



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 23 octobre 2024 — Vol. 47 N° 64

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (6)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mercredi 23 octobre 2024 — Vol. 47 N° 64

Table des matières

Document déposé	1
Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	11

Intervenants

- Mme Jennifer Maccarone, présidente
- Mme Geneviève Guilbault
- M. Etienne Grandmont
- M. Mathieu Lemay
- Mme Marie-Louise Tardif
- M. Daniel Bernard
- M. François St-Louis
- M. Monsef Derraji
- M. Joël Arseneau

Le mercredi 23 octobre 2024 — Vol. 47 N° 64

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (6)f**

(Onze heures vingt et une minutes)

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

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

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

La Secrétaire : Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

Document déposé

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Mme la ministre, juste avant qu'on débute nos échanges et que je rappelle aux collègues où nous étions hier, vous avez partagé un document en ce qui concerne la notion de complexité en contexte de gestion de projet. Je souhaite seulement vérifier avec vous que vous souhaitez que ce soit déposé ou distribué.

Mme Guilbault : Bien, c'est parce que j'avais... en tout cas, on était supposés attendre que je le contextualise au micro, mais s'il vous a été remis, oui, on peut le partager.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça fait que distribué uniquement aux membres ou déposé pour que ça soit publié?

Mme Guilbault : Bien, si je fais juste le distribuer, ils vont me demander pourquoi je ne le dépose pas. Ça fait que déposons-le.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Alors, ce sera déposé. Merci beaucoup.

Mme Guilbault : Quelle clairvoyance parlementaire.

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, lors de l'ajournement de nos travaux, hier, nous en étions à l'étude d'un sous-amendement présenté par le député de Masson à un amendement dans le cadre de l'étude de l'article 4 de la loi édictée. M. le député de Taschereau, vous disposez de 4 min 30 s pour terminer vos remarques. Allez-y.

M. Grandmont : Parfait. Bien, merci beaucoup. D'abord, j'aimerais saluer tout le monde qui est présent ici, aujourd'hui encore, pour poursuivre l'étude détaillée de ce projet de loi. Je remercie le député de Masson pour sa proposition. Encore une fois, j'espère que c'est un signe qu'on s'en va vers une décentralisation, finalement, de cette agence que la ministre veut créer.

Je voulais dire... Hier, je disais, quand je parlais, là, quand j'ai terminé... Quand on a terminé la séance, hier, on était sur pourquoi avoir fait le 62 avant, pourquoi c'était important pour nous, pour l'opposition, mais aussi pour les groupes qui ont à travailler souvent sur les deux enjeux, sur les deux projets de loi... parce que, disons, un des gros donneurs d'ouvrage au Québec, évidemment, c'est le ministère des Transports. Donc, tous les groupes liés au transport, évidemment, étaient intéressés à la fois par le 62 et le 61. Les municipalités, les sociétés de transport, évidemment, aussi étaient intéressées par les deux projets de loi, puis ils ont participé, généralement, aux deux projets de loi, aux audiences des deux projets de loi. La ministre, elle-même, a lié fortement les deux projets de loi dans plusieurs de ses remarques qu'elle a faites.

Donc, évidemment, ça tombait sous le sens qu'on fasse le 62 avant le 61. Un peu comme quelqu'un qui veut faire un gâteau aux carottes, ça prend des carottes avant pour être capable de faire le gâteau après. Ça nous semblait assez logique. Donc, c'est pour ça, en fait, qu'on a insisté pour que les deux projets de loi se fassent de manière séparée et donc... et dans l'ordre suivant : 62 avant le 61. Maintenant, j'aimerais... Hier, Mme la ministre a quand même ouvert quelque chose d'intéressant sur la bretelle d'autoroute 440, à Laval. J'aimerais la questionner là-dessus. Comment on a pu arriver à livrer ça dans les délais puis à un coût inférieur?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, Mme la Présidente, ça arrive quand même, là, régulièrement qu'on fasse les projets dans les temps et/ou dans les coûts, puis, des fois, même les deux. Alors, c'est arrivé hier. J'ai des équipes très compétentes, moi, au ministère des Transports et de la Mobilité durable, ça fait que... Je ne savais pas que QS était impatient d'avoir plus d'autoroutes, mais si c'est le cas, c'est... je suis heureuse pour lui qu'il soit heureux qu'on ait livré cette bretelle d'autoroute là dans les temps prévus.

M. Grandmont : Est-ce que cette bretelle d'autoroute a été bâtie dans un mode collaboratif?

Mme Guilbault : Bien là, écoutez, je n'ai pas le fin détail puis je n'ai pas de gens sur mes équipes de projet ici, là. Alors, si le député veut plus d'informations sur un chantier routier, on pourra lui revenir soit plus tard ou peut-être plus en parallèle de la commission puisque ça n'a évidemment rien à voir avec le projet de loi. Mais, juste pour revenir aussi...

M. Grandmont : Bien oui, oui. Oui, ça a rapport avec le projet de loi, je m'excuse, parce qu'on parle du 62, 61. C'est ensemble, c'est deux projets de loi qui sont intrinsèquement liés, là, c'est assez clair.

Mme Guilbault : Bien, exactement, moi, je veux revenir là-dessus, parce qu'hier, ça a été ajourné, puis le député était en train d'expliquer que ce n'est pas possible pour tout le monde, ou à peu près, sauf moi, de faire deux projets de loi en même temps, selon ses dires, puis là il en reparle ce matin. Ça fait que je veux juste expliquer, Mme la Présidente, là.

Il y a plusieurs des groupes qui sont venus sur nos consultations qui n'étaient même pas allés sur le projet de loi n° 62. Donc, premièrement, là, ces groupes-là ne sont même pas forcément allés sur les deux projets de loi. Donc, je pense que ça les rend tout à fait... puis probablement qu'il y a eu des gens sur le projet de loi n° 62 qui ne sont pas venus ici. Alors, je pense que les gens, comme n'importe qui qui va en consultation, sont capables d'aller en consultation sur un projet de loi, seulement un des deux. Pour ceux qui auraient fait les deux, je pense qu'il y a moyen, dans la vie, de s'arranger pour qu'ils ne soient pas dans la même case horaire en même temps, le même jour. Tu sais, on n'est pas... on est tous intelligents ici, là, alors, il y a moyen de moyenner, comme on dit en bon français.

Donc, d'essayer de partager ou même de transférer la responsabilité de l'étalement des travaux parlementaires sur les groupes... à moins qu'ils ne me donnent des noms précis de gens qui lui ont dit : Nous, on ne veut pas que les deux projets de loi se fassent en même temps... de noms en dehors du Parti libéral puis de Québec solidaire, évidemment. Je trouve ça un petit peu glissant de mettre ça sur le dos des groupes ou de la société civile qui ne seraient pas prêts, ou qui ne serait pas disposés, ou qui n'auraient pas le temps, ou qui n'auraient pas l'envie de faire deux projets de loi en même temps, d'autant plus, comme je l'ai dit, que ce n'est même pas forcément les mêmes gens qui vont sur les deux commissions. Donc les seules... les deux seules personnes, moi, que je connais que ça dérangeait de faire deux choses en même temps, c'est le député de Taschereau et son parti, et le député de Nelligan et son parti.

Je veux juste mettre ça au clair, Mme la Présidente, parce que le collègue de Nelligan, hier, a essayé de diluer sa responsabilité là-dedans en mettant la collègue de Saint-Laurent, enceinte, là-dedans, toutes des choses connexes, sans rapport direct avec le fait qu'en enlevant les chefs et en enlevant la députée de Saint-Laurent qui, à juste titre, avait d'autres chats à fouetter que venir ici, il restait 15 députés libéraux compétents et 11 députés solidaires compétents pour faire deux commissions, deux, Mme la Présidente. Ils auraient pu se rendre disponibles. S'ils jugent que leurs... tous leurs... l'ensemble de leurs collègues ne sont pas assez compétents pour venir ici, ça, c'est leurs affaires, sauf que la CAQ était prête à mener ces deux projets de loi là.

On aurait pu faire les consultations sur le 61 en même temps que les consultations sur le 62. Et pour les quelques groupes qui... oui, peut-être, j'en conviens, des groupes auraient pu vouloir aller sur les deux projets de loi. On aurait arrangé les horaires. On a des gens très compétents dans nos bureaux de leaders, ils auraient arrangé les horaires pour que ça se fasse. Donc, je ne crois pas que ce soit un argument qui tienne. La seule raison pour laquelle je n'ai pas pu avancer mon projet de loi plus vite, c'est à cause du Parti libéral qui a demandé de faire un après l'autre et de Québec solidaire qui a demandé de faire après l'autre. C'est l'évidence, Mme la Présidente.

M. Grandmont : Parfait. Le projet de bretelles sur l'autoroute 440, là, ça a commencé en 2023 — j'ai un communiqué de presse devant moi, là — commencé... d'ailleurs, émis par votre cabinet, là. Ça a commencé en 2023. Le projet de loi n° 62 a été bâti, il a été essayé sur 13 projets d'écoles secondaires qui ont été bâties en mode collaboratif. Donc, forcément, l'autoroute n'a pas été livrée, n'a pas été conçue en mode... n'a pas été réalisée en mode collaboratif, mais on a réussi quand même à arriver en delà... en dessous des budgets prévus puis des échéanciers prévus aussi.

Comment ça s'explique, si on est obligés de faire en mode collaboratif... d'en faire un projet de loi dans le 62 qui va être utile pour le projet de loi n° 61 avec Mobilité Infra Québec? On fait la démonstration avec cette autoroute-là, dont vous étiez très fière. Vous nous en avez parlé hier, qu'on n'a pas besoin d'avoir le projet de loi n° 62 pour être capables de faire des projets en deçà des budgets prévus.

Mme Guilbault : Mais premièrement, dans le projet de loi n° 61, il est question de transport collectif et de...

M. Grandmont : Et routier.

Mme Guilbault : ...projets de transport complexes. Non, il est question de projets de transport complexes.

M. Grandmont : Oui, c'est ça.

• (11 h 30) •

Mme Guilbault : Mais oui, c'est ça. Alors, je ne vois pas ce que la bretelle d'autoroute vient faire là-dedans, parce qu'en dehors de... en dehors de Québec solidaire qui fait une fixation sur le troisième lien, et, en fait, les autres aussi, de l'opposition, il y a... il n'a jamais été question, dans les propos de la banquette gouvernementale ni à aucun endroit dans le projet de loi, de mettre un projet routier, spécifiquement, dans l'agence. Alors, quand il vient me parler d'une bretelle... J'ai même déjà dit souvent : Le ministère est déjà compétent pour faire du routier, faire des viaducs, faire des bretelles, faire des routes, faire de l'asphaltage.

Donc, Mme la Présidente, c'est... L'opposition essaie de créer une espèce d'obsession, autour du troisième lien dans l'agence, qui n'existe que dans leur tête. Donc, il peut me parler de plein de projets de routes qui ont été bien réussis par mon ministère, puis, à chaque fois, je vais lui répondre la même chose : Effectivement, mon ministère est compétent pour faire du routier. Donc, est-ce qu'on peut se concentrer sur le transport collectif complexe qui est la raison pour laquelle on crée Mobilité Infra Québec? Est-ce que quelqu'un pense ici que je viendrais m'enfermer des heures ici pour faire une agence pour faire du routier? J'ai beaucoup d'autres choses à faire.

Vous voyez, moi, je suis capable de faire presque deux choses en même temps. Mais ça, je n'en reviens pas, Mme la Présidente. Est-ce qu'ils réalisent la quantité de choses différentes que j'ai à faire, moi, simultanément, en même temps? Puis je suis capable de toutes les faire tout en étant assise ici, à la journée longue, comme eux. Donc, de penser que les gens ne sont pas capables de faire deux choses en même temps, à part ces deux partis-là, moi, je n'ai jamais entendu une excuse comme ça, Mme la Présidente. On ne peut pas faire deux projets de loi en même temps, je n'en reviens pas encore.

M. Grandmont : C'est vrai. J'ai de la difficulté à faire deux choses en même temps. J'essaie de rester concentré. J'ai de la misère à être sur mon cellulaire, je ne peux pas fouiller dans mon sac en pensant vous écouter en même temps. J'ai de la difficulté, moi, personnellement, à faire ça.

Ce projet-là de la bretelle d'autoroute, là, dorénavant, va se faire en mode collaboratif. C'est comme ça qu'on va fonctionner au MTQ dorénavant?

Mme Guilbault : Bien, on va avoir la possibilité de le faire. On va prendre le bon mode pour chacun des projets. En ce moment, on en fait, par exemple, en conception-construction, puis, bon, c'est juste une question, souvent, du taux de conception avant d'aller sur le marché, mais tout va être possible au moins. Ça fait qu'ils vont avoir la marge de manoeuvre de prendre le meilleur mode pour le meilleur projet... selon le projet.

M. Grandmont : Parfait. Et donc, dans l'article 4, quand on dit que Mobilité Infra Québec va pouvoir s'occuper de projets complexes de transport, pour vous, ça exclut les projets routiers.

Mme Guilbault : Non. Ça donne toute la marge de manoeuvre pour faire n'importe quel projet de transport complexe, comme j'ai déjà expliqué souvent, et pour la pérennité de cette loi-là, avec laquelle plusieurs gouvernements vont vivre après nous. Et ils seront libres de changer, s'ils le veulent, mais pour l'instant, moi, je privilégie toujours la marge de manoeuvre. Ce que je dis, c'est que la raison de base pour laquelle on a créé ça, c'est pour faire du transport collectif d'envergure, notamment un projet dans l'est de Montréal, dont j'aurais imaginé que tout le monde serait impatient de le voir se réaliser, mais ce n'est peut-être pas le cas, finalement.

M. Grandmont : Donc, il n'est pas tout à fait juste de dire que Mobilité Infra Québec, ici, le travail qu'on fait, c'est uniquement pour réaliser du transport collectif.

Mme Guilbault : C'est pour pouvoir se donner les moyens de réaliser du transport collectif d'envergure sans dépendre de la CDPQ Infra systématiquement.

M. Grandmont : Et donc, on pourra éventuellement faire du transport routier.

Mme Guilbault : Ce n'est pas impossible. C'est des projets de transport complexes, mais mon objectif... puis, pour moi, ce qui est le plus important à court terme, c'est de trouver quelqu'un pour faire un projet dans l'est de Montréal, puis sur la couronne nord, puis éventuellement, j'en suis certaine, sur la Rive-Sud de Montréal. Je pensais que c'était assez clair, mais je peux... En fait, je pense, je vais le répéter encore souvent d'ici...

M. Grandmont : Non, non, mais on pourra... on pourra appuyer ça aussi, l'amendement, éventuellement, pour venir préciser que le transport collectif, c'est là-dessus qu'on veut travailler. Je vais m'arrêter là pour l'instant. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Je vois qu'il n'y a pas d'autre intervention. Alors, nous allons passer à la mise aux voix de le sous-amendement du député de Masson. Est-ce que le... Un vote par appel nominal?

M. Grandmont : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la secrétaire.

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

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Pour.

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

Mme Tardif : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

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

M. St-Louis : Pour.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, le sous-amendement est adopté. Et nous revenons à notre amendement amendé, et je crois que, M. le député de Taschereau, vous avez un autre sous-amendement à nous partager.

M. Grandmont : Exactement. Donc, je crois qu'il vous a...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...au Greffier. Ça fait que nous allons le projeter.

M. Grandmont : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous pourriez faire la lecture, si vous voulez.

M. Grandmont : Oui. Je vais juste aller le chercher. Vous pouvez suspendre deux minutes, là...

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce qu'on peut le projeter?

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Voilà. Alors, nous allons suspendre juste une...

(Suspension de la séance à 11 h 35)

(Reprise à 11 h 37)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, M. le député de Taschereau, pour la lecture de votre sous-amendement à l'article 4, s'il vous plaît.

M. Grandmont : Oui. Alors, ça va comme suit, et j'irai de quelques explications par la suite. On propose de modifier, donc, l'amendement à l'article 4 de la loi édictée... après les mots «ou le cumul», les mots «et l'interdépendance». Donc, l'article... l'amendement à l'article 4 de la loi édictée, tel que sous-amendé, se lirait comme suit : «Aux fins de la présente loi, un projet complet de transport est un projet dont les composantes, ou le cumul et l'interdépendance de

celles-ci, notamment la portée, l'échéancier, l'intégration de nouvelles technologies, les parties prenantes concernées, la localisation, la stratégie de financement, les risques associés ou la nécessité de recourir à une expertise de pointe, présentent un degré élevé d'intensité ou de variabilité.»

Si je peux me permettre, Mme la Présidente, quelques explications, d'abord, on était très contents de voir qu'effectivement on ajoutait, là, une définition de ce qu'est un projet complexe. On ne saurait trop le dire, c'est au coeur de plusieurs des réflexions qu'on a eues lors des audiences particulières. Plusieurs groupes qu'on a entendus nous en ont parlé. Ils trouvaient ça très, très important de venir définir ce qu'était un projet complexe parce que c'est ce qui va faire la différence entre un projet qui sera... donc, qui pourrait être confié à Mobilité Infra Québec ou ne pas l'être.

Évidemment, ça, c'est un... Donc, c'est assez fondamental, là, dès le choix... Dans le fond, dès le début, on va venir utiliser cette assise-là, cette définition-là avec... comme grille d'analyse pour venir déterminer comment travaillera ou sur quoi travaillera Mobilité Infra Québec. Évidemment, on pourrait aussi, là, après ça, essayer de voir... Mon collègue le député collègue des Îles-de-la-Madeleine parlait de comment on évalue les différentes composantes de la définition, est-ce que... c'est quoi, le degré de variabilité. Je pense que c'est un petit peu difficile ici, dans un projet de loi, de vraiment statuer là-dessus parce que c'est aussi un processus qui risque d'évoluer.

La notion de complexité pourrait évoluer dans le temps, au fur et à mesure qu'on bâtirait une expertise, par exemple, ici, au Québec, mais il y a une chose qui manquait, en tout cas, puis c'est basé sur une étude que je vous... je pense qu'on pourrait la... on va la partager, là. Je veux juste, ici, la retrouver. Ah! elle est ici. C'est une étude qui s'appelle *Gestion des projets complexes*, par Annie Chouinard, de Sherpannie, de décembre 2018. On va vous la partager pour que vous puissiez en avoir... pour que vous puissiez en avoir connaissance.

• (11 h 40) •

Je ne sais pas si, Mme la ministre, vous êtes familière avec le concept, là, de... ce n'est pas une question piège, là, mais avec le concept de boucle de rétroaction positive. C'est un concept qu'on utilise beaucoup, notamment dans les changements climatiques, pour montrer combien les composantes d'un système peuvent interagir entre elles puis créer des réactions plus importantes que ce qui avait été prévu au départ. Donc, la question de l'interdépendance des composantes d'un projet qui sera considéré comme complexe peut avoir, évidemment, des effets qu'on ne soupçonnerait pas au début.

Donc, c'est pour ça qu'on propose d'ajouter tout simplement, là, la notion d'interdépendance entre les différentes composantes d'un projet complexe, parce que, oui, le cumul, c'est évidemment quelque chose qui est important. Évidemment, plus il y a d'éléments complexes, plus... dans un projet, plus le projet en lui-même est complexe, mais l'interdépendance crée des systèmes dans les systèmes. Et donc, à partir de là, ce qui est compliqué à évaluer, mais ce qui peut être important d'avoir comme réflexion chez Mobilité Infra Québec puis au gouvernement, qui va donner des contrats à Mobilité Infra Québec, c'est d'essayer de mesurer comment ces systèmes-là vont interagir entre eux-mêmes pour, peut-être, des fois, augmenter la complexité.

Donc, on pourrait évaluer, par exemple, qu'un projet n'est pas considéré comme complexe, mais, si on fait une analyse plus approfondie en ayant en tête la question de l'interdépendance, bien, je veux dire, on pourrait se rendre compte que, finalement, ce projet-là pourrait se qualifier pour Mobilité Infra Québec. Bref, c'est un critère supplémentaire qu'on veut ajouter parce que la notion de complexité est quelque chose de... bien, effectivement, c'est complexe, la complexité, puis, donc, c'est un peu ça.

Donc, ce que je vous propose, c'est peut-être... On peut en discuter, mais, comme je vous... comme je vous propose la lecture de l'étude de Sherpannie en même temps que je vous dépose mon amendement, bien, peut-être... En tout cas, à vous de voir, là, mais je vous offre même de déposer mon amendement, quitte à prendre connaissance de l'étude, puis, après ça, on pourrait y revenir. Je vous laisse ça de votre côté, évidemment, s'il y a de l'intérêt, évidemment, à discuter de cette possibilité d'ajouter quelque chose qui me semble appuyé par la science, notamment, là, par l'étude, là, qu'on a réussi à dénicher sur la question de la complexité des projets.

Alors, voilà pour les explications, Mme la Présidente.

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

Mme Guilbault : Bien, est-ce que mon collègue de Nelligan veut intervenir?

M. Derraji : ...j'ai bien hâte à vous écouter. C'est son amendement.

Mme Guilbault : Je ne voudrais pas le priver de ce précieux temps de parole.

M. Derraji : ...l'avoir, ne vous inquiétez pas.

Mme Guilbault : Non, non, non.

M. Derraji : Je suis prêt. J'ai hâte à vous entendre.

Mme Guilbault : Bien, écoutez, Mme la Présidente, moi, je suis très ouverte. Pour moi, ça ne limite en rien... ça n'altère pas la portée juridique. Tu sais, je veux dire, non pas que ça ne change rien, mais, en même temps, ça tombe sous le sens puis ça contribue... C'est ça. Alors, moi, je suis tout à fait favorable à l'amendement.

M. Grandmont : Bien, écoutez, moi, comme je vous l'ai dit, on l'a préparé comme on pensait être le plus... On l'a placé à l'endroit le plus... mais de la façon qu'il est placé... Dans le fond, vous êtes d'accord avec la façon qu'il est formulé aussi. Ça fait que, si c'est correct pour vous, moi, je vais peut-être continuer plus longtemps sur la proposition d'amendement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Député de Nelligan.

M. Derraji : Juste une remarque. Je ne suis pas un expert dans la rédaction, mais je... On se parle, on jase par rapport à ça. Si on peut juste vérifier est-ce que... «Un projet complexe de transport est un projet dont les composantes, l'interdépendance ou le cumul de celles-ci...» On dirait que le mot «cumul» vient... Il y a l'interdépendance, mais le cumul... Est-ce que le cumul doit venir avant ou après? Si vous me dites que les gens qui travaillent avec les lois trouvent que c'est bon, je n'ai aucun problème, mais j'ai l'impression, c'est une impression, que l'interdépendance doit venir avant «ou le cumul». Je comprends ce que vous avez expliqué, cher collègue, par rapport à l'interdépendance, mais l'interdépendance vient avant le cumul, mais probablement qu'on...

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

M. Grandmont : Oui, bien, la question est pertinente, là, puis effectivement, là, c'est pour ça que je veux juste m'assurer que les juristes aussi sont à l'aise avec la façon dont je l'ai formulé, mais, pour moi, la façon dont on voulait le placer, en fait, c'est qu'il n'y a pas d'interdépendance, il n'y a pas de cumul de différentes composantes complexes. Donc, ça prend un cumul, au moins deux composantes, dans un projet complexe, pour commencer à parler d'interdépendance. S'il y a juste une composante, il n'y a pas d'interdépendance, mais écoutez, en même temps, c'est une proposition.

Mme Guilbault : ...non plus s'il y en a juste une.

M. Grandmont : Non, exactement, c'est ça. Donc, le cumul est nécessaire à l'interdépendance. C'est pour ça qu'on l'a placé après.

Mme Guilbault : Mais vice versa.

M. Grandmont : Bien, il ne peut pas y avoir...

Mme Guilbault : L'interdépendance est nécessaire au cumul aussi.

M. Grandmont : Bien, en fait, non... moi, je pense que non.

Mme Guilbault : En fait, dans ma tête, on pourrait...

M. Grandmont : Mais je pense que non.

Mme Guilbault : Je veux dire, on peut le laisser de même ou le changer, mais...

M. Grandmont : Mais, respectueusement, je pense qu'il doit venir après, mais, encore une fois, comme je vous dis, on peut vérifier avec vos juristes, là.

Mme Guilbault : Bien, moi, je le laisserais comme ça, là, mais... tu sais, comme le collègue a amené ça.

M. Derraji : Non, non, non mais, vraiment, je suis à l'aise avec... Ah oui! Désolé.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...tout le monde qui parle en même temps, ça va être impossible pour la rédaction... toute la suite. Ça fait que, Mme la ministre, allez-y, puis, si vous voulez la parole, juste faites-moi signe.

Mme Guilbault : Non, bien, en fait, je vais la redonner peut-être au député de Nelligan. Moi, je comprends ce qu'il veut dire. De prime abord, je dirais que les deux sont possibles, les deux ordres, mais rédigé comme ça... puis on a revérifié, puis on est à l'aise juridiquement. Alors, je le laisserais comme ça, mais...

M. Derraji : Non, non, aucun, aucun enjeu. Non, non, mais aucun enjeu. Si les légistes disent que c'est d'accord... J'ai bien entendu ce que vous avez dit, cher collègue, je n'ai pas de problème. La question se pose, mais on a été très rassurés par rapport à la réponse. C'est bon.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Un vote par appel nominal sur le sous-amendement de l'article 4, Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

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

Mme Tardif : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

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

M. St-Louis : Pour.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, le sous-amendement est adopté, et nous revenons à l'amendement amendé de l'article 4. Est-ce que nous avons des interventions? Oui, M. le député.

M. Derraji : ...une courte suspension pour déposer un amendement, s'il vous plaît... sous-amendement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, nous allons suspendre. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 47)

(Reprise à 11 h 57)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour, et, juste avant que je vous cède la parole, M. le député de Nelligan, pour la lecture de votre sous-amendement, je demande le consentement pour que le député des Îles-de-la-Madeleine remplace le député de Camille-Laurin.

Des voix : Consentement.

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

M. Derraji : Oui, merci, Mme la Présidente. Donc, l'amendement proposé à l'article 4, introduit par l'article 1 du projet de loi, est modifié par l'ajout, après «un projet complexe de transport», du mot «collectif».

Donc, Mme la Présidente, donc, pourquoi je ramène cet amendement... ce sous-amendement pour être beaucoup plus précis, c'est à la lumière même de ce que Mme la ministre vient de dire par rapport à l'expertise. Et, quand on parle de projets complexes, de ce que j'ai compris depuis le début, projets complexes d'infrastructures de transport collectif, je me suis référé au mémoire déposé au Conseil des ministres. Le mémoire, il est public, Mme la Présidente. Donc, pour les gens qui veulent le voir, ça a été déposé le 30 avril 2024, et ce mémoire parle de la Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, donc déjà dans le titre du projet de loi, mais on le retrouve, tout au long de l'analyse, six fois.

Donc, quand on regarde le mémoire déposé au Conseil des ministres, on parle... l'alternative 1, viser les projets complexes d'infrastructure de transport collectif seulement, la page 17, on parle d'évaluation intégrée des incidences.

