parce que, moi, l'imputabilité ministérielle, pour moi, elle est importante. Le... la ministre qui dépose son projet de loi, la ministre responsable des Transports et de la Mobilité durable a des comptes à rendre, mais là vous me dites que, finalement, cet alinéa-là, il n'y a pas de lien, finalement.

Mme Blouin (Marie-Claude) : Non, ce n'est pas du tout la portée de cet alinéa-là, effectivement.

M. Grandmont : Puis comment, en fait, je dirais, la façon dont c'est tourné, on s'assure que c'est effectivement juste sur le cas de poursuites que c'est applicable?

Mme Blouin (Marie-Claude) : Bien, en fait, c'est un article qui est usuellement utilisé, là, lorsqu'on crée un organisme public, puis c'est une portée qui est reconnue, là, quand on interprète ce type... ce type d'article là pour les organismes publics. Ça se limite vraiment à la portée que je vous ai expliquée.

M. Grandmont : Parfait. Avez-vous des exemples d'autres sociétés d'État dans lesquelles on a, effectivement, ce genre d'article là, pour qu'on puisse aller faire des vérifications nous-mêmes de notre côté, ou vous pourriez nous en fournir, dans le fond, pour nous indiquer, dans le fond, qu'effectivement il y a une redondance, puis c'est d'usage d'utiliser ce type de libellé là pour indiquer que c'est... ça s'applique uniquement dans le cas de poursuites?

Mme Blouin (Marie-Claude) : Oui, absolument. On va s'assurer de vous donner les bons exemples.

M. Grandmont : Quelques... quelques-uns, là, trois, quatre, cinq, quelque chose comme ça, là...

Mme Blouin (Marie-Claude) : Parfait.

M. Grandmont : ...des sociétés d'État qu'on comprendrait, qui pourraient nous aider, effectivement, là. Parfait. Excellent.

Est-ce qu'il y a un lien, finalement, avec l'alinéa qui est précédent, «les biens de Mobilité Infra [...] font partie du domaine de l'État, mais l'exécution de ses obligations peut être poursuivie sur ces biens»? C'est quoi, la nuance qu'il y a par rapport entre le deuxième et le troisième?

Mme Blouin (Marie-Claude) : En fait, le deuxième alinéa est surtout lié au premier alinéa, par rapport au statut de mandataire de l'État de Mobilité Infra Québec.

M. Grandmont : C'est-à-dire...

Mme Blouin (Marie-Claude) : C'est-à-dire que le statut de mandataire de l'État confère à Mobilité Infra Québec certaines... certains privilèges, certaines immunités, mais on vient prévoir qu'une de ces immunités-là ou ce... un privilège, qui est l'insaisissabilité des biens de l'État, ne s'applique pas à Mobilité Infra Québec, comme l'exécution de ses obligations pourra être poursuivie sur ses biens.

M. Grandmont : D'accord. Donc, si je comprends bien, là... Quand on dit qu'un bien de Mobilité Infra Québec fait partie du domaine de l'État, on parle de quel bien? Parce que, dans le fond, on parle d'un bureau de projet, au point de départ. Il va opérer, normalement... Puis là c'est peut-être plus la ministre qui va répondre, là, je ne sais pas. En tout cas... Mais, bref... Donc, Mobilité Infra Québec va opérer comme un bureau de projet. Il pourrait être amené à faire des acquisitions pendant la réalisation d'un mandat, par exemple, un terrain, un immeuble ou je ne sais pas quoi. On pourra donner d'autres exemples. À partir du moment où ces biens-là font partie du domaine de l'État, dans quels cas de figure il pourrait être poursuivi sur ces biens-là?

Mme Blouin (Marie-Claude) : Bien, en fait, comme vous le mentionnez, là, c'est vraiment les biens qui vont appartenir... et dont Mobilité Infra Québec va être propriétaire. On va le voir plus loin au projet de loi, là. Les exemples que vous avez nommés par rapport à un immeuble dans le cadre d'un projet, Mobilité Infra Québec ne sera pratiquement jamais propriétaire de ce genre d'immeuble là. Donc, on vise plutôt, là, les biens de Mobilité Infra Québec, par exemple, des bureaux pour le personnel de Mobilité Infra Québec, là, qui vont réellement lui appartenir.

M. Grandmont : Oui, évidemment. Ça va prendre, évidemment, des locaux pour faire travailler les employés de Mobilité Infra Québec. Puis, quand on dit : «L'exécution de ses obligations peut être poursuivie sur ces biens», qu'est-ce qu'on veut dire exactement?

