



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 24 octobre 2024 — Vol. 47 N° 65

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (7)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le jeudi 24 octobre 2024 — Vol. 47 N° 65

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
-------------------------	---

Intervenants

M. François St-Louis, vice-président

- M. Monsef Derraji
- M. Etienne Grandmont
- Mme Geneviève Guilbault
- M. Mathieu Lemay
- Mme Marie-Louise Tardif
- M. Daniel Bernard
- Mme Agnès Grondin
- M. Joël Arseneau

Le jeudi 24 octobre 2024 — Vol. 47 N° 65

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (7)**

(Quatorze heures douze minutes)

Le Président (M. St-Louis) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de poursuivre 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.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Le Président (M. St-Louis) : Merci, Mme la secrétaire.

Étude détaillée (suite)

Alors, lors de l'ajournement de nos travaux, hier, nous étions à l'étude d'un amendement présenté par le député de Taschereau à l'article 4 de la loi édictée. M. le député de Nelligan, vous avez une autre intervention à faire ou donner suite à votre intervention d'hier. Vous disposez de 7 min 25 s.

M. Derraji : Combien?

Le Président (M. St-Louis) : 7 min 25 s.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bien, juste remettre l'amendement, comme ça, ça va me rafraîchir la mémoire, du moment qu'on commence en après-midi, un jeudi, après une très bonne semaine... Je pense qu'on peut descendre en bas, mais je pense que vous avez dit... le député des Îles-de-la-Madeleine ou député de Taschereau qui a déposé... c'est ça.

Le Président (M. St-Louis) : ...c'est l'amendement du député de Taschereau, mais c'est bien le député de Nelligan qui...

M. Derraji : Oui, oui.

Le Président (M. St-Louis) : Excusez-moi.

M. Derraji : Non, non, non, mais j'ai cru comprendre que c'est l'amendement du député des Îles-de-la-Madeleine, mais probablement juste moi qui a mal entendu, mais c'est bon. Donc, on est bien sur l'amendement de mon collègue député de Taschereau, d'hier?

Le Président (M. St-Louis) : Oui.

M. Derraji : Oui, merci, M. le Président. Merci. Donc, vous m'avez dit quoi, 17 minutes?

Le Président (M. St-Louis) : ...

M. Derraji : OK, merci. Bon, on va avoir un grand plaisir, écoute, et je sais que Mme la ministre aime... aime écouter ce que je dis en commission parlementaire, elle qui est multitâche. Donc, bonjour, chers collègues. Très heureux de vous revoir en ce début d'après-midi. J'espère que vous avez avec vous vos cafés, vous êtes prêts à recommencer l'étude détaillée d'un important projet de loi qui va créer une autre agence gouvernementale, cette fois-ci l'agence Mobilité Infra Québec, et je vois que... le député de Masson, comme à son habitude, très prêt avec la liste des articles aux appels au règlement. Il est prêt, il est prêt, M. le Président. Mais, maintenant, permettez-moi de revenir...

Une voix : ...

M. Derraji : L'article 4, OK, M. le député. Je pense que M. le président va nous arrêter. Donc, il faut l'aider. Donc, M. le Président, écoutez, hier, j'ai commencé à parler... j'ai commencé à parler de l'ajout de l'amendement de mon collègue le député de Taschereau, et ce qu'on s'est dit, c'est que l'article 4 parle de la mission principale de

Mobilité Infra Québec, Mobilité Infra Québec qui «a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport».

On ne va pas refaire le débat sur la mission principale parce qu'on l'a dit hier et, malheureusement, on n'a pas pu convaincre le gouvernement par rapport à la définition des projets complexes de transport collectif, mais le collègue de Taschereau a ramené un point, et ce point, il est quand même important, et c'est en relation avec les consultations que nous avons eues, et les consultations que nous avons eues parlaient beaucoup, beaucoup, beaucoup... parlaient beaucoup... parlaient beaucoup du rôle des sociétés de transport et l'importance...

Et vous avez vu, M. le Président, la dernière année, les enjeux que nous avons eus avec les sociétés de transport, qui nous disaient que, que ce soit en maintien d'actif, que ce soit au niveau de l'électrification du transport, ils ont énormément d'enjeux, et ce qu'on ne voulait pas, ce qu'on ne voulait pas, c'est que Mobilité Infra Québec puisse faire des projets qui rentrent dans le champ de compétence des sociétés de transport, et c'est pour cela que l'ajout de cet amendement... c'est un sous-amendement, encore une fois... l'ajout de ce sous-amendement, «excluant les projets opérationnels en lien»... C'est un sous-amendement? C'est un sous... C'est un amendement? C'est un amendement, voilà. Le député de Masson, je vous ai dit, M. le Président, il nous suit très bien. Donc, c'est un amendement, et, avec raison, je lui donne, il a raison de dire que c'est un amendement, c'est très bien.

Donc, l'ajout de cet amendement, ça vient un peu confirmer que Mobilité Infra Québec n'a pas... n'a pas intérêt, et ce n'est pas dans sa mission principale, à aller jouer dans les projets opérationnels en lien... en lien avec les activités des sociétés de transport. Donc, c'est ça que je... que je lis entre les lignes dans le cadre de cet amendement, M. le Président... ni dans l'agrandissement ou la construction de garages. Et ça, on le sait, la plupart des sociétés de transport que j'ai eu l'occasion de visiter, que ce soit à Montréal, à Laval, Longueuil, même en Outaouais, j'ai eu aussi une rencontre avec les gens de Québec, ils ont leurs projets de développement, ils ont leurs projets d'agrandissement, de construction de garages, ils ont leurs plans de planification, ils ont aussi des enjeux avec le maintien d'actif.

Permettez-moi d'ouvrir une parenthèse. On l'a vu avec la Société de transport de Montréal, les enjeux qu'ils ont eus avec la ligne bleue, où ils étaient obligés de fermer trois lignes... trois stations, ils ont réouvert deux, une, elle est fermée encore. Et on a vu le déficit au maintien d'actif qui se chiffre à plusieurs millions de dollars. Je pense que, pour le... pour arriver à le mettre à jour, on parle d'un demi-milliard, 500 millions de dollars, et ils ne mettent même pas 250 millions de dollars.

Donc, ça, c'est par rapport au maintien d'actif, développement ou l'amélioration de systèmes de transport intelligent au coeur des opérations des sociétés. Encore une fois, le collègue ramène cet aspect parce qu'on ne peut pas aller... Le rôle de Mobilité Infra Québec ne peut pas être d'aller jouer un peu ou aller être l'opérateur en ce qui concerne les systèmes de transport intelligent ou bien les systèmes de gestion de parcs, et c'est là où ça devient... ça devient mêlant pour les gens. Est-ce que, demain, Mobilité Infra Québec, M. le Président, au niveau de sa mission, va être obligée d'aller faire des projets opérationnels avec les sociétés de transport?

On le voit, Mme la ministre n'arrête pas de le rappeler, elle ne voulait pas exclure d'autres projets de transport de la mission de Mobilité Infra Québec. Ça laisse un peu le... ça laisse un peu le... ça laisse un peu l'opportunité à Mobilité Infra Québec de faire autre chose que le transport collectif, mais on sait aussi que le plan structurant de l'est, c'est quelque chose que Mobilité Infra Québec risque d'avoir comme... comme tâche à effectuer, mais, quand je vois le PSE et là où il est rendu avec l'ensemble des travaux de l'ARTM, je me demande c'est quoi, le rôle de Mobilité Infra Québec dans ce sens, et c'est là... et c'est là, M. le Président, que je... on voulait vraiment clarifier... on voulait vraiment clarifier le tout, et c'est pour cela que je pense que l'amendement, tel que proposé par mon collègue, vient clarifier et délimiter le rôle de Mobilité Infra Québec.

Et, on s'entend, on ne partage pas la définition de projets complexes de transport, parce qu'on voulait que ce soit «projets complexes de transport collectif». On s'est battus pour ça, mais malheureusement le gouvernement a battu un peu notre amendement, et on revient à la définition de base que le gouvernement propose, avec une mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport, mais ça, ça reste très, très vague comme mission, et c'est là où nous, on se demande : Si on veut, et la réalité veut, que le gouvernement crée une agence pour faire des choses qu'on ne fait pas présentement, on a un enjeu de compétence par rapport à la mobilité durable ou par rapport au transport collectif, il faut que ce soit clair et énuméré.

• (14 h 20) •

Le problème, M. le Président, sur la place publique, quand tu dis que tu as un enjeu pas avec les routes ou les autoroutes, mais tu as un enjeu avec le transport collectif, mais tu as beaucoup de sociétés de transport... Et c'est là où la question se pose. Demain, sur n'importe quel territoire, Mobilité Infra Québec aimerait développer un projet de mobilité, mais, si la société de transport, sur un territoire bien déterminé, est impliquée déjà, est-ce qu'on n'est pas en train de dédoubler les rôles ou bien est-ce que le gouvernement va tout faire et, par la suite, il va travailler avec les sociétés de transport? On ne le sait pas, et c'est pour cela que ce... que c'est important, au tout début... au tout début, de valider... de valider, M. le Président, la mission, d'être plus clair au niveau de la mission principale de Mobilité Infra Québec.

Et, quand on parle des projets opérationnels en lien... en lien avec les activités des sociétés de transport, j'ai beaucoup utilisé le passage, en commission parlementaire, de la Société de transport de l'Outaouais, qui, eux, disaient clairement qu'ils n'avaient pas besoin de Mobilité Infra Québec. Je l'utilise souvent parce que, pour moi, c'est l'exemple parfait. Donc, ils étaient capables de travailler eux-mêmes avec leur bureau de projets. Ils ont recruté ce qu'ils voulaient recruter. Les projets avancent, mais ils ont un enjeu. L'enjeu, qui est l'enjeu de partout, y compris dans la francisation aujourd'hui, c'est qu'on a un gouvernement en face qui n'a plus d'argent. Il n'a plus d'argent. J'ai

l'impression que le député de Masson ne partage pas mon point de vue, mais il y a des fermetures dans les classes de francisation un peu partout.

Donc, quand je vois qu'il y a des enjeux au niveau de la construction des garages, pour l'électrification du transport ou l'agrandissement des garages, quand je vois le plan ambitieux pour l'électrification du transport, où on parle de plusieurs milliards, 10 ou 13, et que le gouvernement n'a pas planifié plus que 3 ou 4 milliards de dollars, donc il y a des questions qui se posent, M. le Président, et on le voit, d'où l'importance de bien, bien, bien cerner la mission principale de Mobilité Infra Québec, parce qu'on ne veut pas que ce soit une mission très large et, au bout de la ligne, au bout de la ligne, on arrive à ce qu'on a un dédoublement, un dédoublement avec le ministère du Transport, et ça, ça, on l'a expliqué hier. Les projets complexes de transport devraient être... transport collectif, au niveau de Mobilité Infra Québec. On ne peut pas... on ne peut pas commencer à penser que Mobilité Infra Québec doit tout faire, il y a déjà un ministère, sinon on dédouble les choses, un.

Deux, si on... dans des territoires de sociétés de transport, on ne peut pas continuer à faire ou bien espérer faire la même chose que les sociétés de transport, parce qu'ils le font déjà, et c'est pour cela... Moi, je suis pour l'amendement tel que proposé par mon collègue, qu'il faut exclure les projets opérationnels en lien avec les activités des sociétés de transport. Moi, je pense, c'est du bon sens. Comme disait quelqu'un, c'est du grand bon sens. Ce n'est pas une marque déposée, mais c'est du grand bon sens qu'il n'y a pas un mélange au niveau des missions.

Je vous ai dit que la ministre, elle est multitâche, je vous ai dit. C'était juste un test, mais je vous l'accorde, Mme la ministre, vous m'impressionnez. Vous m'impressionnez, Mme la ministre, je vous le dis, vous m'impressionnez.

Le Président (M. St-Louis) : Rapidement.

M. Derraji : Donc, M. le Président, encore une fois, c'est le grand bon sens qui doit nous guider dans nos travaux parlementaires, et, dans cet amendement, moi, je pense que le grand bon sens va l'emporter, parce que je ne pense pas qu'on peut tout donner à Mobilité Infra Québec, et que la mission principale doit être vraiment s'occuper des projets du transport collectif, mais attention, attention, attention, parce qu'il y a déjà des sociétés de transport qui font déjà un travail exceptionnel, qui ont des équipes-projets. D'ailleurs, j'attends, M. le Président, et je vais terminer parce que... — oui, je termine — j'attends le coût de l'ensemble des bureaux de projets, que j'ai demandé il y a quelques jours. Ça va nous aider, hein, à avancer très bien dans le cadre de ce projet de loi. Alors, M. le Président, merci.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Ceci conclut le temps alloué pour le débat sur l'amendement déposé par le député de Taschereau. Nous allons donc procéder à la mise aux voix par vote nominal. S'il vous plaît, Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : 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 : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

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

Le Président (M. St-Louis) : Abstention. Donc, l'amendement, tel que déposé, est rejeté. Ce qui nous amène à l'article 4. Donc, le temps restant pour les débats était... En fait, est-ce qu'il y a des interventions? Allez-y, M. le député.

M. Derraji : M. le Président, hier, nous avons eu un échange extraordinaire avec Mme la ministre et ses équipes, et je veux juste mettre le tout dans le contexte, et on peut suspendre par la suite. Ça va... ça touche la qualité. Donc, M. le Président, une courte suspension pour qu'on dépose un amendement, je ne sais pas s'il est prêt, et on va aller vite par rapport à cet amendement.

Le Président (M. St-Louis) : Nous allons suspendre nos travaux. Merci.

(Suspension de la séance à 14 h 26)

(Reprise à 14 h 29)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission reprend ses travaux. Lorsque nous avons quitté, il y a eu...

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : M. le député, Mme la ministre, s'il vous plaît! Lorsque nous avons quitté avant la suspension, il y a eu dépôt d'un amendement déposé par le député de Nelligan. M. le député, je vous demanderais de lire votre amendement, s'il vous plaît.

M. Derraji : Oui, merci, M. le Président.

Donc, l'article 1, article 4 de la Loi sur Mobilité Infra Québec : Insérer, dans le premier alinéa de l'article 4, tel que... tel qu'amendé, de la Loi sur Mobilité Infra Québec proposé par l'article 1 du projet de loi et après «perspective», «de qualité et»... de «perspective», «de qualité et».

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Alors, y a-t-il des interventions?

• (14 h 30) •

M. Derraji : Ça va être très court, M. le Président, parce qu'on a eu quand même un échange hier par rapport à ça, mais, juste pour mettre les gens dans le contexte, on est dans l'article 4, qui définit la mission, fonctions et pouvoirs généraux de Mobilité Infra Québec, et, après discussion avec les collègues de la partie gouvernementale, la ministre et les gens... ceux qui... les personnes qui l'accompagnent, ce qu'on voulait, c'est que la qualité puisse être aussi mentionnée dans la mission.

