



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 30 octobre 2024 — Vol. 47 N° 66

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (8)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mercredi 30 octobre 2024 — Vol. 47 N° 66

Table des matières

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

Intervenants

M. François St-Louis, président suppléant

- Mme Geneviève Guilbault
- M. Monsef Derraji
- M. Etienne Grandmont
- M. Mathieu Lemay
- M. Joël Arseneau
- Mme Agnès Grondin
- M. Daniel Bernard
- Mme Chantale Jeannotte
- Mme Alice Abou-Khalil

Le mercredi 30 octobre 2024 — Vol. 47 N° 66

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (8)**

(Quinze heures quatre minutes)

Le Président (M. St-Louis) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le... 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 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. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par Mme Abou-Khalil (Fabre) et M. Montigny (René-Lévesque), par Mme Jeannotte (Labelle).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. St-Louis) : Merci. Alors, lors de l'ajournement de nos travaux de jeudi dernier, nous en étions à l'étude d'un amendement présenté par le député de Nelligan à l'article 4 de la loi édictée. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement?

Des voix : ...

M. Derraji : Bien oui, il me reste...

Le Président (M. St-Louis) : À vous la parole, M. le député de Nelligan...

M. Derraji : Combien il me reste?

Le Président (M. St-Louis) : Vous disposez de 10 minutes.

M. Derraji : OK. Donnez-moi juste une seconde, désolé. Merci, M. le Président. Très heureux de prendre la parole — encore une fois, j'aurais aimé commencer hier, mais je comprends, parfois, ça n'adonne pas — ce matin. Mais j'avais hâte, j'avais hâte à recommencer ce projet de loi très, très important. Vous allez me sentir que ça me manquait de parler de ce projet de loi, vous qui me suivez depuis le début de ce projet de loi. Donc, je commençais à m'inquiéter, parce qu'on n'a pas commencé mardi. Mais on est prêts aujourd'hui à commencer.

Et j'ai bien hâte à entendre Mme la ministre de qu'est-ce qu'elle pense, elle, de cet excellent amendement. Pourquoi, je vais vous dire que c'est excellent, M. le Président? Parce que, quand on regarde ce que Mme la ministre aimerait faire par rapport à Mobilité Infra Québec, où ils voulaient, où ils aimeraient regrouper, rassembler autour de la même table des experts, des experts dans le domaine, parce que ça fait longtemps qu'on n'a pas eu des infrastructures ou des projets d'infrastructure en mobilité durable, surtout quand on parle de tramways et autres. Et donc ce qu'on vient avec ce... cet amendement... c'est donner un peu de sens à ce qu'on voulait avec Mobilité Infra, et c'est l'esprit d'initiative, donc que Mobilité Infra puisse, de sa propre initiative... donc, que l'agence puisse étudier, analyser, proposer un projet complexe de transport au gouvernement. Et c'est surtout être attractif pour les experts, et ça donne beaucoup de flexibilité. Donc, c'est là où on était, M. le Président. Mais je ne sais pas... j'aimerais bien entendre Mme la ministre, parce que ça fait quand même depuis jeudi dernier, presque une semaine, je ne sais pas si elle a eu le temps, avec son équipe, de voir. Et je tiens juste à exprimer une chose : Je suis très ouvert. Si ça ne marche pas ici, on peut faire comme ce qu'on a fait la dernière fois, on peut avoir une discussion «off», si ça arrange, si l'idée ou le principe vous convient. Je ne suis pas dogmatique par rapport à ça, je suis très ouvert à vous entendre.

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

Mme Guilbault : Oui, merci, M. le Président. Bien, salutations à tous les collègues. Moi aussi, très heureuse de reprendre. Effectivement, des fois, on a des contraintes. Ça me fait penser au jeudi, juste avant la semaine de relâche parlementaire, où les libéraux avaient demandé à ce qu'on ne siège pas parce qu'il y avait des contraintes. Donc, ça arrive régulièrement pour un ou pour l'autre. Libéraux, d'ailleurs qui, avec Québec solidaire, ont fait en sorte qu'on n'a pas pu commencer le projet de loi la dernière session, rappelons-le.

Mais, M. le Président, j'avais répondu, moi, là-dessus, à la dernière fois, là, alors là, j'ai l'impression qu'on fait comme si on venait de commencer à parler de cet... cet amendement-là. Mais je me souviens très bien qu'à la dernière séance j'ai déjà répondu que le principe, c'est que nous confions des mandats à Mobilité Infra Québec, et donc on va le préserver tel quel.