Mme Blouin (Marie-Claude) : C'est pour éviter, là, le... comme je vous mentionnais, là, le privilège ou l'immunité qui est conférée normalement aux mandataires de l'État. Ici, c'est vraiment pour s'assurer que le principe...

M. Grandmont : Mon objectif, c'est de vous le faire dire le plus souvent possible.

Mme Blouin (Marie-Claude) : ...d'insaisissabilité ne s'applique pas à Mobilité Infra Québec. Donc, on s'assure, là, que ce principe-là ne s'appliquera pas dans le cadre des biens qui vont appartenir à Mobilité Infra Québec.

M. Grandmont : D'accord. Je comprends. Bon, en tout cas, pour l'instant, je n'ai pas d'autre question. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix.

M. Arseneau : Oui, moi, je... j'aurais une question.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, allez-y.

M. Arseneau : Oui. Je veux juste être certain de comprendre quelle est la raison pour laquelle on fait... on semble faire une différence entre les sociétés d'État qu'on connaît et celle qu'on s'apprête à créer en ce qui concerne, là, justement, cet élément-là, là, de poursuite et de saisie des biens. Je n'ai pas bien saisi, justement. Alors, j'aimerais qu'on poursuive l'explication. Il n'y a pas... il n'y a pas d'autre cas de figure... c'est-à-dire, on a parlé de cas de figure pour Mobilité Infra Québec, mais j'aimerais savoir... Il y a d'autres sociétés d'État, et aucune des autres sociétés d'État ne sont astreintes à ces mêmes... à ces mêmes provisions-là. Est-ce que c'est... Et pour quelle raison, si c'est le cas?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre... ou est-ce qu'on souhaite...

Mme Guilbault : Oui, excusez, je pensais que... OK... (panne de son) ...ma collègue des affaires juridiques peut répondre, mais elle n'a pas bien compris la question. Moi non plus, d'ailleurs.

M. Arseneau : Oui, d'accord. Alors, on a commencé l'explication en parlant du fait que Mobilité Infra Québec, c'était une société d'État, mais qu'on ajoutait là quelque chose qui ne s'applique pas, si j'ai bien compris, aux autres sociétés d'État. Ce n'est pas ça? Enfin, qu'est-ce qui distingue, dans cet article-là, la société d'État Mobilité Infra Québec et les autres sociétés d'État au... sur le plan des... de la loi sur les sociétés d'État? Est-ce que... est-ce que c'est moi qui ai mal saisi qu'il y avait une différence, qu'on apportait cet article-là pour distinguer Mobilité Infra Québec des autres sociétés d'État? Si ce n'est pas le cas, c'est peut-être moi qui ai mal compris, là, mais j'avais compris que ça distinguait ici Mobilité Infra Québec des autres sociétés d'État. Ce n'est pas le cas ou... Je ne sais pas.

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y...

Mme Blouin (Marie-Claude) : Je me renomme?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Blouin (Marie-Claude) : Marie-Claude Blouin, avocate de la Direction des affaires juridiques au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Et donc, pour répondre à votre question, en fait, il n'y a rien, là, qui distingue Mobilité Infra Québec avec cet article-là. C'est vraiment un article qui est couramment utilisé pour les organismes publics qui sont créés puis qui relèvent de l'État.

M. Arseneau : Donc, dans... il faut comprendre que, dans la mise en place d'une société d'État, on a toujours cet article-là ou à peu près, quelque chose qui ressemble à ça.

Mme Blouin (Marie-Claude) : Exact.

M. Arseneau : D'accord.

Mme Blouin (Marie-Claude) : Puis on pourra vous fournir les exemples, là, qui ont été demandés par votre collègue tout à l'heure, là, pour que vous puissiez le voir.

M. Arseneau : D'accord. Mais est-ce que... Juste... Je ne veux pas devancer cet article-là, mais est-ce que ce... dans la suite du projet de loi, on va continuer de mentionner que cette société d'État là est astreinte aux mêmes obligations ou est sous le même régime que les autres sociétés d'État en tous points? Est-ce que c'est... Et...

Mme Blouin (Marie-Claude) : Bien, en fait, les exemples où Mobilité Infra se distingue des autres sociétés d'État ou des autres organismes autres que budgétaires, comme on va le voir plus loin dans le projet de loi, là... Il n'y a pas d'exemple qui me vient rapidement, là. C'est surtout sur les pouvoirs et la mission qui est conférée à Mobilité Infra Québec. Tout ce qui est la constitution et l'institution de Mobilité Infra Québec, il n'y a rien qui la distingue ou... Je n'ai pas un exemple concret à vous fournir actuellement.