Donc, tout ce qu'on fait, que ce soient les projets d'infrastructure, que ce soit la gestion des projets complexes de transport, c'est dans une perspective de qualité, et c'est pour cela que l'article, une fois accepté et amendé, va être lu de la manière suivante : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de qualité et de mobilité durable...» Donc, c'est ça qui va guider la mission de Mobilité Infra, et, pour nous, ce qu'on disait, M. le Président, hier, c'est un texte fondateur. On ne peut pas, dans un texte fondateur qui fait l'énoncé d'une mission d'une nouvelle agence, ne pas parler de la qualité. Donc, voilà.

Donc, M. le Président, je tiens juste à remercier l'équipe de Mme la ministre, parce que nous, au début, on avait l'objectif de le mettre ailleurs, dans un autre endroit, mais, après discussion sur le fond de l'ajout, ils ont accepté l'ajout, et je tiens à les remercier, M. le Président. Donc, voilà, c'est ce que je vous propose.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole au député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Bien, je trouve ça intéressant comme... comme ajout, là, mais j'essaie juste de voir un peu, là, qu'est-ce que seraient les avantages ou la plus-value, là, d'ajouter un tel terme. Évidemment, j'imagine qu'au ministère des Transports ou dans Mobilité Infra Québec, Mme la ministre envoie toujours le message à l'effet qu'elle veut des projets de qualité, là. Je ne sais pas dans quelle mesure c'est nécessaire de l'indiquer en surplus. Donc, j'aimerais juste comprendre le raisonnement, du côté de la partie gouvernementale, pour accepter l'amendement proposé par mon collègue député de Nelligan.

Le Président (M. St-Louis) : Allez-y, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, tout à fait. Bien, écoutez, je suis d'accord avec le député de Taschereau. C'est qu'on a eu une discussion en aparté, en dehors du micro de la commission, là-dessus, et, plusieurs fois, je lui ai... je lui ai exactement dit ce que le député de Taschereau soulève en ce moment : Est-ce que ça ajoute quelque chose? Pour moi, c'est tellement immanent à n'importe quelle loi, d'ailleurs, là. Que ce soient des lois de service public, d'infrastructure, de n'importe quoi, la qualité devrait être inhérente à tout ce qui se fait au gouvernement. Mais, après plusieurs échanges où le député de Nelligan y tenait... En même temps, pour moi, ça n'ajoute rien parce que ça va de soi, mais lui semblait y tenir. Alors, tu sais, comme je suis une personne de compromis, très ouverte, et surtout très collégiale, bien, j'ai accepté qu'on puisse trouver une façon de l'insérer d'une manière où tout le monde serait heureux. Alors, c'est pour ça que... j'imagine que c'est pour ça qu'il a bâti cet amendement-là et qu'il nous le propose aujourd'hui.

M. Grandmont : ...encore une fois, là, ce n'est pas pour juger la qualité, là, du... de l'amendement de mon collègue... de notre collègue, mais est-ce que ce n'est pas à travers, plutôt, le mode d'approvisionnement qu'on va

trouver les moyens d'avoir la qualité recherchée? Parce que, tu sais, on a souvent discuté... au Québec, c'est une... c'est une espèce de discussion, là, incessante, là, en fait, là, la loi du plus bas soumissionnaire, ce que ça amène comme enjeux en termes de qualité de ce qui est produit, en termes de routes, peu importe, là, tu sais, tout ce qu'on... tout ce qu'on produit au Québec, en fait, là, et ce mode d'approvisionnement là est justement modifié dans le PL 62. D'ailleurs, est-ce que ça a été sanctifié... — sanctifié! — sanctionné? «Sanctifié!» Je n'avais jamais... je n'avais jamais fait le mélange, mais c'est très drôle. Mais est-ce que ça a été sanctionné, le PL 62? Pas encore, hein, je pense?

Mme Guilbault : Oui, il y a trois semaines.

M. Grandmont : Elle a été sanctionnée? Ah! OK, OK. Parfait. Bien, donc, c'est là-dedans qu'on voit... c'est dans le mode d'approvisionnement qu'on va juger ou, en fait, donner des critères qui touchent la qualité. Donc, est-ce que ce n'est pas plutôt là qu'on aurait dû avoir cet échange-là? Je ne sais pas. Je me pose la question. Peut-être que...

Mme Guilbault : Oui. Bien, selon ce que je comprends, là... je n'étais pas dans le fin détail de la commission du 62, mais le député de Nelligan, qui y était, semblait dire qu'ils ont inséré le terme «qualité» dans le projet de loi n° 62 puis il voulait justement, symétriquement, le faire dans le 61. Moi, je jugeais... puis ce que je lui soulevais... toujours hors micro, là, je sais que c'est un peu bizarre, peut-être, de... mais en tout cas... Donc, c'est ça, ce que je lui soulevais, c'est que la qualité... Puis la qualité aussi... la notion de qualité varie d'un projet à l'autre, dans le sens où, pour moi, la qualité, c'est de faire, évidemment, un projet de qualité à chaque fois, dans le sens... un projet qui va être durable, qui va respecter des standards, etc., mais c'est tellement variable d'un projet à l'autre. Qu'est-ce que la qualité pour un versus l'autre?

On parlait hier d'acceptabilité sociale. Pour certains projets, l'acceptabilité sociale va être une grosse partie. Pour d'autres projets, il va y avoir peut-être des défis plus techniques, plus d'ingénierie, par exemple, je ne sais pas, moi, un rail qui passerait dans un endroit particulier ou... tu sais... Alors, comme on va fonctionner par décret, chaque projet va être confié à Mobilité Infra Québec par décret, il va y avoir, là-dedans, un certain nombre de conditions, puis les paramètres du projet vont être définis, puis évidemment qu'on va s'attendre à ce qu'ils soient respectés puis que le projet soit de...

C'est ça, c'est que, pour moi, c'est tellement immanent — le terme «immanent», je pense, est le bon — que... mais, en même temps, ça n'enlève rien non plus de le mettre là. Puis, tu sais, de mettre le mot «qualité» quelque part dans le projet de loi, moi, je ne suis pas contre parce que, comme je dis, pour moi, ça va tellement de soi. C'est un peu comme... je donnais l'exemple hier, c'est un peu comme si on disait que Mobilité Infra Québec va respecter toutes les... tous les autres lois et règlements, par ailleurs, au Québec. Tu sais, pour moi, ce n'est pas nécessaire de l'écrire là, mais c'est sûr que oui, tu sais. Alors, pour moi, c'est un peu similaire. Mais, s'ils l'ont fait dans le 62, je n'ai rien contre le fait de le mettre dans le 61.

M. Grandmont : ...effectivement, là, sur des propositions d'amendement qui allaient dans le sens de respecter toutes les lois du Québec, là. Ce n'était pas spécifiquement là-dessus, mais, effectivement, là, je suis d'accord avec vous.

Là, par contre, vous avez dit quelque chose d'intéressant. C'est que la notion de qualité, ça peut avoir des géométries variables puis ce n'est pas perçu de la même façon par toutes les parties prenantes d'un projet, par exemple, ou même de la population qui va recevoir éventuellement ce projet-là. Donc, si on l'insère là, là, donc, «Mobilité Infra a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective — puis là c'est là qu'on insère, "dans une perspective" — de qualité et de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité», etc., donc, la qualité, là, elle est redevable à qui, plus à Mobilité Infra Québec ou au gouvernement, qui confie à Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Bien, aux deux, parce que le gouvernement va devoir tenir compte de la qualité de l'ouvrage qui va être éventuellement livré aux citoyens dans la confection du décret qui va passer au Conseil des ministres. Puis, ensuite de ça, le PDG, les équipes de Mobilité Infra Québec... Puis, le PDG aussi, lui, on va avoir des attentes envers lui, là, tu sais, quand on va l'embaucher. Il y a une description d'emploi. Il y a des choses nécessaires, tu sais. Bon. Alors... Et, lui, son rendement puis sa performance vont être évalués aussi sur sa... notamment sa capacité à livrer des projets conformes à ce qui lui a été demandé et qui sont de qualité.

Mais, quand je dis que la qualité est relative, c'est... Tu ne peux pas dire, par exemple, aujourd'hui : Pour nous, la qualité... Parce que, pour moi, c'est important que, quand on met un mot dans une loi, on est capables de le définir puis de comprendre exactement ce que ça veut dire, d'en évaluer la portée juridique, l'utilisation éventuelle ou l'interprétation éventuelle des tribunaux puis ce à quoi ça expose le gouvernement, qui va s'administrer avec cette loi-là.

Donc, tu sais, c'est pour ça, je dis : On ne met pas des mots pour mettre des mots, mais la qualité, pour moi, je l'ai dit, est immanente. Puis ce que je veux dire, c'est qu'on ne pourrait pas dire, par exemple, d'emblée : Pour qu'un ouvrage soit de qualité, il faudrait systématiquement... tu sais, je ne sais pas... Évidemment, il y a des choses de base, tu sais, qu'il respecte les parties prenantes, que ta, ta, ta, un peu ce qu'on disait, là, dans... mais on ne peut pas aller trop loin dans des indicateurs de qualité trop concrets, parce que, d'un projet à l'autre, selon le territoire où on se trouve, selon le type de projet, il va y avoir des choses qui vont varier, qui ne sont pas transposables nécessairement dans chaque projet. Mais des idées générales de base, de respect de l'environnement, etc., c'est sûr que, bon, ça peut rentrer dans une notion de qualité qui est uniforme, disons, une définition de qualité qui serait uniforme, mettons.

M. Grandmont : Donc, on pourrait parler de qualité, par exemple, sur le choix des matériaux qui sont utilisés pour que ça soit durable dans le temps, par exemple nos routes, bon, qui ne durent apparemment pas si longtemps que ça comparativement à d'autres endroits dans le monde. Souvent, c'est... on compare souvent avec des endroits dans le monde où il fait chaud puis il n'y a pas d'hiver, là. C'est souvent ça aussi. Mais, bon, donc, la qualité des matériaux qui sont utilisés, les qualités architecturales, par exemple, d'un pont ou d'un... Bien, c'est le pont qui me vient en tête parce qu'on... je pense, entre autres, au pont de l'île d'Orléans, là, où on a un pont à haubans qui est quand même, disons, une signature architecturale intéressante aussi, là, de ce point de vue là. La qualité au niveau de l'acceptabilité sociale, ça, je la vois peut-être un petit peu moins. La... Il y a la qualité au niveau de la mobilité durable. Ça, j'aimerais peut-être vous entendre par rapport à ça, parce que c'est le terme qui suit, en fait, là, on l'insère spécifiquement juste avant «mobilité durable». Ça fait que, dans le fond, c'est quoi, la qualité en mobilité durable, pour vous? Juste pour voir si tout ça, finalement, a... a finalement du sens, là, avec la... le sens que veut donner notre collègue de Nelligan, là.

Mme Guilbault : Bien, c'est-à-dire que... Bien, juste pour revenir, parce qu'il dit : Je vois... je vois moins la qualité avec l'acceptabilité sociale. Pour moi... puis, encore là, la notion est difficile à définir parce que pas nécessairement uniforme, mais, pour moi, un ouvrage qui va avoir été livré, et réalisé, et implanté d'une manière où ça va être le plus... le mieux accueilli possible et le plus... je cherche un mot, là, tu sais, hospitalier possible par rapport aux citoyens, par rapport au développement, par rapport aux gens qui habitent autour, aux industries qui se développent autour, etc., pour moi, ça fait partie de la qualité, mais c'est... encore là, c'est... c'est à très haut niveau.

Puis là, bien, tu sais, dans le fond, avec l'amendement qui est là, la manière dont la phrase va se lire, c'est : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de qualité et de mobilité durable», donc c'est les deux choses. C'est comme deux compléments du nom distincts.

• (14 h 40) •

M. Grandmont : Ils sont... ils sont complémentaires, mais, en même temps, ils peuvent, à la limite, se recouper, évidemment, là. Tu sais, quand on parle de projets de qualité en mobilité durable, qu'est-ce qu'on voudrait aller chercher comme type de... Encore une fois, je sais qu'on ne voudra pas trop le quantifier non plus puis le cerner, là, selon ce que vous avez dit tantôt, mais qu'est-ce qui fait qu'un projet de mobilité durable va être de qualité?

Mme Guilbault : Non, mais c'est parce que la phrase... Je ne sais pas si on... On ne pourra pas l'afficher. La phrase, c'est : «dans une perspective de qualité et de mobilité durable». Donc, c'est dans une perspective de qualité, une chose, dont on vient de parler, et aussi dans une perspective de mobilité durable. Qualité et mobilité durable...

M. Grandmont : ...sont mutuellement exclusifs?

Mme Guilbault : Bien, ce n'est pas qu'ils sont mutuellement exclusifs, mais il faut comprendre la manière dont la phrase est construite. C'est deux compléments du nom distincts qui se rapportent au nom «perspective».

M. Grandmont : OK.

Mme Guilbault : Donc, tu sais, autrement dit, mettons, on n'ajouterait pas «qualité», là, la phrase, ce serait : «Dans une perspective de mobilité durable», ça, ce sens-là est préservé même si on ajoute un autre complément du nom, parce que les deux compléments du nom sont séparés... sont séparés par une conjonction de coordination.

M. Grandmont : Bien, je ne sais pas si, mon... notre collègue de Nelligan, c'est la...

Mme Guilbault : Je ne veux pas tomber dans... Je vois quelqu'un qui rit là-bas.

M. Grandmont : On revient dans les cours... on revient dans les cours de la petite école.

Mme Guilbault : Non, non, mais c'est parce que c'est très... c'est parce que c'est différent que... de si on avait dit : «Dans une perspective de qualité de mobilité durable», là, si on avait mis une préposition, tu sais.

En tout cas, peut-être, je... peut-être, ce n'est pas clair, mes... Sans doute que ce n'est pas nécessairement clair, mes explications, malgré un choix de termes très précis. Mais, tu sais, l'idée, c'est que c'est une perspective de... La perspective de mobilité durable, encore là, ça va de soi aussi parce qu'on est dans une agence qui va faire du transport collectif d'envergure. Donc, on est en pleine mobilité durable. Ça fait que, même ça, on pourrait dire, à la limite : Ça va de soi, mais on l'a mis quand même. C'est pour ça que, moi, tu sais, ça ne me dérange pas aussi d'ajouter «qualité», qui va de soi aussi pour moi.

M. Grandmont : ...abordez le sujet, est-ce que vous pouvez me définir ce que c'est pour vous, la mobilité durable?

Mme Guilbault : Bien là, la mobilité durable, on a une définition dans le... notre politique de mobilité durable, première page, page de droite.