On parle de projets complexes d'infrastructures de transport collectif, mais, quand on regarde l'article que nous avons devant nous, malheureusement, le mot «collectif» ne figure pas, et, pour nous, c'est très important, surtout si on veut que la mission de Mobilité Infra Québec soit liée à des... à un projet complexe de transport collectif. Voilà, Mme la Présidente.

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

Mme Guilbault : Oui, bien là, on tombe dans le débat d'exclure ou, en tout cas, de limiter la mission de Mobilité Infra Québec à des projets de transport collectif seulement, et là, bon, le député de Nelligan est arrivé avant, mais possiblement que Québec solidaire avait une proposition similaire. Enfin, donc, je vais répondre là-dessus une première fois puis, de toute façon, je l'ai déjà dit souvent, je souhaite que le projet de loi ménage et protège une marge de manoeuvre pour le futur, pour cette agence-là, pas seulement pour notre gouvernement actuel, mais pour les gouvernements qui vont suivre, et j'ai toujours la même philosophie dans tous mes projets de loi, là.

J'ai déjà évoqué... On avait eu une discussion similaire, dans le temps, au dernier projet de loi, sur la sécurité routière, où on voulait nous enfermer dans des libellés précis de choix de technologies précis, avec même des marques précises de bus patrouille, avec des gens avec qui mes collègues d'en face parlaient, puis qu'ils voulaient faire mettre ça dans le projet de loi, des choses qui étaient beaucoup trop limitatives pour un document qui est de niveau légal. On parle d'une loi qui va guider une foule d'actions dans le futur, pour des années et des années à venir, pour plusieurs autres gouvernements après nous.

• (12 heures) •

Donc, la latitude est beaucoup plus souhaitable que la prescription ou la proscription. C'est, du moins, ma philosophie. Alors, je vais transposer cette même philosophie dans l'actuel projet de loi et affirmer hors de tout doute qu'on va maintenir la mission telle qu'elle est, c'est-à-dire faire des projets de transport complexes.

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

M. Derraji : Bien, écoutez, Mme la Présidente, la ministre a le droit de penser que c'est limitatif, moi, je ne partage pas ce point de vue, au contraire. Parce que, depuis le début, ce qu'on a essayé de vendre à tout le monde, ce qu'elle a vu depuis son expérience — il y a quelque... je ne sais pas, ça fait deux ans qu'elle est ministre du Transport — qu'on n'arrive pas à livrer des projets de transport collectif. Donc... et elle donnait... elle-même, elle donnait l'exemple que, s'il n'y avait pas la caisse de dépôt Infra, on ne va rien avoir, avec raison. Parce que le Parti libéral, au bout de quatre ans, il y a un projet initié et financé et la pelletée de terre a commencé.

Donc... et là on voit, c'est pour de vrai, on voit le REM circuler. Et figurez-vous, Mme la Présidente, même dans mon comté, l'Ouest-de-l'Île de Montréal, «you know», le West Island de Montréal, on voit maintenant le REM, que la ministre aime beaucoup. D'ailleurs, je l'invite à venir voir le REM dans mon comté. C'est très beau. Il passe à côté de l'autoroute 40. C'est vraiment beau. Bien hâte à le voir inauguré. Mais vous avez raison, Mme la ministre, de dire : Écoute, voilà, c'est la caisse de dépôt Infra qui l'a livré pour les Montréalais.

Et je suis aussi... je vais être aussi tout heureux de voir le même projet aller vite à Québec pour le tramway de Québec, que les gens veulent. Si elle a besoin de nous pour aider, je lui ai dit et je vais le répéter, s'il y a des choses à aller chercher du fédéral, on va embarquer ensemble, je suis proche à Ottawa... que Mme la ministre, de chez moi, à Ottawa, c'est plus rapide. Je pense, c'est 1 h 20 ou 1 h 30. Ça va me faire un grand plaisir d'aller faire front commun pour aller chercher le plus d'argent pour les gens de la capitale nationale. Vous m'avez vu, hier, parler de la capitale nationale pas mal, Mme la Présidente.

Donc, pourquoi j'insiste sur un projet complexe de transport collectif? Moi, je suis juste Mme la ministre dans son raisonnement. Je m'inspire de ce qu'elle nous a partagé. Depuis le début, il n'y a même pas quelques secondes, elle nous parlait qu'au ministère... D'ailleurs, en réponse à mon collègue le député de Taschereau, parce qu'il était curieux de savoir est-ce que c'est un contrat collaboratif, comment ça se fait que... C'est très bien que le ministère ait respecté et le délai et le budget au niveau de la bretelle, et elle lui a dit : Écoute, j'ai pleine confiance dans mon ministère. Et d'ailleurs, les ingénieurs l'ont mentionné, ils étaient capables de livrer le projet. Mais le problème que... Et elle disait depuis le début, Mme la ministre : C'est en lien avec le transport collectif. Même le PSE, le plan structurant de l'Est, il y a pas mal de... je dirais, de ce que j'ai vu, c'est du transport collectif.

Donc, pour moi, Mme la Présidente, le définir et le mettre dans le projet de loi, ce n'est pas limiter l'action, parce qu'on ne peut pas rêver qu'on va donner à Mobilité Infra Québec tous les projets. On va tomber dans une autre contradiction, c'est que les gens du ministère, ils vont faire quoi? Et d'ailleurs, les ingénieurs l'ont dit, je ne sais pas, Mme la ministre, si elle se rappelle, mais les ingénieurs, ils nous ont dit clairement : Il faut être beaucoup... Ça, les ingénieurs de l'État, du ministère, qui l'ont très bien dit, qu'on doit rester sur le transport collectif et que le ministère s'occupe déjà des routes, des autoroutes.

Donc, sérieux, je ne comprends pas pourquoi, aujourd'hui, on va aller créer une nouvelle agence. Et d'ailleurs, dans tous les exemples que Mme la ministre utilise, tous, tous, sans exception... elle donne l'exemple de la caisse de dépôt Infra, CDPQ Infra, qu'elle livre maintenant le REM à Montréal, il a été mandaté par la ministre pour faire le tramway à Québec. Donc, si son but, c'est ne pas être dépendant de CDPQ Infra... mais la CDPQ Infra ne ferait que du collectif, transport collectif, donc, je ne sais pas, Mme la Présidente, pourquoi, au-delà des arguments que Mme la ministre vient de partager, pourquoi elle veut que l'agence fasse autre chose que le transport collectif.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, j'ai répondu, tout à l'heure, Mme la Présidente. J'ai même dit : Je vais répondre une première fois en me doutant que ça va revenir souvent. Ça fait que, là, je vais répondre une deuxième fois, mais je veux tout de suite dire au collègue que, là, s'il me pose quatre fois la même question sur le même amendement, je ne vais pas répondre quatre fois, là. Je pense qu'on a tous convenu hier qu'on souhaite une certaine cadence, ici.

Donc, je le répète, il n'y a aucune bonne raison de limiter la portée de la mission de Mobilité Infra Québec en l'enfermant dans du transport collectif à tout prix. Il n'y a aucune bonne raison de faire ça. Aucune, aucune, aucune, à part, comme je l'ai nommée tout à l'heure, l'obsession anti troisième lien dans la tête de mes collègues des trois partis d'opposition. Mais ça, ça demeure quelque chose de très virtuel et d'imaginaire. Donc, dans la vraie vie de la réalité juridique de la pièce législative qui est sous nos yeux, il faut avoir des considérations qui dépassent les rêves ou les fixations des uns et des autres, là. Il faut penser à la pérennité puis à la portée à long terme de ce projet de loi là.

Or, la raison pour laquelle il dépose cet amendement-là — il me corrigera si ce n'est pas ça — bien, j'ai l'impression que c'est qu'il souhaite que cette agence-là fasse du transport collectif. Or, le libellé actuel de la loi prévoit déjà qu'elle peut en faire. Donc, pourquoi l'empêcher de faire autre chose? Puis j'ai dit, et redit, et redit, et redit que, pour moi, l'objectif... le tout premier objectif de créer Mobilité Infra Québec, je l'ai même dit tout à l'heure, quand on parlait de l'autoroute 40, je ne créerais pas une agence puis un projet de loi, passer des heures là-dessus pour venir faire des projets routiers. Je l'ai dit, j'ai beaucoup de choses à faire, moi, dans la vie. J'aurais bien d'autres choses à faire qu'être ici. Je fais ça pour qu'on puisse faire du transport collectif d'envergure et qu'on ait, éventuellement, un porteur de projet pour un projet dans l'est de Montréal, la couronne nord, qu'on s'est engagés à faire.

Alors, il n'y a absolument au-cu-ne, puis vous voyez comment j'insiste sur les syllabes, là, il n'y a au-cu-ne plus-value et il n'y a au-cu-ne logique à vouloir limiter et proscrire quoi que ce soit de la mission de Mobilité Infra Québec à ce stade-ci, sinon, comme je le disais, nourrir une fixation anti-troisième lien, mais qui n'est que virtuelle, Mme la Présidente, qui n'a aucune assise ou aucune matérialisation dans la réalité du projet de loi. Merci.

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

M. Derraji : Bon, je vais régler quelques points, Mme la Présidente, parce que Mme la ministre n'arrête pas de dire... et je sais qu'elle est multitâches, donc elle peut faire beaucoup de choses en parallèle. On est tous occupés, Mme la Présidente, et on a tous beaucoup de choses à faire, là. Donc, je pense que Mme la ministre le comprend très bien. D'ailleurs, rien que les groupes qui ne sont pas du tout satisfaits de ce qu'il se passe avec le ministère des Transports, je peux vous dire que l'agenda, il est pas mal, pas mal rempli. D'ailleurs, ils veulent tous venir au Parlement. Je vais avoir l'occasion de vous les présenter. Donc, par rapport à ça, là, nous aussi, on a des choses à faire, Mme la ministre.

Et, par rapport à l'amendement, en fait, je reviens à tout ce que vous avez dit, là. Vous voulez regrouper, à l'intérieur du MIQ, des équipes ultraspécialisées, et vous avez vous-même dit que... ultraspécialisées en transport collectif. Donc, techniquement, la plupart des projets complexes de transport vont être du collectif, Mme la ministre, parce que vous-même...

Mme Guilbault : ...

M. Derraji : Bien, c'est excellent. Donc, si on veut lancer des projets complexes de transport, vous devez vous-même... ne pas attendre que je le fasse et que je le propose. C'est du transport collectif. C'est là où on a un problème.

Par rapport au troisième lien, je pense, pour le bien de la commission... à moins, si vous voulez, déposer un autre projet de loi, troisième lien, ça va me faire un grand plaisir d'en discuter, parce qu'à chaque fois, vous ramenez la fixation sur le troisième lien. On n'est pas les seuls. La Caisse de dépôt, Mme la ministre l'a dit clairement, vous avez mandaté la caisse. Vous avez eu le rapport de la caisse. Qu'est-ce que la Caisse de dépôt disait sur le troisième lien? Parce que moi, je ne le ramène pas, Mme la Présidente. C'est Mme la ministre, à chaque fois, qui le ramène, le troisième lien. Mais si elle souhaite avoir une bonne discussion avec moi et les collègues des autres partis, autres formations politiques, sur le troisième lien, ça va me faire plaisir, passer un temps de qualité avec elle sur le troisième lien. Je suis prêt.

• (12 h 10) •

D'ailleurs, je tiens juste à lui rappeler, qui a inventé les ponts par million, PPM? Ce n'est pas moi, là. Qui a annulé le troisième lien? Ce n'est pas moi. Qui a déclaré : Lâchez-moi avec les GES? Ce n'est pas moi. Qui a mis son siège de député en jeu, s'il n'y a pas de troisième lien? C'est son collègue.

Donc, Mme la Présidente, je pense que la commission doit parler du MIQ, Mobilité Infra Québec. À chaque fois, Mme la ministre essaie de nous dire : Écoutez, fixation anti-troisième lien. Ça, là, je pense que cet argument, on doit le mettre de côté, si elle veut avancer, parce que moi aussi, je veux avancer et j'ai plein de trucs à faire dans la vie aussi, répondre, justement, à des groupes qui nous contactent. Mais, Mme la Présidente, tu sais, aujourd'hui, là, parler du troisième lien, parler de la sécurité économique, parler des ponts par million, parler de l'étude de 1 000 pages que la ministre a lue pour enterrer le troisième lien, revenir après... le troisième lien, je pense que ce débat est dépassé. Et d'ailleurs, elle... Mme la ministre elle-même le disait, problème de crédibilité de la CAQ par rapport au troisième lien, il est là. Elle l'a avoué.

Donc, le troisième lien, c'est un projet de transport collectif. Il passerait par l'agence. Donc, si c'est un projet de transport collectif, il passerait par l'agence, le troisième lien? L'appel à l'international a été lancé, Mme la Présidente. Mais vous savez quoi? Je ne vais pas embarquer dans le jeu du troisième lien parce que, même moi, ça ne m'intéresse pas. À moins que la ministre dépose un projet de loi, ça va me faire... Ça va faire...

Mme Guilbault : ...

M. Derraji : Bien, écoutez, vous le savez, Mme la ministre, vous avez fait deux conférences de presse. Sérieux, je vous ai dit que je vous donne le titre de la superministre. Vous avez... Vous êtes venue, avec vos cartables, enterrer le troisième lien. Et là vous venez me dire que, vous, vous avez une fixation sur le troisième lien. Bien, voyons donc! Mme la Présidente, je pense que, par rapport au troisième lien, j'ai hâte de voir la suite. Puis là Mme la ministre le disait clairement, là, il y a un problème de crédibilité. Je vous ai dit, volte-face, re-re-volte-face, mais ça, on va le mettre de côté. Je vais venir... revenir sur «projet complexe de transport collectif».

J'ai lu le mémoire que Mme la ministre a déposé au Conseil des ministres. C'est clairement... «Les mesures proposées par ce mémoire permettent l'instauration d'une vision nationale des projets complexes en transport et favorisent le développement et la conservation d'une expertise de pointe en matière de réalisation et de gestion — écoutez la suite — de projets complexes d'infrastructures de transport collectif.» Ça, là, ce n'est pas le député de Nelligan qui a inventé ça, chers collègues. Ça, c'est le mémoire que vous avez déposé au Conseil des ministres. Je n'invente rien. C'est écrit noir sur blanc, dans le mémoire déposé au Conseil des ministres, que les projets complexes d'infrastructures de transport collectif...

Alors, Mme la Présidente, oui, il y a d'autres projets complexes. C'est mentionné dans le même document, je tiens à le mentionner, mais si le but... Depuis le début, la ministre compare l'offre de CDPQ Infra, qui est bonne, qui arrive à livrer des projets, mais on n'arrive pas à avoir d'autres projets ailleurs. Et c'est pour cela que l'argument essentiel qu'on avait sur la table depuis le départ, c'est que le gouvernement de la CAQ voulait lancer une agence. Et cette agence est spécialisée en transport collectif, mais parce qu'on voulait centraliser l'expertise. C'est ça, le but du départ.

Donc, est-ce que Mme la ministre pense... et peut-être que c'est ça, le plan. L'appel est lancé à l'international. L'agence, vu la majorité gouvernementale, peu importe ce qu'on va faire... il sera, le projet de loi, adopté. Est-ce que le troisième lien va faire partie des projets que l'agence doit gérer? Est-ce que c'est ça, son souhait, Mme la Présidente? Juste qu'on soit clairs. Comme ça, on va comprendre l'argument pourquoi elle refuse d'ajouter le collectif après le transport.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, j'ai répondu deux fois, là, et j'ai déjà dit que toutes les variations sur le même thème, c'est-à-dire toutes les questions qui vont revenir à la même question, je ne répondrai pas à chaque fois, mais je ne m'explique pas la volonté absolue des députés de vouloir exclure... Qu'est-ce qui les dérange, dans la perspective où, un jour, il y aurait peut-être un projet routier dans l'agence? Qu'est-ce qui les dérange tellement? Les routes, ça existe. Les routes, ça existe. Et donc, tu sais... Mais les routes sont faites au ministère. L'agence est créée pour faire du transport collectif d'envergure... complexe, pardon. Mais si, un jour, il y avait un projet routier qui était confié, ça ne dérange que les deux personnes en face.

Il n'y en a aucun, problème, avec cette perspective-là en ce qui nous concerne. Mais encore une fois, comme bien des choses, à commencer par la rentabilisation des fonds publics qui paient nos salaires, la position de la CAQ est différente de la position du Parti libéral. On verra, mais, en tout cas, j'ai l'impression que ça va se ressembler, les deux autres aussi. Mais pour nous, on va protéger la marge de manoeuvre de cette agence-là avec le premier objectif de faire du transport collectif complexe. Et pour nous, le premier projet qui presse, c'est dans l'est de Montréal et la couronne nord.

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

M. Derraji : On avance, Mme la Présidente. On avance, et je vais laisser les Québécois juger. Premièrement, on ne veut pas de deux ministères des Transports, clairement. Là, j'aimerais bien qu'elle réponde aux Québécois. Est-ce qu'on a un problème de routes, au Québec? Il y a le ministère des Transports, que je tiens à saluer parce qu'ils font un travail exceptionnel. Vous venez même de dire que la bretelle qui vient d'être réalisée a été faite dans un temps record avec un respect du budget. Aujourd'hui, les compétences que le ministère des Transports a... sont capables de s'occuper de nos routes. Et vous voulez parler, Mme la Présidente...

Qui a dit qu'il voulait couper 5 000 postes dans la fonction publique? C'est le premier ministre du Québec. Je ne savais pas que la CAQ... C'est loin de son ADN. Donc là, si le but est de juste... de créer des agences pour créer des agences... et on voit ce que ça donne dans la santé. Et six ans plus tard, ce qu'on voit, Mme la Présidente, c'est qu'on voit plus de fonctionnaires que jamais. Je laisserais les gens juger, parce que c'est ça le fond du débat. Est-ce qu'on veut la même chose, une autre structure qui fait la même chose que le ministère des Transports? Et c'est là, le point de divergence. Et la ministre a raison de dire : Moi... et je pense que mes collègues aussi, ils vont prendre la parole plus tard. Mais ce que je ne réalise pas encore...

Est-ce qu'on a un problème de faire des routes au Québec? C'est ça, le vrai débat. Pourquoi on veut circonscrire les projets complexes de transport au collectif? Là, on parle de l'argent des contribuables. Est-ce que, vraiment, les contribuables québécois, aujourd'hui, veulent voir une agence dupliquer la même chose que le ministère des Transports? Est-ce que les Québécois, aujourd'hui, veulent payer pour une agence qu'on va payer, à 450 000 \$ ou 400 000 \$, le salaire d'un autre «top gun» avec des vice-présidents pour faire des routes? C'est ça, la question que la ministre doit répondre aux Québécoises et aux Québécois, aujourd'hui. Donc, le ministère des Transports va continuer de faire des routes. Je n'ai pas vu un changement dans la mission du ministère des Transports, Mme la Présidente. L'agence, si c'est ça la volonté du ministère, de la ministre, elle doit avoir une fixation sur le transport collectif.

Bien, la question qui reste : Est-ce que, vraiment, Mme la ministre est consciente qu'il y aura un dédoublement de travaux? Si on va donner des projets d'autoroute et de route à l'agence, est-ce qu'on n'est pas en train de cannibaliser le rôle du ministère des Transports? Qu'elle me réponde juste sur cette question.

Je vais aller plus loin. Elle ne veut pas mettre le collectif. Elle veut laisser pour tous les projets. C'est quoi, la garantie, aujourd'hui, qu'on ne va pas avoir une cannibalisation entre la mission de l'agence et le ministère des Transports, que... eux, ils l'ont déjà des routes. Est-ce qu'on n'est pas encore... de dédoubler les structures? Le sous-ministre va gérer un projet avec l'agence ou avec son propre ministère. Ah! là, rendu à un projet d'autoroute... Non, non, on va le donner au MIQ. Sur quels critères on va donner à l'agence un projet d'autoroute, mais on va donner un autre projet d'autoroute au ministère des Transports. Qu'elle nous... Qu'elle clarifie, Mme la Présidente, ce qu'elle voulait faire. Je suis bien ouvert, aucun problème. Quel projet d'autoroute elle compte donner à l'agence?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : J'ai dit et redit que notre intention, c'est de donner des mandats de transport collectif. Et j'ai ajouté que je ne comprends pas l'obsession antiroutier de mon collègue. Bien, notre intention a toujours été de confier à l'agence des projets de transport collectif complexes, notamment un projet dans l'est de Montréal et dans la couronne nord.

• (12 h 20) •

Des voix : ...

M. Derraji : ...Mme la Présidente, parce que je ne voulais pas intervenir pour dire qu'elle me fait dire des choses. Bien, je veux juste le clarifier avec vous, Mme la Présidente, je n'ai pas une obsession antiroute. Je vais clarifier, là. Les gens nous écoutent, ils nous suivent. Je n'ai pas une obsession. L'obsession, probablement, existe dans l'imaginaire de Mme la ministre. Je n'ai pas d'obsession. Je pose des questions très simples.

Elle veut donner des projets d'autoroute à l'agence. J'ai déjà un ministère qui fait ce genre de projets. Je laisserai les Québécois juger. J'ai déjà un ministère qui fait des autoroutes et des routes, mais on crée une agence avec des fonctionnaires, avec des «top guns», avec une structure qui va nous coûter de l'argent. D'ailleurs, on a posé des questions. On ne sait pas c'est quoi, le salaire de la nouvelle ou du nouveau PDG. On sait que ça va nous coûter 12 millions de dollars pour les prochaines années, mais je n'ai pas entendu un argument... Quelle autoroute? Quelle route Mme la ministre espère donner à l'agence? Et pourquoi? On a déjà un ministère qui fait ça. Est-ce qu'on va créer une agence pour leur donner quelque chose qu'on fait déjà au ministère? Juste qu'elle nous clarifie ça.

Je veux juste savoir pourquoi on va créer une agence pour lui donner quelque chose qui se fait déjà. On fait déjà des routes, Mme la Présidente. Et en date d'aujourd'hui, je n'ai pas entendu Mme la ministre dire publiquement : On a un problème de compétence, au sein du ministère, en matière de routes. Ce que j'ai entendu Mme la ministre dire sur toutes les tribunes : On a un problème de compétence en matière de transport collectif, chose qui a été, je dirais... Écoutez, la société de transport de Gatineau, ils l'ont dit : On n'a pas besoin de votre agence, on a les compétences au niveau local. J'ai posé la question : Combien ça coûte, l'ensemble des bureaux de projets? J'attends toujours la réponse, mais la question demeure.

Les Québécois qui nous écoutent, ils voient le contexte actuel. Mme la ministre parle beaucoup de l'argent. Notre temps est précieux, il est très précieux parce que, déjà, on a un trou de 11 milliards de dollars. Ce n'est pas moi qui l'ai créé, c'est votre propre gouvernement. On n'a pas de plan pour le retour à l'équilibre budgétaire. On veut créer une agence, très bien, essaye de nous convaincre. Ça m'intéresse, voter pour ce projet de loi. Mais ne me dites pas que vous voulez créer une agence et vous ne voulez pas circonscrire la mission de l'agence dans du transport collectif, mais vous voulez lui donner la possibilité de faire des routes et des autoroutes que le ministère fait lui-même. Ça ne tient pas la route, Mme la Présidente. Ça ne tient vraiment pas la route.

Donc, quand nous, on dit que l'argument de la ministre tient la route, quand elle dit que : Je n'ai pas de l'expertise en matière de transport collectif, on l'achète. C'est pour cela qu'on a toujours fait des projets avec la Caisse de dépôt. Mais dire que : Je veux aussi donner à mon agence le fait de faire des routes, je pense qu'on s'éloigne de l'objectif lui-même et on tombe dans une cannibalisation entre la mission du ministère du Transport et l'agence, et on dédouble les structures. C'est ça qui est grave. Ce qui est grave, avec l'agence, c'est qu'on dédouble les structures. Ce qui est grave, avec l'agence, c'est qu'on dédouble les structures, le fait de faire aussi des routes et non pas se concentrer sur du transport collectif. Merci, Mme la Présidente.

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

Mme Guilbault : ...

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

M. Grandmont : Merci, Mme la Présidente.

Document déposé

La Présidente (Mme Maccarone) : Avant que vous preniez la parole, M. le député, je veux juste aviser tout le monde que votre document est maintenant déposé sur le Greffier pour les membres. Merci. Allez-y.

M. Grandmont : Ah! super, excellent. Donc, ça fait référence au sous-amendement qu'on avait proposé tantôt, là, à l'interdépendance.

La Présidente (Mme Maccarone) : La gestion des projets complexes, synthèse, document sur Internet.

M. Grandmont : Parfait. Excellent. Oui, donc, effectivement, bien, écoutez, je suis heureux de pouvoir prendre la parole sur le sous-amendement déposé par mon collègue le député de Nelligan. Je ne sais pas si Mme la ministre se souvient qu'en octobre 2024, elle disait : L'expertise en transport collectif manque au gouvernement. Bon, pour faire des routes, moins pour concevoir des projets en transport collectif, c'est le dur constat que fait la ministre au sujet de son ministère. Ça, c'était quand, ça? En mai de 2024 aussi. Selon elle, «les projets se font de manière trop lente et trop coûteuse, et le MTQ n'a pas l'expertise pour s'en occuper, comme en fait foi le recours à CDPQ Infra pour réaliser des projets comme le REM dans la région de Montréal.» Donc, on a clairement un problème au niveau du transport collectif. On a raison, Mme la ministre?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien là, j'ai déjà dit que je répondais pour le bénéfice de tout le monde, ça fait que je ne vais pas rerepondre trois fois au député de Taschereau pour un total de six fois la même réponse, là. Mais j'ai dit et redit qu'on a un manque d'expertise en transport collectif au gouvernement, que c'est la raison pour laquelle il fallait qu'un jour un gouvernement puis un ministre des Transports prennent le leadership et le contrôle du développement du transport collectif sur le territoire du Québec. Le PQ a échoué à son époque. Le Parti libéral a choisi de contourner le problème en créant une filiale à la Caisse de dépôt. Et là on est rendus avec la CAQ, donc la CAQ prend ce leadership, prend cette responsabilité. On crée Mobilité Infra Québec pour se doter d'une expertise au niveau national, au niveau gouvernemental, sur le territoire de la nation du Québec pour contrôler le développement du transport collectif, pas seulement à la pièce, à la faveur d'un bureau de projet par ci par là, puis de l'éparpillement des ressources, mais dans une petite équipe spécialisée, experte du transport collectif, qui va être capable d'avoir une vision, puis une planification, puis une réalisation nationale, et c'est exactement l'objectif de Mobilité Infra Québec.

Donc, effectivement, à plus d'une reprise, publiquement et en privé, et partout, tout le temps, j'ai identifié le problème du manque d'expertise, au sein du gouvernement, en transport collectif complexe, et aujourd'hui, je propose la solution à ce problème-là en créant une équipe qui va être capable de faire du transport collectif complexe. Donc, encore une fois, je m'explique mal l'opposition des oppositions à cette mission-là qui va nous permettre enfin de faire du transport collectif d'envergure au sein du gouvernement.