Le Président (M. St-Louis) : Allez-y.

M. Derraji : ...M. le Président. Mais ça va à l'encontre même de ce que vous voulez faire, Mme la ministre. C'est que, si on veut que l'agence... on va... L'agence joue un rôle pas uniquement d'exécutant. C'est là parce que... Pensez-vous... Prenez un instant, M. le Président. Est-ce que vous allez demander à des gens de laisser tomber d'autres jobs, notamment dans des bureaux de projet où ils avaient une certaine autonomie? On parle d'experts, là, ce n'est pas des robots, à qui on va dire : Écoute, exécutez, vous avez déjà le mandat, faites-la, c'est ça, la commande qu'on vous donne.

Ce qu'on veut, c'est des gens autonomes aussi qui, eux, peu importe le ministre ou la ministre qui sera à la tête de ce ministère, bien, ils vont avoir un minimum de prendre une initiative. Et, je dis bien «initiative», parce que le but, c'est les écouter, c'est... ils vont être nos experts sur le terrain, donc ils vont étudier, analyser, proposer un projet complexe. C'est ça, leur rôle aussi, là.

Donc, si on parle... si on veut...

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : ...on va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 10)

(Reprise à 15 h 11)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission reprend ses travaux. La parole était... est toujours au député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Donc, au fait, ce que je voulais dire, c'est que je comprends juste la logique du gouvernement, qu'eux, ils ont recruté des «top guns» au niveau de l'agence de la santé. On le voit, M. le Président, et d'ailleurs l'agence de la santé est en train de continuer son recrutement. Je ne sais pas, est-ce que c'est la même chose que Mme la ministre cherche dans son propre... agence? Mais, clairement, je ne pense pas qu'elle veut juste des exécutants. Je ne pense pas que c'est ça, la philosophie de créer cette agence, à moins... si je me trompe, mais ce n'est pas grave, le gouvernement peut l'expliquer.

Mais ce qu'on voulait faire avec cet amendement, c'est qu'au moins, au moins proposer des choses, mais ça n'engage pas le gouvernement. C'est qu'au lieu d'attendre toujours que le gouvernement, qui va donner la commande à ses professionnels et ses experts... Parce qu'encore une fois, si tout va bien et qu'on a tout dans le ministère, de ce que j'ai entendu depuis le début, bien, ça sert à quoi de créer une agence si on va avoir le même, même, même modèle au ministère de... des Transports?

Et, encore une fois, ces gens, s'il n'y a pas une certaine autonomie, ces experts, ils vont quitter, M. le Président. Donc, c'est là où je me dis : Est-ce que Mme la ministre a pensé à la rétention? Comment elle va retenir? Qu'elle me réponde juste sur cette question : Comment elle va retenir ces experts à l'intérieur de cette agence, à part le salaire, bien entendu? Parce que c'est ça, la différence avec le ministère du Transport. C'est quoi les mécanismes de rétention de ces experts, si on va juste leur donner des... le titre d'exécutants?

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

Mme Guilbault : Oui, mais le gouvernement est là pour gouverner. Cette équipe-là va réaliser des projets de transport collectif complexes, qui vont être confiés par décrets par le gouvernement. C'est tout à fait normal que le gouvernement gouverne, priorise les projets, confie les mandats à Mobilité Infra Québec, qui, elle, va les réaliser. Et je trouve ça très réducteur quand il dit : Ce sera simplement des exécutants.

Encore une fois, M. le Président, j'ai l'impression que, de l'autre côté de la table, on sous-estime largement la complexité de réaliser un projet de transport collectif d'envergure. On sous-estime largement certains éléments pourtant explicites, là, dans les huit indicateurs que j'ai donnés dans la proposition de définition du... Je ne sais même pas... Il a-tu été adopté? Ou, en tout cas, on doit être dans un sous-amendement du sous-amendement de cet amendement-là, j'imagine. Mais, en tout cas, les huit indicateurs qu'on a donnés au concept de complexité, là, puis je donnais l'exemple au député de Taschereau la semaine dernière, juste la gestion des parties prenantes en soi, là, ça peut, dans certains cas, suffire à rendre un projet complexe. Je donnais l'exemple du REM de l'Est à l'origine, quand c'était la caisse qui était là-dessus, et ça a donné lieu à toutes sortes de choses qui font en sorte que, finalement, on sait ce que l'avenir... on sait... on sait ce que ça a fait. Donc, on sait le résultat qu'on a connu par la suite.