M. Grandmont : Absolument. Parfait. Puis ça dit quoi?

Mme Guilbault : Bien non, mais c'est de s'assurer de la capacité de pouvoir déplacer des personnes, un point A à un point B, là. Je n'ai pas la définition par coeur, là, on peut le... on peut la regarder dans le dictionnaire.

M. Grandmont : Bien, je vais... je vais vous poser la question autrement. Est-ce qu'une autoroute, ça peut être de la mobilité durable?

Mme Guilbault : Bien, moi, je pense que oui, dans un contexte où tu as besoin de relier des régions par la manière la plus efficace possible, pour s'assurer que les marchandises puis les personnes peuvent se déplacer. Oui, absolument.

M. Grandmont : Selon la... Ça, vous avez raison, parce que, selon la définition du ministère des Transports et de la Mobilité durable, une autoroute, ça sert à faire des déplacements entre...

Mme Guilbault : Bien oui...

M. Grandmont : ...deux régions...

Mme Guilbault : ...il faut que les gens puissent se déplacer.

M. Grandmont : ...entre deux régions. Donc, on... il y a l'idée d'interurbain, là, de distance.

Mme Guilbault : Ah! je l'ai ici, tiens.

M. Grandmont : Oui, je sais, je sais. Votre vaillant sous-ministre est...

Mme Guilbault : Mais j'étais pas pire quand même, tu sais.

M. Grandmont : Votre vaillant sous-ministre était à l'oeuvre.

Mme Guilbault : Non, non, mais je connais bien mes choses aussi, tu sais.

M. Grandmont : Non, non, mais je...

Mme Guilbault : Il ne faut pas sous-estimer.

M. Grandmont : Non, non, puis je ne remets pas ça en question, je ne remets pas ça en question, mais, tu sais, la définition d'une autoroute, là, vous l'avez dite, là, c'est un peu ça, puis c'est vrai, c'est ça sur le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Une autoroute, c'est une infrastructure routière, où on peut rouler à une vitesse conséquente, qui permet de relier deux régions ensemble. Une autoroute qui sert à des déplacements pendulaires, là, pour aller à l'école ou pour aller travailler le matin, là, on n'est plus dans le déplacement interurbain. Est-ce qu'une autoroute qui sert à faire des déplacements pendulaires, donc pour aller travailler et pour aller à l'école... est-ce que c'est du développement... est-ce que c'est de la mobilité durable?

Mme Guilbault : Bien, moi, une route qui permet aux gens de se déplacer d'un point... d'un point A à un point B, dans la mesure où c'est nécessaire, sur un vaste territoire, oui.

M. Grandmont : Oui, d'accord avec vous sur la notion de vaste territoire, mais, quand on fait des courtes distances... Si quelqu'un emprunte une autoroute pour faire un déplacement de cinq kilomètres, est-ce que c'est un déplacement qu'on pourrait qualifier de mobilité durable? C'est ça, ma question.

Mme Guilbault : Bien, comme j'ai déjà répondu... Puis là je commence à trouver qu'on s'éloigne beaucoup du sujet, là...

M. Grandmont : Bien, c'est vous qui...

Mme Guilbault : ...ça fait que je ne veux pas qu'on tombe dans des appels au règlement, mais, tu sais, en même temps, j'aimerais ça qu'on avance aussi, là. Ça fait que je ne sais pas pourquoi on a cette discussion-là, d'ailleurs, en ce moment, là, tout ça pour ajouter... pour accommoder le député de Nelligan puis mettre le mot «qualité».

Ça fait que, tu sais, moi, là, les routes, je trouve que c'est important dans un territoire de 1,6 million de kilomètres carrés. On a fait un débat sur le troisième lien hier. Tu sais, des fois, on blague un peu, là, mais là, aujourd'hui, je pense qu'on pourrait peut-être avancer puis refaire un débat de routes ailleurs qu'ici, là, parce que, tu sais, je veux dire, il restera toujours que la CAQ... la CAQ considère que les routes sont importantes. Québec solidaire n'aime pas les routes. Ça, on ne changera pas ça cet après-midi, là. Mais là on est sur le transport collectif, ça fait qu'on devrait peut-être se concentrer là-dessus. Puis je trouve ça ironique que Québec solidaire détourne le propos du transport collectif vers celui des routes, tu sais. On est en plein dans le transport collectif cet après-midi, là.

M. Grandmont : Mme la ministre semble oublier les propos qu'elle tient elle-même : Ça prend des routes pour faire rouler des vélos puis des autobus.

Mme Guilbault : Bien, exactement...

M. Grandmont : ...

Mme Guilbault : Bien... Non, mais non...

M. Grandmont : Est-ce qu'on est contre les routes?

Mme Guilbault : Non. Vous, vous posez les questions.

M. Grandmont : On n'est pas contre les routes.

Mme Guilbault : Moi, je réponds depuis tantôt que les routes, pour moi, c'est de la mobilité durable parce que les gens ont besoin de se déplacer. Que ça soit en auto, en autobus, à pied ou en vélo, ça prend une route pour circuler. On ne peut pas vivre dans les champs, tu sais.

M. Grandmont : Est-ce que je n'ai jamais dit que j'étais contre les routes?

Mme Guilbault : Peut-être pas... Bien, je ne sais pas. Je ne suis pas en permanence avec mon collègue de Taschereau, je ne sais pas tout ce qu'il dit partout, en tout temps, 24 heures sur 24, mais, si je prends la collection de ses propos publics depuis deux ans, j'ai tendance à croire que oui, il est contre les routes.

M. Grandmont : M. le Président...

Mme Guilbault : Sauf la candidate de Québec solidaire dans Rimouski...

M. Grandmont : M. le Président...

Mme Guilbault : ...qui, elle, est pour le prolongement de la 20.

M. Grandmont : ...Mme la ministre me prête des intentions. Je n'ai jamais dit que j'étais contre les routes.

Mme Guilbault : J'ai dit : «J'ai tendance à dire». Il me demande mon opinion, à savoir si je pense qu'il est contre les routes. Après ça, je réponds.

M. Grandmont : Non, j'ai demandé si elle avait des preuves que j'étais contre les routes, et elle me prête donc des intentions.

Le Président (M. St-Louis) : M. le député, je vous entends. Je pense qu'on peut avoir un débat constructif.

M. Grandmont : Tout à fait d'accord.

Le Président (M. St-Louis) : Je nous souhaite un après-midi où est-ce qu'on peut le faire dans le respect des lieux, des... de nos rôles respectifs. Donc, je pense qu'on avait très bien commencé. Donc, je vous appelle à la prudence, s'il vous plaît, de part et d'autre. Donc, je vous invite à continuer le débat. Merci.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Je viens de recevoir mon mokaccino, ça va sûrement aller mieux. C'est délicieux. Du café puis une enveloppe de chocolat, c'est très bon.

Mme Guilbault : C'est «cute». Bien, mon sous-ministre, avant, prenait des chocolats chauds, mais là on dirait qu'il n'en prend plus.

M. Grandmont : Donc... Non, mais je trouve ça important qu'on ait cette discussion-là parce que... Puis je ne veux pas... Mon plan, mon... pas mon plan, mais mon intention n'était pas de détourner la... mon intention n'était pas de détourner la conversation mais de m'assurer que... Autant je trouve intéressante l'idée de qualité amenée par mon collègue député de Nelligan, autant je veux juste m'assurer qu'il est placé au bon endroit puis qu'il est cohérent avec ce qu'on veut faire avec ce projet de loi là.

Donc, moi, pour moi, la notion de qualité, je l'ai dit tantôt, d'emblée, là, ça réfère beaucoup à notre mode d'approvisionnement. Il me semble qu'on l'a déjà placée dans le projet de loi n° 62. Bien, en fait, ça m'a été confirmé tantôt, donc ça a été placé. Et moi, je voulais m'assurer, en fait, que la notion de mobilité durable aussi, bien, était... était comme incluse... incluse, oui, dans la... dans la notion de qualité aussi. Puis évidemment on a déjà... C'est parce

qu'on a déjà travaillé sur une proposition d'amendement plus tôt, aussi déposée par mon collègue de Nelligan, qui touchait la notion de transport collectif. Et ça, malheureusement, ça a été refusé par Mme la ministre.

Donc, moi, je veux juste m'assurer qu'on s'en va dans la bonne direction, m'assurer que... «qualité», oui, certes, mais que c'est associé aussi à la notion de mobilité durable. Et c'est pour ça que je voulais savoir pourquoi Mme la ministre... En fait, je voulais savoir... je voulais connaître sa définition de la mobilité durable, parce que, visiblement, on a quelques difficultés à se rejoindre, en fait, sur ce principe-là, quelques difficultés à se rejoindre. Parce que, pour moi, oui, on a besoin de routes, on en a besoin pour faire circuler les automobilistes, les cyclistes, les personnes qui utilisent le transport collectif. On en a besoin, d'autoroutes, pour faire des déplacements sur des longues distances entre des régions. C'est vrai qu'il est grand, notre Québec. En même temps, il y a eu à travers le temps un genre de travestissement de l'utilisation des autoroutes, selon moi.

Normalement, une autoroute, ça sert à faire des grands déplacements interurbains entre des régions qui sont éloignées les unes des autres. Entre Québec et Montréal, on ne recommencera pas à circuler sur la 132 ou la 138 en pensant que c'est efficace. La 20 puis la 40, je pense qu'ils ont... ils ont vraiment d'affaire à exister. Par contre, quand je vois qu'une majorité de déplacements à Lévis s'effectuent à travers la 20, alors qu'on devrait développer le transport collectif à Lévis, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Puis ça tient aussi... puis peut-être que Mme la ministre ne le sait pas, mais ça tient aussi au mode de financement de ces infrastructures-là.

Traditionnellement... évidemment, il y aura peut-être un rebrassage de ça, éventuel, dans la nouvelle entente de cinq ans avec les sociétés de transport, mais, depuis 1991, les... puis ça, c'était la réforme Ryan, donc un ancien ministre libéral, au début des années 90, donc, a revu le partage des responsabilités transport collectif versus routier. Transport collectif est allé du côté des municipalités. Donc, les municipalités demandaient l'aide du gouvernement du Québec, et du fédéral aussi, pour payer des nouvelles infrastructures de matériel roulant, des autobus, des quais, des garages, par exemple, donc toutes les infrastructures pour opérer un système d'autobus. Puis, après ça, l'opération et l'entretien du réseau d'autobus, bien, c'est la responsabilité des villes à travers les différentes sources de revenus qu'ils peuvent aller chercher, notamment les usagers. À Québec, par exemple, c'est 33 % du coût des opérations qui est payé par les usagers. À Montréal, ça monte un peu plus haut, 45 %, 50 %, de mémoire, parce qu'on a des infrastructures comme le métro qui permettent de faire circuler beaucoup plus de monde. Donc, la captation de billettique est plus importante.

• (14 h 50) •

Du côté des autoroutes, ça, ça a toujours... bien, depuis 1991 en fait, c'est entièrement de la responsabilité du gouvernement du Québec. Donc, c'est le gouvernement du Québec qui paie pour les infrastructures, qui paie pour l'élargissement, ou pour une nouvelle route, ou pour une bretelle d'autoroute, et l'entretien, évidemment, et le maintien de ces actifs-là est aussi à charge du gouvernement du Québec. Ce qui fait que, dans certaines villes, comme par exemple à Lévis, c'est un exemple que j'aime bien prendre... bien, on a des villes comme Lévis qui décident de garder volontairement le niveau de service d'autobus assez bas pour ne pas faire payer les déplacements par les citoyens de la ville de Lévis seulement, alors que, quand on a besoin de moyens, d'infrastructures pour se... faire se déplacer les gens, bien, on va cogner à la porte du gouvernement puis on dit : Élargissez-moi l'autoroute 20, faites-moi une nouvelle bretelle d'autoroute ici, faites-moi-z-en une autre ici. Dans ce cadre-là, bien, les gens prennent leurs voitures pour se déplacer, mais c'est entièrement le gouvernement du Québec, c'est l'entière responsabilité des citoyens du Québec qui se trouvent à payer pour les déplacements des gens de Lévis. Et ce n'est pas surprenant qu'à Lévis, avec un service d'autobus aussi faible, on se retrouve aussi avec une situation où on veut absolument, par exemple, avoir un nouveau troisième lien. Il y a un appétit pour ce type d'infrastructure là parce que ce n'est qu'autour de ce mode de transport là ou à peu près qu'autour de ce mode de transport là qu'on s'est développé, qu'on a développé l'offre de mobilité sur un territoire.

Ailleurs, à Québec par exemple, bien, on essaie de faire autrement. Il y a beaucoup d'autoroutes, mais il y a une volonté d'essayer d'améliorer le transport collectif. À Montréal, évidemment, on est dans une dynamique complètement différente puis on ne pourrait pas avoir autant d'automobiles qu'il y a de citoyens et de citoyennes à Montréal, sur l'île, on avait besoin de transport collectif, et heureusement il y a des gens qui ont eu l'audace de penser à développer des réseaux de transport collectif structurants, comme le métro, qui sont d'une qualité très grande, bien qu'il faille les entretenir, évidemment.

Mais donc c'est pour ça que j'insiste beaucoup sur la notion de mobilité durable et aussi sur le rôle de la ministre dans ce contexte-là. C'est la ministre des Transports et de la Mobilité durable. Sachant où est-ce qu'on est aujourd'hui avec les transports, qui représentent 43 % de nos émissions de gaz à effet de serre, on devrait certainement travailler à essayer d'envoyer davantage de personnes vers les transports collectifs et actifs plutôt que de juste compter sur l'électrification des transports, qui, par ailleurs, risque d'être assez difficile, M. le Président.

Donc, tout ça pour dire que c'est pour ça que je voulais parler puis je voulais élaborer un petit peu sur la notion de qualité et faire le lien avec la mobilité durable. J'aurai certainement une proposition un peu plus tard, là, sur cette notion-là, j'y reviendrai. Mais, écoutez, si... Pour moi, j'avais des réserves puis je ne suis pas encore tout à fait convaincu de la notion de qualité à insérer à cet endroit-là. Évidemment, je ne m'opposerai pas, là, à l'amendement proposé par mon collègue de Nelligan. Je vais probablement m'abstenir. Mais, en tout cas, je vais... je ne me battra pas contre ça, évidemment, puisque ça semble faire... obtenir l'approbation de Mme la ministre. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement tel que déposé par le député de Nelligan? Donc, comme il n'y a... il n'y aura pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix de l'amendement tel que déposé.

Une voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Vote nominal, Mme la secrétaire.

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

M. Derraji : 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 : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Pour.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Abstention.

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

Le Président (M. St-Louis) : Abstention. Donc...

Une voix : ...

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

M. Arseneau : Oui. Abstention.

Le Président (M. St-Louis) : Donc, l'amendement, tel que déposé, est accepté. Nous allons donc revenir au débat de l'article 4 amendé.