M. Grandmont : Vous avez dit aussi, donc, qu'on a... Vous l'avez répété à plusieurs reprises qu'on a l'expertise au sein du MTQ pour faire des projets de transport routier. C'est vrai? Vous le pensez toujours aujourd'hui?

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : Donc, les projets complexes de transport routier peuvent être faits par le MTMD.

Mme Guilbault : Bien, non seulement peuvent être faits, mais sont faits. C'est le ministère des Transports qui fait les projets routiers au Québec sur notre réseau. Évidemment, il y a des projets routiers sur les réseaux municipaux, mais c'est nous.

M. Grandmont : OK. Donc, les projets complexes... Puis votre volonté, vous, quand vous dites : La mission, on n'a pas besoin de la changer, là, de Mobilité Infra Québec... On ne veut pas fermer, on ne veut pas restreindre en ajoutant le mot «collectif» parce qu'on veut garder cette possibilité-là pour d'éventuels gouvernements qui pourraient être intéressés à travailler sur du routier réalisé par Mobilité Infra Québec, et vous dites que, vous, ce n'est pas votre intention.

Mme Guilbault : En fait, je vais le libeller autrement. L'objectif de tout le monde, ici, en tout cas, c'est supposé être ça, c'est qu'on puisse faire du transport collectif d'envergure avec une meilleure capacité de réalisation au sein de l'État. C'est ça, l'objectif. En tout cas, moi, c'est le mien. Qu'est-ce qui, selon les partis d'opposition, dans le libellé de la mission, telle qu'elle est explicitée à l'article 4, qu'est-ce qui empêche Mobilité Infra Québec de faire du transport collectif, qui est précisément l'objectif? Moi, mon objectif, c'est que Mobilité Infra Québec fasse du transport collectif. L'objectif est atteint avec cette mission-là. Alors, tout le reste de ce débat-là, pour moi, est un faux problème. C'est pour ça que je ne vais pas répondre éternellement à la même question.

M. Grandmont : Donc, votre priorité puis la mienne aussi, je dois le dire, c'est d'augmenter la cadence pour la réalisation de transport collectif au Québec, là. On voit bien le résultat après six ans, là, de CAQ, là, il n'y a pas eu grand-chose qui a été fait. Mais donc, vous, votre intention, c'est que d'ici 2026, aucun projet de transport routier complexe ne soit réalisé par Mobilité Infra Québec.

Mme Guilbault : Mon intention, c'est que d'ici 2026, on puisse confier à Mobilité Infra Québec, au minimum, un projet dans l'est de Montréal, de transport collectif, dans l'est de Montréal et sur la couronne nord, mais, pour ça,

il faut commencer par adopter le projet de loi. Ensuite de ça, il faut mettre en place l'équipe, puis ensuite de ça, on pourra lui confier un mandat. Et le temps passe vite comme en témoignent les travaux enthousiastes sur cette commission.

M. Grandmont : Donc, je comprends, par votre réponse, que vous n'excluez pas d'utiliser vous-même Mobilité Infra Québec pour réaliser des projets de transport routier complexes.

Mme Guilbault : J'ai dit que mon objectif, c'est de leur confier des projets de transport collectif complexes, et que, par ailleurs, je pense que, comme législateurs, on doit protéger la marge de manoeuvre dans les lois et non succomber à la tentation de... comment je pourrais dire, de subordonner les intérêts supérieurs des lois à des fixations personnelles.

• (12 h 30) •

M. Grandmont : Je ne pense pas que c'est une fixation personnelle, mais vous ne répondez pas à ma question. Est-ce que vous excluez que d'ici 2026, Mobilité Infra Québec travaille sur un projet de transport routier complexe?

Mme Guilbault : Vu le rythme auquel vont les choses, je pense qu'on va avoir juste assez de temps pour confier le mandat dans l'est puis sur la couronne nord. Puis si on a le temps de faire autre chose, tant mieux, mais moi, si je réussis à faire ça, je vais déjà être heureuse.

M. Grandmont : ...référence à la rapidité des travaux, ici, dans cette salle, je peux vous rassurer, ça m'étonnerait qu'on se rende jusqu'en 2026. C'est la première des choses.

L'autre chose, je rappelle qu'on fait toujours un travail d'opposition, de surveiller l'action gouvernementale et s'assurer d'avoir le meilleur projet de loi, comme je l'ai fait tantôt, en proposant un amendement que vous avez par ailleurs accepté. Mon objectif, c'est d'améliorer le projet de loi. C'est juste ça. Puis, je veux dire, de mon point de vue, puis peut-être que vous ne partagez pas les... la même opinion que moi là-dessus, on ne peut pas régler des problèmes de congestion en ajoutant des voies de circulation automobile. La demande induite... Puis je vous ai déjà transmis plusieurs documents là-dessus, en début du mandat.

Mme Guilbault : C'est des fixations personnelles, ça, qui n'ont pas rapport avec le projet de loi.

M. Grandmont : Ce n'est pas une fixation personnelle. Ce n'est pas une fixation personnelle.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...excusez-moi, collègues, je veux juste nous ressaisir un peu. J'ai toléré beaucoup d'échanges hier, où on a, des deux bords, dit des propos... moins respectueux que nous devons avoir ici en commission. On va ne pas, s'il vous plaît, parler de personnel.

M. Grandmont : Je suis d'accord.

La Présidente (Mme Maccarone) : On ne va pas personnaliser les choses. On a, c'est sûr, deux côtés de la table, deux opinions, puis c'est sain. Ça, c'est la démocratie. Alors, un débat constructif, s'il vous plaît. Merci. Allez-y.

M. Grandmont : ...vos propos, Mme la Présidente. On est là aussi pour représenter, des fois, une voix aussi, dans la population, qui existe et que Mme la ministre doit, bien entendu, entendre.

Alors, je répète ce que je disais sur la demande induite. J'avais transmis à la ministre des Transports et de la Mobilité durable un ensemble de documents qui parlaient de demande induite, qui lui expliquaient... en fait, qui expliquaient... pas lui expliquaient, mais qui expliquaient que, quand on ajoute des voies de circulation, on pellette le problème en avant, on augmente la congestion dans les six à 10 ans qui suivent l'élargissement d'une infrastructure ou l'ajout d'une nouvelle infrastructure. Ça, c'est démontré partout, partout, partout. Ici, au Québec aussi, c'est comme ça que ça se passe.

Donc, d'un point de vue scientifique puis d'un point de vue empirique, on arrive à démontrer que ça fonctionne, cette théorie-là. C'est concret, là. Donc, c'est pour ça qu'on propose des alternatives à un troisième lien autoroutier, c'est pour ça qu'on s'inquiète de voir une agence, potentiellement, réaliser des projets d'infrastructures routières, mais pas que pour ça, parce qu'il y a déjà cette possibilité-là de le faire. Et on ne manque visiblement pas d'expertise au sein du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Alors, je reviens sur le point, avant qu'on prenne une petite pause, là, je reviens sur le point que j'essayais de comprendre, là, dans la logique de Mme la ministre. Est-ce que, d'ici 2026, vous vous engagez à ce que Mobilité Infra Québec ne réalise pas de projets de transport routier complexes?

Mme Guilbault : Bien, Mme la Présidente, là, en tout respect, on vient de passer cinq minutes à écouter le député de Taschereau faire un plaidoyer contre les routes en disant que ce n'est pas une bonne idée, les routes, ça ne désengorge pas, ce n'est pas la solution aux problèmes, etc., on ne veut pas de troisième lien. Donc, il vient de lui-même trahir la propre... la fixation à laquelle je faisais référence tout à l'heure, là. En quoi la littérature sur... pour ou contre plus de routes a un rapport avec créer une agence en transport collectif? Mais c'est exactement ce que je disais tout à l'heure, là. Mon soupçon était que cette fixation-là, sur le fait de ne pas créer plus de routes au Québec, est transposée de manière illogique, inexplicable dans les débats sur un projet de loi qui vise à faire du transport collectif. Ça fait qu'il devrait se réjouir qu'on crée Mobilité Infra Québec.

Tu sais, qui, certainement pas lui, aurait pensé que la CAQ... lui qui me surnomme, des fois, affectueusement j'en suis certaine, la ministre de la Voirie... Et je prends de mon temps pour venir créer une agence pour faire du transport collectif. Pensez-vous que je ne pourrais pas faire d'autres choses, hein? On le dit depuis tout à l'heure, on a tous d'autres choses à faire, mais je le fais en sachant que je vais être ici des semaines de temps, parce qu'au minimum ils peuvent me garder jusqu'à Noël ici, là... bien, jusqu'au 9 décembre, mais je le fais quand même.

Tu sais, on n'est pas obligés de faire ce qu'on fait, là. On n'est pas obligés de faire des changements. Moi, je ne suis pas obligée. Je pourrais, là, moi, avoir les pieds sur le pouf puis attendre quatre ans comme d'autres ministres ont fait avant moi puis, tu sais, mon chèque rentre pareil. Je suis à mon troisième projet de loi en deux ans. Je veux que les choses changent. Je fais des choses qui sont compliquées, mais ça prend quelqu'un pour les faire, à un moment donné.

Puis je suis étonnée que Québec solidaire, d'entre tous, ne soit pas le premier à dire que c'est une bonne chose qu'enfin un gouvernement prenne les rênes du transport collectif puis fasse une équipe qui va être capable d'en faire au lieu qu'on... tu sais, qu'on dépense systématiquement... d'autres organisations, des filiales de la Caisse de dépôt, la Caisse de dépôt, qu'il y a des considérations de rentabilité. Pas exactement dans l'idéologie de Québec solidaire, ça, faire fructifier l'argent.

Ça fait que, tu sais, vous voyez, Mme la Présidente, là, que je le prenne sous n'importe quel angle, je suis surprise de la posture, d'une part, et, d'autre part... et là c'est vrai que je vais terminer là-dessus, parce que, là, ça tourne en rond, je vais laisser le libellé de la mission tel quel, «protéger la marge de manoeuvre du futur». Ce n'est pas aujourd'hui, le 22 octobre 2024, qu'on va prendre des engagements sur les mois à venir, les années à venir. Puis il disait tout à l'heure : Elle dit... tu sais, parce que j'ai dit que je serais heureuse, si j'ai le temps de confier au moins un premier mandat d'ici 2026. Il dit : Ça fait référence à la cadence des travaux. Oui, mais pas juste à ça. Je l'ai expliqué, une fois qu'il va être adopté, le projet de loi, il va falloir qu'on la mette en place. Il faut qu'on nomme les gens. Il faut qu'on organise ça. Tu sais, ce n'est pas... Le jour où on va sanctionner ça chez le gouverneur général, ce ne sera pas, le lendemain matin, en fonction dans les bureaux, là.

Alors, tu sais, il y a un... puis on prépare tout ce qu'on peut d'avance. Mais ce que je veux dire, Mme la... Puis là il va y avoir Noël puis, bon, à un moment donné, il y a la vie. Donc, le temps que ça s'organise... Moi, je voudrais que ce soit en fonction en 2025, ce qui me laisserait le temps raisonnablement de confier au moins un premier mandat avant 2026. Ça fait que moi, c'est ça mon plan. Je le dis en toute transparence, là, c'est exactement ça mon plan. Il reste deux ans, puis, pour moi, le plan, il est très clair, puis la mission va rester telle quelle.

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

M. Grandmont : ...en tout cas, je m'étonne qu'on me prête des intentions anti-Caisse de dépôt et placement du Québec, mais bon, je vais laisser la ministre élaborer sur ses suppositions. Peut-être que si on se méfie... peut-être que si on se méfie de l'approche de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, c'est peut-être parce que les résultats n'ont pas été très, très présents dans les six ans où la CAQ a été au pouvoir.

Je veux dire, le projet du troisième lien, évidemment, nous, on propose des alternatives à ce projet-là, parce qu'on pense que ce n'est pas le bon projet pour la grande région de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches. Mais le gouvernement lui-même est allé de l'avant, a reculé, l'a enterré pour de bon, est finalement revenu. Je veux dire, on n'a juste pas avancé. Même chose pour le projet de tramway.

Là, on dirait qu'on avance, mais, je veux dire, on a eu combien de bâtons dans les roues de ce beau projet là, dont on a besoin ici, à Québec? Ça fait six ans. Je veux dire, le projet était prévu pour être livré en 2026 au départ. On est rendus en 2024. Dans le meilleur des cas, ça va être en 2030, 2031, la livraison finale. Je ne sais pas, là, mais la démonstration d'efficacité puis de vouloir changer les choses, elle n'a juste pas été présente, à ce jour, du côté de la CAQ.

Je pose la question quand même, parce que je note quand même que Mme la ministre n'a pas répondu à ma question. Elle se n'est pas engagée à ne pas réaliser des projets de transport routier complexes avec l'aide de Mobilité Infra Québec, alors que, par ailleurs, elle dit partout : On a l'expertise au sein du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Le 7 août 2024, Mme la ministre promettait une mise à jour à l'automne sur le troisième lien. On l'a eue, cette mise à jour là, il n'y a pas longtemps. Mme la ministre disait... la ministre des Transports a réaffirmé la décision du gouvernement de continuer à examiner le projet, soulignant qu'il y a plusieurs étapes et que les chantiers majeurs sont complexes. Le projet de troisième lien, Mme la ministre le caractérise elle-même comme un projet routier, parce qu'il appert que ce sera routier, là, complexe. Pour moi... puis si on regarde la définition sur laquelle on est en train de travailler en ce moment, actuellement, là, il est très clair qu'on peut dire, qu'on peut affirmer que le troisième lien se qualifie pour être réalisé par Mobilité Infra Québec. Ça me paraît très clair.

On regarde la définition, une définition qu'on a bonifiée tantôt avec la notion d'interdépendance, c'est un projet où il y a plusieurs... Je vais retourner sur le... parce que c'est très intéressant, là, de revenir là-dessus, oui. «Un projet complexe de transport est un projet dont les composantes, ou le cumul de celles-ci, ou l'interdépendance de celles-ci, notamment la portée, l'échéancier, l'intégration de nouvelles technologies, les parties prenantes concernées, la localisation, la stratégie de financement, les risques associés — puis il y en aura, des risques, avec un troisième lien — ou la nécessité [de requérir à...] de recourir à une expertise de pointe, présentent un degré élevé d'intensité ou de variabilité.» Il me semble que le troisième lien se qualifie d'emblée, d'autant plus que la ministre elle-même disait, donc, en août 2024, que ce projet-là, c'est un chantier majeur complexe.

• (12 h 40) •

Qu'est-ce qui nous garantit que la ministre ne va pas utiliser ce... la nouvelle agence pour faire le troisième lien? Un projet qui lui est très cher, un projet qu'elle veut absolument réaliser, semble-t-il, quoiqu'on n'est pas trop sûrs.

En 2023, elle l'avait abandonné. Mais qu'est-ce qui nous dit que cette agence-là ne va pas venir, dans le fond, cannibaliser les ressources pour réaliser des projets de transport collectif? Si la volonté est réelle de prendre le contrôle, la destinée des transports collectifs au Québec, sortons du modèle dans lequel on est depuis des années. Parce que, depuis des années, la vraie réalité, là, l'aspect concret des choses, là, c'est que des projets routiers, on en fait tout le temps. Depuis six ans, on n'a rien livré du côté de la CAQ. Au PQI, on a 70 % des investissements qui sont mis en transport routier et 30 % seulement au niveau du transport collectif. Si l'agence peut faire les deux... si l'agence peut faire les deux, on ne fera jamais de transport collectif.

La réalité, là, c'est que la CAQ n'a jamais livré du transport collectif. Et, si l'agence peut faire comme le MTMD fait actuellement, on ne fera jamais de transport collectif, d'où l'intérêt du sous-amendement apporté par mon collègue député de Nelligan. Est-ce que vous pensez encore, Mme la ministre, que le projet de troisième lien, c'est un projet majeur complexe, comme vous l'avez dit en août dernier?

Mme Guilbault : Est-ce que... Bien, n'importe quel projet de structure... Bien, pas n'importe quel, mais, tu sais, plusieurs projets de structure... On ne sait même pas... Forcément, il va être complexe, parce que c'est un lien interrives. On ne sait pas encore la forme qu'il va prendre, on ne sait pas où, et tout ça, sauf que... Je veux dire, c'est sûr, là, le projet de l'île... le pont de l'île-d'Orléans, en ce moment, c'est un projet complexe. Le projet du tunnel, c'est un projet complexe.

Le terme «projet complexe»... puis en plus... Bon, non, je n'embarquerai pas là-dedans, mais oui, forcément, il va être complexe. Le terme «complexe», là, ce n'est pas... ce n'est pas un nouveau terme qui est automatiquement associé à Mobilité Infra Québec puis que là on va commencer à être pour ou contre tel projet, il est-tu assez complexe, elle va-tu l'envoyer là. Il faut... Ce n'est pas une logique de fixation, cette agence-là. C'est une logique de se donner une nouvelle expertise au Québec... bien, pas... au Québec, elle existe déjà, mais au gouvernement du Québec, et c'est ça. Alors...

Puis vous voyez, Mme la Présidente, là, ce que j'avais dit au tout début, là, avant même que mes collègues parlent, j'avais dit que tout ça va tourner autour d'une fixation sur le troisième lien, et l'avenir me donne raison. C'est exactement ce qui se produit. Et là j'avais dit : Moi, je ne vais pas répondre huit fois aux mêmes affaires, je vais les laisser peut-être parler entre eux de... qui sont contre le troisième lien puis qu'il ne faut absolument pas faire de troisième lien. Puis en passant, là, je veux dire, on parle ici de l'agence, mais le troisième lien, il va se faire de toute façon. Ça fait que, si leur objectif, c'est qu'il n'y ait pas de troisième lien, ça n'a aucun rapport avec le projet de loi. Donc, je vais laisser ces discussions-là avoir lieu entre les trois partis d'opposition qui sont contre le troisième lien. Moi, je me préoccupe du transport collectif, je me préoccupe de créer Mobilité Infra Québec et je vais laisser sa mission telle quelle à l'article 4.

M. Grandmont : ...si on questionne autant la ministre puis si ça la rend aussi inconfortable, c'est que... peut-être parce qu'on met le doigt sur quelque chose aussi, à quelque part, hein? On est quand même trois partis d'opposition, plus tous les groupes qu'on a entendus aussi, qui nous ont dit que la mission devrait être entièrement dédiée au transport collectif. Peut-être qu'il y a quelque chose qui dérange, puis qui est assez évident, puis que la ministre soit refuse de voir, soit elle décide que, dans le fond, éventuellement, bien, le troisième lien ou tout autre projet de transport routier... parce que ce n'est pas seulement du troisième lien dont je parle... et tout autre projet de transport routier complexe pourra être réalisé par Mobilité Infra Québec.

Tout à l'heure, je lui ai posé la question à au moins trois reprises. Elle ne s'est pas engagée à ne pas réaliser des projets de transport routiers et complexes avec Mobilité Infra Québec d'ici la fin de son mandat en 2026. Ce sera tout pour l'instant. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres... Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui, bien, en fait, la proposition de sous-amendement, c'est bien un sous-amendement, de la part de mon collègue de Nelligan est intéressante et elle amène effectivement... elle nous amène au coeur du sujet de la pertinence de mettre sur pied une toute nouvelle agence en matière de transport. Et j'ai retenu de la ministre, outre le fait qu'elle dit qu'elle aurait bien d'autres choses à faire... comme si nous, effectivement, on avait décidé de déposer un projet de loi... en fait, c'est son projet de loi... Et je pense qu'il faut avoir suffisamment de considération et de respect pour les institutions parlementaires pour pouvoir passer le... tout le temps pour discuter d'où on s'en va avec un projet comme celui-là, dont on ne sait pas, actuellement, là, quand on parle de l'agence, combien de personnes seront recrutées, seront requises pour pouvoir la faire fonctionner. On ne sait pas non plus combien ça coûtera. On nous a donné un chiffre qu'on a évité de ventiler.

Puis là on nous dit que le mandat de l'agence, bien, il va porter essentiellement sur le transport collectif, mais sans exclure la possibilité qu'on fasse également des projets routiers. Alors, c'est un peu comme si on avait cette espèce de fourre-tout qui pourra faire tout, et n'importe quoi, et son contraire, alors qu'on a déjà un ministère des Transports qui... dont la compétence a déjà été reconnue en matière de construction d'ouvrages routiers ou autoroutiers. Et c'est là où je me dois d'intervenir sur la question de la plus-value. C'est ce qui a été évoqué par la ministre.

La question qu'elle nous pose : Quelle est la plus-value d'ajouter le mot «collectif» pour préciser la mission de l'agence? Bien, moi, je pense qu'il y a effectivement une valeur ajoutée. La valeur ajoutée, j'y ai fait référence hier, c'est de préciser l'intention du législateur. Et actuellement, l'intention exprimée verbalement, c'est de faire du transport collectif. Il faut traduire cette expression de la volonté de la ministre et de ce gouvernement dans les textes qui sont devant nous et les interpréter à leur face même comme étant la volonté du gouvernement de développer une expertise

en matière de transport collectif. Mais on ne peut pas à la fois faire ça et dire qu'on fera peut-être d'autres choses. À ce moment-là, je pense qu'on dilue la proposition.

Donc, la plus-value, la valeur ajoutée, c'est une valeur de clarté, une valeur de clarté qui est fondamentale pour, comme d'autres de mes collègues l'ont dit avant moi, pour éviter le dédoublement. On a déjà un ministère. De mémoire, il y a plus de 10 000 employés qui travaillent au ministère des Transports. On va créer une agence pour rassembler une expertise qui n'existe pas au ministère des Transports, de l'aveu de la ministre, mais on n'exclut pas de faire des travaux pour lesquels on a déjà reconnu que les employés du ministère des Transports, actuellement, sont compétents.

Alors, pour moi, s'il y a un risque important qu'il faut éliminer pour éviter le gaspillage des ressources et les dédoublements, c'est bien d'ouvrir la porte à ce qu'on aille créer une structure qui va faire ce que le ministère des Transports fait déjà. Et je pense que, si la ministre, souvent, ramène la question de la saine gestion des fonds publics sous l'angle, à mon point de vue, assez limité, là, du temps que l'on passe à débattre d'un projet de loi, je pense qu'il est fondamentalement beaucoup plus important d'aborder cette question-là d'usage des fonds publics sous l'angle des dédoublements que l'on doit à tout prix éviter et savoir précisément quel est le rôle des uns et des autres dans la machine administrative québécoise, tant au ministère des Transports qu'à l'éventuelle agence Mobilité Infra Québec.

Le dédoublement est ce qui coûte probablement le plus cher en ressources, en finances, en budgets et encore en temps dans l'ensemble des projets, des... des projets collectifs qui n'en finissent plus de ne pas aboutir. Prenez l'exemple de ce qui se passe autour de la... du Grand Montréal et des projets pour lesquels on a de multiples joueurs qui, selon leurs responsabilités respectives et les chevauchements qui sont souvent mis de l'avant, n'arrivent pas à leurs fins et à produire des résultats, tant sur le plan de la mise en opération... en fait, de développement de projets, leur réalisation et leur mise en opération.

Alors, si on ne retient pas ça comme une leçon dans le travail qu'on fait actuellement comme parlementaires, je pense qu'on passe à côté d'une valeur ajoutée extrêmement importante. C'est de mieux définir le rôle de l'agence et de ceux qui y seront embauchés pour travailler sur un certain nombre de projets, des projets pour lesquels, je le répète, on nous dit que l'État n'a pas les compétences, mais c'est spécifiquement sur le transport collectif qu'il faut travailler. Et c'est possible... il n'est pas impossible qu'un jour un gouvernement, éventuellement, décide que l'agence fait du bon travail en matière de planification, de vision, d'élaboration de projets de transport collectif et que ce modèle-là, il devient intéressant également de l'élargir au transport routier ou autoroutier.

• (12 h 50) •

La question pourra se poser, et, si elle se pose, elle devra faire l'objet d'un débat démocratique. Elle devra faire l'objet d'un retour ici, devant les parlementaires, qui sont les représentants des contribuables du Québec et des citoyens, pour s'assurer que ce geste-là, s'il doit être posé, c'est-à-dire de transformer ce qui va rester du ministère des Transports en agence, bien, qu'on le fasse de façon ordonnée par un projet de loi qui permettra, justement, de transformer le ministère des Transports en agence des transports avec, essentiellement, deux grands rôles : celui de développer la mobilité durable... sous le chapeau de la mobilité durable, donc le transport collectif, et le transport routier.

C'est d'ailleurs à peu près la proposition qui avait été déposée par mon collègue député de Jonquière, alors qu'il était ministre sous le gouvernement de Mme Marois en 2013. Lorsqu'il proposait de créer une agence, c'était essentiellement de transformer le ministère des Transports de l'époque en agence des transports qui soit éloignée des considérations politiques et qui soit à l'abri de toute manoeuvre de collusion ou de corruption, qu'on puisse éloigner, justement, ces spectres-là qu'on avait vécus de façon traumatique, au Québec, avec toutes les révélations de la commission Charbonneau et qu'on puisse véritablement développer une vision en matière de mobilité, qui inclut à la fois le transport routier et le transport collectif.

Alors, si c'est ce que la ministre veut faire, après que son parti politique ait saboté les efforts du gouvernement de l'époque pour mettre en place cette agence-là, alors, c'est une précision qui est quand même importante à noter au procès-verbal. Quand la ministre répète, à chaque fois qu'elle a une occasion de dire... que le PQ a échoué dans sa proposition de mettre en place une agence, la CAQ a fait échouer le projet du PQ à cette époque-là, et aujourd'hui, révélation, trouve que c'est une excellente idée, une excellente idée au point de la mettre en place par étapes, avec d'abord le transport collectif, mais sans fermer la porte aujourd'hui à l'étendre au transport routier. Et c'est là que le bât blesse, parce que l'intention du législateur n'est pas claire et va entraîner, nécessairement, des dédoublements, une cannibalisation, comme le disait mon collègue député de Taschereau, des ressources ou, pire encore, une confusion. Et qui dit confusion, dédoublements, dit également gaspillage de fonds publics. Alors, c'est la totale. Il est absolument impératif de préciser les rôles des uns et des autres lorsqu'il est question de développer des projets de mobilité.

Et, en fait, je sais que la ministre nous dit : Bien, je ne répondrai pas inlassablement aux mêmes questions, mais je pense qu'elle l'a déjà mentionné qu'on avait besoin d'une expertise qu'on n'a pas actuellement en... pour l'État du Québec, en matière de transport collectif, de projets complexes de transport collectif. Alors, moi, ma question, c'est vraiment important, à ce moment-ci, de le clarifier : Est-ce que la ministre estime qu'en mettant sur pied une agence qui est principalement, à court ou moyen terme, dévouée, dédiée au développement du transport collectif... est-ce que les ressources que l'on va aller recruter pour développer du transport collectif... mais est-ce qu'ils ont la même expertise que les ressources qui sont au ministère, qui développent des projets routiers? Est-ce qu'il s'agit de la même expertise pour le développement de transports complexes en transport collectif que l'expertise nécessaire pour les projets complexes en matière de transport routier? Est-ce qu'il s'agit de la même expertise?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, là-dessus, manifestement, non, là, parce qu'actuellement on en fait déjà, des projets routiers complexes. Donc, on a déjà cette expertise-là. Les modes... les nouveaux modes collaboratifs vont nous permettre de faire les choses différemment, avec, on l'espère, des projets livrés plus rapidement, moins chers, mais, du routier, on en fait déjà. Ça fait 1 000 fois que je répète ça. Ce qui nous manque, c'est le transport collectif. Donc, c'est une nouvelle expertise qui actuellement n'existe pas dans le ministère et dont on va se doter dans Mobilité Infra Québec pour faire des projets de transport collectif complexes, qu'actuellement on n'est pas en mesure de faire.