• (18 h 30) •

M. Arseneau : D'accord. Puis on... En fait, je me demandais... Parce que j'essaie de me souvenir, là. Quand on a discuté Santé Québec, il me semblait qu'on avait comme une espèce de formule fourre-tout qui disait : Cette agence-là est soumise aux règles de la loi, tu sais, à la loi sur les sociétés d'État, puis que ça répondait à toutes les obligations. C'est pour ça que je m'étonnais du fait qu'on spécifie cet élément-là sur les poursuites, là.

Mme Blouin (Marie-Claude) : Mobilité Infra Québec est également assujettie à cette loi-là, puis ce n'est pas... ce n'est pas ce seul ajout-là dans le projet de loi qui fait que Mobilité Infra Québec est un organisme public. Ça prend également d'autres articles, comme l'article 2, là, qui a été inséré dans la loi.

M. Arseneau : OK. Excellent. Merci. Merci de la précision.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 2 de la loi édictée est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Maccarone) : Sur division. Merci. Mme la ministre, pour la lecture de la... Pas besoin de lire le titre chaque fois, juste l'article 3.

Mme Guilbault : J'ai beaucoup de choses à faire, Mme la Présidente. Article 3 : «Mobilité Infra Québec a son siège dans la ville de Québec à l'endroit qu'elle détermine.

«Mobilité Infra Québec publie à la *Gazette officielle du Québec* un avis de la situation de son siège ou de tout changement dont celui-ci fait l'objet.»

En commentaire : L'article 3 de la Loi sur Mobilité Infra Québec prévoit la possibilité pour Mobilité Infra Québec de choisir l'endroit où se situe son siège, pourvu que celui-ci soit situé à l'intérieur des limites de la ville de Québec. L'adresse de son siège ainsi que tout changement d'adresse subséquent doit être publié à la *Gazette officielle du Québec*.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Je crois qu'il n'y a pas... Oui, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Juste une question pour préciser. Donc, si je comprends bien... si je comprends bien, le siège, toujours, restera dans la ville de Québec. Il ne peut pas déménager de la ville de Québec.

Mme Guilbault : Exactement, oui.

M. Derraji : OK. Dans la demande d'accès d'information que nous avons effectuée, les frais... la ventilation des frais ne donne pas un montant exact du coût d'installation. Donc, est-ce que, pour le siège, le ministère a déjà une idée sur un emplacement?

Mme Guilbault : Une idée de l'emplacement des bureaux?

M. Derraji : Bien, au fait, ce que... La demande d'accès que nous avons eue, la ventilation n'était pas très, très claire.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : Oui, j'ai posé la question.

Mme Guilbault : Non, mais où, l'endroit... Dans la ville de Québec, oui, c'est ça. Bien, c'est la capitale... Oui, mais bonne question. C'est la loi sur le statut de la capitale nationale, j'imagine, ou... C'est-tu la ville ou l'agglomération?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Vous pensez que c'est la ville. Oui, c'est ça, la ville de Québec.

M. Derraji : La ville de Québec. OK. Je reviens à la demande d'accès à l'information que nous avons déposée, et la ventilation des frais ne donne pas clairement... Et, vous avez vu, c'est pour cela que nous avons posé beaucoup de motions préliminaires... bien, beaucoup... ce que... ce que nous avons eu...

Mme Guilbault : Oui, oui, beaucoup.

M. Derraji : ...bien, trois, pas beaucoup, trois. Mais, quand je vois la ventilation... Je veux juste aller, pour ne pas dire n'importe quoi... Parce qu'on nous a référés à ce que vous avez déposé au Conseil des ministres. C'est quelle page? Désolé. Parce que ce n'est pas facile sur le iPad. OK. Voilà. Excellent. Vous avez mentionné 3 millions de dollars, OK, et, dans les 3 millions de dollars, c'est uniquement pour les prochains six mois. Donc, j'imagine que le siège ou l'endroit n'est pas encore choisi, mais vous mettez 3 millions de dollars pour l'ensemble des frais ou uniquement pour la localisation de l'agence?

Mme Guilbault : Bien, juste être sûre où le collègue prend ses chiffres.