Une voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Adopté, pardon. Excusez-moi. Merci.

Une voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Non, merci. Je n'ai pas de problème à reprendre le terme précis et exact. Merci, M. le député. Donc, l'article, tel que... l'amendement, tel que déposé, est adopté.

Alors, nous revenons au débat sur l'article 4 amendé. Y a-t-il des interventions? M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

M. Grandmont : Oui. Merci. On va avoir un amendement à proposer sur l'article 4. Il va s'en aller bientôt.

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Alors, nous allons suspendre nos travaux quelques minutes. Merci.

(Suspension de la séance à 14 h 55)

(Reprise à 15 h 03)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission reprend ses travaux. Lorsque...

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : À l'ordre, s'il vous plaît! Merci. Mesdames, oui. Merci.

Alors, lorsque nous avons suspendu les travaux, M. le député de Taschereau a déposé un amendement. M. le député, je vous demanderais de lire l'amendement déposé, s'il vous plaît.

M. Grandmont : Oui, M. le Président. Oui, voilà.

Donc, on vient modifier l'article 4, là : Ajouter, au premier alinéa de l'article 4 de la loi, édictée par l'article 1 du projet de loi, après les mots «de transport», les mots «, en priorisant des projets qui contribuent à la réduction de la dépendance au voiturage en solo».

L'article 4 de la loi édictée, tel qu'amendé, se lirait comme suit :

«Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité»... «dans une perspective de qualité et 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, en priorisant des projets qui contribuent à la réduction de la dépendance au voiturage en solo.»

Voilà, M. le Président.

Quelques explications. D'abord, au début, j'aurais... j'aurais voulu écrire «auto solo», puis on m'a corrigé. Selon l'Office québécois de langue française, «voiturage en solo» est à privilégier. Donc, je suis persuadé que cette remarque saura satisfaire Mme la ministre, qui a un amour très grand pour notre belle langue. Donc, c'est pour ça qu'on a ces mots-là qui sont utilisés.

Maintenant, je veux... je veux d'abord essayer de placer très clairement la différence entre la proposition que mon collègue... et qu'on a abondamment discutée, là, mon collègue de Nelligan, qui avait fait ajouter la notion de transport collectif à l'amendement, là, où on parlait de la définition de projet complexe. C'est quelque chose aussi qu'on avait regardé, qu'on avait envisagé, évidemment, nous aussi, parce que plusieurs groupes nous en avaient parlé, évidemment, et il nous semblait tout à fait opportun, là, d'essayer de circonscrire la mission de Mobilité Infra Québec sur la notion de transport collectif. Puisque c'était l'intention de la ministre, on s'est dit : On va l'écrire dans la loi puis on va s'assurer que c'est effectivement ça que l'agence va réaliser comme type de projets. La discussion, finalement, n'a pas permis d'aller jusqu'à l'adoption de l'amendement qui était proposé par... le très bon amendement qui était proposé par mon collègue... notre collègue de Nelligan.

Il y a une différence claire, pour moi, entre, donc, ce qui avait été proposé et ce qui a été discuté et rejeté et ce qui est proposé aujourd'hui.

En substance, d'abord, l'objectif est toujours de réduire l'utilisation solo de l'automobile. Je pense que c'est dans les objectifs mêmes de la Politique de mobilité durable, donc on... à laquelle on va s'accrocher, évidemment. Et vous savez, l'auto solo a plusieurs autres alternatives, comme par exemple, bien évidemment, le transport collectif, le transport actif, mais également, donc, l'automobile avec des... l'automobile en vélo... l'autopartage, pardon, le covoiturage également, aussi. Donc, c'est une... c'est un objectif que je pense louable dans la perspective où on veut développer des projets qui seront de qualité et qui seront en lien avec la mobilité durable.

L'objectif de la mobilité durable, c'est de réduire... de faire un transfert modal vers les modes alternatifs au voiturage en solo. Donc, ça nous permettrait de nous assurer que, peu importe le type d'infrastructure qui est créé par Mobilité Infra Québec à la demande du gouvernement, bien, ça se fera toujours dans une perspective où on essaie de donner aux gens des alternatives à l'auto en solo, donc au voiturage en solo.

Donc, c'est le sens de ma proposition aujourd'hui, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Y a-t-il des interventions sur l'amendement déposé par le... le député de Taschereau, pardon? Aucune intervention. Donc...

M. Grandmont : ...M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Allez-y, M. le député.

M. Grandmont : Vous savez, un des objectifs qui devraient être prioritaires pour Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable, c'est de s'assurer que les... il y ait un transfert modal qui s'effectue au Québec. Il y a énormément de déplacement qui se fait en automobile en solo, donc une personne par automobile. Je ne sais pas si vous le savez, M. le Président, mais on a en moyenne 1,2 personne par automobile quand les gens se déplacent, en moyenne, selon les enquêtes d'Origine-Destination, là. Évidemment, il y a d'autres études qui s'en viennent prochainement, les enquêtes OD qui s'en viennent très prochainement et qui seront rendues publiques éventuellement. Donc, on sait que la CDPQ Infra s'en est servie pour être capable de faire son analyse sur le rapport qu'ils ont rendu public le 12 juin dernier, là, dans lequel, entre autres, là, on parlait abondamment du troisième lien et du fait que, finalement, on n'avait pas besoin d'un troisième lien entre Québec et Lévis parce que ça n'aurait pas d'effet, en fait, sur la congestion. Essentiellement, la CDPQ disait ça.

Donc, l'idée étant que, si on veut trouver des moyens de régler la congestion, bien, le meilleur moyen de le faire, c'est, encore une fois, d'offrir des alternatives à l'automobile... en fait, à l'auto solo, au voiturage en solo, 1,2 personne par véhicule, ça veut dire qu'on est à presque, disons, trois places de libres par véhicule qui se déplace tous les jours, ce n'est pas une utilisation adéquate de nos infrastructures actuelles. Si on veut être efficaces dans l'utilisation des ressources... puis Mme la ministre fait souvent référence... en tout cas je ne sais pas si elle va encore faire référence à ça aujourd'hui, mais, dans le passé, a beaucoup fait référence à l'utilisation juste, adéquate, efficace des ressources gouvernementales. Moi, je lui renverrais la balle en lui disant qu'il faut aussi utiliser de façon adéquate les ressources qu'on met à la disposition des gens pour se déplacer et les ressources que les gens utilisent eux-mêmes pour se déplacer. Quand on a une automobile où il y a un peu plus de trois places de libres dans chaque voiture, on n'est pas en train de faire une utilisation rationnelle de l'espace.

Vous savez, il y a a... Je... On a reçu, en fait, là, la Pre Catherine Morency, de Polytechnique. Puis elle est toujours superintéressante à écouter. Puis elle me disait, il y a quelques années, que... Elle est habituée de faire des modèles sur la fluidité automobile puis les modèles de déplacement sur des territoires donnés. Puis elle me disait que récemment... en fait, dans les dernières années, elle a dû changer ses modèles, adapter ses modèles à la taille des véhicules, qui ne fait qu'augmenter dans le temps. Avant, on pouvait rentrer à peu près... Je ne veux pas dire n'importe quoi, là, mais, sur un kilomètre de route, on pouvait faire entrer peut-être à peu près 200 voitures sur une route, sur un kilomètre de route, alors qu'aujourd'hui on fait rentrer à peu près 450, 425... 200, 175, 150 voitures sur le même kilomètre de route parce que la taille des véhicules n'a fait que croître dans les dernières années. Et pourtant le nombre de personnes par véhicule continue de descendre. Donc, non seulement on a de moins en moins de personnes dans chaque voiture, qui se déplacent pour se déplacer vers le travail ou pour se déplacer vers l'école le matin puis en revenir le soir, mais, en plus, les véhicules augmentent en taille. Donc, ce que ça a pour effet, c'est que les scientifiques, comme les experts, comme Mme Morency... Pre Morency, pardon, doivent adapter leurs modèles de simulation des déplacements sur les territoires. C'est hallucinant. C'est vraiment particulier.

Donc, ces routes-là, après ça, sur lesquelles circulent ces véhicules-là, évidemment, bien, elles utilisent un espace toujours de plus en plus grand, et donc les routes sont... sont appelées à... Dans le fond, comme on a de plus en plus d'automobilistes, comme on a de moins... des véhicules de plus en plus gros, bien, il y a un appel très clair pour que le gouvernement construise toujours de plus en plus, de plus en plus, de plus en plus de routes. Et malheureusement ça ne nous amène pas dans la bonne direction.

• (15 h 10) •

Donc, dans cette perspective-là, nous on voulait déposer un amendement qui nous permettrait de prioriser, là, vraiment la réduction de la dépendance au voiturage solo. C'est probablement la meilleure chose à faire. Ce qui n'empêche pas aussi qu'on peut faire des projets qui vont avoir des composantes routières. Parce qu'on peut... on peut évidemment, là, essayer d'imaginer des projets sur lesquels, éventuellement, Mobilité Infra Québec pourrait travailler. Il y aura, selon toute vraisemblance, selon la ministre, là, du travail qui sera fait sur le Projet structurant de l'Est sur l'île de Montréal ou encore sur la couronne nord de Montréal. On n'a pas pu s'entendre pour savoir si effectivement il y aurait ou pas, là, des projets routiers qui seraient réalisés par Mobilité Infra Québec, sous sa gouverne, d'ici 2026, mais, chose certaine, cette proposition-là permettrait... en fait, n'empêcherait pas la réalisation de projets. Parce qu'un projet complexe, là, ça peut être aussi un projet qui fait intervenir plusieurs types de, comment je dirais ça... de modes de transport différents dans un même projet. Je ne sais pas si Mme la ministre est familière avec la notion d'intermodalité?

Mme Guilbault : Oui.

M. Grandmont : Parfait. Puis de multimodalité aussi?

Mme Guilbault : Bien oui.

M. Grandmont : OK. Parfait. La différence entre les deux, c'est clair pour vous, j'imagine?

Mme Guilbault : Bien, inter, c'est de pouvoir transférer d'un à l'autre, puis multi, c'est d'en avoir plusieurs différents.

M. Grandmont : Exactement. Donc, intermodalité, c'est plusieurs modes de déplacement dans un même... plusieurs modes de transport dans un même déplacement. Puis multimodalité, ça va être plusieurs modes de transport à disposition, qu'on utilise selon le type de déplacement qu'on a à faire dans la journée ou dans la semaine.

Donc, dans un projet complexe, on pourrait avoir un assemblage intermodal de plusieurs modes de transport ou multimodal de plusieurs modes de transport aussi, encore une fois, pour répondre à la réalité de chaque personne. Vous savez, c'est... Je l'ai déjà dit, je pense, même pendant cette commission-là, il n'y a aucun mode de transport individuel... il n'y a aucun mode de transport durable qui, pris individuellement, peut concurrencer l'automobile, parce que c'est un mode de transport très flexible, très pratique. Même si, à la fin, ça reste quand même très cher, il reste quand même que c'est très pratique et flexible. Et, pour être capables de concurrencer l'automobile, il faut mettre en relation plusieurs types de modes de transport.

Et donc, dans un projet qu'on pourrait imaginer, une espèce de pôle intermodal ou multimodal qui pourrait être créé éventuellement par Mobilité Infra Québec, qui comprendrait évidemment de la place pour des déplacements

en automobile, par exemple, même solo, mais qui permettrait à des gens, dans un stationnement incitatif, par exemple, de venir se connecter sur une gare dans laquelle on aurait du transport collectif et actif qui s'y rejoindrait, bien, on atteindrait l'objectif finalement, l'objectif de la ministre, à travers sa Politique de mobilité durable, qui est d'offrir du choix aux gens.

Parce qu'actuellement c'est ça, le problème, là. Actuellement, au Québec, ce qui manque, c'est des choix. Puis évidemment on n'arrivera pas à faire des choix pour tout le monde, partout, sur tout le territoire. Je ne me souviens plus c'est quoi, les objectifs. Mme la ministre, aidez-moi, là, sur... Dans la Politique de mobilité durable, on vise à avoir trois ou quatre modes de déplacement, différents, pour chaque citoyen du Québec ou pour 80 % de la population du Québec?

Peut-être, M. le ministre peut nous rappeler, là, parce que c'est quand même une donnée importante, là, qui sera peut-être amenée à évoluer, évidemment, si on... si on révisé, là, la politique, là, dans un avenir rapproché, là. Mais c'est un objectif quand même assez ambitieux puis en même temps assez réaliste, parce qu'on ne pourra pas couvrir tout le Québec, là, à très, très, très court terme, là, d'ici 2030, là. C'était l'objectif, la politique s'étendait jusqu'en 2030. Je sais que M. le ministre est en train de chercher, là. Je lui en suis très gré.

Une voix : ...

M. Grandmont : Ah! j'ai dit «ministre». M. le sous-ministre. Désolé.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Ça s'appelait le ministère de l'Électrification des transports dans ce temps-là. Ils n'ont pas électrifié grand-chose pourtant. À part le REM de la caisse, il n'y a pas grand-chose d'électrique là-dedans. En tout cas.

M. Grandmont : C'est ça. C'est l'ancien nom du ministère, hein? C'est ça? C'est...

Mme Guilbault : Bien, dans le temps du dernier gouvernement libéral. C'est eux qui ont fait la Politique de mobilité durable.

Donc, la cible, c'est : 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable.

M. Grandmont : Mais, juste... juste pour savoir : Quand on disait «mobilité durable», est-ce qu'on comprenait aussi l'automobile ou si ça comprenait le covoiturage? Comment c'était détaillé, en fait? Parce que j'avais dans l'idée que c'était quatre, en plus de l'automobile en solo.

Mme Guilbault : C'est vague, là. Ça... Tu sais, la manière que... Bien, c'est que, tu sais, on...

Des voix : ...

Mme Guilbault : En tout cas, on va chercher.

M. Grandmont : Oui. Mais, en tout cas, on comprend que c'était quatre modes de transport durable, 70 % de la population qui a accès...

Mme Guilbault : Quatre modes de mobilité durable.

M. Grandmont : Oui, c'est ça qui a été dit, je pense. C'est ça qu'on a dit, là, quatre modes durables de transport, 70 % de la population, puis tout ça, c'était d'ici 2030, dans le fond. Mais donc l'objectif était de prioriser, dans le fond, une réduction de la dépendance au voiturage en solo. Donc, c'est pour ça, en fait, qu'on propose cette... cet amendement-là, sur... oui, c'est un amendement, sur l'article 4. C'est juste de venir l'accrocher à la Politique de mobilité durable.