Puis je veux revenir aussi, parce que l'intervention du député a été... a couvert plusieurs éléments. Puis là, au tout début, il disait : La ministre nous dit, là, on a d'autres choses à faire, et tout ça, mais je lui rappelle que c'est elle qui prend le temps puis qui prend la peine de venir déposer le projet de loi, ça fait que, tu sais, il faut prendre le temps de le faire. Bien, effectivement, puis je le remercie de le souligner, parce que, tout à l'heure... en tout cas, tout à l'heure, je l'ai dit à mes collègues. Alors... Et vous voyez, lui, il arrive puis il vient dire la même chose que moi, là. J'aurais pu ne pas déposer ce projet de loi là pour économiser du temps puis pouvoir faire autre chose, mais je prends le temps de le faire, je fais le choix de le faire. J'aurais pu faire comme les libéraux, ne pas le faire. J'aurais pu faire comme le PQ, ne pas le faire. Mais moi, je le fais, et je prends le temps, et je mets l'énergie. Donc, c'est bien, s'il y a une... Tu sais, à un moment donné, les actions... en anglais... mais les actions parlent plus fort que les mots. Alors, moi, je n'ai pas juste dit des mots, là. Tu sais, mes collègues, souvent, ils parlent, ils parlent, ils veulent du transport collectif, du transport collectif, mais qu'est-ce qu'ils ont fait? Pas grand-chose. La caisse a fait le REM, mais sinon le gouvernement est au même point qu'il était dans le temps des libéraux puis dans le temps du PQ, pas plus capable de faire des projets de transport collectif.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien, grâce au Parti libéral, on a la filiale de la Caisse de dépôt...

La Présidente (Mme Maccarone) : Et, sur ces paroles, je suis désolée de vous...

Mme Guilbault : ...mais on n'est pas autonomes. Mais nous, on le fait.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je suis désolée. Je suis désolée de vous interrompre, mais compte tenu de l'heure, nous allons suspendre les travaux... caucus qui nous suit. Et on reprend à 15 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 57)

(Reprise à 15 h 07)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, la Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.

Lors de la suspension de nos travaux, cet avant-midi, nous étions à l'étude de le sous-amendement de l'article 4 de M. le député de Nelligan. Il reste du temps pour les oppositions, et c'était M. le député des Îles-de-la-Madeleine qui avait la parole.

M. Arseneau : Combien de temps reste-t-il, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous disposez de neuf minutes.

M. Arseneau : D'accord. Merci beaucoup.

Alors, effectivement, on discutait, tout à l'heure, de la... du sous-amendement du député de Nelligan, d'ajouter le mot «collectif» pour préciser le rôle de l'agence et sa mission de façon à éviter, disions-nous, les doublons, les chevauchements, le gaspillage de ressources, la cannibalisation des ressources par l'agence auprès du ministère des Transports. Donc, la valeur ajoutée d'une proposition comme celle-là servant essentiellement à clarifier l'objectif du projet de loi... un projet de loi qui pourrait, à ce moment-là, être beaucoup plus clair dans l'esprit des parlementaires, mais également du public qui veut savoir où s'en va le gouvernement avec une proposition comme celle-là, alors qu'un ministère des Transports existe déjà et a, selon, évidemment, tous les commentaires qu'on a entendus depuis le début de la discussion, les compétences pour gérer des projets de transport routier et autoroutier.

Alors, bien qu'on puisse apprécier la sollicitude de la ministre envers les gouvernements qui suivront et leur donner toute la marge de manoeuvre nécessaire pour pouvoir élargir le rôle de l'agence, disons que, de façon démocratique, il nous semble plus à propos de clarifier et de préciser l'objectif du législateur maintenant pour les fins qui sont celles qui sont identifiées par la ministre et tous ceux qui travaillent au projet de loi. Et éventuellement, dans un autre contexte, à un autre moment, si on décide de faire une agence qui recouperait à la fois la responsabilité de développer des projets collectifs et... des projets de transport collectif et des projets routiers, à ce moment-là, bien, ce serait un geste majeur. Le gouvernement devrait rapatrier l'ensemble des ressources vers l'agence. Et ce n'est pas

impossible qu'un gouvernement décide de le faire. C'était d'ailleurs l'intention que nous avons manifestée en 2013 et à nouveau en 2021 et une intention contre laquelle la CAQ avait manifesté son opposition.

• (15 h 10) •

Alors, évidemment, on apprécie aussi le fait qu'on puisse évoluer et ouvrir, je dirais, son esprit à de nouvelles façons de faire, mais, à un moment donné aussi, il ne faut pas avoir des projets devant nous qui entraînent une confusion des rôles, parce que ce ne sera pas intéressant, ou productif, ou efficient, et je pense que c'est le contraire de ce qu'on recherche. Alors, pour ces raisons, superposer des structures à ce qui existe déjà sans clarifier leur rôle de façon la plus précise possible, bien, c'est vraisemblablement s'ouvrir à toutes sortes d'interprétations et de confusion. Et c'est la raison pour laquelle je pense qu'il est opportun, à ce stade-ci, de retenir la proposition qui a été faite par le député de Nelligan et c'est la raison pour laquelle aussi je vais l'appuyer, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Bien, c'est ça, on est toujours sur l'ajout du mot «collectif». Il me reste combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Grandmont : 9 min 50 s. Parfait. Oui, toujours sur cet ajout, là, d'un point... du mot «collectif», finalement, à l'amendement qui était proposé, là, d'ajouter une définition du mot «complexe»... donc, d'une définition des «projets complexes». Donc, on ajouterait, à «transport», «collectif». Bien, écoutez, je suis toujours un petit peu... Quand même, j'y ai réfléchi, là, depuis qu'on a eu ces échanges-là avec Mme la ministre, là, dans la session précédente, puis je n'arrive pas à comprendre. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi cette fermeture apparente de la ministre à dédier l'agence Mobilité Infra Québec au transport collectif. Je ne comprends pas son refus.

Tu sais, elle nous renvoie beaucoup la balle en disant : Je ne comprends pas les oppositions de vouloir contraindre. Bien, moi, je... quand je lis la revue de... pas la revue de littérature, mais la revue de presse de la ministre et de son intention très, très ferme de vouloir améliorer l'offre de transport collectif au Québec, en tout cas, c'est ce qu'elle laisse transparaître à travers ses entrevues, là, j'ai de la misère à comprendre qu'elle ne voie pas, en fait, le risque associé au fait de laisser ça ouvert. Comme je le disais tantôt, depuis des années, malgré les propres orientations du gouvernement, on investit toujours davantage dans le transport routier que dans le transport collectif.

On peut regarder les chiffres, là, du Plan québécois des infrastructures du Québec et on est toujours à 70 % d'investissements dans le routier versus 30 % dans le transport collectif. Ça n'a pas changé depuis plusieurs années. Ça tourne tout le temps autour de ça. En Ontario, c'est complètement l'inverse, là, c'est 30 % dans le routier puis 70 % dans le transport collectif. Puis, dans le Plan pour une économie verte, qui est le document qui oriente... en fait, qui... une création, finalement, du gouvernement actuel, il y a une volonté d'aller vers du 50-50. Donc, de l'aveu même du gouvernement, dans ce document-là, là, le Plan pour une économie verte, on reconnaissait qu'on doit faire davantage d'efforts pour inciter davantage de personnes à utiliser le transport collectif, et que ça passait notamment par une augmentation des investissements dans les infrastructures de transport collectif.

Puis je reprendrais les mots de mon collègue des Îles-de-la-Madeleine, qui disait tantôt : Un projet de loi doit refléter les intentions du gouvernement ou de la porteuse du projet de loi. Clairement, ses intentions, puis c'est ce qu'elle répète, ses intentions sont de réaliser des projets de transport collectif. Elle l'a dit : Mes deux projets... Les deux premiers projets sur lesquels je veux travailler, c'est un projet structurant de l'Est et la couronne nord avec Mobilité Infra Québec. Bien d'accord, mais... Puis elle dit aussi : Bien, il faut laisser la latitude nécessaire au prochain gouvernement de pouvoir faire peut-être, éventuellement, des projets de transport routier complexes.

Or, en même temps, elle dit d'autre chose qui est assez contraire à cette affirmation-là. Elle dit qu'il y a déjà l'expertise, au sein du ministère des Transports et de la Mobilité durable, pour réaliser des projets complexes de transport, d'une part, puis d'autre part, elle refuse en même temps aussi de dire... de s'engager à ce qu'il n'y ait pas de projet de transport routier complexe réalisé par Mobilité Infra Québec d'ici la fin du présent mandat de ce gouvernement-là, en 2026. Donc, c'est vraiment dur de s'y retrouver. Donc, elle dit une chose et elle dit son contraire. Une chose est certaine, elle se ferme à l'idée d'aller clairement définir le mandat de Mobilité Infra Québec au transport collectif.

Donc, je lui repose encore la question, mais peut-être d'une façon différente. C'est quoi la plus-value, en fait, de garder le mandat de Mobilité Infra Québec le plus large possible, disons, d'ici 2026? Parce qu'il n'y a rien qui empêche un prochain gouvernement de modifier Mobilité Infra Québec s'il voulait, par exemple, l'amender, la loi qui crée Mobilité Infra Québec, pour lui donner le pouvoir de faire du transport routier complexe. Donc, si son intention, c'est réellement ça, quelle est la valeur ajoutée pour ce projet de loi là, d'ici 2026, de donner le mandat à Mobilité Infra Québec de réaliser des projets de transport routier complexes?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, c'est les mêmes questions que ce matin, là. Alors là, moi, j'ai répondu plus d'une fois à chacun des trois députés d'opposition, donc je maintiens mes réponses.

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

M. Grandmont : ...poser une question sur laquelle vous n'avez pas répondu. Est-ce que vous vous engagez, d'ici 2026, à ce que Mobilité Infra Québec ne réalise aucun projet, ne soit mandaté pour aucun projet de transport routier complexe?

Mme Guilbault : J'ai répondu très exactement à cette question-là, Mme la Présidente. J'invite le collègue à aller revisionner, ce matin, sa propre question, qui est telle quelle, et la réponse que j'ai donnée.

M. Grandmont : Alors, je vais vous demander d'y répondre par oui ou par non. Est-ce que vous vous engagez à ce que d'ici 2026, donc la fin du mandat de ce gouvernement, aucun projet complexe routier ne soit donné à Mobilité Infra Québec? Oui ou non?

Mme Guilbault : J'ai répondu. Et là, Mme la Présidente, puis je le dis, là, puis je l'annonce, ça va être la même chose à chaque article, amendement, sous-amendement. À chaque fois qu'ils vont produire une nouvelle façon de faire 20 autres minutes, je vais répondre patiemment à chacun des trois, mais, s'ils me reposent les mêmes questions, je vais les référer à ma précédente réponse, parce que sinon ça n'aura jamais de fin. Je pense qu'on a fait le tour, hier, de la volonté supposément partagée d'adopter une cadence. Donc, quand on dépose un amendement et que chacun, pendant 20... chacun de vos 20 minutes, vous me posez, les trois, les mêmes questions, non seulement je pourrais dire aux deux autres de se référer à la réponse que j'ai donnée au premier, mais néanmoins, malgré tout, patiemment, je réponds à chacun des trois.

Ça fait que, tu sais, là, moi, j'ai été très claire, et la mission va rester telle quelle.

M. Grandmont : Mais, avec respect, Mme la ministre, je vous ai posé la question, je vous ai demandé d'y répondre par oui ou par non. Est-ce que, Mobilité Infra Québec, vous vous engagez à ne pas lui donner des contrats, des mandats qui seraient des projets de transport routier complexes? Je n'ai jamais eu de réponse, oui ou non. C'est ça, la réalité.

Mme Guilbault : Ma réponse, c'est que la mission va rester telle quelle. Puis ça va être la même réponse tant et aussi longtemps qu'on va être sur cet amendement-là.

M. Grandmont : Mais ce n'est pas une... ce n'est pas la réponse à ma question.

Mme Guilbault : C'est mon droit de répondre.

M. Grandmont : Oui, oui.

Mme Guilbault : Vous posez les questions que vous voulez, je donne les réponses que je veux. J'ai...

M. Grandmont : Mais surprenez-vous pas...

Mme Guilbault : J'ai passé une demi-heure, ce... Je ne sais pas à quelle heure on a déposé cet amendement-là, mais depuis qu'il a été déposé, au moins une demi-heure au total, là... si vous faites chacun 20 minutes, 30, 40 minutes, à répondre à la même question. À chaque intervention que j'ai faite depuis à peu près 12 h 30, ça a été la même intervention, la même réponse à la même question. Là, il est rendu 15 h 18. Ça, ça fait au moins, là, 38... 35 minutes qu'on parle de la même affaire. Là-dessus, j'ai répondu au moins cinq fois et je considère que c'est plus que légitime, et que ça remplit la fonction que j'ai de répondre aux questions, puis que j'accepte de répondre plusieurs, plusieurs fois depuis le début de l'étude détaillée.

M. Grandmont : Encore une fois, avec respect, si Mme la ministre est tannée d'avoir les mêmes questions, c'est peut-être parce qu'elle ne donne pas des réponses... Elle ne donne pas de réponse. Là, là-dessus, là, moi, j'ai demandé de répondre par oui ou par non, Mme la Présidente. On est tournés autour, puis Mme la ministre est très bonne pour faire ça. Elle n'a pas répondu à la question. Je lui ai demandé...

Puis mon collègue a été très éloquent en disant qu'un projet de loi doit refléter l'intention. Si c'est ça, l'intention, là, on aimerait comprendre pourquoi elle veut absolument garder une porte ouverte. Puis ma question... la sous-question à ça est très simple. Est-ce qu'elle s'engage, elle, comme ministre, à ne pas donner de mandat de projets de transport routier complexes à Mobilité Infra Québec? À ça, on n'a jamais eu la réponse. Puis je lui ai posé plusieurs fois, je suis d'accord, mais, à un moment donné, si les questions se répètent, c'est aussi parce que les réponses ne sont pas là.

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

M. Lemay : Mme la Présidente, je rappellerais au député de Taschereau que l'article 81 de notre règlement prévoit que... Ils disent, pour des réponses insatisfaisantes, qu'aucun rappel au règlement... on ne peut pas insister non plus, on ne peut pas juger de la qualité de la réponse de la ministre. Donc, la ministre a répondu, et moi, je crois que l'article 81 s'applique ainsi pour cette situation précise.

• (15 h 20) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci, M. le... Oui. M. le député de Nelligan. 1 min 20 s.

M. Derraji : Oui. Mais vous savez, Mme la Présidente, je pense que je vois qu'il y a un blocage, mais un blocage avec... En fait, c'est un choc de visions, je vais le dire comme ça. Et, si Mme la ministre ne l'aime pas, bien, malheureusement, c'est ça, le travail parlementaire, comme elle a le droit de prendre son cellulaire et... multitâche. Elle a le droit, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Derraji : Oui, pas de problème. Oui, oui, je vais revenir au sujet.

Et le choc de visions, il est très clair, c'est qu'on refuse aujourd'hui de définir la nature des projets de transport. C'est ça, là. Le collègue pose la question et il a raison. L'amendement que j'ai déposé, c'est parce que depuis le début, pour vendre aux Québécois une nouvelle structure... Les Québécois qui nous regardent aujourd'hui... La ministre veut créer une nouvelle structure, ça s'appelle Mobilité Infra Québec. Il y a déjà un ministère qui s'occupe des routes et des autoroutes, et ils le font très bien, à condition qu'on leur donne les moyens et qu'on n'arrête pas les chantiers comme c'est le cas maintenant. Ça, c'est un autre sujet. Mais elle veut créer une agence, on ne sait pas combien ça va coûter exactement, ni le salaire du prochain PDG. C'est la réalité.

Donc, on va continuer à parler. La ministre va avoir le droit, si elle veut, si elle souhaite contribuer au débat... Mais c'est la seule chose qu'on a, malheureusement, dans notre Parlement, c'est de déposer des amendements, d'avoir une discussion avec le ou la ministre. Dans ce cas, je comprends que la ministre ne va pas répondre et... va nous répondre une seule fois. Bien, Mme la Présidente, la question demeure. Est-ce que le mot «collectif» doit être ajouté au «projet complexe de transport» dans ce cas? C'est là où on en est, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Quand on arrive avec un projet de loi, normalement, c'est pour régler un enjeu, pour essayer de solutionner un problème. Et le problème, il est identifié comme étant le transport collectif. Et là, moi, j'ai beaucoup de difficulté à comprendre pourquoi on va mettre une structure qui peut être extrêmement extensible, parce qu'on n'a pas défini les contours de ce que serait l'agence en tant que telle, nombre d'employés, le budget, la structure, et ainsi de suite, et là qu'on dit que, bien, on va ouvrir toutes les portes dans sa mission pour qu'elle puisse empiéter sur les responsabilités du ministère des Transports, qui fait déjà très bien son travail.

Alors, je pense que c'est une question qui est absolument essentielle et tout à fait responsable, de la part des porte-parole de chacune des oppositions, de vouloir connaître, mieux comprendre, savoir quel est l'enjeu auquel la ministre veut répondre, quel est le problème auquel elle veut apporter une solution en élargissant le mandat au-delà des compétences qu'on souhaite aller chercher en matière de développement de transport collectif, et d'empiéter, ce faisant, sur une responsabilité qui est déjà assumée de façon compétente et régulière par les gens de son ministère.

Alors, c'est une question fondamentale, parce qu'on nous répond par ailleurs qu'il faut optimiser les ressources à l'intérieur de l'appareil de l'État du Québec. On nous répond qu'il faut dégraisser, là, la fonction publique. On nous répond qu'il faut être efficaces. On nous répond que le déficit historique qu'on a créé, bien, on veut le résorber. Bon, on a reporté les échéances, mais on veut quand même le résorber. Il y a des nouvelles qui nous viennent quotidiennement sur le resserrement des dépenses du gouvernement, même dans ses missions les plus importantes, les plus cruciales, en matière de santé, notamment, en matière d'éducation, en matière de services à la petite enfance. Là, maintenant, il est question de transport, et c'est comme si toutes ces notions-là étaient évacuées. On nous dit qu'on passe beaucoup de temps puis que ça coûte de l'argent, de travailler sur un projet de loi.

On veut faire sauver de l'argent au gouvernement et aux contribuables du Québec en s'assurant que la mission soit précisément orientée sur le problème qu'on veut régler à travers ces discussions-ci. La ministre, au contraire, dit : On va l'élargir de sorte qu'on puisse tout faire ce que le ministère fait déjà. Mais ça, c'est un dédoublement, c'est un chevauchement qui est absolument inacceptable. Si on ne précise pas les rôles, on crée de la confusion. On veut créer une expertise puis dire... donner à ces gens, qui auront... ou à cette agence-là qui aura une expertise pointue... on va leur donner potentiellement des mandats pour lesquels ils n'ont pas d'expertise ou bien encore on va rapatrier l'expertise d'ailleurs, c'est-à-dire du ministère, et on va dégarnir les ressources du ministère pour engraisser une agence. Il y a quelque chose là qu'on n'arrive pas à comprendre.

À moins qu'on ait déjà en tête ce que plusieurs ont évoqué avant moi, c'est-à-dire l'idée qu'on réalise un projet, un grand projet complexe d'infrastructure routière ou autoroutière et puis qu'on ne souhaite pas aujourd'hui en parler ouvertement, auquel cas, bien, je pense qu'on a un sérieux problème, à l'heure actuelle, en matière de transparence. Parce qu'il faut savoir, pour clarifier les raisons pour lesquelles on est prêts à investir du temps, des efforts, de l'énergie et surtout des ressources humaines et financières dans une agence... savoir à quoi elle va servir. Mais on ne peut pas dire qu'elle pourra servir à tout et n'importe quoi. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Grandmont : Oui, d'accord. Merci. Bien, d'abord, j'aimerais revenir sur l'intervention du député de Masson. J'aimerais juste savoir : Est-ce que j'ai fait un appel au règlement? Non. Ah! je ne peux pas... je ne peux pas interpellé le député de Masson. D'accord. En tout cas, je vais le... je vais y aller par l'affirmative dans ce cas-là. Je

n'ai pas fait d'appel au règlement. L'article 81, c'est exactement ça qu'il dit : Aucun rappel au règlement ne peut être fondé sur... que la... l'opinion que la réponse à une question posée à un ministre est insatisfaisante. Ça, c'est la chose que je n'ai pas faite. Donc, l'article 81 ne pouvait pas être invoqué. Je peux me plaindre que la réponse est insatisfaisante. Évidemment, ça, je peux le faire et je vais encore le faire, évidemment, parce que, visiblement, la ministre n'est pas prête à répondre.

Par contre, l'article 82, dit : «Le ministre auquel une question est posée peut refuser d'y répondre, notamment :

«1° s'il juge contraire à l'intérêt public de fournir les renseignements demandés; ou

«2° si les renseignements ne peuvent être colligés qu'à la suite d'un travail considérable et que leur utilité ne justifie pas.»

Ce n'est aucun... Ce n'est aucunement le cas dans les questions que nous posons actuellement à Mme la ministre. Elle refuse obstinément, je dirais, de répondre à une question fort simple. Est-ce que, oui ou non, d'ici 2026, elle va ou pas autoriser Mobilité Infra Québec à travailler sur un projet de transport routier complexe? On n'a jamais eu cette réponse-là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Et je comprends votre déception, M. le député, mais ça reste que c'est à la ministre de répondre de la façon qu'elle souhaite.

M. Grandmont : Absolument.

La Présidente (Mme Maccarone) : On ne peut pas l'obliger. Vous, vous pouvez revenir à la charge comme vous voulez.

M. Grandmont : Exactement, vous avez raison, et c'est pour ça que je l'ai fait.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres... Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : ...du député de Taschereau, simplement rappeler aussi qu'à l'article 82, qu'il est précisé que le refus de répondre ne peut pas être discuté. Ça, il n'a pas fait la lecture de cette petite phrase. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement de... excusez-moi, le sous-amendement de l'article 4? Vous n'avez... Vous ne disposez plus de temps, désolée, M. le député. Je vois qu'il n'y a plus de... Je vois qu'il n'y a plus d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix par appel nominal. Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

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

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

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

Mme Tardif : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

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

M. St-Louis : Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, le sous-amendement est rejeté. Et nous avons déjà un autre sous-amendement. Non, on n'a pas un autre sous-amendement? D'abord, nous revenons à l'amendement en question. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? M. le député de Nelligan, vous disposez de 50 secondes.

M. Derraji : ...un autre amendement. Je demande une suspension... sous-amendement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous allons suspendre. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 29)

(Reprise à 16 h 13)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour et nous sommes maintenant sur l'amendement de l'article 4, tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions? M. le député de Taschereau, souhaitez... Non? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté. Merci beaucoup. C'est adopté. Alors, nous procédons à l'article 4 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions? Oui, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, effectivement. Bien, écoutez, on a plusieurs... puis je pense que c'est en train de partir, là... on a plusieurs organisations, là, qui avaient proposé des modifications à l'article 4 pour venir clarifier cet article-là, qui est, évidemment, très important, qui touche la mission, les fonctions, les pouvoirs généraux, là, de Mobilité Infra Québec. Donc, on aura un amendement à proposer.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça fait que, vous aussi, vous avez un amendement à proposer.

M. Grandmont : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce que l'amendement est déjà prêt et envoyé?

M. Grandmont : Il est sur le point de partir.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous allons suspendre, s'il vous plaît. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 15)

(Reprise à 16 h 18)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour. M. le député de Taschereau, pour la lecture de votre amendement.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, ma proposition d'amendement à l'article 4 va comme suit :

Ajouter, au premier alinéa de l'article 4 de la loi édictée, introduit par l'article 1 du projet de loi, après les mots «de transport», les mots «, excluant les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport tel que l'agrandissement ou la construction de garage, le maintien des actifs, ou le développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligent au coeur des opérations des sociétés, telles que les systèmes de gestion de parc ou la billettique.»

Donc, l'article se lirait comme suit : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse, l'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport, excluant les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport tel que l'agrandissement ou la construction de garages, le maintien des actifs ou le développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligents au coeur des opérations des sociétés, telles que les systèmes de gestion de parcs ou la billettique.»

Voilà. J'y vais avec quelques explications, Mme la Présidente. En fait, c'est une proposition qui nous venait de l'ATUQ, l'association des transporteurs urbains du Québec, qui représente, bien, les 11 sociétés de transport, là, donc...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...d'entendre, je suis désolée. Merci. Allez-y.

M. Grandmont : Donc, cette demande... cette proposition, là, d'amendement provenait, là, de l'ATUQ, qui est l'Association du transport urbain du Québec, qui représente l'ensemble des sociétés de transport au Québec, ainsi qu'Exo. Et donc la proposition, en fait, elle venait du fait que... bien, elle se disait : tant qu'à partir d'une page blanche, parce qu'on est en train de créer une nouvelle agence, aussi bien l'enligner correctement sur les bonnes bases, dans la bonne track, comme on dit en bulgare, donc, afin de ne pas laisser planer de doute, dans la loi sur la mobilité... sur Mobilité Infra Québec, sur les possibilités que cette nouvelle entité puisse, éventuellement, prendre en charge de tels types de projets opérationnels puis que ça entraîne un risque de duplication ou de conflit de compétence. Il y a déjà des sociétés de transport qui effectuent un travail sur... qui, en fait, déploient déjà des opérations qui ne sont pas... ou dont la volonté...

Puis, encore une fois, je reviens aux intentions de Mme la ministre, là, qui parlait de projets de transport, en fait, là. Puis, si on parle... si on prend juste le volet transport collectif, là, parce que c'est une demande qui touche, effectivement, le transport collectif, il y avait l'idée de projets structurants de transport collectif sur la voie publique, ou, en tout cas, ce qui s'apparente à la voie publique. Donc, ça peut être souterrain, mais ça peut être aussi sur des viaducs, des pilotis, un peu comme on a avec le REM. Et donc il y a un paquet de projets, il y a un paquet d'opérations ou de projets d'infrastructure qui ne se... qui ne relèveraient pas, selon les intentions de la ministre, à tout le moins, de... qui ne pourraient pas être donnés à Mobilité Infra Québec. Et ce que l'ATUQ proposait, c'est de venir juste clarifier que certains projets qui relèvent, en tout cas, selon les intentions, encore une fois, des sociétés de transport... bien, qu'on vienne statuer que ça n'en fait pas partie.