M. Derraji : Ah! vous, c'est votre document, mémoire au Conseil des ministres, la page 19. Parce que nous aussi, on s'est posé la même question que vous, mais...

Mme Guilbault : Pour les dépenses de fonctionnement?

M. Derraji : Oui, absolument.

Mme Guilbault : Bien, je veux juste voir si on a le même tableau, là, si on fait référence à la même chose.

M. Derraji : Ah! bien, aucun problème. Si vous avez un autre tableau, partagez-le avec nous, parce que, moi, ce que j'ai, c'est ça.

Mme Guilbault : Non, non, mais c'est parce moi, j'ai le tableau que j'ai, là.

M. Derraji : Bien, la seule chose que j'ai, c'est votre mémoire déposé au Conseil des ministres.

Mme Guilbault : Mais, enfin, c'est quoi, la question? 3 millions pour les dépenses de fonctionnement? Bien, c'est parce que...

M. Derraji : Bien, je l'ai dit deux fois.

Mme Guilbault : Oui, mais vous dites : Vous prévoyez 3 millions.

M. Derraji : Non, parce que... En fait, vous avez dit dans le mémoire, Implications financières : «Des investissements pour la mise sur pied de Mobilité Infra Québec seront requis en dehors de la prise en charge de projets.» Ça, c'est clair. «Les coûts additionnels pour les six premiers mois — là, on parle de coûts additionnels — d'opération

de l'exercice 2024-2025 — six premiers mois, uniquement les six premiers mois — 3 millions de dollars.» Ma question : Pourquoi uniquement six premiers mois?

Par la suite, ce que vous dites, pour les 10 prochaines années, c'est 13 millions de dollars. Moi, ce qui m'intéresse : Combien ça va coûter aux contribuables, le lancement de l'agence? Parce que, là, vous parlez du siège. Là, on a... on vient de parler du siège. Le siège, c'est dans la ville de Québec. Mais j'ai quatre frais non récurrents : frais non récurrents associés à la transition des systèmes informatisés, il n'y a pas de chiffre; frais de transition associés à la mise en oeuvre de la nouvelle gouvernance, il n'y a pas de chiffre; frais liés aux installations matérielles de Mobilité Infra Québec, il n'y a pas de chiffre; frais liés à l'expertise externe, on aurait professionnels et communications, il n'y a pas de chiffre.

Donc, moi, je pense qu'on est rendus à la bonne place pour parler combien ça va coûter, cette agence, le lancement. Encore une fois, je ne parle pas des coûts. Ça, c'est autre chose. Mais vous avez dit que, pour les six premiers mois, les coûts additionnels pour les six premiers mois, c'est 3 millions de dollars. Mais les six premiers mois, c'est à partir de quelle date?

Mme Guilbault : Bien, les dépenses additionnelles de rémunération et de fonctionnement? C'est parce que, c'est ça, je veux juste prendre le même mémoire que vous, là. Page 19...

M. Derraji : C'est vraiment... c'est vraiment votre mémoire. C'est très simple. C'est votre mémoire déposé au Conseil des ministres.

Mme Guilbault : C'est ça, ça fait que... Donc, en fait, c'est quoi, la question?

M. Derraji : Est-ce que je peux...

Mme Guilbault : C'est parce que moi, j'ai mon tableau ici, là. Je vais juste voir...

M. Derraji : Bien, partagez-le avec nous, là. Ça va aller vite. Est-ce que vous pouvez le déposer en commission, Mme la ministre?

Mme Guilbault : Bien, c'est parce que je ne sais pas. Il y a des parties confidentielles, nos affaires. C'est ça. Moi, c'est ça que j'ai.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Ah! bien, c'est ça, c'est dans la partie confidentielle. C'est pour ça que ce n'est pas le même tableau.

M. Derraji : Ah! bien là, Mme la ministre, là, vous me donnez le mot que j'aime beaucoup. Il n'y a pas de confidentiel. Écoute, c'est l'argent des contribuables.

Mme Guilbault : Bien, il n'y a pas de confidentiel...

M. Derraji : Bien, pour vous, c'est confidentiel, mais là vous invitez les Québécois...

Mme Guilbault : ...je veux dire, on a des... Regardez, il est écrit : Coûts additionnels, 3 millions.