Alors, à moins que Mme la ministre me dise qu'il y a du travail qui se fait sur la Politique de mobilité durable actuellement, puis... puis je ne suis pas au courant, là... En fait, là, je... On ne suit pas tant que ça les travaux de révision, notamment du plan d'action, là. Je pense que c'est... ça a cours en ce moment, là. Mais, à moins qu'on change vraiment les objectifs, mon... Moi, mon objectif à moi, de... les objectifs de la politique, moi, mon objectif à moi, c'était d'accrocher le travail de Mobilité Infra Québec aux objectifs de la Mobilité Infra... aux objectifs de la Politique de mobilité durable. Excusez-moi, j'ai de la... j'ai de la misère à... Mon objectif, avec mon amendement, était d'accrocher, de faire un lien entre le projet de loi qui crée Mobilité Infra Québec et les objectifs de la Politique de mobilité durable — 2030. Donc, voilà, c'est ça, mes explications.

Le Président (M. St-Louis) : Merci beaucoup, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement déposé par le député de Taschereau? M. le député de Nelligan. La parole est à vous.

M. Derraji : À moins si la ministre veut y aller.

Mme Guilbault : Bien, c'est en réponse au député de Taschereau, là. La cible, donc, le transport... par rapport aux possibilités de services de mobilité durable : le transport collectif, l'auto et le vélopartage... donc l'autopartage, le vélopartage, la marche, le taxi, les services de traversiers.

M. Grandmont : ...

Mme Guilbault : Bien, déjà, de base, la marche puis le vélo, c'est bon partout.

M. Grandmont : Non, mais encore faut-il que les gens ne l'utilisent pas dans une perspective récréative. C'est peut-être ça, la nuance, là. Il faut que ce soit pour des déplacements.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Ah! s'il n'y a pas... Oui. En tout cas.

M. Grandmont : C'est ça. Quoiqu'il y en a qui font un tour de... un tour de machine aussi, c'est... c'est du récréatif, mais bon. Hein, on en a fait, pendant la pandémie, des tours de machine, il paraît.

Mme Guilbault : Ou certaines personnes avec des bébés naissants, des fois, ça peut dépanner aussi.

M. Grandmont : Ça dépanne. Il y a la sècheuse ou la fois avec les tours de voiture. Je suis bien d'accord avec vous.

Mais donc c'est ça, en fait. Donc, est-ce que... est-ce qu'à vous, Mme la ministre, ça semble logique qu'on vienne trouver une façon, finalement, de faire un lien entre Mobilité Infra Québec, qui est supposée de servir, en fait, la mobilité durable, en quelque part, c'est... c'est votre intention, et, l'autre côté, l'accrocher avec la politique? À moins que vous me disiez, comme je le disais tantôt, que les objectifs de la politique sont appelés à être changés.

Mme Guilbault : Bien, ça, pour moi, c'est comme hier, le débat sur ajouter «collectif», ou toutes ces choses-là. Tu sais, dans la mesure où on crée Mobilité Infra Québec pour faire plus de transport collectif, c'est implicite qu'on va réduire le voiturage. Donc... Alors, pour moi, c'est superflu d'ajouter ça.

M. Grandmont : Bien, permettez-moi de ramener, en fait, certaines paroles que vous avez eues quand vous disiez, là, que Mobilité Infra Québec pourrait faire... ce n'est pas votre intention, mais que Mobilité Infra Québec pourrait faire des projets de transport routier complexes. Pas vous, mais ça pourrait être utilisé pour ça. On a eu une bonne discussion, là, sur la notion d'est-ce qu'on ajoute ou pas «transport collectif». Pour moi, ce n'est pas clair qu'on est sur du transport collectif, nécessairement. Alors que, là, ce que je viens dire, en fait, c'est simplement dire : Bien, au moins, tu sais, même quand il y a de la création de projets de transport collectif... routier complexes, bien, tout ça s'articule quand même dans une perspective de réduction du voiturage solo.

Parce que ça se peut. Moi, je suis très conscient que ça se peut, là. Je veux dire, on a besoin de routes pour faire rouler, oui, nos autobus, les vélos, etc., puis pour marcher, évidemment, ultimement, mais... mais aussi pour faire du covoiturage, pour utiliser les taxis, pour avoir accès, par exemple, dans une logique d'intermodalité... avoir accès aux traversiers. Il y a comme plusieurs choses, là-dedans, qui sont beaucoup plus larges que le débat qu'on a eu sur le collectif strictement, là. J'essaie d'élargir un petit peu pour se donner quand même à la fois la flexibilité dont vous parlez, puis vous dites : Je ne veux pas fermer, je veux garder de la latitude parce qu'éventuellement un gouvernement pourrait, voudrait utiliser ça pour faire du routier, mais en même temps, aussi, moi, j'essaie de l'accrocher à quelque chose qui normalement est un document quand même assez important sur lequel la ministre des Transports et de la Mobilité durable et les personnes qui vous succéderont devraient normalement s'attacher, c'est-à-dire la Politique de mobilité durable, là. Ça n'exclut pas le routier, là.

• (15 h 20) •

Mme Guilbault : Oui. Oui, mais j'ai la même réponse que tantôt, là. Tout ça va être possible en laissant le libellé tel quel. Donc, je... Puis là on a tellement parlé de ça hier, là, là, je ne vais pas recommencer à plaider ça jusqu'à 4 h 30, là. Là, pour moi, j'ai répondu deux fois, puis ma réponse ne changera pas.

M. Grandmont : Moi, je trouvais très intéressante la proposition qui était faite. En fait, pour faire cette proposition-là, je me suis inspiré d'un professeur qu'on a reçu, je l'ai trouvé très intéressant, puis j'imagine que vous l'avez trouvé intéressant aussi, là, Pierre-André Hudon. Il est à l'Université Laval, il me semble. Et il disait... En fait, lui, il suggérait que «l'article 4 devait inclure des principes de développement durable plus explicites, comme la réduction des gaz à effet de serre, la contribution au développement économique et les services aux collectivités défavorisées, afin de mieux prioriser les projets».

Il soulevait également la question de savoir si les projets routiers pourraient être inclus dans le mandat de Mobilité Infra Québec. Ça, cette question-là a été déjà éclaircie par vous, là. C'est clair que Mobilité Infra Québec pourra faire des projets routiers, même si ce n'est pas votre intention à court terme. Mais le Pr Hudon disait : Il faudrait quand même que cette entité-là, là, cette agence aille au moins dans le sens du développement durable, puis il faut... il faut aller plus loin que simplement la petite référence à la mobilité durable, là. Il faut venir un peu circonscrire davantage.

Mme Guilbault : Oui. Bien, je pourrais ajouter, je ne l'ai pas dit tantôt, la Politique de mobilité durable, elle existe déjà puis elle vit en soi. Donc, le gouvernement est déjà assujéti à sa propre Politique de mobilité durable. Donc, les soucis qu'évoque le... ou les objectifs qu'évoque le député de Taschereau sont déjà par ailleurs atteints ou, tu sais, en voie d'être atteints, conformément aux mesures qui sont dans le plan de mobilité... le plan d'action de la Politique de... de mobilité durable, dont il dit lui-même qu'elle pourrait être appelée à changer. Mais, en même temps, c'est une politique de mobilité durable, donc, oui, il faut... il faut refaire le plan d'action parce qu'il vient à terme. Mais on va rester avec la même PMD, qui est jusqu'en 2030. Et tout ça existe déjà, là, donc on n'a pas besoin de mettre ça dans une loi parce que... d'autant plus que cette loi-là, de toute façon, vise à créer une organisation qui va faire du transport collectif d'envergure qu'on n'était pas capables de faire jusqu'à maintenant. Donc, la vocation même du projet de loi va amener plus de mobilité durable, donc vraisemblablement moins de gens qui vont prendre la voiture, vu qu'ils vont utiliser ces nouveaux projets là qu'on va enfin être capables de réaliser. Donc, tout ça, pour moi, est superflu.

M. Grandmont : Mais, Mme la ministre, vous savez comme moi qu'une politique... Moi... moi, je veux l'attacher avec la politique parce que je trouve ça important. Mais c'est surtout aussi qu'après ça, si c'est inscrit dans la loi, bien, le gouvernement a le devoir de s'y conformer. Une politique, c'est une orientation générale qu'on peut se donner, puis après ça, bien, on peut décider. En tout cas, il me semble que moi, si j'étais au gouvernement puis je faisais une politique, j'essaierai de m'y astreindre. Mais, je veux dire, entre vous et moi, le troisième lien, par exemple, moi, je ne considère pas que c'est de la mobilité durable, et pourtant votre gouvernement pense qu'on doit faire un troisième lien autoroutier entre Québec et Lévis, malgré une politique de mobilité durable.

Donc, moi, je pense que, si on veut s'assurer que Mobilité Infra Québec soit raccord avec la politique et que le gouvernement soit astreint, finalement, à faire réellement de la mobilité durable, bien, il faut l'écrire dans la... dans la loi, à moins que vous ne me disiez que le troisième, c'est de la mobilité durable.

Mme Guilbault : Bien, le troisième lien, s'il y a des autobus qui passent dessus, c'est un moyen de plus à la disposition de citoyens qui peut-être actuellement ne prennent pas l'autobus.

M. Grandmont : Mais il n'y a aucune personne qui fait des déplacements en autobus dans cet axe-là, là. Je veux dire, il n'y aura aucun autobus entre...

Mme Guilbault : Dans quel axe?

M. Grandmont : Dans... Bien, pour l'instant, vous l'avez identifié corridor à l'est.

Mme Guilbault : Mais, de toute façon, dans la mesure où des autobus passent dessus, oui, c'est un moyen de plus à la disposition. Je le ramène à ce qu'il m'a lui-même demandé tantôt, là, la cible, là, d'avoir quatre moyens durables... d'avoir accès à quatre moyens durables. Ça fait que c'est un moyen durable, l'autobus, qui pourrait passer. Puis là, tu sais, je ne le sais pas, là, on est... on est loin, là, la conception n'est pas faite, et tout ça, mais, tu sais, maintenant, tu sais, comment tu appelles ça, là, les pistes multifonctionnelles, des choses comme ça, avec toutes les mobilités innovantes en plus qu'on pourra ajouter éventuellement, peut-être, à ces nouveaux moyens là, là. Ça fait que, tu sais, je veux dire...

Puis là je n'arrête pas de dire que je ne répondrai plus puis je réponds encore. Mais là c'est vrai, c'est la dernière fois. Tout ça, pour moi, est superflu. La PMD existe en soi. L'agence va faire des transports collectifs, donc va atteindre exactement ce que le député de Taschereau ajoute en caractères gras. Alors, pour moi, c'est superflu d'ajouter ça.

M. Grandmont : Mais, moi, je trouve que ce serait vraiment une bonne idée de l'ajouter. Parce que, pour l'instant, là, avec le projet de troisième lien, la CAQ est en train de ne pas respecter sa propre Politique de mobilité durable. Je comprends que ce n'est pas vous qui l'avez écrite, c'est le gouvernement précédent. D'ailleurs, je les en remercie, en 2018, c'est un beau legs qu'ils ont fait. Heureusement, elle a été reprise après ça par le gouvernement de la CAQ. C'est une bonne idée, mais encore faut-il la mettre en application. Si on se pavane en disant : On a une politique de mobilité durable, mais qu'à côté on n'arrête pas de parler du troisième lien, qui n'est pas un projet de mobilité durable... Il y a peut-être l'option du centre-ville à centre-ville. Ça a été proposé par la CDPQ Infra, juste du transport collectif entre les deux centres-villes, avec une... avec une perspective de consolidation des deux... des deux centres-villes, de la densité à Lévis puis à Québec, parce qu'effectivement, là, il y a un potentiel. Puis on le voit, il y a deux traversiers, actuellement, là, qui circulent entre les deux centres-villes, puis c'est quand même relativement utilisé aussi par des cyclistes, des piétons, des automobilistes. Mais autrement, là, je veux dire, comment qu'on fait pour s'assurer que finalement la CAQ est raccord avec sa Politique de mobilité durable? Comment qu'on fait pour s'assurer qu'elle ne propose pas des projets qui vont à l'encontre même de la mobilité durable? Le troisième lien, ce n'est pas de la mobilité durable, là.

Mme Guilbault : Je n'ajouterai rien.

M. Grandmont : En tout cas, Mme la ministre semblait dire que c'est de la mobilité durable, tantôt. Il passerait un autobus, en un an, sur le troisième lien, puis elle appellerait ça de la mobilité durable, j'ai l'impression. Fascinant!

Je rappellerais peut-être, en terminant, que c'est la ministre elle-même qui a fait ajouter «Mobilité durable» au nom de son ministère, hein? Au début, ça s'appelait le ministère des Transports, sous... sous le règne de son collègue

qui est aujourd'hui ministre responsable de la Sécurité publique. Elle, elle a fait ajouter «Mobilité durable» au nom de son ministère. Puis je me souviens qu'elle a dit quelque chose... je paraphrase, là, elle avait dit quelque chose du genre : C'est... Ce n'est pas du... Je vais le dire en anglais parce que je n'ai pas de meilleur mot, mais ce n'est pas du «greenwashing», là, ce n'est pas de l'écoblanchiment, ça va être vrai, ça va être vrai de vrai, on va faire la mobilité durable avec moi. Bang! Troisième lien. Puis, après ça, le projet a été enterré. On se disait : Câline! Elle l'applique, c'est vrai, plus de troisième lien, on a compris, on revient sur la Politique de mobilité durable. Puis, après ça, une petite élection qui vire mal dans une partielle dans Jean-Talon, puis on revient dans le troisième lien.

Une voix : ...

M. Grandmont : Pardon?

M. Lemay : ...on étudie présentement?

Le Président (M. St-Louis) : M. le député...

M. Grandmont : Il est très clair, il est très clair.

M. Lemay : Il n'y a pas de lien. J'invoque la pertinence.

Le Président (M. St-Louis) : Avez-vous un appel au règlement, M. le député?

M. Lemay : Bien oui, l'article 211 de notre règlement, la pertinence.

Le Président (M. St-Louis) : Je réitère mes souhaits de plus tôt, au début de la séance, là. Je pense qu'on peut le faire dans le respect de nos fonctions, et des lieux, et des procédures. Alors, je vous invite à la prudence de part et d'autre. M. le député.

M. Grandmont : Parfait. Excellent. Puis un rappel frivole au règlement aussi, ça aussi, il y a des règlements pour ça.

Bref, ce que je disais, c'est que... Puis je pense qu'il y a un très grand lien, en fait, entre ma proposition puis le dossier du troisième lien. Puis je peux comprendre l'inconfort, actuellement, de la CAQ quand on parle de ce projet-là, de un, ils ne sont plus très, très crédibles. Puis moi, je leur offre la possibilité, avec mon amendement, de retrouver un peu de cette crédibilité-là. Oui. Bien, la... Mme la ministre elle-même a fait ajouter «Mobilité durable» au nom de son ministère puis, depuis, elle pousse, et elle pousse, et elle pousse. Elle le rappelle tout le temps, qu'elle est le seul parti... que la CAQ est le seul parti qui veut faire un troisième lien. Elle parle d'escouade. On a eu une belle discussion ce matin là-dessus au salon rouge. Elle veut que ce projet-là soit fait de façon irréversible. Moi, je lui offre des possibilités avec mon amendement, qui est tout simple, qui fait juste nous ramener à ce que son ministère devrait faire, travailler à réduire la dépendance au voiturage en solo au Québec. On est en plein dans le sujet.