• (16 h 20) •

Ce qu'elle disait, en fait, aussi, c'est que... l'ATUQ, ce qu'elle disait, c'est que, si l'objectif de la création de Mobilité Infra Québec était de concentrer l'expertise sur un mandat assez précis, là... encore une fois, je parle juste de transport collectif, là... mais donc de développer des projets de transport collectif complexes, l'ATUQ soulignait qu'on voyait mal comment l'octroi d'un mandat aussi large, en termes de projets à réaliser, pourrait être compatible avec cette volonté de développer et de concentrer une expertise spécifique.

Donc, c'est simplement pour venir clarifier, venir dire qu'effectivement le mandat de Mobilité Infra Québec, quand il s'agira de transport collectif complexe qui sera déployé, bien, ce sera uniquement pour le volet plus matériel roulant lorsqu'il se déploie puis qu'il transporte des passagers et non pas les garages puis l'aspect billettique, qui sont aussi des projets d'infrastructure, mais que les sociétés de transport veulent pouvoir garder dans leur cour, finalement. Grosso modo, c'est les explications.

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

Mme Guilbault : Oui, bien, j'ai lu la proposition du collègue. Je comprends un peu ce qu'il nous dit, mais, vous voyez, ça, pour moi, c'est un exemple d'une modification, d'un libellé dans un texte de loi qui serait inadéquatement, à mon sens, restrictif, précis et, j'ajouterais, en quelque sorte, aléatoire. Non pas que ce n'est pas intelligent, ce qui est écrit là, puis je comprends que c'est un extrait du mémoire de l'ATUQ, puis, tu sais, c'est en tout respect, mais, tu sais, tel que l'agrandissement ou la construction de garage, maintien d'actif... Là, tu sais, maintien d'actif, déjà, c'est comme une espèce de métacatégorie. Là, après ça, on va dans les... avant ça, justement, les garages, c'est un exemple précis. Développement ou amélioration du système intelligent au coeur des opérations des sociétés... bon, qu'est-ce que ça veut dire... telles que système de gestion ou billettique. Donc, ce n'est même pas exhaustif, c'est très, très, très aléatoire, cette liste-là d'exemples. Et, comme disait ma collègue ici, elle me dit : Ça va mal vieillir. C'est une autre façon de dire ce que j'ai souvent dit, là.

Puis je vais ramener l'exemple du projet de loi de la sécurité routière. On parlait tout le temps de BusPatrouille. Ils disaient : Il faut que BusPatrouille puisse être utilisé sur des autobus, si, un jour, on veut l'utiliser. Ce n'est pas dans une loi qu'on va venir mettre BusPatrouille, tu sais. Dans la loi, on va se donner une marge de manoeuvre. C'est toujours l'idée de la marge de manoeuvre puis de laisser aussi, à un moment donné, au pouvoir exécutif la capacité de gouverner avec ces lois. C'est ça aussi, le principe, là. Il y a le législatif ici, mais, après ça, il faut que l'exécutif puisse fonctionner avec ces lois-là à long terme. Parce que, tu sais, quand on nous dit : On pourra toujours venir modifier la loi, si on change d'idée, bien, justement, ce n'est pas l'idée, là. Le Parlement... venir à tout bout de champ en commission. à chaque fois que tu veux prendre une décision, ce n'est pas fonctionnel, tu sais.

Alors donc, moi, je vais garder... puis je l'ai dit, là, tantôt, je l'ai dit et redit, je vais garder la mission telle quelle, avec la latitude qu'elle procure à l'exécutif. Mais, en même temps, je vous dis ça, mais j'ai le sentiment, sans pour autant en être sûre, que ça se pourrait qu'il y ait peut-être, finalement, une petite modification sensible au premier alinéa de la mission. Mais bref... mais c'est ça.

Et les garages, en passant, là, je ne sais pas si le collègue est au courant de combien ça coûte puis le fait que le gouvernement les paie à au moins 85 %... juste une parenthèse comme ça... en n'ayant pas de contrôle sur les coûts, je fais juste dire ça comme ça... Puis là je ne suis pas en train de dire que Mobilité Infra Québec va faire des garages, là. Comme j'ai dit, il va avoir d'autres chats à fouetter à court terme, mais il faut bien comprendre que les garages nous coûtent des centaines de millions de dollars. On ne gère pas ces projets-là directement, mais, par contre, on les paie. C'est dit.

M. Grandmont : Est-ce que, Mme la ministre, vous parlez... je reviendrai sur le fond tantôt, mais sur les garages, là, vous parlez des garages pour... en lien avec l'électrification des transports?

Mme Guilbault : Pas seulement l'électrification. Il y a des garages que, de toute façon, on doit refaire, alors... Mais oui, tu sais, tant qu'à les refaire, souvent, ils vont les faire hybrides ou, en tout cas, avec des aménagements qui

peuvent accueillir des autobus électriques. Mais même quand on prend la liste des projets de garage, il y en a là-dedans que, de toute façon, on était obligés de refaire. Alors là, il y a toute cette question-là des garages qui coûtent une fortune.

M. Grandmont : Sur la proportion des garages qui sont... sur lesquels le gouvernement investit en ce moment, là, il y en a combien que c'est pour le projet d'électrification puis que d'autres, c'est... de toute façon, on les remplaçait?

Mme Guilbault : Bien, je n'ai pas la donnée actuellement, puis des... Tu sais, comment je pourrais dire, l'électrification... Puis je vois où il veut aller, là, puis moi, j'ai déjà dit que l'électrification, on est parlables là-dessus, là, parce que, tu sais... Mais l'électrification, le fait d'avoir... On a signé le contrat... les 2 229 autobus, maximum, avec le contrat, donc, mais c'est des remplacements d'autobus, ce n'est pas une flotte supplémentaire qu'on a imposée aux sociétés de transport. Donc, leur flotte... la gestion de la flotte, globalement, demeure avec le même volume de flotte. Ce n'est pas clair, comment je m'exprime en ce moment, mais, autrement dit, ils ont une flotte avec x véhicules. On ne leur impose pas, par exemple, 30 nouveaux autobus électriques de plus juste pour dire qu'ils ont des autobus électriques. Tu sais, c'est par remplacement, et donc, globalement, ils auraient eu les mêmes besoins d'espace pour une flotte d'un même volume. C'est juste que, là, il y a les aménagements électriques à prévoir de plus.

M. Grandmont : Bien, c'est ça, le principe, effectivement, là. C'est des nouveaux... souvent, c'est des nouveaux garages, parce que les anciens garages... En tout cas, ça revient probablement moins cher de faire des nouveaux garages entièrement électriques que d'essayer de modifier des garages conventionnels puis les transformer en des garages électriques, là. Mais, bon, c'est ma perception à moi, là, je ne sais pas si je suis dans l'erreur par rapport à ça. Mais c'est clair que... Bien, de toute façon, je pense que vous l'avez déjà dit, vous êtes parlable là-dessus, puis tant mieux, parce que, comme on le disait tantôt, c'est simplement du remplacement d'autobus, là. Ce n'est pas des nouveaux autobus qu'on ajoute, donc ce n'est pas des nouveaux services, donc des nouveaux usagers non plus, là. Mais, bon, je pense qu'on s'entend bien là-dessus.

Maintenant, sur le fond, cette proposition-là, en fait, peut-être qu'elle est... elle peut être révisée, là. La façon dont c'est libellé, effectivement, là, on a repris essentiellement ce qui était proposé directement par l'ATUQ, l'association des transports urbains du Québec. Ce qui m'apparaît important, là-dedans, c'est de venir un peu clarifier le mandat. Parce qu'entre autres, vous vous souviendrez, là, de... c'était Jacques Roy, le professeur de... Jacques Roy, professeur de HEC Montréal, là, qui disait notamment qu'un des enjeux... en fait, je ne sais plus si c'était lui ou si c'était un autre expert qu'on a reçu, mais en tout cas, peu importe, un des... une des personnes qu'on a reçues nous a dit qu'un des risques à avoir une mission très large chez Mobilité Infra Québec, c'est d'avoir du chevauchement de missions. Des chevauchements de missions, ça va entraîner, potentiellement, des tiraillements politiques entre, bien, différentes parties prenantes impliquées dans la réalisation de projets. Et, en même temps, ce qu'on sait puis ce qu'on a pu observer, puis ça, je suis pas mal sûr que c'était Jacques Roy qui l'avait dit, c'est que ce tiraillement politique là peut causer des retards, et les retards causent des augmentations de coûts. Puis on ne livre pas des projets, puis on n'arrive pas à offrir, dans le fond, davantage de services pour les usagers du transport... les usagers, en fait, qui veulent... ou qui sont déjà utilisateurs.

Donc, le point, c'est : Comment on s'assure d'avoir une mission qui, à quelque part, a une certaine flexibilité... parce que je comprends que ça peut, tout ça, évoluer dans le temps, puis il faut se garder une certaine marge de manoeuvre... mais, en même temps, pour une mission qui est assez resserrée, pour éviter que ça empiète sur les compétences des autres acteurs qui sont déjà présents sur le terrain, d'autant plus qu'il y a plusieurs moyens qui sont à la disposition de Mobilité Infra Québec, on y viendra plus tard dans le projet de loi, à l'effet qu'elle peut imposer... elle peut passer un peu par-dessus les compétences des municipalités et compétences des sociétés de transport. Évidemment, on aura des aménagements ou des propositions d'aménagement pour essayer de clarifier, encore une fois, là, les rôles de chacun. Mais comment on fait pour trouver cette espèce de flexibilité là sans empiéter trop puis avoir des risques de tiraillements politiques? C'est un peu ça, là, la question de base, là, de cette proposition-là.

Mme Guilbault : Oui, bien, je ramène, en fait, au premier alinéa de la mission, là, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. Nous, avec MIQ, on n'a absolument aucun intérêt ou volonté de s'occuper de la billetterie, ou du système de carte à puce, ou, tu sais... puis même, on le voit, excluant les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport. On est dans les opérations, on est dans des systèmes de gestion, d'organisation des services ou, en tout cas... C'est parce que c'est à la fois précis et très vaste, là. Quand on lit ça, là, ça couvre à peu près tout, là. Tu sais, c'est...

• (16 h 30) •

Alors, le but, c'est de faire des projets de transport collectif complexes qu'actuellement on n'a pas la capacité de faire. Ce n'est pas de se substituer ou de rafler, là, graduellement ou insidieusement, les activités, ou les opérations, ou la gestion des sociétés de transport. Elles le font déjà. Puis souvent... tu sais, on donnait l'exemple de l'ARTM. Des fois, on nous disait : Il y a déjà l'ARTM à Montréal, puis tout ça, puis je disais : L'ARTM a des fonctions de coordination, de tarification que nous, on ne veut pas. Et c'est la même chose pour l'exploitation. L'exploitation n'est pas dans la mission de Mobilité Infra Québec, parce que ce n'est pas dans notre intérêt non plus. Nous, on veut bâtir des projets, livrer les projets, redonner l'exploitation à ceux qui en font déjà puis qui sont bons là-dedans, puis c'est ça.

Ça fait que, tu sais, il n'y a pas de... il n'y a aucune volonté d'empiéter sur les compétences des OPTC, qui ont déjà leurs propres lois, qui ont déjà leurs propres règles de fonctionnement. Nous, on vient s'ajouter à tout ça avec une vision puis des... c'est ça, une vision puis une espèce de leadership national, en collaboration.

M. Grandmont : Je suis bien content d'entendre... Je suis bien content d'entendre la ministre dire que ceux qui font l'opération le font bien, qu'ils sont bons là-dedans. On attend avec impatience les audits de performance. Très hâte de voir. J'espère que, d'ailleurs, comme vous m'aviez mentionné lors de l'étude des crédits, que les sociétés de transport auront l'occasion, avant que ce soit rendu public, là, que le rapport soit rendu public par vous ou votre ministère... que les sociétés de transport auront pu avoir accès à l'audit de performance pour être capable d'expliquer ou de... d'expliquer certains postes de dépenses, par exemple, avec la firme qui aura été embauchée pour être capable d'expliquer, justement, là, pourquoi à tel chiffre, pourquoi à tel poste budgétaire.

Normalement, là, dans les bonnes pratiques, on a toujours ce moment-là pour être capable de discuter avec la firme comptable qui est engagée pour être capable d'expliquer certains choix ou certaines lignes qui apparaissent dans les états financiers. C'est ce que vous m'aviez dit, là, qu'ils... lors des crédits, qu'ils auraient cette opportunité-là. Pour l'instant, je pense qu'ils n'ont pas eu... Le son de cloche que j'ai eu de leur part, c'est que ce n'est pas encore le cas, ils n'ont pas eu accès, et que ce n'est pas prévu encore pour l'instant, là, le moment où ils pourraient parler avec la firme comptable.

Mme Guilbault : Bien, je rassure mon collègue, de toute façon, le rapport en question est basé sur un échange de données puis d'informations avec les sociétés de transport. Donc, il y a déjà eu beaucoup d'échanges, mais bien sûr que le rapport va leur être partagé avant d'être public.

M. Grandmont : Ce n'est pas juste un partage dans un sens, là. C'est vraiment une discussion.

Mme Guilbault : On va faire les choses comme il se doit, dans le respect de ce que j'ai dit aux crédits.

M. Grandmont : Parfait. Mais donc, pour revenir à ça, il n'y avait pas juste l'ATUQ, là, qui nous en avait parlé de l'importance de bien séparer les différentes missions. La STM, souvenez-vous, avait dit, là, que le maintien d'actif, ils étaient bons là-dedans. Puis notamment on parlait beaucoup du métro avec le président de la STM, quand il est venu parler ici, en audience, puis il disait : C'est complexe, le maintien des... le maintien du métro, son état est... bien, il commence à ne plus être plus très jeune non plus, déjà en partant, puis on a une... on a déjà l'expertise pour être capable de le faire. Puis entre vous et moi, c'est sûr que ça se qualifie comme un projet potentiellement complexe de transport collectif. Donc, en même temps, il y a une volonté très grande du côté de la STM de pouvoir maintenir cette... ces opérations-là à l'interne de la STM.

Donc, qu'est-ce qu'on dit à la STM, si jamais vous refusez cet amendement-là... qu'on pourrait simplifier par ailleurs, là, moi, ça ne me dérange pas, là, je suis ouvert à réécrire des amendements qu'on dépose. Mais qu'est-ce qu'on dit à la STM qui veut s'assurer que, dans le temps, pas juste sous votre gouverne, mais que, dans le temps, Mobilité Infra Québec ne s'occupera pas, finalement, du maintien du... en état du métro?

Mme Guilbault : Bien, le choix des projets puis la réalisation des projets va se faire en collaboration avec la STM, là. J'ai déjà dit ici, par exemple, probablement entre autres quand ils étaient là, la ligne bleue, ils sont déjà en train de la faire. Bon, ça fait que ce n'est pas dans mon idée de reprendre ça à Mobilité Infra Québec, à moins qu'ils le souhaitent, ou à moins qu'il y ait un problème, ou... tu sais. Donc, on va voir, là, pour le métro. Pour l'instant, tu sais, je veux dire, effectivement, là, c'est complexe, l'entretien du métro. Donc, le plan d'investissement, le plan de maintien, alors tout ça, c'est du... c'est sur du long, long, long terme, là.

M. Grandmont : ...succédera, là, pourrait dire : Bon, à la STM, là, vous êtes une gang de pas bon, ça ne marche pas, le métro, là, on va le faire, nous autres, on s'en occupe. Puis même si, tu sais... puis on va le voir plus loin dans les différents articles, là, même si la STM était rentrée en appel d'offres pour aller chercher une expertise... Tu sais, on peut aller loin, là, dans la réalisation d'un projet, puis Mobilité Infra Québec peut intervenir puis dire : Non, non, on récupère ça, nous, c'est nous qui nous en occupons. La STM, ce n'est pas ça qu'elle veut. Ils ont l'expertise à l'interne.

Comment qu'on fait pour garantir que, dans le long terme, là, Mobilité Infra Québec va rester dans son champ de compétence tel que vous voulez le définir?

Mme Guilbault : Encore une fois, c'est de prévoir la latitude dans la mission, et, quel que soit le projet complexe de transport collectif que Mobilité Québec va réaliser, forcément, il va être sur le territoire d'une ville tôt ou tard et d'une société de transport. Donc, si on dit : Il faut que les... il faut que chaque... il faut que chaque société de transport continue de s'occuper de tout ce qui est sur son territoire, ça ne sert à rien de faire Mobilité Infra Québec. Or, ce n'est pas réaliste. Et le dénominateur commun de tout ça, que ce soit l'entretien du métro, que ce soit de n'importe quel projet dans n'importe quelle municipalité, c'est que c'est le gouvernement du Québec qui paie la très, très grande majorité de tout ça.

Et dans le cas du maintien d'actif... puis là je l'invite, puis je lui dis, là, très amicalement, là, précisément, le maintien d'actif, je l'invite à parler avec ses amis de la STM, là, les chiffres sur le maintien d'actif, là. Les investissements fédéraux dans le maintien des actifs, c'est famélique. Tu sais, ils mettent de l'argent un peu sur la ligne bleue, là, ils mettent de l'argent quand il y a un projet pour aller, tu sais, couper un ruban, là, mais l'entretien du métro... parce qu'il y avait un texte, là, les rubans, là, l'entretien du métro, ils ne mettent pas d'argent, très, très peu, très, très peu.

Donc, avant de penser qu'on va être capable... Tu sais, je veux dire, on est tout seul à payer, le gouvernement du Québec. Je pense, le collègue réalise, là, on a un déficit en ce moment. Il faut payer la santé, l'éducation, il faut

payer plein de choses, qu'on paie seul aussi, mais parce que ça, c'est notre vraie fougère. Là, quand on n'a pas d'aide pour des investissements aussi conséquents, c'est problématique. Ça fait que c'est une parenthèse, puisqu'on parle du maintien d'actif, parce que je... Si jamais il a le goût d'en jaser avec la STM, là, ils pourraient leur montrer... lui montrer leurs chiffres, peut-être que... tu sais, ça va être un complément à ce que je viens de lui dire.

Et donc c'est ça. Alors, pourquoi je disais ça, donc? Oui, c'est ça, mais... c'est ça, c'est... Globalement, n'importe quel projet que va faire MIQ va être, tôt ou tard, sur le territoire d'une société de transport. Mais le principe, c'est, oui, de prendre un certain leadership. Leadership, veux veux pas, ça nécessite d'avoir une vision puis d'avoir une portée qui est nationale. Parce que, sinon, on continue à avoir des bureaux de projets à gauche, à droite, une fois de temps en temps un projet à la STM, puis chacun va faire ses affaires. Ça va nous coûter une fortune, puis on n'aura pas l'effet synergique et d'économie d'échelle d'avoir des ressources concentrées, capables de voir plus large puis de travailler sur plus d'une chose en même temps.

Puis oui, c'est vrai en plus, si... bien, ça, je pense que je l'ai déjà dit, là. Pour le fameux projet de l'est, là, imaginez-vous quand tu tombes sur le territoire de deux sociétés de transport, de deux ou trois municipalités, la CMM par-dessus ça, qui est sa propre structure en soi, l'ARTM qui est sa propre structure, en plus d'Exo puis de la STM, toutes sortes d'élus, de maires d'arrondissement, de... toutes sortes de monde là-dedans et toutes sortes de groupes. Donc, de gros enjeux d'acceptabilité qui vont venir. Alors, faites juste... puis c'est vrai, ce que je dis, là. Puis le REM de l'Est, c'est comme ça que ça a avorté, des groupes revendicateurs, beaucoup d'élus autour de ça, des enjeux de communication, puis tout ça, et ça a fait avorter un projet.

Donc, quand on parlait du risque tantôt, là, mais du risque... bien, c'est ça, du risque, là, dans mes éléments de définition de complexité, là, tu sais, parties prenantes puis risque, moi, là, ça, ce que je suis en train de décrire, là, c'est très, très, très déterminant dans le succès d'un projet, tout... juste cet aspect-là. On n'est même pas sur l'infrastructure, là, puis les rails, puis tout ça. On est juste sur la planification, la collaboration, la prise en compte de plusieurs parties prenantes, avec des intérêts qui ne sont pas toujours convergents, qui veulent chacun avoir leur mot à dire, leur part du crédit, mais qui ne veulent pas trop payer non plus.

Ça fait que c'est tout concilier ça, là. Juste ça, c'est très, très, très complexe. Tu n'as pas le choix d'avoir quelque chose de supra, tu sais. Puis la Caisse... c'est ça, on a utilisé la Caisse pour le REM. REM de l'est, tu vois, ça n'a pas marché. Mais dès que tu tombes, là, dans des juridictions croisées, ou additionnées, ou juxtaposées, ça devient très, très compliqué. Alors, Mobilité Infra Québec, c'est un autre... Puis c'est vrai, c'est un angle, des fois, qu'on aborde moins, juste d'avoir quelqu'un de neutre qui va être capable de prendre tout ce monde-là ensemble puis, tu sais, d'un peu chapeauter ça. Moi, je pense que ça va nous aider aussi au succès des projets, surtout... Puis, comme j'ai déjà parlé, la toile de mobilité durable, là, qu'on veut se construire éventuellement, graduellement, là, bien, à chaque fois que tu fais ça, tu ajoutes, tu sais, des nouveaux territoires, puis, à un moment donné, woup, tu changes de juridiction, tu changes de société de transport, tu changes d' élu, tu changes de groupe, tu changes de citoyen, tu sais. Alors, c'est... juste ça, là, c'est une grosse, grosse, grosse gestion, et ça, MIQ va pouvoir le faire.

• (16 h 40) •

Des voix : ...

Mme Guilbault : Non, bien, on... il me signalait... C'est ça, pour le REM, là, justement, ça a pris une loi. Le REM a eu sa propre loi, comme le tramway à l'époque, la loi sur le Réseau de transport structurant... de la capitale. C'est ça, ça a pris... C'est 90 articles?

Une voix : ...

Mme Guilbault : 90 articles, une loi pour pouvoir faire le REM, tu sais, parce que, pour des aménagements, il n'y a pas juste des affaires d'acceptabilité puis de gestion de parties prenantes là-dedans. Mais, tu sais, c'est que... C'est très complexe.

M. Grandmont : ...c'est complexe puis...

Mme Guilbault : Ce n'est pas pour rien qu'on fait ça.

M. Grandmont : C'est vrai que c'était... c'est complexe. Puis d'ailleurs les pouvoirs qui étaient là-dedans, les municipalités et les sociétés de transport ont demandé aussi, parce que le REM avait des pouvoirs qui s'apparentaient un petit peu à ce qui est octroyé... à ce que le gouvernement s'octroie à travers le projet de loi n° 62 aussi, là. D'ailleurs, on va en parler plus tard, évidemment, là, mais... puis je... Non, ce n'est pas là-dessus que vous avez ouvert une porte. Vous avez ouvert une porte sur la question de la valorisation immobilière. Ça, on pourra s'en reparler éventuellement, là, ça a quand même été souvent soulevé par les groupes.

Pour ce qui est du projet de loi n° 62, le donner aux municipalités et/ou aux sociétés de transport pour éviter de créer deux classes de marché, dans le fond, là, pour les entrepreneurs, ça, je ne pense pas vous avoir entendu bien gros là-dessus. On pourra y revenir, mais votre collègue aux Infrastructures avait dit que c'était ici que ça allait se passer. 62, lui, il ne voulait pas toucher à ça. Ça fait qu'on... en tout cas, on pourra s'en reparler, à moins que ce soit dans un omnibus. Je pense que, pendant le briefing des...

Mme Guilbault : Aux Affaires municipales, c'est ça.

M. Grandmont : Oui, c'est ça, Affaires municipales. Bien, en tout cas, il va quand même falloir se reparler pour s'assurer... parce qu'à tout le temps pelleter à l'autre, à un moment donné, on finit par ne plus le faire. En tout cas, bref, on va quand même... on va quand même avoir les... là-dessus. Oui, vous avez parlé du fédéral. J'ai trouvé ça intéressant. J'aime ça, le fédéral.

Mme Guilbault : Je n'en avais pas encore parlé aujourd'hui, je pense.

M. Grandmont : Bien non, c'est ça. Il faut toujours, comme, sonner la cloche du fédéral...

Mme Guilbault : J'attends une question à la période de questions.

M. Grandmont : ...à tous les jours, au moins une fois par jour.

Mme Guilbault : J'attends une question pour mon nouveau tableau puis je n'en ai pas.

M. Grandmont : Bien, c'est ça, justement, que je voulais vous proposer, Mme la ministre. Je...

Une voix : ...

M. Grandmont : Hé! non, attendez une minute. Attends un peu, attends un peu. Je voulais vous proposer...

Mme Guilbault : Il faut que ce soit le bon sujet pour mon bon tableau.

M. Grandmont : Je voulais vous proposer de faire un deux en un. Je voulais vous proposer de faire un deux en un. Vous avez votre tableau, là, fétiche, là, celui que je vous avais trouvé ici, justement, à votre place, puis que je vous avais ramené. C'est moi qui l'avais...

Mme Guilbault : Ce n'est pas le même, mais j'en...

M. Grandmont : Non, mais...

Mme Guilbault : ...mais ils sont beaux eux autres aussi.

M. Grandmont : Non, mais celui, là, que vous avez... Bien, vous avez changé les couleurs. On est passé de gris à bleu. Bien, le tableau que vous sortez le plus souvent. Vous savez lequel je parle.

Mme Guilbault : Bien, je ne l'ai pas, lui, là.

M. Grandmont : Non, je sais. Je sais que vous ne l'avez pas, mais, vous savez, auquel je réfère...

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : Je peux vous le montrer. Je l'ai dans mes photos. Je l'ouvre plusieurs fois par jour.

Mme Guilbault : Non, non. Bien, c'est ça, tout le monde l'a, je pense. Le député de Nelligan l'avait hier sur un papier.

M. Grandmont : Oui, c'est ça. Bien, c'est parce que...

Mme Guilbault : Tout le monde le sait par coeur, je pense, maintenant.

M. Grandmont : Bien, encore une fois... encore une fois...

Mme Guilbault : Tout le monde sait que la CAQ a investi plus que n'importe qui.

M. Grandmont : ...puis je vais quand même le montrer pour... au bénéfice des gens parce que... on est entre nous autres, mais les gens...

Mme Guilbault : Vous voyez...

M. Grandmont : C'est celui-là.

Mme Guilbault : Regarde, comment il est fier de la CAQ.

M. Grandmont : Mais c'est la vieille version que j'ai. Vous voyez, il n'est pas un bleu, il est en gris, la partie des gouvernements.

Mme Guilbault : Ah oui! OK, c'est vrai. J'avais mis le bleu à la CAQ, au gouvernement.

M. Grandmont : Exact. Mais c'est parce qu'il y a du rouge aussi dans la partie gouvernement, si on fait des associations de couleurs, là. Non, parce que le gouvernement... la partie...

Mme Guilbault : Beaucoup sur deux années, là...

M. Grandmont : Mais la partie gouvernement... Tu sais, dans votre légende, là, il y a un «s», ça fait que c'est les gouvernements. C'est ce qu'on comprend.

Mme Guilbault : Oh! Ah! je ne l'ai pas celui-là.