M. Derraji : Bien, moi, c'est ça qui m'inquiète, c'est écrit «coûts additionnels». «Additionnels», ça veut dire «en plus». Mais ce qui m'intéresse, c'est le coût initial. On ne peut pas... Vous m'avez vu venir par rapport à cet enjeu. J'ai déposé une motion préliminaire parce que je voulais savoir l'étude d'impact réglementaire. Ça n'a pas été mentionné. Mais là moi, je veux combien ça va coûter, cette agence, si c'est possible.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce que vous avez une réponse ou souhaitez-vous qu'on suspende?

Mme Guilbault : Bien, peut-être une courte suspension.

La Présidente (Mme Maccarone) : Une courte suspension. Nous allons suspendre.

(Suspension de la séance à 18 h 38)

(Reprise à 18 h 45)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour. Mme la ministre, pour la réponse à la question du député de Nelligan.

Mme Guilbault : Oui. Bien, en fait, c'est ça, c'est que c'est les dépenses, c'est... Le 3 millions, c'est les dépenses additionnelles par rapport aux dépenses régulières du ministère, donc les dépenses, finalement, liées à la mise en place de Mobilité Infra Québec.

M. Derraji : Bien, Mme la Présidente, avant... avant de suspendre, Mme la ministre m'a dit qu'elle a un tableau, et le tableau est confidentiel. Et moi, ce que j'ai, j'ai 3 millions de dollars. Moi, je l'invite à être beaucoup plus explicite sur le coût. On n'est pas là en train de lancer une petite affaire, là, c'est une agence, et les Québécois ont le droit de savoir combien ça va coûter.

Je tiens à le préciser, que j'ai dénoncé, au début, que... Et d'ailleurs c'était dans la motion préliminaire. Je voulais savoir les coûts. Nous avons fait une demande d'accès à l'information pour savoir combien ça va coûter. La réponse que j'ai reçue, elle était, Mme la Présidente, très, très, très limitée : On n'a pas d'étude d'impact réglementaire et on vous réfère aux documents déposés au Conseil des ministres. Je l'ai. D'ailleurs, Mme la ministre ne semblait pas savoir de quoi je parlais tout à l'heure, mais c'est son document, page 19. J'ai 3 millions. Je lui ai posé la question. Elle m'a dit gentiment : Écoute, probablement, on n'a pas les mêmes documents. Effectivement, on n'a pas le même document. Le document qu'elle a, elle m'a répondu qu'il est confidentiel. Mais, Mme la Présidente, on ne peut pas continuer la discussion si on ne sait pas combien ça va coûter aux contribuables, cette agence.

Et, tout à l'heure, elle faisait allusion au Parti libéral qui a laissé tomber l'agence parce que le contexte économique n'était pas favorable, justement parce que le Parti libéral est responsable et rigoureux en matière des finances publiques. Le contexte actuel est 11 milliards et quelques poussières parce qu'un gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques. C'est un fait. D'ailleurs, le député... l'excellent député de Saint-Jérôme n'arrête pas de le mentionner. Hier même, il l'a mentionné encore une fois sur l'excellent balado de *Politiquement Parlant*. Il y a des perles, vraiment des perles de l'ex-collègue de Mme la ministre et les collègues en face de moi.

Mais maintenant tout le peuple québécois veut savoir combien cette agence va coûter. D'ailleurs, ils ont vu ce qui s'est passé avec l'agence de santé. Ils ont passé l'été à recruter des «top guns» à un demi-million de dollars avec les avantages sociaux. Donc, on veut savoir.

J'ai quelques chiffres devant moi, 3 millions additionnels, les coûts additionnels, pour que les gens qui nous écoutent, parce que je sais qu'on est très, très écoutés cet après-midi... Les coûts additionnels pour les six premiers mois d'opération de l'exercice 2024-2026... 2025, estimés à 3 millions. La question est très simple. 3 millions de dollars, six premiers mois. Ce que j'ai demandé, c'est la ventilation de ces prêts... de ces frais, désolé. Parce que Mme la ministre semble avoir un document. Est-ce qu'elle peut nous le partager? Comme ça, on va passer à autre chose.

Mme Guilbault : Elle est où, la page 19 de tantôt, là? Bien non, mais, c'est ça, on donne... on donne les exemples de choses : 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, frais liés à l'expertise externe, honoraires professionnels.

M. Derraji : OK. Mme la ministre, vous avez dit que le document que vous avez, ce n'est pas le même que j'ai.

Mme Guilbault : C'est des exemples, c'est ça.

M. Derraji : Mme la ministre, vous venez de dire, il y a quelques instants, que vous avez un document confidentiel, que je ne l'ai pas. Moi, ce que je veux savoir, c'est l'argent des contribuables : Est-ce qu'on peut être beaucoup plus transparent et déposer la ventilation de ça? Moi, je veux savoir concrètement combien ça va coûter. Donc, 3 millions pour...