Le Président (M. St-Louis) : ...

• (15 h 30) •

M. Grandmont : Je conclurai en appelant tous mes collègues... en faisant appel à leur sens du devoir face au grand défi qui est devant nous, les changements climatiques, la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre. 43 %, mesdames et messieurs, des émissions de gaz à effet de serre sont produits par l'automobile. Et, une des façons de s'y attaquer, c'est effectivement de réduire la dépendance à... au voiturage en solo, parce qu'il y a seulement 1,2 personne par automobile. Il y a du grand travail à faire. Je pense que mon amendement permet de sortir de cette dépendance-là. Après ça, à voir si le ministère porte bien son nom.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. M. le député de Nelligan, vous souhaitiez intervenir tout à l'heure, est-ce que c'est toujours le cas? Mme la ministre, allez-y.

Mme Guilbault : ...M. le Président. Je...

Le Président (M. St-Louis) : Non. Pas du tout. C'est votre...

Mme Guilbault : ...Je l'avais signifié. C'est parce que je veux répondre au député de Taschereau. Parce que, là, il m'ouvre une belle porte, là. C'est vrai que ça s'appelle le ministère des Transports et de la Mobilité durable, mais la mobilité durable, bien qu'il soit manifestement quelqu'un de très préoccupé, là, par le transport en commun, et ces choses-là, puis qu'ironiquement il n'a pas l'air de vouloir avancer dans le projet de loi... mais là je lui prête des intentions que je ne lui prêterai certainement pas et... Mais le problème avec Québec solidaire, c'est... Leur conception de la mobilité durable, quand on a des discussions ici, au parlement, commence et finit avec leur fixation et leur obsession anti-troisième lien. Donc, ça les empêche de prendre conscience de l'ampleur de tout ce que la CAQ aura fait en vraie mobilité durable.

Puis, tu sais, il était là mon dernier... à ma dernière allocution, que j'ai faite au forum de... D'ailleurs, c'était l'automne passé, ça. Il y en a-tu un, forum de la PMD, cette année? Je suis-tu allée?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Ah! ce n'est plus... Oui, c'est vrai, ce n'est plus... En tout cas. Bon. Bref. Mais, l'année passée, j'ai parlé à... je pense, une demi-heure, là, ou 30, 35 minutes au forum de la... de la Politique de mobilité durable à l'automne.

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça, c'était en octobre dernier. Mais c'est pour ça que... là, on est en octobre, ça fait que je me demande pourquoi je ne suis pas retournée là. Mais, en tout cas, on verra, là.

Mais donc... Et là j'ai parlé longtemps de plein de choses puis j'ai dit... Tu sais, mettons, là, qu'on oublie que Québec solidaire, là, est juste obsédé par le troisième lien, là, mettons qu'on se met dans le vrai monde, puis les trois dimensions, là, tu sais, la réalité de 360 degrés, la mobilité durable, on a donné un exemple tantôt, c'est d'avoir accès à différents modes. Puis ce n'est pas juste les personnes, c'est aussi le transport des marchandises. Puis ce n'est pas juste d'offrir des variantes à l'auto solo, c'est aussi d'offrir des variantes aux marchandises. Or, je regarde la CAQ depuis 2018, qu'est-ce qu'on a fait? Transport collectif.

Là, vous voyez, depuis deux jours, ils me demandent... ils me disent qu'ils vont me reparler du tableau. Toute la journée hier, je les ai traînés avec moi, ils ne m'en ont jamais parlé. Là, j'en aurais besoin. J'ai décidé de ne pas les amener, parce que je les traîne pour rien, puis là j'en ai besoin. Mais finalement ce n'est pas le même tableau. J'aurais eu besoin de l'autre. Mais, en tout cas, mon tableau du transport collectif, sans doute que mes collègues l'ont déjà à l'écran, comme hier, là, mes investissements en transport collectif, parce que le député de Taschereau est fier que la CAQ mette plus d'argent que les libéraux, puis les libéraux, quand même, traînent mon tableau pour peut-être se rappeler qu'ils auraient dû en mettre plus à leur époque. Non, c'est ça, c'est l'autre tableau que le député de Nelligan avait, là, sur une feuille pliée. C'est les investissements en transport collectif, tu sais.

Alors, plus que jamais, il y a de l'argent, en transport collectif, de la CAQ. J'ai mon tableau habituel, qui inclut à la fois le CAPEX et l'OPEX. Donc, tu sais, c'est l'ensemble de l'oeuvre, tout ce qu'on met dans le... Exactement, mon collègue de Taschereau nous le montre. Ça fait que là on voit très, très clairement, même si c'est l'ancienne version en gris, là... Bon, c'est ça. Puis j'ai mon autre tableau aussi, PQ, PLQ, CAQ, mais ça, je ne l'ai pas non plus avec moi, mais, de toute façon, j'aurai le temps de le ramener, je pense. À moins qu'on finisse l'étude détaillée cet après-midi, je vais avoir le temps.

Alors donc, plus d'argent que jamais en transport collectif depuis que la CAQ est là, puis ça, c'est la première chose pour le tableau, qui est le mix... le mélange des opérations et des immobilisations. Mais, si on prend juste, même, le PQI, donc, et juste les immobilisations, PQI libéral, 7,2 milliards, PQI de la CAQ, 13,8 milliards, presque le double, bon. Alors, juste sur le transport collectif, là, la CAQ se démarque nettement des deux autres partis qui ont déjà gouverné.

Après ça, c'est quoi d'autre, la mobilité durable? C'est des alternatives aussi avec le maritime. Tu sais, à un moment donné, là, il n'y a pas juste le troisième lien dans la vie, là. Le maritime, bien, on dirait que ça ne l'intéresse pas. Ça fait deux ans qu'il est mon porte-parole, il ne m'a jamais posé une question sur le maritime. Bien, en tout cas, il ne faut jamais dire jamais, bon, tu sais. Alors, le maritime, il y avait la Journée maritime cette semaine. Je n'ai pas l'impression d'avoir croisé les collègues d'en face. C'était ici, à l'Assemblée nationale. Mais peut-être qu'ils étaient là, mais pas en même temps que moi. C'est ça, tout à fait.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien, quand moi, j'étais là, ils n'étaient pas là, mais ils étaient peut-être là avant moi ou après moi.

M. Grandmont : M. le Président, on ne peut pas souligner l'absence d'une personne... d'un collègue.

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Non, non mais je ne parle pas d'une présence au parlement, je parle d'une activité.

M. Grandmont : Non, non, mais c'est la même chose. C'est le principe, là. Franchement.

Le Président (M. St-Louis) : Mme la ministre...

M. Grandmont : Non, non, quand même.

Mme Guilbault : Tu sais, on a fini la commission en même temps.

Le Président (M. St-Louis) : ...vous connaissez la...

M. Grandmont : Non, non. S'il vous plaît!

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Bien, c'est ça que je dis, peut-être qu'il était là. Bref, on était tous là. Donc, si on était tous là, ils ont entendu que j'ai... j'ai fait un prébilan de notre stratégie Avantage Saint-Laurent. Parce qu'en 2020 on a déposé Avantage Saint-Laurent, notre stratégie maritime, notre plan d'action maritime, Avantage Saint-Laurent, avec une enveloppe de 927 millions. C'est beaucoup d'argent, ça, c'est presque 1 milliard de dollars pour le maritime, parce qu'on y croit, parce que mes députés... mes collègues savent très bien, en face, que le maritime génère moins de GES pour un transport de marchandises que du camionnage sur les routes, en plus d'user moins les routes. Alors, presque 1 milliard d'investissement. Puis je disais cette semaine : On avait prévu l'enveloppe de 926 et, j'ai dit, finalement, il y avait tellement de beaux projets puis on y croit tellement que, juste pour la part du gouvernement... je ne parle même pas de la part privée, parce qu'on avait des projets en cofinancement avec le privé, juste pour la part du gouvernement, 1,2 milliard, donc plus que prévu, 1,2 milliard dans le maritime. Ça fait que, grâce à ça, on est capables d'avoir plus de maritime, donc moins de GES, plus de mobilité durable.

Le ferroviaire, M. le Président, le ferroviaire, ça non plus, il ne m'en parle jamais. Je comprends pourquoi, parce qu'on investit beaucoup plus que les gouvernements précédents. Tu sais, McInnis, que le PQ a financé à l'époque, qui pollue énormément dans l'Est du Québec, là, bon, bien, il faut toujours bien que les matériaux se rendent. Et nous, on a investi, dans ma première année comme ministre des Transports et de la Mobilité durable... ma première année, j'ai bouclé le financement de nos deux chemins de fer.

Le gouvernement possède deux chemins de fer : Québec Central, dans Chaudière-Appalaches, puis chemin de fer de la Gaspésie, évidemment en Gaspésie, en fait, qui part de Matane, ça fait que, donc, Bas-Saint-Laurent—Gaspésie. Et qu'est-ce que j'ai fait dans ma première année? 870 millions pour le chemin de fer de la Gaspésie, tu sais, Caplan, jusqu'à... pour qu'il... pour qu'il puisse se rendre jusqu'à Gaspé. D'ailleurs, Port-Daniel doit achever... Port-Daniel—Gascons doit achever... il est supposé être livrable, en tout cas, dans les prochains mois, puis on va se rendre jusqu'à Gaspé. Alors, ça, il y a quelqu'un qui aurait pu faire ça avant nous, mais nous, on l'a fait, 870 millions. Probablement que les libéraux trouvaient que ça coûtait trop cher, puis ce n'est pas un coin qui les intéresse particulièrement, ça fait qu'ils ne l'ont pas fait.

Chaudière-Appalaches... Québec Central, c'est dans Chaudière-Appalaches. Qu'est-ce que j'ai fait? 440 millions pour réhabiliter le chemin de fer pour les marchandises entre Vallée-Jonction puis Thetford Mines, 440 millions. Donc, si on fait une addition rapide, M. le Président, 870 millions plus 440 millions, ça fait 1,3... à peu près 1 point... non, ça fait quoi? 1 point... c'est ça, à peu près 1 310 000 000 \$ ou 1 320 000 000 \$, donc... 1 310 000 000 \$, oui, c'est ça. Alors donc, 1,31 milliard de dollars en ferroviaire, 1,2 milliard de dollars en maritime, 13,8 milliards de dollars en transport collectif au PQI, et 48 %, l'année dernière, de financement de transport collectif CAPEX, OPEX, comparé à 30 %, 35 % dans le temps des libéraux.

Alors, M. le Président, tout ce que je viens de dire là est enregistré, là. Là, on a le topo complet, là, de tout ce qu'on met. Puis là je ne parle même pas des Véloce III et compagnie, ce qu'on met en pistes cyclables. Mon plan d'action en sécurité routière, il le connaît bien, là, nos projets de loi avec les mobilités innovantes, tu sais, tout ce qu'on fait aussi, là, pour développer le reste. Alors, juste avec ce que je viens de dire, M. le Président, là, il n'y a aucune manière mathématique et factuelle... dont un des trois partis en avant pourrait démontrer que la CAQ n'a pas hautement, hautement, copieusement, abondamment, généreusement financé la mobilité durable depuis 2018. Et c'est ça.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement déposé par le député de Taschereau? Donc, nous allons... Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

M. Arseneau : Oui, merci, M. le Président. Non, je pensais que mon collègue de Nelligan allait intervenir pour appuyer cette proposition-là, qui est vraiment extrêmement intéressante parce que, contrairement à ce qu'on discutait hier, qui visait à exclure les projets qui n'étaient pas des projets collectifs, aujourd'hui ce qu'on veut, c'est que la ministre traduise ses paroles dans l'écrit de la loi pour véritablement donner une direction importante vers la mobilité durable, qui se traduit par un éloignement de la dépendance au voiturage en solo. Donc, c'est tout simplement une demande d'être extrêmement cohérents, et le faire de façon législative, au vu et au su de tout le monde, puisqu'effectivement on est devant les caméras, pour que l'intention du législateur soit claire, soit formelle.

On pourrait même... Et il y aura d'autres amendements qui pourront être amenés pour préciser encore, comme on l'a entendu, justement, de la bouche de nos intervenants lors des consultations particulières, pour être certains que les gestes qui soient posés par ce gouvernement et les gouvernements suivants aillent véritablement dans une perspective de mobilité durable. Le minimum qu'on peut faire, c'est dire à quoi, prioritairement, les ressources de l'État vont être consenties, à quoi servira l'agence qu'on veut mettre sur pied, l'agence Mobilité Infra Québec. Et là on ne dit même pas que ce ne seront que des projets de mobilité durable incarnés dans des projets de transport collectif. On dit de prioriser des projets complexes qui vont permettre de réduire cette dépendance au voiturage ou à l'auto solo, qui est un peu le crêdo, là, de tous les gouvernements depuis déjà 2017, certainement.

• (15 h 40) •

Parce que je veux insister sur le fait qu'on n'a rien inventé là, durant les trois, quatre dernières années, en manière... en matière de transport... de mobilité durable. Ce concept-là existait déjà depuis un bout. Mais là on a la chance de faire en sorte qu'il soit collé ou interconnecté avec cette nouvelle agence qui est toute nouvellement... ou qui sera toute nouvellement créée et qui pourra, justement, aller chercher cette expertise-là pour s'assurer qu'on travaille dans le bon sens, sans éliminer tous les... la possibilité de transport routier, mais, minimalement, que ça s'inscrive dans une perspective de mobilité durable, destinée à réduire non seulement la dépendance à l'auto solo, mais à réduire aussi ce qu'on peut imaginer comme étant le... la construction de nouvelles autoroutes, qui, à terme, avec le phénomène,

évidemment, de la... de l'accroissement, là, de la... de la fréquentation de ces autoroutes-là... c'est quoi déjà, le concept? J'oublie la terminologie... la demande induite, mais que l'on se retrouve à la même situation où tout le monde va dans les mêmes bouchons de circulation, et que, cette mobilité durable là, bien, finalement, on ne l'atteigne pas parce que la dépendance à l'auto solo va se poursuivre.

J'ai bien aimé le concept qui a été amené, pour fins de discussion, par mon collègue député de Taschereau, qui entrevoit que, dans le développement de projets complexes, on puisse avoir, justement, plusieurs modes de transport qui nous permettent, justement, de voir un gain d'efficacité, tant en termes de rapidité de développement, mais également en termes financiers, et c'est... et en termes environnementaux, évidemment, là. C'est... tout ça va de pair.