M. Grandmont : Puis ce que je vous... Ce que j'allais vous suggérer, c'est que vous auriez pu mettre... vous auriez pu mettre, dans votre tableau, vraiment, les parts détaillées pour qu'on comprenne mieux la part du fédéral, notamment, puis des municipalités évidemment aussi, là.

Mme Guilbault : Non, mais les deux colonnes plus hautes, c'est parce que la part du fédéral a été plus haute. C'est les années de la pandémie.

M. Grandmont : Oui.

Mme Guilbault : Puis ça, on l'a toujours dit, là, ils ont mis de l'argent. Ils ont un 800 quelques millions sur deux ans, puis, dès que ça a été fini, ça n'a pas été long, regarde, fini, arrangez-vous.

M. Grandmont : Oui. Bien, c'est ça, c'est qu'on passe de 51 % dans les années 2020 et 2021...

Mme Guilbault : Bien, on est quand même à 48 %.

M. Grandmont : Bien, c'est les années pandémiques, puis, après ça, on revient à 43 %, 48 %.

Mme Guilbault : C'est ça, mais là c'est en 2023. On était à 48 %, puis avant nous, les libéraux, 30 %, 33 %, 36 %.

M. Grandmont : Ah! c'est plus... Il y a eu un 30%, là, mais il y a eu du 36 %, 39 % en 2018. En 2018, c'était-tu vous ou c'était eux? C'était eux autres qui avaient budgété, j'imagine. Oui, parce que l'élection est à l'automne.

Mme Guilbault : Bien, c'est nous qui avons budgété, mais nous, on est arrivés à l'automne.

M. Grandmont : Non, c'était eux autres. 2018, c'est eux autres qui l'ont budgété puis ils étaient à 39 %. Après ça, ça a baissé à 35 % en 2019 pour votre premier PQI.

Mme Guilbault : Mais, après ça, les sommes sont décaissées jusqu'au 31 mars, là, puis nos programmes...

M. Grandmont : Puis après ça, ça a été la pandémie deux ans, puis là on est tombé à 51 %, puis après ça 43 %, 48 %. Puis là on comprend qu'on avait du résiduel pandémique, dans le fond, qui a peut-être fait en sorte que ça a augmenté aussi. Puis il faut ajouter là-dedans probablement des sommes qui sont dédiées à l'électrification aussi, j'imagine.

Mme Guilbault : Bien, dans quel sens?

M. Grandmont : Bien, dans le sens où le projet...

Mme Guilbault : Bien, c'est les programmes qui sont au transport collectif.

M. Grandmont : Oui, c'est ça, mais il y a un programme d'électrification qui est au transport... qui est dédié au transport collectif. J'imagine qu'il n'est pas comptabilisé juste à l'Environnement. Il doit apparaître au PQI pour les transports collectifs, les garages, puis tout ça, là.

Mme Guilbault : Bien, oui, mais c'est que, de façon générale, on a augmenté, nous, la CAQ, les montants des programmes comme le PAUTC, qui est redevenu le PADTC.

Une voix : ...

Mme Guilbault : PAUTC, c'est ça? Mais là on a enlevé le... C'est ça. Bien, la SOFIL, c'est avec le fédéral, ça, par exemple, là, mais, tu sais, ils ne mettent pas beaucoup...

M. Grandmont : Ça, c'est pour...

Mme Guilbault : ...c'est le peu d'argent qu'ils mettent encore pour la SOFIL.

M. Grandmont : Puis ça, c'était...

Mme Guilbault : Le PAGDTC.

M. Grandmont : PAGDTC. Ça, c'était pour le financement des opérations, non?

Mme Guilbault : Ça, c'est le programme d'aide gouvernementale au développement du transport collectif.

M. Grandmont : Au développement, donc c'est infrastructures. C'est ça.

Mme Guilbault : C'est tous les mêmes noms qui se ressemblent, là, mais c'est plein de programmes, puis nous, on a augmenté les montants dans ces programmes-là.

M. Grandmont : C'est ça, mais il y avait quand même... en 2022-2023, il y avait un résiduel parce que l'achalandage n'est pas revenu à ses niveaux pré-pandémiques. Donc, les sociétés de transport ont demandé une aide pour compenser le manque à gagner par le manque d'achalandage.

Mme Guilbault : Non, mais nous, là, on a mis énormément d'argent, là.

M. Grandmont : Oui, oui, oui.

Mme Guilbault : Tu sais, quand je suis arrivée, moi, c'est en 2022, on a donné 400 millions. Ma première année aux Transports, là, un extra... Tu sais, quand je suis arrivée aux Transports, là, on était en train de sortir de la... on était sortis de la pandémie, mais là les sociétés de transport avaient gardé l'habitude de dire : On a besoin d'argent d'extra. Mais, pendant la pandémie, ça s'expliquait parce qu'il n'y avait plus de monde dans les autobus, on était confinés chez nous. Mais là, maintenant, l'achalandage, il revient, mais c'est comme s'il faudrait continuer de payer les déficits, alors que le trou tarifaire n'existe plus. Oui, il existe encore pour certaines, mais il y en a qui ont retrouvé leur achalandage. Il y en a même qui ont un achalandage plus grand qu'avant la pandémie. Mais là il faudrait quand même assumer les déficits des...

Puis là on tombe dans un autre débat, là, mais, en tout cas, tu sais, on en a souvent parlé, de ça : Est-ce que le gouvernement du Québec devrait systématiquement éponger des déficits d'opération sur des sociétés de transport qu'il ne contrôle pas, alors que le principe de l'aide pandémique était de combler un trou tarifaire tout à fait compréhensible parce qu'il n'y avait plus personne dans le transport, parce qu'ils étaient confinés chez eux? Là, ils sont retournés dans le transport, ils paient à nouveau leurs cartes d'usager, mais il faudrait quand même compenser un tarif qui est pourtant récupéré. Ça fait que, là, le problème, il est ailleurs, il est... Ce n'est plus une question de perte tarifaire... encore là, oui, encore un peu pour certains qui sont peut-être à 85 %, bon, mais ce n'est pas ça, là, les montants qu'on nous demande, là. Quand on nous demande 560 millions à l'ARTM, juste cette année, imaginez-vous... Imaginez-vous.

Alors, bref, 400 millions la première année, puis là j'ai... Puis là je suis arrivée en octobre. Ça fait que là j'ai découvert ce psychodrame-là de fin d'année, là : Nous autres, nos budgets arrivent, il faut absolument régler ça. Bon, on a donné 400 millions, mais j'ai dit : Là, l'année prochaine, ça va être la même chose. On a donné 265 millions l'année passée. Là, cette année, ils ont eu leur montant de bonne heure, c'est juste que, là, je suis en train de clore ma négociation pour mon deal global, parce qu'eux veulent de la prévisibilité, puis je les comprends, puis nous autres aussi, ça nous arrange. Ça fait que, là, on est en train de finaliser pour avoir notre cadre financier sur cinq ans et c'est ça.

Alors, encore une fois, on est au rendez-vous. Et le principe même... Tu sais, non seulement, nous, on a augmenté l'argent dans les programmes réguliers, mais en plus, là, à chaque année... parce qu'il y a eu une pandémie au début puis parce que, depuis la pandémie, ils sont restés accrochés à cette idée-là d'aide systématique annuelle en surplus. On a continué, nous, la CAQ, de donner un montant annuel supplémentaire, en plus des programmes réguliers qui étaient déjà bonifiés. Alors, mathématiquement parlant, ça n'a pas le choix de faire plus d'argent qu'avant la CAQ. Vous comprenez? Les programmes ont été augmentés, et, en plus, on ajoute systématiquement des centaines de millions à chaque année d'aide comme ça, ponctuelle, pour boucler le budget. Donc, mathématiquement, ça ne peut pas faire autrement qu'être plus élevé qu'avant. Ça ne peut pas être autrement.

M. Grandmont : Donc, je comprends que, pour vous, là, il y a une séparation très nette à mettre sur la question, là, des déficits puis des opérations entre la responsabilité des villes puis du gouvernement.

Mme Guilbault : Dans quel sens?

M. Grandmont : Bien, c'est ce que vous expliquez un peu, là. J'essaie juste de résumer un peu, là, mais vous dites : À un moment donné, notre capacité de payer n'est pas infinie, et il faut mettre... il faut mettre une ligne à quelque part. On la trace, puis il faut qu'elle soit claire.

Mme Guilbault : Bien, on la trace... c'est-à-dire qu'à nulle part il est écrit que le gouvernement doit assumer des déficits. Si on applique la politique de financement de l'ARTM de manière stricte, là, on ne devrait pas payer autant qu'on paie, mais on le fait quand même. Alors, je ne sais pas s'il y avait une insinuation d'intransigeance dans la ligne claire que le député nous dit, mais, s'il y a un gouvernement qui a été conciliant, ouvert et généreux, c'est bien le nôtre.

• (16 h 50) •

Maintenant, c'est vrai que la capacité de payer n'est pas infinie. Puis le même citoyen qui paie des taxes à la ville de Montréal, il en paie aussi au gouvernement du Québec puis il en paie aussi au gouvernement fédéral. Alors, tu sais, il faut trouver une solution à ça, là, donc... Puis l'argent n'apparaît pas par magie. Puis là, effectivement, on aura le... Tu sais, on va... en tout cas, on va laisser les choses se dérouler, mais moi, j'aurai des choses à proposer pour le développement immobilier. Voilà un bel exemple de nouvelle source de revenus potentiels, mais ça ne règlera pas des déficits de 560 millions, tu sais.

En tout cas... Mais tout ça... Tu sais, je ne veux pas m'autofilibuster en parlant trop longtemps de d'autres choses, là. Puis, de toute façon, on va avoir, là, cet automne, les audits, puis des choses, puis plein d'autres belles occasions de parler de financement de transport collectif. D'ailleurs, c'est le colloque de l'ATUQ cette semaine, je ne sais pas si mon collègue y va, et... alors, c'est ça, sans doute qu'ils vont parler de ça.

Tu sais, on a... C'est un même défi qu'on partage, là, ça fait qu'il faut le relever ensemble. Ça ne peut pas être juste, justement : Je te pitche ce problème-là, tu me le repitches. Ça ne peut pas... ça ne peut... Tu sais, ce n'est pas viable à long terme.

M. Grandmont : Non. Puis mon objectif, aujourd'hui, n'était pas de faire un débat sur la question du financement des opérations puis des déficits structurels qu'il y a dans le transport collectif, mais je trouvais ça intéressant quand même de vous entendre là-dessus, parce que vous... dans votre esprit, on dirait qu'il semble qu'il faut qu'il y ait une limite, à un moment donné, qui est tracée, alors que, si on revient au projet de loi, bien, on décide d'offrir une vision très large de ce que potentiellement Mobilité Infra Québec peut faire, alors que les sociétés de transport demandent, elles, de leur côté, que ce soit très clair.

Par exemple, le maintien d'actif, on ne veut pas que Mobilité Infra Québec traite ou puisse réaliser des projets de maintien d'actif, puis ça, ça ne semble pas recevoir votre bénédiction. Donc, il y a comme quelque chose là-dedans que je trouve un peu paradoxal. Si les sociétés de transport disent : Nous, on veut garder cette partie-là, cette chasse gardée, cette partie-là de la réalisation de l'ensemble des opérations qui mènent à la réalisation d'un bon service de transport collectif, bien, c'est ce qu'ils demandent... c'est exactement la même chose que pour vous, du côté des opérations, c'est qu'on trace la ligne, qu'elle soit très claire, pour éviter les ambiguïtés, éviter les tiraillements politiques aussi par la suite.

Je pense que, dans votre volonté, là... vous l'avez bien expliqué, dans votre volonté, au niveau du financement, de ne pas se pitcher le problème puis que ça... na, na, na, puis trouver des solutions, mais il y a aussi, en quelque part tracer, la ligne de la responsabilité. C'est un peu... Puis, comme je vous dis, je suis ouvert à revoir le libellé, là. Ça ne me dérange vraiment pas, mais et la STM et l'ATUQ ont mentionné, de leur côté, qu'ils seraient intéressés à ce qu'on trace cette ligne-là puis que certains des éléments ne puissent pas éventuellement être couverts par Mobilité Infra Québec. Elles veulent le garder. C'est juste ça.

Mme Guilbault : Oui. Bien, c'est parce que je trouve sa comparaison... Là, je cherche, j'ai ma politique de financement ici, mais en tout cas, je ne prendrai pas trop de temps, là, que je traîne toujours avec moi, entre autres documents.

M. Grandmont : C'est... qu'est-ce que vous traînez toujours avec vous?

Mme Guilbault : Ça, c'est la politique de financement de l'ARTM... bien, qu'il faut réviser, d'ailleurs, qu'on est en train de réviser.

M. Grandmont : Ah! je pensais que c'était... OK. Je pensais que c'était la politique de Mobilité durable du Québec que vous traîniez toujours avec vous.

Mme Guilbault : Mais j'ai mon plan d'action en sécurité routière, j'ai mon plan... j'ai une dizaine de documents que je traîne toujours avec moi, puis c'est ce que j'ai besoin pour vivre ma vie.

M. Grandmont : C'est parce que j'ai hâte qu'on aille... toujours avec nous, c'est notre plan d'action en mobilité durable, là. Ça se révisé, là. Ça se révisé, là.

Mme Guilbault : Bien, j'ai plein de choses importantes sur lesquelles je travaille. Bien, je suis allée au forum de mobilité... Ah! non, c'était au vélo, mais je suis allée au forum de mobilité durable aussi avec mon collègue dernièrement.

Bref, je ne suis pas sûre que la comparaison tienne, là, parce que la ligne très claire dont il parle, que je te tracerais dans les affaires de déficit, justement, elle n'est pas si claire que ça. C'est ça que je lui explique depuis tantôt. Elle est devenue très poreuse depuis la pandémie. Et, si on s'en tenait à dire : Il existe des programmes de soutien, le PADTC, le PAUTC, le PAGDTC, la SOFIL, appliquez sur les programmes, vous allez avoir votre part, puis ça va être ça, comme ça a toujours été... comme ça a toujours été, ça, ce serait une ligne très claire. Puis après ça, arrangez-vous avec vos déficits, augmentez vos tarifs, coupez vos services, arrangez-vous.

Or, ce que la CAQ a fait, c'est plutôt l'inverse, dire : Regardez, nous, on ne peut pas prendre tous les déficits systématiquement au complet, là, chacun a sa responsabilité là-dedans. Mais néanmoins, plutôt que de dire : Arrangez-vous avec vos troubles, on va en prendre une partie de vos déficits, une partie importante. L'année passée, c'était 70 %, à peu près. Ça équivalait à peu près à 70 % du déficit cumulé. On couvrirait tout le conjoncturel, là, ce qui est la perte tarifaire, qui est de moins en moins grand, parce que la perte tarifaire est de moins en moins grande, parce que les gens sont retournés vivre leur vie et...

Ça fait qu'on tombe dans le conjoncturel, là. Le conjoncturel, c'est des déficits d'exploitation, d'opération et qui sont... dont les dépenses sont principalement de la masse salariale, donc liées à des salaires qui sont plus élevés dans les villes qu'au gouvernement et qui sont le fruit aussi de renouvellement de conventions collectives sur lesquelles, évidemment, on n'est pas impliqués dans les négociations. On n'a aucun contrôle. Autrement dit, nous, au gouvernement, on paie nos gens moins cher qu'à la ville puis, en plus, il faut financer les hausses salariales de la ville, si on résume, entre autres.

Donc, peu importe l'angle sous lequel on prend ça, ça n'a aucun sens de penser que le gouvernement peut assumer systématiquement des déficits d'opération de sociétés qu'il ne contrôle pas. Malgré tout, on a été plus qu'au rendez-vous. Donc, plutôt de dire la ligne... la ligne claire ou la ligne dure que mon collègue dit : Arrangez-vous avec vos déficits, on a donné énormément d'argent, énormément d'argent. C'est pour ça que le tableau qu'il aime tant, la colonne de la CAQ est si grande. C'est parce qu'on a donné beaucoup d'argent puis là, en plus, on va ajouter de la prévisibilité avec un cadre financier à long terme. Ça fait que ça va être encore mieux. On n'aura même plus besoin, à chaque année, de se taper ça, là... Parce qu'il peut en parler à ses amis élus, là, à Montréal, là, ou à Québec, c'est... tu sais, tout le monde, là, a hâte d'avoir de la prévisibilité. Alors, j'ai bien hâte que ça se conclue.

M. Grandmont : Avez-vous des amis élus à Montréal, vous?

Mme Guilbault : Bien oui. Moi, j'ai des amis partout.

M. Grandmont : Parfait. Excellent. Non, c'est parce que vous en parlez comme si moi, j'avais des amis élus à Montréal. Puis on essaie de faire des associations...

Mme Guilbault : Bien, je tiens pour acquis que les élus de Montréal et de Québec sont vos amis. Mais, encore là, j'ai... c'est peut-être présomptueux.

M. Grandmont : Ah! le plus possible, le plus possible.

Tantôt, vous avez dit que ce serait bon d'avoir un acteur neutre. Je ne sais pas si vous vous souvenez, là, vous avez dit : MIQ, Mobilité Infra Québec va être un acteur neutre dans la réalisation des projets de transport collectif et routier, là, évidemment, aussi, là. Mais en quoi Mobilité Infra Québec sera neutre plus que les acteurs qu'on a?

Mme Guilbault : Mais en quoi ils ne seraient pas neutres?

M. Grandmont : Non, mais plus que... En fait, je vais compléter, mais plus que les acteurs qu'on a actuellement, là.

Mme Guilbault : Mais c'est qui les acteurs qu'on a actuellement? On n'en a pas. C'est justement ça l'idée.

M. Grandmont : Mais non. Non, vous en avez...

Mme Guilbault : C'est la Caisse de dépôt.

M. Grandmont : Non, vous en avez nommé plusieurs, là. Vous avez dit : Les sociétés de transport, l'ARTM... Vous avez nommé ce que je pourrais résumer par certains lobbies, là, des groupes, puis, après ça, il y a les villes, évidemment, aussi. Là, vous dites : MIQ... Mobilité Infra Québec va arriver puis va être un acteur neutre dans le débat, puis ça, ça va faire du bien.

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : En quoi MIQ est neutre?

Mme Guilbault : Mais c'est parce que c'est un acteur supra, ce n'est pas son territoire à lui. Lui, là, il va avoir un rôle de coordination, puis d'arbitrage, puis d'harmonie, de... tu sais. Ce n'est pas son territoire à lui. Quand tu es, par exemple, la STM, tu n'es pas neutre dans la mesure où tu arrives dans ce projet-là. Oui, tu veux le bien,

puis tu veux que le projet fonctionne, mais tu veux surtout t'assurer que, sur ton territoire, tu as ce que tu veux puis que... Tu sais, je veux dire, mettons que, globalement, le gouvernement dit : On a un budget de tant puis on prévoit tant de stations... mais là tu veux t'assurer que, selon toi, ce que tu évalues des besoins de ta population sur ton bassin, dans... sur ton territoire, tu as tant de stations. L'autre veut des stations aussi, il veut que ça se rende à telle place. Par exemple, je ne sais pas moi, tu es à Terrebonne, tu es à Repentigny, tu es à Mascouche. Moi, je voudrais que ça se rende chez nous. Non, moi je voudrais que ça vienne chez nous.

Alors, tout ça, là, il n'y a aucun des acteurs individuellement concernés qui peut et qui doit jouer le rôle du conciliateur ou du coordinateur... du coordonnateur global, puis ce n'est pas son rôle, puis c'est normal, ce serait un conflit de loyauté. Lui, il faut qu'il s'arrange pour... Il faut qu'il défende les intérêts de ses citoyens puis qu'il s'occupe de son...

C'est vraiment un enjeu de fougère, cette affaire-là, là, sans vouloir utiliser à outrance cette expression-là, mais on est en plein là-dedans. Tu as plein de gens qui ont chacun leur fougère, qui ont été élus pour gérer une certaine fougère ou qui ont été nommés pour gérer une certaine fougère à la tête d'une société de transport, puis là, bien, tu leur demanderais tout à coup de travailler avec plein de monde qui ont des fougères différentes, d'essayer de faire marcher un projet que, de toute façon, ce n'est même pas ce monde-là qui paie, c'est le gouvernement au-dessus, mais le gouvernement n'a aucun contrôle là-dessus. On tombe encore dans le même principe de dire : C'est plein de monde ensemble, avec des intérêts pas toujours convergents, avec, des fois même, des intérêts divergents, avec pas nécessairement les... tu sais, comment je pourrais dire, pas les bonnes compétences, mais, tu sais, c'est-tu à quelqu'un de Montréal d'aller décider, dans un projet, comment ça va se passer sur la couronne de Montréal? Non. À juste titre, Exo puis... Tu sais, tout ça n'est pas viable.

Juste en parler, je m'imagine ce que ça donnerait, ce genre de situation là. Puis, comme j'ai dit, on l'a connu dans le REM de l'Est et pourtant on l'avait l'acteur neutre. La Caisse de dépôt, ce n'est pas des élus, ces gens-là, là. Ils sont... tu sais, ils n'ont pas de tiraillements politiques, justement. Ils sont nommés, ils ont leur salaire, eux autres, ils veulent juste qu'un projet marche puis qu'il soit rentable, puis malgré tout, ils ont été empêtrés dans tous ces tiraillements-là. Alors, imaginez, si tu n'avais même pas eu la Caisse, tu avais juste eu un de ceux-là qui essaie de gérer les autres. Impossible.

Ça fait que, si on veut des vrais projets complexes puis, encore une fois, de transport collectif complexes, qui, encore une fois, est la mission de MIQ, il faut avoir cette entité-là, neutre, parce que... je n'aime pas l'expression «au-dessus», parce que ce n'est pas dans un sens de supériorité, c'est dans un sens de supra, c'est dans le sens de pas personnellement concerné par les intérêts particuliers d'un territoire ou d'un autre, ou d'un élu ou d'un autre. Tu sais, c'est une compétence territoriale élargie, donc il n'y a pas d'enjeu de territorialité, justement, pour elle. L'enjeu, c'est qu'il faut que ça marche. Sur ce territoire-là, j'ai déterminé que le besoin, il est là, je planifie un projet sur ce territoire-là, indépendamment de changer de MRC, ou de changer de ville, ou de changer de maire ou de mairesse, là, tu sais. Alors donc, c'est ça, c'est... Plus j'en parle, plus je trouve ça emballant.

• (17 heures) •

Une voix : ...

Mme Guilbault : Non, c'est ça. Mais ça, je l'ai dit tantôt, c'est ça... Puis ils ne font pas l'exploitation, donc éventuellement, tout ça va être... mais, tu sais... Donc, cette fougère-là de l'exploitation, vous voyez, ils ne se mêlent pas de ça, là, chacun va reprendre ses affaires, mais... c'est ça.

M. Grandmont : Mais MIQ, là, prend des mandats que le gouvernement lui donne? Est-ce que vous pensez que le gouvernement est neutre?

Mme Guilbault : Bien, il est neutre, oui, dans le sens où le gouvernement, il veut un projet, il identifie, par exemple, un besoin, il dit : Moi, je veux un projet depuis... Aïe! ça fait combien de fois que je le dis? L'est de Montréal, la couronne nord, ça prend un projet là-bas. Je ne m'en cache pas, là, je l'ai... je ne sais pas combien de fois j'ai dit ça. Ça fait qu'après ça, MIQ part, puis là, en plus, il y a du travail qui a déjà été fait. Tu sais, on a ramassé ce que la Caisse avait fait à l'époque. Après ça, c'est allé dans le comité ARTM, STM, ville de Montréal, ministère. Après ça, on a redemandé à l'ARTM de repasser, quand ils ont sorti le projet à 36 milliards, puis que tout le monde a trouvé que c'était fou, puis ils ont refait un autre projet. Là, le dernier tramway, c'est 18 milliards, je pense, 31 kilomètres ou 33 kilomètres, en tout cas, bon... mais ça fait qu'ils vont partir de quelque chose qui a déjà été fait. Mais c'est quand même du travail qui a avancé, mais c'est ça, tu sais, MIQ... Je ne me rappelle plus c'était quoi, la question, mais, tu sais, MIQ n'a pas de...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien, c'est ça. Bien, oui, le gouvernement est neutre, parce que c'est... Nous, là, on n'a pas de considération territoriale. Nous, quand on traverse la rivière, là, pour aller de l'autre côté ou pour aller à Repentigny, pour nous, tu sais, on n'est plus avec le même élu. On change de maire ou de mairesse, on change de... Mais nous, on veut juste que les citoyens puissent se déplacer, globalement, sur un territoire donné parce qu'on sait qu'ils ont besoin de se déplacer au... tu sais, au sein de ce territoire-là, indépendamment des considérations territoriales, ou électorales, ou, tu sais... Nous, on veut que sur ce bassin-là... que ce bassin de gens là, sur ce territoire-là, puisse se déplacer de cette façon-là.

M. Grandmont : Je suis d'accord avec vous sur le rôle, disons, macro.

Mme Guilbault : Macro, c'est ça.

M. Grandmont : C'est peut-être l'expression que j'utiliserais, là. Mais c'est sur le fait que c'est neutre que j'ai plus de difficulté. On peut prendre deux exemples tout près d'ici : le tramway, le troisième lien. Je veux dire, s'il y a quelque chose d'électorale puis de politique dans l'air, je veux dire, c'en est deux bons exemples. Donc, est-ce que le gouvernement est neutre?

Mme Guilbault : Mais selon le... Je ne comprends pas. Le député devrait être content qu'on fasse un tramway. Il trouve ça électorale?

M. Grandmont : Bien, je pose la question...

Mme Guilbault : Il me donne l'exemple du tramway de Québec puis du troisième lien. C'est deux projets nécessaires à Québec et fortement désirés par les gens de Québec.

M. Grandmont : Mais est-ce que c'est une décision neutre que de dire ça?

Mme Guilbault : Est-ce que c'est...

M. Grandmont : Est-ce que c'est une décision neutre que de vouloir réaliser ces deux projets-là?

Mme Guilbault : Bien, il y a une décision du gouvernement... Quand j'ai dit que le gouvernement et MIQ sont neutres dans le sens où ils n'ont pas de...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien oui, effectivement, ils ont une mission de service public qui n'est pas celle de la Caisse de dépôt, de la CDPQ Infra, ce que j'ai souvent expliqué. Ça fait qu'on ne peut pas éternellement dépendre d'eux autres, parce qu'eux autres, ils ont d'autres considérations tout à fait compréhensibles. Mais on est... étant donné qu'on est macro, on n'a pas besoin... Puis le tramway, là... bien, disons, le Plan CITÉ au complet, c'est un bon exemple, là. Nous, on voit régionalement le mandat qu'on avait donné à la caisse, ici, dans la CMQ. Tu sais, la ville de Québec s'occupe de la ville de Québec, elle ne va pas aller s'occuper de comment on va connecter ça à Lévis puis comment on va aménager les autobus à Lévis, mais nous, oui, ça va être pris en compte dans le projet, tout ça. C'est le même exemple que dans le Montréal métropolitain puis c'est le même... Là, après ça, tu sais, je parle des fois qu'il va y avoir, éventuellement, une volonté, peut-être à Sherbrooke, d'avoir aussi... En Outaouais, là, c'est moins métropolitain là-bas, mais, tu sais, encore là, Gatineau... tu sais, un jour, un projet qui partirait de Gatineau puis qui va à Ottawa, ce n'est peut-être pas métropolitain au sens québécois, mais c'est deux territoires, tu sais, c'est... C'est des choses compliquées, là.