Donc... Et aujourd'hui, justement, on a besoin d'un nouveau porteur pour le projet dans l'est de Montréal. Donc, quand le député de Nelligan dit : Ces gens-là vont être des simples exécutants, comme si c'était une banale tâche d'exécution, sans se poser plus de questions, puis qu'à peu près n'importe qui pourrait faire ça, c'est... à notre sens, c'est tout à fait inexact, M. le Président. La tâche va déjà être très complexe pour des équipes de projets, de réaliser, de réaliser, pas seulement étudier, pas seulement planifier, pas seulement venir discuter partout, tout le temps, pas faire des conférences de presse, réaliser des projets de transport collectif complexes, là. C'est une tâche à part entière.

Alors, de venir dire que se faire confier des mandats par le gouvernement puis les réaliser, c'est banal et c'est simpliste, presque, moi, je ne suis pas d'accord, M. le Président. Et, si c'était si simple que ça, ça se ferait déjà au gouvernement. Or, ce n'est pas le cas, raison pour laquelle on est ici. Je le rappelle à mes collègues, là, qui veulent tellement de transport collectif, mais le jour où le gouvernement propose le moyen d'en avoir plus, tout ce qu'ils font, c'est étirer le temps ici.

Donc, M. le Président, là, je ne vais pas répondre, là, encore une fois, parce que là, il faut avancer les travaux. Donc, moi, je ne vais pas répondre huit fois aux mêmes questions, je l'ai déjà dit souvent, mais souvent je réponds quand même plus qu'une fois. Donc, je vais répondre maximum deux fois à chaque question. Là on... j'avais déjà répondu à cet amendement-là jeudi dernier. C'est-tu ça? Jeudi dernier. Là, j'ai répondu une fois tantôt, là, je viens de répondre à nouveau. Nous allons maintenir la façon de procéder qui était prévue dans l'article 4 de Mobilité Infra Québec, c'est-à-dire que c'est le gouvernement qui va confier des projets à Mobilité Infra Québec.

Le Président (M. St-Louis) : Cinq minutes.

M. Derraji : Oui, pas de problème. Et la ministre a le droit de dire qu'elle peut répondre une fois ou deux, mais ça ne marche pas de même dans une étude détaillée. J'ai le droit de poser n'importe quelle question que je veux, comme elle a le droit de ne pas me répondre. J'ai une question, j'espère qu'elle va me répondre, parce que c'est en lien avec... avec ce que nous sommes en train d'étudier. Est-ce que le tramway est un mégaprojet? Est-ce que le tramway est un projet complexe?

Mme Guilbault : Oui.

M. Derraji : OK. J'espère que vous allez retenir ce que vous venez de dire. Bureau de projet du tramway : 11 % des effectifs sont partis depuis la mise sur pause. Il y a des gens qui quittent, 19 employés sur 163, 11 %. Donc, c'est un projet complexe, et le cycle de vie de n'importe quel projet complexe, l'agence va le vivre aussi, là. Regardez ce qui se passe avec l'état des finances publiques, ça... ça coupe partout. Donc, c'est sûr qu'il va y avoir un cycle où il y a un cycle vide à l'intérieur de... de l'agence, où on est entre deux projets. Ce qu'on veut, c'est ne pas perdre cette expertise. Regardez, M. le Président, c'est... c'est clair, ça a été déjà dit. Et il y avait... il y avait un projet sur la table, le bureau de projet. D'ailleurs, on attend toujours les informations que nous avons demandées par rapport au bureau de projet.

Le bureau de projet de Québec n'arrivait même pas à garder ses experts. Et donc, si on veut être attractifs et favoriser la rétention des experts, il faut leur donner la liberté de proposer au gouvernement des projets. Et c'est ce qu'on veut mettre ici, M. le Président. Au contraire, moi, je ne comprends pas pourquoi la partie gouvernementale n'aime pas cet amendement. C'est un ajout où des experts vont avoir la possibilité d'initier, d'étudier, d'analyser et proposer au gouvernement. Après, je comprends, le ministre ou la ministre du transport peut dire non.

Donc, M. le Président, je pense qu'on veut... Derrière cet amendement, ce qu'on veut faire, c'est qu'on veut leur donner de la liberté de réfléchir, de proposer des projets. Et l'amendement qu'on a n'oblige même pas le gouvernement à étudier les propositions de l'agence. C'est plus donner de la flexibilité et aussi penser à la rétention. Ce que je ne veux pas, demain, M. le Président, c'est que créer une agence, payer des gros salaires, on le voit avec l'agence santé, mais, au bout de la ligne, n'arrive pas à retenir ses gens. La rétention est un enjeu majeur, au-delà du manque d'expertise. Ces gens, c'est des experts. Ils ne sont pas là pour se tourner le pouce.