Et les villes, les nations qui réussissent le mieux, justement, à conjuguer ces différents éléments là, donc, qui sont, évidemment, consignés dans la Politique de mobilité durable et dans ses objectifs inscrits, là, pour 2030... Puis il faudra bien la renouveler un jour, ce n'est pas juste de dire, tu sais : Sur le plan quantitatif, 70 % de la population, quatre modes de transport, mais que ça s'articule dans le quotidien de chacune de nos villes, dans chacun de nos quartiers, pour qu'on puisse voir différentes façons de se déplacer, pour que la ville soit active, et vivante, et vibrante, mais avec des modes de transport qui soient à la fois sains sur... donc, qui incluent le transport actif, évidemment, qu'on puisse se déplacer à pied, qu'on puisse le faire à vélo également, qu'on puisse le faire avec les moyens de transport collectif et, ultimement, dans le dernier recours, bien, qu'on se tourne vers l'auto, idéalement vers le covoiturage, et que tout ça fasse en sorte que chacun des utilisateurs de chacun des modes de transport y trouve son compte, et que la priorisation soit faite sur le développement de projets intégrés, complexes mais intégrés, qui s'éloignent de la stricte mise en place d'infrastructures ou de projets qui encouragent, encore une fois, l'utilisation de la voiture seule. Ça me semble être le minimum, ça me semble être le strict minimum de prioriser ce qui est inscrit déjà dans une politique gouvernementale, qui est, évidemment, la référence pour le développement, aujourd'hui, d'une agence qui veut inscrire dans sa... dans sa mission... dans une perspective de mobilité durable.

Mais encore! Je pense qu'il est responsable et il est tout à fait logique, également, rationnel et de bon aloi de... d'apporter certaines précisions, qui n'excluent rien mais qui signifient l'orientation que nous voulons donner à cette agence. Et, cette orientation-là, lorsqu'elle évoque la perspective de mobilité durable, bien, je pense qu'il est tout à fait loisible pour les parlementaires, ici présents, et je pense que c'est extrêmement positif pour la société civile, pour les citoyens pour lesquels on travaille et que nous représentons, de préciser que...

Et on va prioriser, là, cette fois-ci, là, on ne passera pas par quatre chemins, puis on ne fera pas semblant, puis ce n'est pas vrai, là, qu'on va ouvrir toutes les perspectives, les perspectives de mobilité durable. Puis certains vont interpréter, effectivement, la construction d'un pont, d'une autoroute comme étant une infrastructure de mobilité durable parce qu'un autobus va le traverser une fois de temps en temps. Non, non, non, la priorisation, là, c'est véritablement des projets qui contribuent à la réduction de la dépendance au voiturage en solo. On pourrait le qualifier de plusieurs façons aussi, là, on aurait pu parler de la réduction des gaz à effet de serre, on aurait pu aller chercher plusieurs éléments de la définition, comme on l'a... on en a parlé tout à l'heure, là, de toutes les... de tous les principes liés au développement durable.

Bon, ce n'est pas nécessaire, à ce stade-ci, je pense, de réintroduire l'ensemble des éléments, mais certains, quand même, de nos collaborateurs, des gens qu'on a entendus le souhaitaient, on pourrait y faire référence. Mais là on dit : On n'ira pas là. Je pense que le geste... la contribution, ici, de mon collègue de Taschereau est intéressante, dans la mesure où il dit : Bon, allons-y de façon simple, mais de façon précise, ouverte, aussi, non contraignante. C'est véritablement un apport ou un ajout, un amendement, essentiellement, qui nous permet, justement, de clarifier puis, je le répète à plusieurs reprises puis je pense que c'est important de le faire, de préciser quelles sont nos intentions, quelles sont nos intentions pour une agence qui, dans les années à venir, à un moment donné, pourra vivre des périodes où on... d'évolution. On pourra lui donner des mandats, et il faudra revenir à la base : Mais quel était l'objectif de l'agence? Quelle était l'intention du législateur? Et comment est-ce qu'on entrevoyait à l'époque, lors des débats tenus à l'Assemblée nationale...

Parce que, vous savez, M. le Président, ça arrive souvent, lorsqu'on vient interpréter les lois quelques années plus tard, ou même aujourd'hui, lorsqu'on réinterprète des lois puis on se dit : Mais pourquoi est-ce que ça ne fonctionne pas tout à fait de la façon dont on pense que ça devrait fonctionner?, bien, on se pose la question sur l'intention du législateur, puis on retourne, là, comme des archéologues, fouiller dans les débats, dans le *Journal des débats* de l'Assemblée nationale, et on veut comprendre quelle était la philosophie derrière le libellé qui a finalement été retenu.

Pas plus tard que la semaine dernière, il y a un citoyen qui m'a contacté pour me dire : Écoutez, il y a un projet de loi... c'est dans le domaine de la santé, mais, quand même, c'est pour illustrer l'importance de clarifier notre point de vue, nous dit : Écoutez, moi, je ne peux pas concevoir qu'actuellement je subis les contrecoups d'une décision que vous avez prise et je veux savoir pourquoi votre parti politique s'est inscrit de façon favorable à un amendement qui, aujourd'hui, me pose un certain nombre d'enjeux et de contraintes. Et on a, heureusement, grâce aux débats, pu aller retrouver quelle... quelle avait été la teneur du débat. Et, bien évidemment, on peut être en désaccord, puis, finalement, en bout de ligne, la majorité parlementaire va certainement trancher, mais notre objectif, ici, ou, en tout cas, notre contribution, ici, c'est de faire en sorte d'éviter que ces interprétations-là soient floues ou, en tout cas, dissonantes dans l'avenir... dans un avenir plus ou moins rapproché.

Alors, la proposition qui est faite ici, d'amendement, me semble être porteuse parce qu'elle dit véritablement ce que... et le consigne dans le projet de loi, ce que moi, je comprends des propos de la ministre. Alors, je ne vois pas pourquoi on se retient de l'inscrire en toutes lettres, M. le Président. Merci.

• (15 h 50) •

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. S'il n'y a pas d'autre... d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix de...

Une voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Vote nominal, Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : 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 : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Abstention.

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

M. Arseneau : Pour.

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

Le Président (M. St-Louis) : Abstention. L'amendement, tel que présenté, est rejeté. Ce qui nous amène au retour à l'article 4. Oui, M. le député?

M. Derraji : ...M. le Président, si vous pouvez nous donner quelques secondes.

Le Président (M. St-Louis) : Nous allons suspendre quelques moments. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 51)

(Reprise à 16 h 01)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission va reprendre ses travaux. Lors de la suspension, M. le député de Nelligan, vous avez déposé un amendement. Je vous invite à le lire et à en faire l'explication, si vous le souhaitez.

M. Derraji : Et, si on peut l'afficher, c'est mieux, ça va nous aider... Ah! OK, bon, voilà. Oui, c'est parce que... On le voit, oui. Bon.

L'article 1. L'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante : «Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative, étudier, analyser et proposer un projet complexe de transport au gouvernement.»

Je l'explique. Bon, moi, je pense, dans l'esprit de la création de Mobilité Infra Québec... Et je comprends la mission principale que le gouvernement... ça, on ne le négociait pas, parce qu'on l'a compris, le gouvernement peut confier la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport à Mobilité Infra. Dans l'esprit que Mme la ministre disait, qu'ils voulaient regrouper les experts en mobilité durable, c'est des experts qu'on doit leur donner aussi l'esprit d'initiative. Ils ne vont pas juste attendre qu'on leur donne un projet à étudier, ou à évaluer, ou à proposer. On veut que ces gens qu'on va ramener à l'intérieur et les motiver à

venir travailler à l'intérieur de cette agence, ils puissent eux-mêmes initier, étudier, analyser et, par la suite, proposer au gouvernement, mais ça revient... En fait, ça ne revient pas au même que si eux, ils initient, ils étudient, ils analysent des projets complexes. C'est au gouvernement, au bout de la ligne, qui va dire oui ou non. Donc, si on veut ramener, dans un esprit de «top gun», des gens compétents, des gens qui ont de l'expertise, je pense, cette façon de dire que, dans la mission, le PDG, avec ses équipes, peuvent initier certains projets, ça leur donnerait... au-delà de la reconnaissance, c'est qu'ils peuvent prendre le... avoir le sens de l'initiative. Voilà.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Y a-t-il des interventions sur l'amendement déposé par le député de Nelligan? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Bien, écoutez, je pense que ça fait écho à ce que quelques personnes avaient identifié comme étant un des éléments qui manquaient dans le projet de loi qui créait Mobilité Infra Québec. On veut... La ministre veut regrouper, là, une cinquantaine... jusqu'à peut-être 400 personnes, là, selon les informations qu'on a eues, on n'a jamais eu de confirmation, mais une certaine quantité de personnes qui deviendraient des experts sur la mobilité... sur la mobilité, je vais m'arrêter là, sur les projets de transport complexes, donc, des transports routiers puis des transports collectifs complexes. C'est sûr que, si on a... si on a une agence, en fait... en fait, je vois... je vois plusieurs avantages à ça.

D'une part, on regroupe des gens qui vont avoir une expertise, qui vont être en relation avec plusieurs personnes sur le terrain, qui vont être à l'affût, qui vont regarder un peu ce qui se passe à l'international aussi, qui vont gagner en expérience, puis en connaissances, puis en compétence au fur et à mesure qu'ils vont réaliser des projets aussi. Donc, ils vont être à même d'avoir des réflexes, en fait, qui vont se développer, une expertise qui va se développer, qui pourrait et qui devrait, je pense, être mise à contribution de la meilleure façon qui soit.

Si on attend toujours... Si Mobilité Infra Québec attend toujours qu'il y ait des mandats qui lui sont confiés par le gouvernement en haut, des mandats à réaliser, bien, ça va être une agence qui, potentiellement, va toujours être en attente de projets à réaliser, puis il y a là-dedans, je pense... Puis, je veux dire, sans rien enlever à mes collègues, mais on n'est pas des experts comme ces gens-là qui vont être à Mobilité Infra Québec pourront le devenir, donc, puis on est toujours teintés un peu... notre côté un peu politique aussi, là. On a une analyse un peu politique de comment les choses doivent se déployer, quels genres de projets doivent être réalisés au Québec. Donc, d'avoir cette espèce de possibilité qu'on donne à Mobilité Infra Québec d'aller donner... d'aller donner... d'aller recommander des projets au gouvernement, bien, je pense que ça permet, finalement, d'alimenter la réflexion du gouvernement aussi. Je pense que le gouvernement se priverait d'une connaissance terrain puis une connaissance de pointe aussi, dans la réalisation des projets, si on refusait d'aller dans cette direction-là, là, puis ce n'est pas de donner les pouvoirs à Mobilité Infra Québec non plus de réaliser des projets. Je comprends bien que Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative, étudier, analyser et proposer un projet complexe de transport au gouvernement. On n'est pas dans la réalisation non plus.

Donc, ça ne va pas plus loin que ça. C'est juste que, dans la structure Mobilité Infra Québec, il va y avoir une place pour réfléchir à qu'est-ce qui devrait être fait, en tout cas proposé au gouvernement, mais qu'est-ce qui pourrait venir comme prochains projets à réaliser en fonction des opportunités, en fonction des besoins, en fonction de plein de paramètres qu'ils vont apprendre à utiliser, puis à utiliser au mieux, en fait, puis je pense que c'est une... Ce serait une sage décision d'aller dans le sens de cette proposition-là parce que... Puis, en fait, d'ailleurs, ça avait été demandé, là, par quelques groupes, je ne les ai pas en tête, là, mais ça viendrait alimenter, donc, la réflexion du gouvernement sur l'ensemble des projets qui peuvent et qui doivent être réalisés. Moi, je trouve ça quand même très, très, très intéressant. D'ailleurs, ça me donne à réfléchir. Je vais peut-être... En tout cas, je vais y revenir. Ce sera tout pour l'instant.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Excellente proposition de la part de mon collègue de Nelligan. Je pense qu'on s'approche de quelque chose d'intéressant, là. Lorsqu'on veut développer une véritable expertise au Québec, bien, je pense qu'il faut donner de la latitude aux experts, à cette équipe-là, à cette expertise rassemblée au sein d'une agence, pour pouvoir, effectivement, de sa propre initiative d'expert indépendant, objectif, qui regarde la situation telle qu'elle est, de développer, donc, une analyse... une analyse qui soit propre à ce groupe-là, donc, étudier les solutions. Je pense qu'on pourrait même, évidemment, aller plus loin en parlant d'une vision et proposer des projets de transport, projets complexes, au gouvernement.

Il me semble que, là, ça devient quelque chose de véritablement utile, en quoi on peut, je dirais, faire... apporter ou accorder toute notre... notre confiance, parce qu'elle devient libre de toute influence, de toute ingérence et peut véritablement étudier des situations problématiques de mobilité sans aucune espèce de compte à recevoir... à rendre sur le plan d'intérêts particuliers. Et je pense que c'est là, là, tout... tout le mérite qu'une proposition comme celle-là peut avoir, parce qu'en fait c'est ce que les agences gouvernementales devraient avoir, au premier chef, comme cadre de définition de mission, c'est-à-dire qu'on nomme ces gestionnaires-là, ces experts-là pour qu'ils puissent, à l'abri de toute influence, apporter leurs points de vue, leurs réflexions, leurs analyses, leurs solutions.

Et, après ça, évidemment, on nous dira... J'entends déjà la ministre nous dire : Oui, mais le gouvernement paie, au bout de la ligne, pour que ces travaux-là soient faits, pour que l'équipe puisse avoir les moyens de ses ambitions et, éventuellement, pour que ces projets-là aillent de l'avant. Mais ça, ça va de soi. Le gouvernement demeure le maître d'oeuvre de l'Exécutif et il doit, évidemment, à un moment donné, donner son aval à la mise en oeuvre d'un

projet. Donc, il doit nécessairement contribuer financièrement à ce qu'un projet qui est soutenu ou développé par une instance comme celle-ci aille de l'avant.

On n'enlève absolument, mais absolument aucun pouvoir décisionnel au gouvernement. Au contraire, on lui offre une panoplie de solutions nouvelles, originales, innovantes, vraisemblablement inspirées des meilleures pratiques à travers la planète, qui peuvent être soumises... qui peuvent lui être soumises par une agence qui a cette capacité-là, mais aussi ce pouvoir-là et, je dirais même davantage, cette responsabilité d'aller beaucoup plus loin qu'un gouvernement ou qu'une équipe ministérielle peut avoir parce que ce sont les experts dans le domaine. Donc, l'idée de s'ouvrir à de nouvelles idées, à de nouvelles influences, à des solutions auxquelles on ne penserait pas si on n'est pas un expert dans le domaine, bien, c'est exactement ce qu'un amendement comme celui-là permet.