M. Grandmont : Ce que je veux vous dire, c'est que, pour moi, la neutralité est toute relative, parce qu'en quelque part c'est tout le temps le gouvernement qui va décider, qui va donner des mandats à Mobilité Infra Québec et que... ultimement vont payer aussi. Donc, en quelque part, il y a une certaine forme de neutralité sur l'échelle à laquelle elle travaille, parce qu'on est au-dessus de certaines... certains tiraillements qu'il peut y avoir, dû à son rôle macro. Mais ça reste quand même un acteur qui va... qui ne sera pas entièrement neutre non plus, parce qu'il y a du décisionnel là-dedans, parce qu'il y a des orientations gouvernementales qui sont très claires. C'est le gouvernement qui mandate Mobilité Infra Québec. Donc, ça, c'est très clair pour moi, là. Je ne sais pas si ça l'est pour Mme la ministre aussi, là.

Mme Guilbault : Oui, mais, tu sais, le gouvernement, il est élu pour gouverner aussi, là. Qu'un gouvernement prenne des décisions, je pense que personne ne va se surprendre de ça, encore moins s'en insurger. En tout cas, j'espère, sinon, tant qu'à, ça on ne nommera plus d'élus, puis les sous-ministres vont gérer le gouvernement, là, tu sais. Mais une fois que la décision est prise, MIQ est neutre dans le sens où non seulement il a les compétences pour le faire, mais il a le... c'est ça, il a la vision puis le pouvoir extraterritorial, là, tu sais. Comment on a dit ça tantôt?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Compétences territoriales élargies. Bon, ils ont débordé, ils ont débordé les compétences des sociétés de transport, qui sont limitées à des considérations... à des compétences territoriales parce que... sur des territoires donnés puis... non pas parce qu'elles ne sont pas compétentes, parce que depuis...

L'exemple que j'ai... le premier exemple que j'ai donné, du REM de l'Est, qui tombe dans au moins deux sociétés de transport, plein d'élus, plein de monde, plein de parties prenantes, plein de groupes, plein de ci, plein de ça, des citoyens, à juste titre, vont venir s'exprimer là-dessus. Ça devient très, très, très rapidement fastidieux, ces choses-là. Et ce n'est même pas... c'est ça, ce n'est même pas possible. Ça ne devrait même pas être normal, par exemple, de dire... la ville de Montréal, on lui demande de développer un projet dans l'est de son île, puis de s'arranger pour que ça aille

se ramifier, puis arrange-toi avec Exo, puis trouve une façon que ça marche dans le nord. Imaginez-vous comment c'est sûr que ça ne marcherait pas. Ça nous prend ça, puis ce n'est pas pour...

Puis là on tombe un peu, quasiment, dans la remise en question du bien-fondé de MIQ. En tout cas, j'espère que je me trompe, parce que, si mon collègue de Taschereau ne pense toujours pas que c'est nécessaire d'avoir une agence pour faire du transport collectif puis avoir des projets qui dépassent des lignes d'autobus ou des petits projets sur un territoire donné, parce que c'est toujours trop compliqué quand on sort de ça, je ne sais pas ce que ça va lui prendre, là. Si c'est rendu que la CAQ doit convaincre Québec solidaire qu'il faut faire plus de transport collectif d'envergure au Québec, je pense, ça va nous prendre du vin québécois avant longtemps, de la carte du Parlementaire. Parce que, tantôt, on faisait cette proposition-là...

M. Grandmont : D'accord. Bien, écoutez...

Mme Guilbault : Pour le bien du vin québécois.

M. Grandmont : ...je vous rassure... Non, non, je veux dire, nous, ce qu'on veut, c'est des outils pour être capables de développer plus de transport collectif, mais encore faut-il que ces outils-là soient les plus efficaces possibles. Puis pour l'instant, comme je l'ai dit déjà, il y a des améliorations notables à apporter, en tout cas, on pense, au projet de loi n° 61.

Quand je disais tantôt : Le mandat de Mobilité Infra Québec est trop large, c'est là où on risque d'avoir des recoupements puis du tiraillement, parce que les décisions sont prises par le gouvernement. Le mandat est confié par le gouvernement, il va donc s'ingérer sur un territoire, potentiellement, il va peut-être déployer des projets sur lesquels il y aura de l'opposition. Puis son mandat aussi est très large. Alors, c'est pour ça, moi, je...

Je ne sais pas combien de temps il me reste... Il me reste deux minutes? Tantôt, vous avez répondu à une de mes questions en parlant de... c'est sûr qu'il y aura toujours des projets... on va toujours être sur le territoire d'une ville, quand on va vouloir déployer un projet de transport collectif ou un projet de transport routier complexe, évidemment. Le territoire est à peu près couvert par des villes, partout, à peu près, en tout cas, là où on a des besoins de transport. Et c'est pour ça qu'il faut absolument que le mandat de Mobilité Infra Québec soit clarifié, parce que les villes veulent avoir le respect de leurs compétences. Et, tu sais... En fait, est-ce que vous êtes capable de me dire que Mobilité Infra Québec ne s'occupera jamais de maintien d'actif?

Mme Guilbault : Mais non, mais les termes comme «toujours» et «jamais» ne peuvent pas être utilisés dans le cadre d'une étude détaillée, surtout pas, surtout...

M. Grandmont : Je ne pense pas que c'est un propos non parlementaire.

Mme Guilbault : Non, pas dans ce sens-là, mais dans le sens que... surtout de la bouche, en tout cas, d'une ministre qui plaide continuellement la marge de manoeuvre. Donc, moi, je ne serai pas ici éternellement. Moi, ce que je dis, c'est qu'à court terme ou, en tout cas, dans les deux ans qui me restent, j'aimerais qu'on donne un mandat pour l'est de Montréal. Mais, un jour, ce ne sera plus moi, le ministre. Ce sera peut-être le député de Taschereau, un jour. Ça fait que, tu sais... Alors, je ne sais pas, moi, ce qui va arriver dans 50 ans.

Ce que je dis, c'est qu'on a besoin de ça. Qui que soit le ministre des Transports du Québec, on a besoin de Mobilité Infra Québec. Ça fait que ça prenait, un jour, un ministre des Transports qui le fasse. Et moi, je propose de le faire avec une mission qui soit large, suffisamment large pour donner une marge de manoeuvre, mais qui, surtout, permet à court terme de faire du transport collectif complexe. Parce que, tel qu'abondamment illustré dans notre conversation précédente, ça devient rapidement compliqué quand tu veux faire un projet de transport collectif, au Québec, autre que des autobus.

• (17 h 10) •

M. Grandmont : Mais donc vous ne vous engagez pas à rassurer la STM ou l'ATUQ sur des champs de compétence pour lesquels ils veulent garder la mainmise?

Mme Guilbault : Bien, je l'ai dit tout à l'heure, notre intention n'est aucunement de se substituer aux opérations des sociétés de transport. Mais là il me parle du maintien des actifs. L'entretien du métro, ça va se faire sur des décennies. Est-ce que... Je veux dire, je ne sais pas, moi, si, dans 40 ans, peut-être que le gouvernement va faire du maintien d'actif, tu sais. C'est des questions... Des fois, on nous pose des questions en essayant d'obtenir une réponse, pour dire : La ministre a dit ça. Mais ça... En tout cas, je le dis en tout respect, là, pour moi, ça n'a pas de pertinence, ce genre de questions là, parce que c'est des choses un peu comme... C'est tellement du long terme, ces affaires-là. Tu tombes quasiment, tu sais, dans des notions mathématiques, c'est quasiment... Ce n'est même pas une durée finie, là, tu sais, c'est comme un jour, dans la vie. Ça me fait penser à l'UMPP, avant qu'on réforme l'expropriation, tu sais. Tu calculais ça un peu, genre : Un jour, il pourrait peut-être se passer ça avec mon immeuble, ça fait que, là, dans ce cas-là, puis si j'ai telle, telle, telle circonstance — tout ça, imaginaire, là — ça vaudrait tant, ça fait que je me base là-dessus. C'est des choses qui, pour moi...

Puis ce n'est pas pour rien qu'on l'a encadré, d'ailleurs, dans la réforme d'expropriation. On ne peut pas présumer de décennies à venir. Ce qu'on peut faire, par contre, et ce que moi, je me propose de faire, c'est de donner la marge de manoeuvre d'une manière intelligente. Je ne pense pas qu'on peut dire que ce n'est pas intelligent, le libellé

de la mission, actuellement, là. Puis ensuite de ça, moi, mon objectif, c'est de faire du transport collectif d'envergure et complexe, puis on a besoin d'un projet dans l'est. C'est tout, puis on va le faire dans le respect des compétences puis des capacités des sociétés de transport qui sont déjà là.

M. Grandmont : Bien, écoutez, moi, j'aimais mieux l'approche du...

Mme Guilbault : Qui sont toutes en faveur, en passant, de MIQ.

M. Grandmont : Avec des conditionnels, évidemment. J'aimais mieux l'approche du député de Masson qui avait, grâce à son amendement, amené une notion de collaboration avec les municipalités. Les municipalités vous demandent de venir un peu mieux cadrer.

Vous savez, la ministre dit qu'elle trouve incohérent... manque de pertinence, la discussion... en fait, de la façon dont je l'apporte. Je trouve ça un petit peu... un petit peu insultant, mais, bon, je passerai. Mais moi, ce que je pourrais dire, c'est que je ne vois pas la cohérence entre les intentions affichées de la ministre et le résultat, ce qui est écrit dans le projet de loi. Puis on l'a, d'un côté, sur la notion de transport collectif versus transport routier, elle insiste toujours pour dire «transport collectif complexe». Or, ce que la loi dit, c'est qu'elle pourra faire du collectif et du routier ou toute autre chose, là, qu'on n'a pas encore imaginée.

Puis la même chose aussi pour le travail avec, par exemple, le maintien des actifs. La ministre dit : Ce n'est pas mon intention que Mobilité Infra Québec fasse du maintien d'actif. En même temps, elle refuse mon amendement qui viendrait statuer et tracer la ligne. À un moment donné, je ne sais pas, il y a cet aspect-là, là, de cohérence que je trouve non fonctionnel, en quelque part. C'est comme si on fait de la com, puis, après ça, il y a le projet de loi, puis c'est deux choses qui ne se parlent pas.

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

M. Grandmont : Je pense que j'ai conclu.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement du député de Taschereau? Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui. J'essaie, moi aussi, de comprendre la résistance de la ministre à circonscrire le rôle de l'agence. Parce que je l'ai entendue dire, tout à l'heure : On ne va pas s'occuper de la billetterie, ou de la billettique, ou de la gestion de parcs. Bien, à ce moment-là, quel est l'enjeu, quel est le problème à l'exclure d'emblée?

Je conçois qu'on peut donner une marge de manoeuvre à l'exécutif, mais le pendant de ça, c'est d'essayer de préciser à quoi sert l'agence et à quoi sert le projet de loi que l'on est en train d'élaborer. Et j'ai entendu la ministre dire, tu sais : Pour moi, ça n'a pas de pertinence. Mais je pense qu'il faut élargir la réflexion au-delà de ce que la ministre peut penser qui est pertinent ou pas. On a entendu, dans les consultations particulières, qu'il fallait que l'agence, son rôle soit circonscrit, soit distinct de ce qui existe déjà, éviter les chevauchements, éviter les empiétements. Et c'est exactement ce à quoi doit servir la précision que vient apporter mon collègue député de Taschereau. Est-ce que, si on n'exclut pas un certain nombre d'éléments qui sont nommés, évidemment, la question qui peut se poser, c'est qu'on n'exclut pas le fait d'embarquer là-dedans éventuellement? C'est essentiellement la question qui est posée. Et, si oui, dans quel but?

Je comprends qu'il y a un élément de financement. Il y a comme cette espèce d'approche qui dit que, bon, le gouvernement du Québec contribue à la réalisation d'un certain nombre de projets, dans l'agrandissement ou la construction de garages, l'électrification notamment. Ça va de soi que le gouvernement du Québec va contribuer, puis ce n'est pas exceptionnel, dans le cadre du gouvernement... l'exercice du pouvoir par le gouvernement actuel. Ça a toujours été le cas, que le gouvernement a des programmes de financement à travers ses missions de soutenir différents partenaires. Il y a des programmes aussi de financement dans les infrastructures municipales, par exemple, mais les rôles sont assez bien circonscrits entre le ministère des Affaires municipales et les municipalités elles-mêmes. Et le ministère des Affaires municipales n'a pas aucune velléité, malgré le fait qu'il peut soutenir des projets d'infrastructure à hauteur de 50 %, 75 %, 80 %, 90 % parfois, dans l'assainissement des eaux, aucune velléité de faire le job pour les municipalités, ou prendre la place des municipalités, ou les mettre en tutelle.

Alors, pourquoi est-ce que ce serait différent en matière de transport collectif? Si la ministre et le gouvernement se reconnaît une responsabilité, j'ose espérer que c'est le cas, responsabilité en matière de mise en place de systèmes de mobilité efficaces, efficaces, et qui répondent aux besoins des citoyens, et qui soient le plus... évidemment qu'on... qui soient le plus rentables possible, socialement, environnementalement et économiquement, pourquoi est-ce qu'on devrait nécessairement ouvrir la porte à ce qu'il y ait une certaine ingérence, je dirais, dans les responsabilités qui appartiennent d'emblée, qui sont reconnues par le gouvernement comme étant des compétences dévolues aux sociétés de transport ou aux municipalités?

Moi, ce que j'ai retenu des consultations particulières, c'était de dire : Chacun doit assumer ses responsabilités. Et c'est ce que l'on souhaite faire, et que le mégabureau de projets qui porte le nom de Mobilité Infra Québec, bien, qu'il fasse ce qu'on n'est pas capables de faire et ce qui ne rentre pas dans nos responsabilités. Mais pour ce qui est de celles qu'on assume avec compétence, même si le gouvernement du Québec peut être appelé à contribuer sur le plan financier, bien, qu'on nous le laisse faire, parce qu'on le fait déjà très bien. Et pourquoi ouvrir cette porte-là à ce que

le gouvernement le fasse à la place... ou l'agence gouvernementale le fasse à la place des sociétés de transport? Bien, la question demeure entière, et puis je ne pense pas qu'on y réponde de façon frontale. Si on n'exclut pas, dans la proposition qui est faite, ces projets-là, ma question à la ministre, c'est : Est-ce que vous n'excluez pas le fait que l'agence le fasse?

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

M. Arseneau : Est-ce que vous pouvez envisager que l'agence prenne la responsabilité des sociétés de transport en matière d'agrandissement de garages? Est-ce que c'est ce que vous voulez vous réserver à vous, aux gouvernements qui viendront, la possibilité de faire les garages pour les sociétés de transport parce que le gouvernement du Québec en assume une partie du financement, partie importante? Est-ce que c'est ça que ça veut dire?

• (17 h 20) •

Non, mais je pense que c'est important de dire ça. Vous n'êtes pas obligés... le gouvernement du Québec n'est pas obligé de financer tout ce qu'on lui demande de financer. À preuve, il refuse la majorité des projets d'infrastructure, par exemple, dans le milieu hospitalier, ou on refuse d'inscrire, même si on s'y est engagés, des projets au PQI pour des rénovations d'hôpitaux comme à Maria, ou comme au Centre-du-Québec, ou comme en Abitibi. Alors là, c'est comme si vous aviez les pieds et les mains liés parce que les sociétés de transport ont besoin d'agrandir un garage, puis on n'a pas le choix de dire oui, ça fait qu'on va se garder la possibilité de prendre le contrôle du projet. Est-ce que c'est ça que ça veut dire?

Mme Guilbault : Bien, un... Bien, oui, un garage peut être complexe pour un ou pas pour l'autre, là, mais même la... Parce qu'on se rappelle, c'est des projets complexes, donc il faut voir aussi quel genre de garage. Évidemment qu'un garage dans une certaine ville ne sera peut-être pas comme un garage dans une autre ville. Mais il me dit : Vous n'êtes pas obligés de les faire, les garages. Bien, je l'invite... je ne sais pas s'il rencontre les sociétés de transport, de temps en temps, mais je l'invite à aller leur dire ça, aux sociétés de transport : Vous n'êtes pas obligés de faire les garages, le gouvernement ne devrait pas être obligé de faire vos garages, puis il reviendra me dire la réponse qu'il a reçue. Tu sais, c'est sûr que c'est facile à dire, en principe, sauf que c'est comme de dire : J'ai juste à ne pas les payer, les déficits des sociétés de transport. On voit ce que ça donne.

Puis le même député qui vient de dire ça, si jamais je disais : Bien, le PQ me suggère de ne plus payer les garages, si ça ne me tente pas, si je manque d'argent, après ça, il serait le premier à se lever pour dire : Ça n'a pas de bon sens qu'elle ne paie plus les garages. Mais vous voyez, ça, c'est le genre d'univers dans lequel on évolue. Mais passons là-dessus.

Donc, oui, les garages coûtent une fortune, une fortune. Puis là, que ce soit sur les garages, le maintien du métro et le reste, n'importe quel exemple de projet d'infrastructure qui pourrait potentiellement être complexe, qu'on va me présenter en disant : Est-ce qu'elle s'engage à faire ça un jour, est-ce qu'elle va le faire avant... toute cette ligne de questions là, je vais répondre la même chose. Moi, à court terme, en deux ans, considérant le temps que les choses prennent, je ne prévois pas, en ce moment, à la création de MIQ, à la mise en place de MIQ... je ne prévois pas lui confier un garage. En ce moment, là, ce n'est pas dans mon intention. Mais qu'est-ce qui peut arriver dans la vie? C'est pour ça qu'il faut prévoir des marges de manoeuvre.

Tu sais, le Parti québécois a déjà été au gouvernement. Eux, ils devraient comprendre ça, là, les marges de manoeuvre. Tu sais, on ne sait pas ce qui peut arriver. Il faut se donner les pouvoirs généraux d'agir, il faut donner des pouvoirs généraux aux ministres. Souvent, on va mettre, dans des lois, des pouvoirs, des directives, des pouvoirs... tu sais, c'est général, pour que les ministres, les ministères, les gouvernements puissent agir quand c'est le temps, sans être toujours en train d'aller modifier une loi pour un oui ou pour un non. C'est ça, le concept, projets de transport complexes. Mais le but, non, ce n'est pas de faire un deuxième ministère des Transports déguisé en agence, puis non, ce n'est pas de devenir une société de transport déguisée en agence. Ça ne m'intéresse pas de faire de la billettique. Pensez-vous que j'ai envie de gérer des billets d'autobus, tu sais? Puis on me met ça dans un amendement.

Alors, il faut revenir à la base, là. On crée une nouvelle équipe pour faire ce qu'on n'est pas actuellement capables de faire. Mais moi, n'étant pas... Puis c'est drôle, sur chaque projet de loi, je finis par sortir ce mot-là, la preuve qu'on m'amène toujours dans les mêmes angles, je ne suis pas devineresse — le féminin de «devin» — je ne suis pas devineresse et je ne sais pas ce qui va arriver. Moi, j'en ai encore pour deux ans peut-être, peut-être moins, j'espère que deux ans... et donc, après ça, tu sais, je ne le sais pas ce qui va arriver. Ça fait que, tu sais, je ne me considère pas, moi, tu sais, le début et la fin de tout ce qui se passe avec cette loi-là, là. Moi, je ne suis que le début, et les gens après moi vont s'administrer avec cette loi-là. Et si, dans cinq ans, dans 10 ans, dans 22 ans, il y a des nouveaux besoins qui sont apparus, les choses ont évolué, bien, le ministre de l'époque puis le gouvernement qui aura été élu pour gouverner, il va prendre ses décisions puis, s'il veut modifier la loi, il le fera. Mais pour l'instant, moi, je pense que c'est sain de faire ça comme ça.

M. Arseneau : ...Mme la Présidente, je voudrais revenir sur la question du financement des infrastructures. Ce que j'ai dit, là, puis je pense qu'on peut en convenir, le financement par le gouvernement du Québec de projets d'infrastructures, il répond à un certain nombre de critères que se donne le gouvernement, et le gouvernement n'est jamais contraint d'accepter une demande de financement de quelque organisme que ce soit. Il juge de la pertinence et il inscrit ces projets-là. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure. Je n'ai pas dit, d'aucune façon, ce que la ministre essaie de me faire dire, c'est qu'on ne refuse aucun projet. Ce n'est pas ça du tout ce que j'ai dit, c'est exactement l'inverse. En

fait, ce que j'ai dit, c'est que ce n'est pas parce que le gouvernement du Québec finance la mise en oeuvre de certains projets, des projets d'infrastructures, notamment, à travers différents ministères, qu'il doit prendre le contrôle de tous les chantiers. Il doit... exactement. Donc, la ministre me fait signe que ça va de soi, alors...

Mme Guilbault : ...complexes seulement.

M. Arseneau : Mais l'argument qui semble servir à la ministre pour dire «on n'exclura rien», elle l'a fait valoir tout à l'heure, c'est parce que, dans certains cas, elle a nommé les garages, on peut aller jusqu'à 80 % du financement. Bien, on peut aller à 80 % de financement pour un garage et laisser la société de transport qui est compétente pour le construire le faire, avec, évidemment, un certain nombre de critères d'imputabilité, de reddition de comptes. Et c'est comme ça, habituellement, que le gouvernement gère ses affaires, tout en laissant les sociétés de transport gérer les siennes, en collaboration avec un financement qui peut être collaboratif, différents paliers de gouvernement. Et je ne vois pas où est le problème à exclure du projet de loi actuel les compétences qu'on reconnaît déjà à des sociétés de transport.

Et l'élément que je voulais amener, c'est sur la partie divinatoire. Personne ne peut prévoir ce qui va se passer dans l'avenir, à moyen et long terme, mais il y a quand même une certaine prévisibilité, je pense, que le gouvernement essaie de se donner dans différents projets de loi, différents secteurs, et c'est également la même chose pour les sociétés de transport. Et là ce qu'on vient créer, c'est une espèce d'incertitude à savoir si, dans l'avenir, sans pouvoir deviner l'avenir... est-ce qu'on aura la capacité de réaliser les projets pour lesquels on a des compétences, puis on a des projets... parce qu'il y a une agence qui pourrait potentiellement venir faire le travail à notre place. Bien, ça, ça veut dire quoi pour nos équipes, ça veut dire quoi pour notre planification de travaux, et ainsi de suite, s'il y a l'agence qui n'a pas ce rôle-là mais pourrait se l'octroyer ou se le voir octroyer par le gouvernement?

Donc, il y a, à travers le refus d'exclure les compétences qui sont déjà dévolues aux sociétés de transport, un facteur d'incertitude qui me semble inutile pour avancer et faire des projets de transport collectif, comme ce à quoi doit servir l'agence de façon prioritaire. Non?

Mme Guilbault : J'ai-tu le temps de répondre? Oui? Bien là, premièrement, là, les garages, là... ça commençait encore par les garages, puis il me dit... Là, il nous parle des garages. Moi, je parle des garages uniquement parce que c'est dans le texte de l'amendement du député de Taschereau, là. Je n'ai pas... Parce que je l'ai dit tantôt, moi, en ce moment, dans ma tête, je n'ai pas dans l'idée de confier un garage à MIQ, là, aujourd'hui, là. Maintenant, qu'est-ce qui va arriver dans... Qu'est-ce qui va arriver, même, dans les deux prochaines années? Moi, je ne le sais pas.

Imaginons, je ne sais pas, moi, là, si on veut tomber là-dedans, dans le divinatoire... J'aime ça parce que ça me fait penser au Grimoire, désormais célèbre, feu Le Grimoire. Tu sais, imaginons, je ne sais pas, moi, un désastre ou je ne sais pas, imaginons qu'une société de transport elle-même dise : Je suis tannée de m'occuper de ça, justement, ça coûte cher, je suis tannée de revenir demander de l'argent, c'est long puis, tu sais, c'est compliqué pour rien, de toute façon, c'est déjà le gouvernement qui paie. Ça fait qu'au lieu de m'obstiner avec le gouvernement pour aller chercher de l'argent à chaque fois que j'ai des dépassements de coûts, je vais laisser s'en occuper. Tu sais, on peut le voir à l'inverse aussi, peut-être qu'un jour des sociétés de transport vont voir des opportunités.

Quand MIQ, là, tu sais, parce que là c'est tout nouveau puis c'est très conceptuel... mais quand ça va arriver dans la vraie vie puis qu'ils vont travailler avec MIQ, puis la collaboration... Tu sais, il me dit... puis là je fais le lien avec le facteur d'incertitude, puis tout ça. MIQ, là, c'est un acteur qui va avoir besoin de travailler en collaboration avec les gens. Il ne pourra pas, tout seul dans son bureau, dire : Toi, untel, j'arrive là, je fais ça telle date, ça fait que tu peux venir à la réunion, si tu veux, mais c'est déjà décidé, puis on s'en sacre pas mal de ce que tu en penses; puis toi, l'autre, on s'en va là puis... Ça ne pourra jamais fonctionner.

Tout à l'heure, je ne sais pas si le collègue a entendu, là, mais on a longuement parlé de juste l'aspect gestion des parties prenantes, acceptabilité. Quand tu arrives avec un projet qui est sur deux territoires, deux municipalités, deux maires, des maires... tu sais, mettons, Montréal, des maires d'arrondissement, deux sociétés de transport, des groupes à travers ça, des citoyens qui ont... à juste titre, veulent se faire entendre, juste ça, là, c'est une grosse, grosse, grosse quantité de travail. Tu n'es même pas dans la construction de l'infrastructure, là, c'est juste la gestion de tout ça dans le cadre de la planification.

• (17 h 30) •

Alors, pourquoi je disais ça, donc? Bien, c'est ça, le facteur... Alors, il a besoin de développer des bonnes relations, des relations fructueuses avec l'ensemble de ces partenaires-là. Puis, tu sais, on... spontanément, on pense à certains territoires plus que d'autres, au Québec, là, tu sais. Je veux dire, je ne veux pas... Non, je ne prendrai pas l'exemple des Îles-de-la-Madeleine, mais, tu sais, on ne fera pas un REM aux Îles-de-la-Madeleine, à court terme. Je pense que le député n'a pas non plus ça dans son esprit, tu sais. Alors, c'est les centres urbains densifiés, tu sais...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien, il ne faut jamais dire jamais. Encore là, je ne suis pas devineresse, mais, pour l'instant, en tout cas, ce n'est pas dans mes projets d'ici deux ans, je lui confirme ça. Tu sais, on pense à certains territoires spontanément, là, où il va y avoir...