Mme Guilbault : Mais il est écrit 3 millions. C'est concret, ça.

M. Derraji : Bien, vous semblez dire que ce n'est pas les mêmes documents que j'ai. Ce n'est pas moi qui l'ai dit. Vous avez dit que c'est confidentiel. Ce n'est pas moi qui l'ai dit, «confidentiel».

Mme Guilbault : Bien, il y a une partie confidentielle dans tous les mémoires du Conseil des ministres. Ça a toujours été comme ça puis ça va probablement rester comme ça, mais, en tout cas, ça a toujours été comme ça. Alors, le mot «confidentiel» veut dire que c'est confidentiel.

Mais il y a une partie publique accessible. Ce n'est pas pour rien, c'est pour qu'effectivement les citoyens et leurs représentants puissent avoir accès à l'information. Or, à la page 19, il est écrit «3 millions», et je lui confirme que c'est 3 millions. Et je viens de donner des exemples des raisons pour lesquelles... ou des...

• (18 h 50) •

M. Derraji : OK. Donc, 3 millions sur six mois.

Mme Guilbault : ...des types de dépenses pour lesquelles ça va être utilisé.

M. Derraji : Mais... OK. 3 millions sur six mois.

Mme Guilbault : Sur les six premiers mois, c'est ça, dans les projections.

M. Derraji : OK. Après, ça va coûter combien?

Mme Guilbault : Il faut juste que je voie ce que j'ai dans la partie... Bien, c'est ça, on l'a ici. Pour la partie 2024-2029, les coûts d'opération sont estimés à 12,9 millions.

M. Derraji : OK.

Mme Guilbault : Coûts additionnels, c'est ça, bien, sur 2024... sur cinq... quatre ans. C'est... Quatre, cinq, cinq, six. Oui, c'est ça, 2024-2029.

M. Derraji : OK. J'ai... j'ai deux chiffres. J'ai 3 millions. Je vous ai posé la question au début : Est-ce que le siège est à Québec? Est-ce que vous avez une idée sur l'endroit du siège? J'imagine que les gens attendent la fin de... je présume, la fin du projet de loi pour voir où l'agence risque d'être installée.

Là, vous avez estimé 3 millions de dollars sur six mois, mais, sur les 3 millions de dollars, est-ce qu'on peut avoir une ventilation de ces 3 millions? Les 3 millions n'incluent pas les salaires. Est-ce qu'on est d'accord? Est-ce que, oui ou non, les 3 millions incluent les salaires des gens que vous allez recruter? Est-ce que ça inclut la masse salariale, le salaire du PDG?

Mme Guilbault : Bien, ça dépend. Sur les six premiers mois, tu sais, graduellement, il va y avoir de l'installation à faire, puis il va... la mise en place, puis il va y avoir aussi, fort probablement, des gens du ministère qui, au départ, vont aller aider à la mise en place de l'agence, qui, eux, sont déjà des dépenses régulières de rémunération.

M. Derraji : OK. Je tiens à...

Mme Guilbault : C'est pour ça qu'on dit «additionnels». C'est en surplus des dépenses régulières de rémunération.

M. Derraji : Combien le PDG va gagner?

Mme Guilbault : Ce n'est pas encore déterminé.

M. Derraji : OK. Mais vous comprenez, Mme la ministre, que je ne peux pas entamer l'étude si on ne sait pas combien ça va coûter. C'est une agence gouvernementale. Ce n'est pas une entreprise privée. Et, vous et moi, si on est élus, c'est pour gérer l'argent des contribuables. Vous venez de me dire que, dans les 3 millions, il va y avoir quelques dépenses de masse salariale. Je veux juste qu'on précise ça. Dans les 3 millions de dollars pour les six premiers mois, il y a des salaires.

Mme Guilbault : En surplus de ceux qui ne seront pas des transferts. Bien, je veux juste être sûre qu'on les a mis dans le... Juste une courte suspension, Mme la Présidente. Je vais voir si on peut...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

(Suspension de la séance à 18 h 53)

(Reprise à 19 h 10)

La Présidente (Mme Maccarone) : ...parce qu'on est gentils, comme membres de la commission de la CTE, au lieu de faire attendre les gens en ondes. Je vous remercie, tous et toutes, pour votre collaboration.

Et, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 19 h 11)