Et, à un certain moment, M. le Président... juste attention. Je ne voulais pas répondre tout à l'heure, Mme la ministre. En tout respect, prétendre qu'on ne comprend pas les mégaprojets et les projets d'infrastructure, je pense que la ministre peut faire mieux, chercher d'autres arguments. Je ne veux pas commencer à ce qu'on commence toujours mal certaines... débuts d'études détaillées. On commence une nouvelle semaine. Je suis très positif à commencer la semaine et à amender ce projet de loi. Mais à chaque fois qu'on ramène un amendement : Écoutez, je vais vous répondre deux fois, et c'est fini. M. le Président, ça fait six ans que je suis député, j'en ai fait, des projets de loi, pas mal. Donc, la proposition, elle est claire, elle a le droit de la refuser. Mais jusqu'à maintenant, je n'ai pas d'argument solide. Si elle ne l'aime pas, qu'est-ce qu'elle propose pour retenir les experts? Comment on va leur donner l'autonomie à ces gens? C'est ça, la question : qu'ils nous démontrent que, sans cet amendement, elle a, entre ses mains, un moyen pour retenir ces gens.

Le Président (M. St-Louis) : Vous avez toujours deux minutes, M. le député.

M. Derraji : ...veut parler.

Le Président (M. St-Louis) : M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

M. Grandmont : Il me reste combien de temps, M. le Président, sur cet amendement?

Le Président (M. St-Louis) : 16 minutes.

• (15 h 20) •

M. Grandmont : 16 minutes. Parfait. Oui, effectivement, bien, moi, je... je trouve que cette proposition d'amendement de mon collègue député de Nelligan est très intéressante. Je vois effectivement aussi une façon de... Vous vous souvenez, au début de l'étude détaillée du projet de loi, Mme la ministre disait : On veut essayer de créer

une espèce d'ambiance qui va attirer des... des gens intéressés à travailler sur des projets complexes de transport collectif ou routier. Puis j'ai essayé de la faire... m'expliquer ce que c'était par là, puis elle disait : C'est une espèce d'ambiance, c'est une... comment je dirais ça, un climat de travail, une... un endroit que je pourrais... en tout cas, selon ses mots, là, je pourrais peut-être essayer de trouver des... une façon de le décrire... mais qui serait stimulant, qui serait attractif, qui serait... qui donnerait le goût aux gens de venir y travailler parce qu'on aurait l'impression de travailler sur faire avancer le Québec, sur les projets de transport collectif et les transports routiers complexes.

Puis, ça, effectivement, je veux dire, à part certains partis politiques qui pensent que tous les employés peuvent devenir des robots, je pense qu'il faut être capables de trouver une façon de stimuler cet... cet intérêt à travailler, travailler dans un milieu comme celui-là. Or, moi qui a une expérience de gestionnaire quand même assez longue, je sais qu'une des façons de garder, de faire de la rétention, d'attirer, mais aussi de faire de la rétention d'employés, c'est d'impliquer, d'une manière ou d'une autre, les... les employés dans... pas dans la prise de décisions nécessairement, ça peut aller jusque là, mais pas nécessairement, mais au moins que les employés sentent qu'ils apportent quelque chose, qu'ils contribuent et qu'ils peuvent nourrir la réflexion eux-mêmes sur les orientations de l'entreprise, du bureau de projet, de l'agence, bref.

Et la proposition qui est faite par notre collègue ici peut aller dans ce sens-là, peut aider à créer l'objectif que Mme la ministre dit vouloir elle-même poursuivre pour attirer ces talents-là vers l'agence. S'ils ont l'impression de ne pas être que des exécutants, mais aussi des contributeurs à la mission de l'agence, il me semble qu'on a là quelque chose... en tout cas, une avenue qui est intéressante, d'autant plus qu'il n'y a absolument rien de contraignant dans cette proposition-là. Il n'y a rien de contraignant dans l'idée que l'agence doit analyser des propositions qui seraient faites par des employés, par exemple, ni que le gouvernement doit les recevoir, ni qu'elle doit les mettre en oeuvre non plus. Mais c'est une façon de se nourrir en réflexion et, non seulement en réflexion, mais aussi pour se permettre d'avoir les meilleurs projets possibles au Québec.