• (16 h 10) •

Et je pense que, dans la même foulée, on peut raccrocher les propos d'un ancien critique en matière de transport, qui est aujourd'hui ministre de la Cybersécurité et du Numérique, qui voyait la mise en place d'une agence comme une espèce d'outil de favoritisme pour un gouvernement donné. Là, on voit qu'avec cet élément-là toute la notion, justement, qui peut soit associer les travaux d'une agence à des intentions davantage politiques que de service, dans le sens noble du terme, peut être évacuée parce que, justement, elle développe sa... de sa propre initiative, de façon indépendante et autonome, une analyse, une étude, un projet qu'elle propose. Alors, cet élément-là lui permet, justement, d'avoir les coudées franches, et ça, c'est précieux, c'est précieux pour une agence et évidemment pour ceux qui y travaillent, parce que, là, on se sent libre de toute contrainte.

Puis ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas accepter des mandats en parallèle du gouvernement. Dans tous les cas, c'est ce que le gouvernement a l'intention de faire, mais, minimalement, on peut avoir cette espèce de pouvoir, je pense que c'est comme ça qu'on l'a nommé, d'ailleurs, dans les consultations particulières, ce pouvoir d'initiative. Alors, je pense que ça, même dans la recherche du personnel expert appelé à contribuer, à donner une expertise à cette agence-là, ça devient un facteur attractif extrêmement intéressant parce qu'on leur dit : Non seulement vous serez à la solde du gouvernement, vous devrez exécuter ses décrets, mettre en oeuvre les solutions qu'on vous proposera, mais vous aurez cette latitude pour pouvoir pondre vous-même vos projets, pour élaborer... les élaborer, les étudier, les analyser et les proposer, sachant qu'évidemment ces projets-là peuvent aussi être rejetés par un gouvernement, quel qu'il soit, pour toutes sortes de raisons, des raisons de faisabilité technique, des raisons d'arbitrage qu'on doit faire entre différents projets sur le territoire, des raisons financières, bien évidemment, puis, à la limite, des raisons politiques qui appartiennent à un gouvernement, mais, au moins, si tout ça, c'est fait dans la plus grande transparence, à ce moment-là, bien, l'agence rend des comptes au gouvernement.

Et moi, je souhaiterais que, si cet amendement-là est adopté... qu'elle se fasse non seulement de façon indépendante et autonome, mais qu'elle se fasse de façon transparente. Ce n'est pas indiqué, là, qu'on... ces recommandations-là, cette proposition que l'agence pourrait faire au ministère des Transports ou au gouvernement, ce soit fait dans la plus grande transparence. À ce moment-là, les citoyens pourraient être confiants que cette agence-là travaille pour eux, dans la mesure où les mécanismes sont mis en place pour que son travail fasse l'objet d'une imputabilité, d'une reddition de comptes, que ce soit fait à visage découvert, et, de la même façon, le gouvernement, qui en prend acte, prend en compte les recommandations, les propositions, dispose de ces suggestions-là et le fait de façon publique et de façon transparente.

Et, à ce moment-là, bien, je pense qu'on a un élément qui est extrêmement, extrêmement porteur pour pouvoir dire que cette agence-là travaille véritablement dans l'intérêt collectif, dans l'intérêt supérieur de l'État du Québec et des Québécois payeurs de taxes, contribuables, qui ne savent pas, à l'heure actuelle, combien coûtera cette nouvelle structure, mais, au moins, s'ils peuvent savoir qu'elle sera à la fois indépendante, autonome, avec un pouvoir d'initiative pour permettre de trouver les meilleures solutions sur le plan technique, sur le plan financier, on y convient aussi, sur le plan environnemental, sur le plan de la mobilité, de la fluidité des transports, alors tout ça devient, tout d'un coup, là, beaucoup plus porteur, beaucoup plus structurant, beaucoup plus intéressant.

M. le Président, c'est ce que j'avais à dire sur la proposition de mon collègue député de Nelligan.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y aura d'autres interventions? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Bien, j'aimerais bien savoir l'ouverture de Mme la ministre, et, moi, ça ne me dérange pas de parler en toute collégialité sur ce que je viens de proposer. Moi, je pense que ça va remplir aussi l'objectif de Mme la ministre de motiver les gens qu'on va recruter, le ou la nouvelle PDG, ses équipes, de leur donner un esprit d'initiative. Donc, moi, je veux savoir le degré d'ouverture de Mme la ministre par rapport à cet amendement. Si elle voit qu'il n'est pas bien libellé, il n'est pas à la bonne place, je suis très, très, très ouvert, comme ce qu'on a fait hier, là, à en parler et à trouver une solution, mais je veux discuter sur le fond, l'idée de l'initiative de ces gens qu'on veut ramener, ces experts, à Mobilité Infra Québec.

Le Président (M. St-Louis) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, la façon dont les choses ont été conçues dans le projet de loi pour... en fait, la façon dont le fonctionnement de Mobilité Infra Québec a été conçu, c'est précisément pour rejoindre l'objectif d'une partie... de ce que décrivait le député des Îles-de-la-Madeleine dans une partie de sa dernière intervention, à savoir que le gouvernement doit garder un certain contrôle des priorités, des investissements, etc. Donc, c'est la raison pour

laquelle c'est le gouvernement qui va confier des décrets... des projets, c'est-à-dire, via décret, à Mobilité Infra Québec, dans lesquels les investissements vont être... vont être prévus, la gestion des investissements, les partenariats financiers, etc.

Dans une précédente intervention, je parlais aussi de la recherche d'une diversité de partenaires aussi élevée que possible, l'argent étant rare, puis il y a des manières, maintenant, aussi... puis on parlera plus tard de développement immobilier, mais donc il y a des manières de financer les projets. Tout ça pour dire que c'est important qu'étant donné, justement, les sommes importantes qui sont en jeu, puis aussi la nécessité de s'assurer de prioriser les projets en fonction des besoins, en fonction, justement, des priorités des gouvernements... Je le disais hier ou avant-hier, les gouvernements sont quand même élus pour gouverner, donc, mais c'est sûr que ça...

Donc, je ne retiendrai pas la proposition de l'amendement, mais ça n'empêche pas qu'évidemment le futur ou la future PDG de Mobilité Infra Québec pourra avoir... bien, aura certainement des discussions avec le ministre puis avec l'entourage. Puis, tu sais, il peut y avoir des discussions informelles sur certaines idées ou certaines impressions sur diverses choses, mais, quand on parle d'analyser, d'étudier, on devient un peu à la limite de la planification. La planification, c'est déjà prévu dans l'article 4, et ce sont des mandats en bonne et due forme, puis, rapidement, on tombe dans des notions, là, étudier, analyser, planifier, qui encourent des coûts.

Donc, tu sais, à partir du moment où on expose le gouvernement à des coûts ou qu'on s'expose à des coûts, à de l'argent, les montants d'argent nécessaires, je pense que c'est important que ce soit le gouvernement qui donne le mandat, puis qu'on s'assure que ces sommes-là soient disponibles, et qu'on souhaite investir ces sommes-là dans ce mandat-là précis, et non pas engager des sommes dans divers projets ou diverses idées, au quotidien, qui... qui n'auraient pas été avalisés par le gouvernement, parce qu'ultimement c'est le gouvernement et donc les fonds publics qui sont engagés. Donc, je pense que c'est important que ce soit contrôlé par le gouvernement.

Le Président (M. St-Louis) : ...

• (16 h 20) •

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bien, je ne partage pas la conclusion de Mme la ministre, premièrement, pour plusieurs aspects. L'article 4 et l'article 5 de la loi ne leur permettent pas cette ouverture. Ils ne peuvent pas... Les experts qu'on va recruter, s'ils vont juste attendre un appel du ministre du Transport pour faire tel ou tel projet, à mon avis, ça va même... ça va même à l'encontre de l'esprit de l'innovation d'une agence.

Écoutez, Mme la Présidente, j'ai eu, dans une ancienne vie, à explorer le cheminement des innovations dans le secteur médical, et, laissez-moi vous dire, là, c'est naviguer dans un vrai labyrinthe. C'est une agence. On ne peut pas... Une agence de transport qui... dans le texte fondateur de la loi, on ne leur donne pas la possibilité d'innover et de prendre des initiatives, le PDG va se conformer et va suivre la loi, la loi qui crée son poste, et c'est contraire même à l'idée d'avoir une certaine autonomie à l'intérieur de l'agence. On n'est pas en train de dire qu'ils doivent se lancer à droite et à gauche dans des projets qui vont pousser le gouvernement à payer le prix. Non, on le dit dans l'amendement, l'amendement est très bien rédigé : «Un projet complexe de transport au gouvernement». Ils proposent, mais ils peuvent prendre l'initiative.

Si on ne leur donne pas ce pouvoir d'initiative, bien, c'est des fonctionnaires du ministère du Transport qu'on a déplacés à l'agence. Si on veut que cette agence puisse jouer son rôle réellement dans la mobilité durable et dans les projets complexes, ils peuvent initier d'eux-mêmes des projets. Je ne dis pas aller dépenser de l'argent, parce qu'au bout de l'année c'est le gouvernement qui donne l'autorisation, mais là on parle d'étudier, d'analyser, de proposer.

Sinon, si on n'a pas de projet, ils vont, quoi, se tourner les pouces? Et c'est là... Moi, je compare les gens qui travaillent au ministère des Transports versus une agence indépendante. On veut que cette agence recrute les meilleurs, regroupe les experts, mais, si tu ramènes les meilleurs autour de la table, tu recrutes les experts, tu ne vas pas juste leur dire : Attendez que je vous donne une commande. Un expert ne veut pas travailler dans un environnement pareil. Un expert veut avoir une certaine autonomie, une certaine autonomie professionnelle. Pourquoi? Il est expert dans la matière. Moi, entouré d'experts, je vais les écouter : Proposez-moi, ramenez-moi... ramenez-moi vos projets, ramenez-moi vos idées.

Au bout de la ligne, et c'est très clair, regardez, qu'est-ce que j'ai fait à la fin, c'est quoi, notre proposition, «au gouvernement», parce que nous sommes tous conscients de l'enjeu du financement. Je peux avoir 10 bonnes idées, mais chacune coûte 10, ou 20, ou 50 milliards, on n'a pas les moyens pour se permettre tous ces projets. Par contre, c'est... un jour, M. le Président, ça va donner le goût à ces experts, s'ils veulent venir travailler à l'agence : Moi, là, je veux aller travailler à l'agence parce qu'on me donne cette liberté d'innover, de créer, de proposer, d'analyser. Et par la suite le gouvernement en disposera. C'est le gouvernement, au bout de la ligne, qui va dire : Le ou la ministre du Transport, merci pour votre idée, j'aime, mais on n'a pas les moyens.

Et moi, en fait, madame... M. le Président, je ne comprends pas pourquoi la ministre ne montre pas une certaine ouverture. La ministre elle-même dit que... souhaite une expertise spécialisée. En fait, au bout de la ligne, elle n'a pas utilisé la logique «top gun», mais je peux faire juste le parallèle avec le ministre de la Santé. Tu ramènes des personnes expertes. Moi, je ne connais aucun expert que je vais ramener et je vais lui... je vais lui mettre des menottes, des menottes en or, c'est qu'il travaille dans une agence, mais il n'a pas toute la liberté de faire ou de prendre une initiative. On le ramène, on le paie cher, on le sort de l'appareil gouvernemental et on lui dit : Tu vas suivre ce qu'on va te demander de faire, mais il est où, l'esprit d'initiative?

L'autonomie, cheminement de l'innovation, juste sur ça, je peux faire des heures et des heures, M. le Président. Peu importe le cheminement de l'innovation, il n'y a aucun expert que tu vas ramener, où tu vas lui mettre des menottes en attendant que la commande vienne du gouvernement. Il va se poser la question : Suis-je au ministère des Transports ou suis-je dans une agence indépendante où je dois... prévaloir mon expertise? C'est là, le débat, M. le Président.

Donc, moi, je vous le dis, j'espère que... Si Mme la ministre veut prendre plus de temps pour en jaser, je n'ai aucun problème. Tel que décrit, écrit, si l'agence n'a pas de mandat, moi, je pense que les professionnels vont se tourner les pouces, et on va perdre cette expertise. Ils vont quitter. Ces gens veulent innover. J'en suis sûr et certain, c'est ça, leur volonté. S'ils acceptent de venir à l'agence, c'est parce qu'ils ont vu que, wow! dans la mission, oui, le gouvernement peut me donner des projets, mais moi, je peux initier, avec mes équipes, que ce soit le PDG... Et aussi, même, c'est un élément de motivation. Le PDG, demain, quand il va recruter ses vice-présidents, il va leur parler, il va leur donner... écoutez, vous pouvez initier et non pas juste attendre...

Écoutez, le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le PSE, plan structurant de l'est, ou avec un tramway quelque part, ou avec un troisième lien, ou avec un autre projet, je ne pense pas, M. le Président, qu'on change quoi que ce soit avec ce qu'on a présentement. En fait, ce qu'on a présentement, on a le ministre... on a le ministre, on a des sous-ministres, on a des directions, et puis ça descend, politique gouvernementale, ça descend par la suite pour l'exécution au niveau des ministères. Ça a donné ce qu'on a aujourd'hui devant nous, beaucoup de projets sclérosés qui n'avancent pas, mais c'est le contraire de l'essence même de ce qu'on veut et ce que Mme la ministre veut réaliser.

Donc, moi, je ne sais pas, je ne sais pas si ça a évolué depuis la dernière intervention, mais je sais que Mme la ministre peut faire beaucoup de choses en parallèle. J'en suis sûr et certain, elle m'a écouté, mais moi, je vois mal comment on peut être contre développer l'esprit d'initiative, Mme la ministre. Vous êtes une femme très ouverte et vous voulez que les gens puissent travailler d'eux-mêmes, ça, c'est bon, qu'ils vous ramènent des choses sur la table et que vous puissiez choisir. Ça ne veut pas dire que ça engage des sommes. Le PDG, avec ses équipes, il va les motiver : Prenez des initiatives.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement déposé? M. le député, la parole est à vous. Député de Taschereau.

M. Grandmont : Merci. Moi, je trouve que les arguments de mon collègue sont très, très bons, puis ça nous a donné à réfléchir, ce qui fait qu'on va proposer un sous-amendement sur cet amendement-là. Donc, on peut l'envoyer. Il est-tu parti?

Une voix : ...

M. Grandmont : On va l'envoyer là. Donc, on peut suspendre quelques instants pour envoyer notre sous-amendement.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, nous allons suspendre, le temps de recevoir le sous-amendement de l'amendement. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 28)

(Reprise à 16 h 29)

Le Président (M. St-Louis) : Collègues, collègues! Alors, compte tenu de l'heure, je vous remercie pour votre collaboration, et la commission ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 16 h 30)