M. Arseneau : ...les exclusions.

Mme Guilbault : Les Îles... Bien non, bien, regardez, on est mieux pas... on ne sait jamais. Tout à coup que quelqu'un arrive après moi puis il veut faire un REM aérien aux Îles-de-la-Madeleine avec la vue sur le fleuve... Mais, tu sais, c'est ça, alors... Puis dans ces territoires-là auxquels on pense spontanément pour du transport collectif complexe, bien, c'est ça, il y a beaucoup d'élus, il y a beaucoup de groupes, il y a beaucoup de parties prenantes. Donc, forcément que MIQ, les équipes vont développer des relations de travail avec, à un moment donné, les mêmes gens qui reviennent ou les mêmes instances, tu sais, là. Un élu peut changer, à la tête d'une ville, mais la municipalité... Alors, il n'est pas... Puis souvent ça revenait... tu sais, nous, on veut s'assurer qu'on travaille en collaboration. C'est sûr que oui, parce que MIQ a besoin d'être supra ou macro. MIQ a besoin d'être macro, puis c'est parce qu'on a fait un long exposé tout à l'heure sur tout ça, là, tu sais, a besoin d'être l'acteur neutre, macro, qui va avoir une compétence territoriale élargie, qui ne sera pas attaché à son territoire à lui, à ses électeurs à lui, à son budget à lui ou, tu sais, à ses enjeux à lui, à sa propre fougère seulement puis qu'on lui demanderait... puis qu'on lui demanderait, après ça, de peut-être envisager que ça se ramifie dans, tu sais, par exemple, l'est de Montréal puis dire : On va aller sur la couronne nord. Là, c'est-tu à Montréal à s'occuper de Repentigny puis tout ça? Bien non. Mais là tu tombes rapidement dans de la complexité. Tu as besoin d'une entité comme MIQ qui va être macro puis qui va être le coordonnateur de... puis l'arbitre de toutes ces relations-là, tu sais, puis cette coordination-là qu'il y a à faire pour que le projet fonctionne, puis la gestion des parties prenantes, puis tout ça.

Donc, pour toutes ces raisons-là, il est impensable que MIQ cultive des relations autoritaires ou péremptoires avec ces partenaires-là, puis il arrive, à un moment donné, puis il dit : Heille! tassez-vous, la STM, je m'occupe de votre métro. Dans la vraie vie, là, dans le test de la vraie vie, les choses ne peuvent pas fonctionner comme ça, parce que, sinon, c'est un échec. Après ça, à un moment donné, il faut que quelqu'un décide aussi puis surtout il y a quelqu'un qui paie.

Ça fait que c'est pour ça que je dis qu'il faut laisser les coudées franches, parce qu'à l'usage on va... puis l'usage va prendre plus que deux ans, là. Moi, je suis là encore juste deux ans, ça fait que ça va être après moi, puis on pourra tous l'observer, je ne sais pas où on va être, tous et chacun, dans 10 ans, mais on va observer ça vivre puis prendre forme. Puis il ne faut pas exclure, là, qu'il y ait des opportunités qui puissent être saisies, des façons de travailler ensemble qui vont se développer puis que les sociétés de transport elles-mêmes pourraient un jour vouloir en faire peut-être plus qu'ils pensaient avec MIQ, vouloir prendre... utiliser l'expertise de MIQ puis peut-être éventuellement se débarrasser de certains... Je dis ça, là, je ne suis pas en train de dire que ça va arriver. Je dis que c'est un exemple de choses qui pourraient arriver dans le temps, dans l'infinité du temps, puis qu'on n'est pas en mesure aujourd'hui de prescrire ou de proscrire quoi que ce soit dans la loi, parce que je trouve que ce serait inutilement limitatif, tu sais. C'est tout ça, la philosophie qui est sous-jacente à la mission.

M. Arseneau : ...là où il y a un enjeu, même si la ministre se défend bien d'être devineresse, elle présuppose que MIQ va nécessairement, pendant toute sa vie utile, être en mode collaboratif avec toutes les parties prenantes, dans tous les projets, sur tous les enjeux, ce qui, si on regarde le passé récent et plus reculé, n'a pas toujours été le cas dans les organisations... dans les sociétés d'État, dans les... même dans le rôle du ministère des Transports. Et c'est vraisemblablement précisément la raison pour laquelle le projet de loi prévoit, par exemple, qu'à défaut d'une entente avec... entre les parties, et avec le gouvernement, et avec l'agence, on peut imposer un certain nombre de décisions. C'est donc dire que le pouvoir d'imposition de la décision par le gouvernement ou par l'agence, le cas échéant, il est déjà prévu. On s'attend à ce que tout ça se fasse en mode collaboratif, mais il y a là-dedans, en tout respect, un espoir qui relève peut-être un petit peu aussi, peut-être... parce que ces projets-là, souvent, sont des projets complexes, sont aussi complexes parce qu'il y a une notion financière, une notion de faisabilité technique, technologique et opérationnelle. Il y a une question d'acceptabilité sociale aussi qui fait qu'on peut avoir des litiges.

Et c'est la raison pour laquelle, à mon point de vue, selon ma compréhension, les sociétés de transport et les municipalités également ont dit : Tentons de préciser les rôles et responsabilités de chacun pour éviter les litiges, pour éviter les empiètements puis les coups de force, éventuellement. Donc, si on sait quelles sont nos responsabilités et qu'elles sont respectées par le gouvernement à travers la création de son agence, on a davantage de chances d'éviter les conflits et l'imposition de décisions qui seraient vraisemblablement négatives pour la suite de l'évolution des projets. Alors, moi, je veux bien qu'on imagine que l'agence, dans ses opérations, soit extrêmement ouverte et collaborative, elle a un pouvoir décisionnel, en bout de ligne, qui va pouvoir être exercé et qui sera vraisemblablement exercé, à un moment donné, dans l'avenir, dans les opérations, dans la réalisation des projets qui viendront.

Alors, pour éviter ces conflits-là, pour éviter qu'à chaque fois on ait à imposer une décision puis pour qu'on puisse maintenir de bonnes relations avec les partenaires, pourquoi ne pas clarifier au mieux les responsabilités et reconnaître les responsabilités dévolues à la société... aux sociétés de transport? Parce que moi, je suppose... en fait, je soupçonne que l'agence en aura déjà plein les bras, c'est un peu ce que la ministre nous dit aussi, avec les projets qu'on imagine qu'elle... qu'on lui confiera au cours des prochaines... des prochains mois ou des prochaines années. On a nommé l'est de Montréal, par exemple. Alors, pourquoi ne pas simplement rassurer les sociétés de transport en disant : Écoutez, à l'heure actuelle, on n'entrevoit pas d'aller dans vos compétences?

Par contre, je trouve ça intéressant d'ouvrir la possibilité à ce qu'une multiplicité d'instances, comme des agences de transport, des sociétés de transport ou encore des villes, souhaitent l'intervention de mobilité... l'agence Mobilité Infra Québec pour coordonner, pour rassembler un petit peu, là, les différentes parties et qu'elle agisse, justement, de façon plus globale, de façon plus intégrée. Ça, ça peut être intéressant. Et je trouve que, là, il y a une idée qui est porteuse dans la mesure où la demande provient des instances locales, qui disent : Bien, avec ce niveau de complexité ou avec les différentes conditions à réunir pour que tout ça se fasse au-delà du territoire que chacun représente ou sur lequel chacun a la responsabilité d'opérer, bien là, on va se tourner vers un bureau de projets ou

une agence qui, elle, peut prendre ça. Mais la différence est dans le respect des compétences. Si les sociétés de transport ou les municipalités veulent déléguer leurs compétences dans un contexte donné, ça, on peut le prévoir dans le projet de loi, mais l'inverse, de bafouer les compétences selon le gré de l'agence, ça, c'est un peu moins porteur.

Alors, moi, la question que j'ai pour la ministre, à ce stade-ci, c'est : Est-ce que... en n'excluant pas de ne pas s'ingérer dans les compétences des sociétés de transport, est-ce qu'on n'est pas en train de dire que les compétences de ces sociétés-là, bien, on ne les... on ne leur donne pas la garantie de les respecter? Est-ce qu'on s'engage à respecter les compétences, en fait, des sociétés de transport en mettant sur pied une agence comme celle-là? On le ferait, si on excluait ces activités-là, mais si on ne le fait pas, ça veut dire qu'on n'exclut pas le fait de bafouer leurs compétences, c'est ce qu'on dit essentiellement, dans un avenir imprévisible, parce... avec leur assentiment. On va le faire parce qu'on décide de le faire par décrets.

• (17 h 40) •

Mme Guilbault : Bien, premièrement, les sociétés de transport, puis les municipalités qui sont venues, puis les unions municipales étaient toutes favorables à MIQ, reconnaissaient toutes qu'il y avait un besoin que MIQ venait combler en transport collectif.

M. Arseneau : ...

Mme Guilbault : C'est ça. Après ça, il y avait une série de commentaires, mais sur le fond, là, tu sais... Bien, c'est parce qu'il a dit : Elle va imposer par décrets sans leur appui. Bien, en tout cas, peut-être, j'ai mal compris, mais je voulais juste placer que ces gens-là appuient MIQ.

Maintenant, comme je l'ai dit plusieurs fois cet après-midi, l'objectif n'est pas de se substituer aux sociétés de transport. Je l'ai dit tantôt, même. Même, je pense, je l'ai dit au député des Îles-de-la-Madeleine, je ne veux pas rafler graduellement ou insidieusement les compétences ou les opérations des sociétés de transport. Mais c'est sain d'avoir des libellés de missions fondatrices qui sont... qui aménagent une marge de manoeuvre à l'exécutif, qui va devoir se gouverner puis vivre sa vie au quotidien avec ces lois-là qu'on fait ici.

M. Arseneau : Mais c'est là où on a un petit différend. Si on ne veut pas, justement, rafler les compétences, les responsabilités des sociétés de transport et des villes, si on dit que ce n'est pas l'objectif, bien, pourquoi ne pas le nommer? Pourquoi ne pas le dire? Pourquoi ne pas l'inscrire pour les rassurer puis justement stabiliser, là, leurs rôles, puis leurs compétences, puis leurs équipes, et tout ça, en disant : Nous, ce qu'on va faire, c'est autre chose de complémentaire à ce que vous faites déjà, puis on va le faire, justement, de façon plus experte encore, parce qu'on va se concentrer là-dessus, plutôt que d'ouvrir la porte à ce qu'éventuellement, bien, on aille un peu rafler, comme vous l'avez mentionné, ou s'inscrire, ou s'ingérer dans ce que vous faites déjà? Si on ne veut pas le faire, pourquoi on ne le dit pas?

Mme Guilbault : Mais les prescriptions... Bien, les prescriptions peuvent, des fois, être adéquates dans les lois, mais les proscriptions, souvent, quant à moi, sont inutilement limitatives... limitatrices?

M. Arseneau : Limitatives.

Mme Guilbault : Limitatives. Et je donnais l'exemple, tout à l'heure, puis je trouve que c'est un... c'est un bon exemple, en tout cas, ça me semble, là, dans plusieurs lois : il y a un pouvoir de directive ou il y a des pouvoirs au ministre, là. Tu sais, tu as différents libellés, là, mais le ministre a le pouvoir d'ordonner telle chose ou de demander telle chose, tu sais, dans des cas qui ne sont justement pas prévus explicitement parce que c'est des... ou un pouvoir de directive.

Quand j'étais ministre de la Sécurité publique, le ministre de la Sécurité publique avait un pouvoir de directive, puis ça m'est arrivé de l'utiliser dans des situations où j'ai eu besoin... je pense que c'était dans les fusillades ou je ne sais... je ne sais plus, là, ce n'est peut-être pas ça. Mais ça m'est arrivé, moi, de l'utiliser, le pouvoir de directive générale de la ministre pour une situation. Mais, si c'est moi qui avais... si on avait fait la loi ici, ensemble, mettons, deux ans avant, je n'aurais pas pu savoir que j'en ai besoin dans deux ans, parce que telle situation est survenue, mais j'ai utilisé le pouvoir général de directive du ministre. Pour moi, c'est similaire à ça. C'est des pouvoirs généraux qu'on donne à des ministres. Là, ici, on les donne, parce que, là, ça se veut justement une agence qui, oui, relève du ministre, mais qui est indépendante.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Oui, oui, non, mais c'est ça, en adéquation avec des besoins, mais en adaptation à des situations qui peuvent survenir puis qu'on ne peut pas anticiper nécessairement longtemps d'avance. Parce que tout va vite, on le sait, plein de choses se passent, puis, des fois, on a besoin d'agir, ou de réagir, ou de prendre des décisions, des fois, on a besoin de faire des choses qu'on n'aurait pas pensé devoir faire, des fois, des choses qu'on pensait devoir faire, finalement, on ne les fait pas, puis ainsi va la vie.

Alors, pour moi, c'est un peu l'équivalent des pouvoirs généraux qu'on donne à des ministres, dans plus d'une loi, là, et sûrement que j'en ai une dans ma loi sur le transport, quelque chose comme ça.

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça. J'ai des pouvoirs exécutifs généraux, pouvoirs spéciaux. Donc, tu sais, c'est... puis c'est fait comme ça, puis ces choses-là existent, puis ce n'est pas pour en abuser, bien sûr. Parce qu'un ministre de la Sécurité publique qui invoquerait son pouvoir de directive à tout bout de champ, à un moment donné, ses corps policiers puis ses partenaires diraient : Là, tu sais, tu sais-tu où tu t'en vas, là? À un moment donné, tu sais... mais c'est fait pour être adaptatif puis, pour moi, c'est la même chose.

M. Arseneau : Mais, si je vous suis bien, la ministre a déjà ce pouvoir de composer avec des situations qui pourraient être exceptionnelles et imprévisibles au moment où on en parle, ce qui fait que, même si on incluait cet amendement-là, que... avec son pouvoir de directive, dans une situation particulière, le ministre pourrait y déroger. Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

Mme Guilbault : Bien non, c'est ça, ça ne fonctionne pas comme ça. Puis, de toute façon, ce n'est pas... ce n'est pas le genre de pouvoir qu'on utilise pour confier un mandat à une agence de transport collectif, là. La raison pour laquelle on donne ces pouvoirs-là au ministre... La comparaison, c'est que la raison pour laquelle on donne ces pouvoirs-là, c'est pour pouvoir permettre au ministre une marge de manoeuvre puis une capacité d'agir ou de réagir dans des circonstances qui n'étaient pas nécessairement prévues. Donc, je transpose exactement ce même objectif là, d'avoir une marge de manoeuvre, de pouvoir agir ou réagir dans des circonstances pas prévues puis de pouvoir... de pouvoir, c'est ça, s'adapter à des situations, à des circonstances qui n'étaient peut-être pas prévues. Et...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Quoi?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Dans le respect des compétences, oui, mais, je veux dire, on ne sait pas ce qui va arriver en termes de projets d'infrastructure dans les prochaines décennies. On le sait, on a notre PQI en ce moment, là, 2024-2034, et on sait que moi... on sait que nous, on voudrait avoir un projet dans l'est de Montréal qui va aller sur la couronne nord. J'ai déjà parlé de la Rive-Sud de Montréal qui va avoir besoin aussi... Tu sais, on tourne toujours autour des mêmes affaires, là, mais... Donc, c'est ça, la raison pour laquelle on crée Mobilité Infra Québec. Ce n'est pas pour aller gérer la billetterie qui est déjà gérée par l'ARTM, ce n'est pas pour ça. Pensez-vous que je viendrais en commission pendant des heures pour aller gérer des... Tu sais, je veux dire... Puis là ça fait déjà quand même deux heures qu'on parle de ça, là. Alors, j'envisage qu'on commence... De toute façon, on achève, mais, tu sais, je considère qu'à 18 heures, on va avoir fait le tour de ça, là. Puis, tu sais, moi, je... Bien, je pense que peut-être mon collègue de Nelligan va avoir un autre amendement, mais beaucoup moins substantiel, là. Ça fait que je ne sais pas... Puis peut-être d'autres auront d'autres amendements, mais j'aurai toujours la même réponse là-dessus, sur la marge de manoeuvre et la collaboration avec les municipalités.

M. Arseneau : Mais, Mme la Présidente, la ministre a dit d'entrée de jeu, je pense, tout à l'heure, là, à mon collègue de Taschereau que son amendement était... C'est un sous-amendement, ça, c'est... ou c'est un amendement? C'est un sous-amendement?

Des voix : ...

M. Arseneau : Un amendement. On s'y perd parfois. Donc, que l'amendement est à la fois trop vague et trop précis, ou, en tout cas...

Mme Guilbault : Aléatoire, un petit peu.

M. Arseneau : «Aléatoire», c'est le mot que vous avez utilisé, mais c'est... Donc, l'idée, moi, que je retiens, c'est peut-être que vous... on ne souhaite pas identifier des projets opérationnels tels que l'agrandissement ou la construction d'un garage puis le maintien des actifs. On a des éléments, une nomenclature qui pourrait être incomplète ou qui pourrait être restrictive éventuellement dans des situations pour lesquelles la ministre veut se garder une certaine marge de manoeuvre. Bien, à ce moment-là, est-ce qu'il y a une ouverture du côté de la ministre pour indiquer que la réalisation de projets complexes de transport doit se faire, puis on l'a suggéré tout à l'heure, là, on lui a soufflé à l'oreille, dans le respect des compétences des sociétés de transport et des municipalités?

Mme Guilbault : Mais qu'est-ce qu'on entend par là? Parce qu'on va toucher... Tu sais, par exemple, si un jour on décide de faire un projet, puis fort probablement que ça va arriver, qui touche le territoire de la ville de Montréal... puis la ville de Montréal va être d'accord qu'on le fasse, là, ils aimeraient ça, eux autres, là, qu'enfin on «déclutch», si vous me passez l'expression, sur le projet de l'Est de Montréal. Mais on a besoin d'un porteur. Ils le réalisent, ça. C'est pour ça que Mme Plante, qui est venue en commission, en Teams, nous l'a dit : C'est une bonne chose. Donc là, on aurait un projet dans l'est de Montréal. Alors, à ce moment-là, on serait en contravention des compétences de la STM théoriquement.

Mais, tu sais, c'est ça que je vous dis, Mme la Présidente, quand on met quelque chose dans une loi, il faut vivre avec dans toutes les circonstances. C'est beaucoup mieux de faire l'inverse, de mettre ça général puis de s'adapter à chacune des circonstances. Et, en l'occurrence, les projets vont être confiés par décrets, et, dans les décrets... Puis c'est là que je dis que c'est impensable qu'on impose... qu'on n'ait pas des décrets avec des projets qui sont préalablement souhaités. Tu sais, souvent, je l'ai dit aux gens en consultations, j'ai dit : Nous, on n'a... tu sais, on n'a pas assez d'argent pour dire qu'on va vous imposer un projet chez vous, là. Quand on va faire un projet, c'est parce que les partenaires, les municipalités, les citoyens, les parties prenantes vont le vouloir. Ça, ça va être attaché dans le décret.

Tu sais, quand on va passer un décret au Conseil des ministres, là... puis ça, c'est nécessaire pour que MIQ fasse un projet. Donc, quand MIQ va faire un projet, forcément, le décret va avoir passé au Conseil des ministres. Et, quand le décret va passer au Conseil des ministres, forcément, les partenaires concernés vont avoir été convenablement, tu sais, consultés puis la collaboration va être enchâssée dans le décret puis le partage aussi du financement. Puis tout ça, là, ça va être dans le décret. Ça fait que le jour où MIQ fait un projet, forcément, ça a déjà été tout attaché avec les parties prenantes. Ça fait qu'il n'y a pas d'invasion ou de risque d'invasion ou... ce n'est pas ça, l'objectif de MIQ. Ce n'est pas ça, l'objectif de MIQ. C'est de combler un vide.

• (17 h 50) •

M. Arseneau : Moi, je pense que cette vision-là a un aspect peut-être un peu, encore une fois, là, optimiste, je vais dire ça comme ça, et il faut, et c'est ce qu'on essaie de faire, je dirais, baliser le rôle et la capacité de l'agence d'agir. Parce qu'il y a déjà plusieurs partenaires, parties prenantes dans l'écosystème et... qui se sentent et qui pourraient éventuellement se sentir bousculés. Et lorsqu'on dit qu'on n'ira jamais faire un projet sur un territoire sans attacher tous les partis... toutes les parties prenantes, bien, c'est intéressant, parce qu'on vient dire que, pour le troisième lien, si Lévis était d'accord et que Québec s'y opposait, on ne le ferait pas. C'est ce que je comprends.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article tel qu'amendé? Le 20 secondes... Non. Alors, voilà. Ça fait que, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix.

M. Grandmont : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Bon, bien, allez-y.

M. Grandmont : Bien, c'est ça, ce que j'entends de la ministre, c'est que les intentions vont dans une direction, il y a un refus clair de l'inscrire dans son projet de loi. Quelque part, la ministre dit : Après moi, le déluge... ce qui se passera après moi, ce n'est pas grave, je n'en porterai pas le fardeau.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...je vois qu'il n'y a pas d'autre intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix.

M. Grandmont : Je pense qu'il a une intervention.

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

M. Derraji : Oui, désolé. J'ai eu l'occasion de suivre un peu les échanges via télévision, Mme la Présidente.

Une voix : ...

M. Derraji : Oui, bien, voilà. La seule chose... et c'est une excellente remarque de mon collègue. Je vous le dis, moi, j'adore travailler avec les ingénieurs. Je vais vous dire ce qu'il vient de dire. Il vient de dire que je faisais beaucoup de choses en parallèle. C'est vrai, chers collègues, la seule chose que... je ne peux pas faire tout ici, donc j'étais en mode virtuel. Je vous suivais.

Et je suis avec grand intérêt les interventions de mes deux collègues par rapport à l'amendement de mon collègue. Moi, je pense que l'enjeu qui reste sur la table, c'est que... et ça revient à ce qu'on disait tout à l'heure au niveau des projets entre le ministère du Transport et la future agence.

Et j'ai entendu Mme la ministre, tout à l'heure, parler de la construction des garages. Mais, quand on rencontre l'ensemble des sociétés de transport, Mme la Présidente, quand on leur parle au niveau des opérations, l'agrandissement des garages, le maintien des actifs ou le développement ou l'amélioration du système de transport intelligent, qui sont au coeur, au coeur des opérations des sociétés de transport... Moi, je pense que ça... Le collègue, pourquoi il ramenait cet enjeu, c'est... au-delà de le ramener dans la définition de ce qu'il voulait faire au niveau des projets complexes... mais je pense que ça mérite une clarification, parce que les sociétés de transport qui étaient là... et ce qui me vient à l'esprit, c'est la Société de transport de l'Outaouais. Société de transport de l'Outaouais, eux, ils ont, avec leur bureau de projets... avec leur bureau de projets, ils étaient capables... ils étaient capables, Mme la Présidente, d'aller de l'avant avec un projet de tramway.

Et, quand je regarde la mission principale, «d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport», c'est là où ce que... ce que je lis entre les lignes, c'est exactement ce que la Société de transport

de l'Outaouais nous disait. Et je comprends, à un certain moment, la ministre disait que, si une société de transport a déjà entamé quelque chose, ils peuvent la continuer. Mais, en précisant ces informations, je pense que ça va donner des arguments autres concernant la mission principale de Mobilité Infra Québec.

Je vous le dis, je sais que c'est dans une perspective de mobilité durable et l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. Nous avons défini la complexité des projets complexes tout à l'heure. Ça a pris quand même beaucoup de temps. J'aurais aimé voir «projets complexes de transport collectif». Ce n'est pas le cas, mais, Mme la Présidente, le fait d'exclure ce genre d'opération, ça va encore une fois aider à circonscrire d'une manière très claire, très, très claire la mission principale de Mobilité Infra Québec.

Donc, moi, je vois d'un bon oeil le fait de dire que tout ce qui touche les projets opérationnels avec les activités des sociétés de transport, ils le font déjà. Et moi, j'ai eu l'occasion, Mme la Présidente, depuis que j'ai eu l'immense plaisir d'être porte-parole en transport et mobilité durable pour bientôt neuf mois, depuis janvier, de faire le tour de l'ensemble des sociétés de transport. La plupart, ils ont déjà des projets opérationnels. La plupart, ils ont des projets de construction de garages. Prenons juste le cas, l'exemple de la ville de Québec. Tout ce qui touche le développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligents, ils ont ça, Mme la Présidente. Je dirais même qu'il ne faut pas qu'on tombe dans une surenchère des études, une surenchère de personnes qui font presque la même chose. La société de transport, qui était plus directe dans ce sens, ça a été la Société de transport de l'Outaouais. Eux, ils étaient très clairs. Ils l'ont dit d'une manière assez directe. C'est ce qu'ils voulaient, ils voulaient continuer à faire une... ce qu'ils faisaient déjà. Et eux, le problème qu'ils guettaient un peu et qui les empêchait de continuer, c'est le financement. C'est le financement, ce n'est pas le développement des projets. Ce n'est pas le fait de ne pas avoir des idées par rapport à la construction de garages en lien avec l'électrification du transport.

Donc, encore une fois, je pense que cet amendement clarifie, encore une fois, la mission principale de la... de Mobilité Infra Québec, qui, je tiens à le rappeler... que le gouvernement lui donne la responsabilité d'analyser, de faire des analyses d'opportunité, de planifier ou... la réalisation de projets complexes. Mais l'exclusion de ces projets, ça va juste nous éviter demain... Je sais, c'est clair dans la tête de Mme la ministre, ce qu'elle veut faire par Mobilité Infra Québec, mais, si demain on a quelqu'un qui aime ça faire du micro... je ne dirai pas micro... microgestion? Oui, c'est de la microgestion... va aller chercher, dans chaque société de transport... Là, je veux faire l'agrandissement du garage. Quelqu'un... On ne sait pas, on ne peut pas prétendre... M. le ministre libéral, péquiste ou solidaire, ça peut arriver, mais ce n'est pas exclu. Bien, au moins, au moins dire aujourd'hui : Bien, écoutez, probablement, mon collègue solidaire, demain, ministre des Transports, il va s'intéresser à la construction des garages. Bien, lui, au moins, il est clair. Il dit qu'il veut... il n'est pas intéressé par la construction des garages.

Mais encore une fois, moi, je pense que ce libellé, Mme la Présidente, de cet amendement... sous-amendement plutôt, de mon collègue, vient clarifier davantage la mission principale qu'on veut tous donner à Mobilité Infra Québec. Donc, encore une fois, je pense que c'est un sous-amendement intéressant, qui va donner... bien, pas donner, clarifier la mission principale de Mobilité Infra Québec. C'est très important, et les sociétés de transport, ils exercent déjà leurs fonctions. Rien qu'à Montréal, Mme la Présidente, figurez-vous, on a la Société de transport de Montréal, on a la Société de transport de Laval, on a la société de transport de Longueuil et on a l'ARTM. Est-ce qu'aujourd'hui, autour de la table, on veut que Mobilité Infra Québec commence à faire autre chose que les trois sociétés de transport font au niveau de la CMM... rajoute l'ARTM?

Donc, c'est là où c'est très important avoir ce genre de débat. C'est enregistré. Je pense que... J'espère que demain on ne sera pas obligés de refaire le débat que Mobilité Infra Québec n'est pas fait pour gérer l'agrandissement, ou la construction de garages, ou bien...

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

M. Derraji : Ah! OK.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Compte tenu de l'heure, nous allons ajourner nos travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 18 heures)