Mme la ministre dit... dit qu'elle veut prendre en contrôle les destinées des transports collectifs et routiers complexes au Québec. Bien, si on veut être capables de faire les... Puis on a parlé de qualité. On l'a ajouté, d'ailleurs, je pense, hein, la notion de qualité?

Une voix : Oui.

M. Grandmont : On l'a ajoutée. Si on veut avoir les meilleurs projets, les projets de meilleure qualité, je pense qu'il faut qu'on ait des employés aussi qui sont... qui sont à la page, qui sont... qui sont... on le dit en latin, là, «up to date», qu'ils ont... qui sont stimulés, qui sont curieux et qui vont faire des propositions qui vont aller dans le sens d'une amélioration continue dans les réflexions et dans les procédés. Donc, moi, je pense que c'est... en tout cas, c'est une... c'est une très, très bonne idée. Et je ne vois même pas qu'est-ce que ça apporte de limitatif ou de contraignant.

Donc, moi, à être à la place de la ministre, je prendrais cette... cette proposition-là et je la ferais mienne immédiatement, parce que ça va dans le sens d'à la fois avoir les meilleurs projets possibles, à la fois contribuer à avoir les... des projets de qualité au Québec, ne pas manquer des opportunités aussi qui peuvent être intéressantes, qui peuvent par ailleurs échapper au gouvernement. La façon très «top-down» qu'on a actuellement, là, très du haut vers le bas, pourrait faire en sorte qu'on oublie de relever certaines pierres, puis on passerait à côté de certaines opportunités qu'auraient pu voir par ailleurs les employés de Mobilité Infra Québec, parce qu'ils seront en contact avec le terrain.

Je ne sais pas si ça fait rire la ministre ou si elle rit pour d'autres raisons, mais moi, en tout cas, à mon sens, c'est une proposition qui est très intéressante et très porteuse pour l'avenir des projets au Québec, et tellement, et c'est là où j'en étais la dernière fois, M. le Président, que je vais proposer un sous-amendement qu'on va vous envoyer... en fait, qui vous a déjà été envoyé à la dernière séance que nous avons eue ensemble. Donc, peut-être juste prendre le temps de le rendre disponible sur le Greffier et... Donc, je demande une courte suspension, s'il vous plaît.

Le Président (M. St-Louis) : Nous allons suspendre les travaux. Merci, M. le député.

(Suspension de la séance à 15 h 25)

(Reprise à 15 h 26)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, il y a eu le dépôt du sous-amendement du député de Taschereau. M. le député, je vous demanderais de... de lire votre sous-amendement et de le commenter par la suite.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Alors, mon sous-amendement irait comme suit, là, c'est d'ajouter, au premier alinéa de l'amendement à l'article 4 de la loi édictée, après les mots «propre initiative», les mots «ou suivant la demande d'une municipalité ou d'une MRC».

L'article sous-amendé se lirait comme suit : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport. Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative ou suivant la demande d'une municipalité ou d'une MRC, étudier, analyser et proposer un projet complexe de transport au gouvernement.»

Quelques explications, mais d'abord, c'est ça, ça fait un peu référence en fait aux demandes, là, qui nous ont été formulées par plusieurs... plusieurs groupes qu'on a entendus, notamment les municipalités, évidemment, puisque c'est l'objet de mon sous-amendement. Elles demandaient qu'il y ait une... En fait, particulièrement la Fédération québécoise des municipalités, qui demandait que le gouvernement du Québec s'associe avec les municipalités. On a l'impression, là... Oui, il y a eu plusieurs groupes qu'on a entendus qui disaient : On est d'accord pour la création de Mobilité Infra Québec, mais posaient plusieurs conditions, notamment celle de... d'agir de manière moins autoritaire et de façon plus collaborative avec les municipalités, l'objectif étant d'avoir une étroite collaboration, parce que les municipalités sont capables, sont à même d'identifier les besoins auprès de leur population, connaissent bien, donc, les besoins, connaissent bien le terrain, comme on dit, mais aussi... s'assurer que, finalement, les choses se font de manière à... dans une vision commune.

On y reviendra plus tard avec la notion, aussi, là, de respect des compétences, là, du... dans l'aménagement du territoire. Puis je fais référence, notamment, à la recommandation 7, là, du... à la page 12, là, du mémoire de la Fédération québécoise des municipalités, qui disait «que le gouvernement réalise, en association étroite...» en... en associant, pardon, «étroitement les municipalités, une telle réflexion sur le transport collectif et interrégional en région. La mise en oeuvre de quelques...» de... de projets porteurs, pardon, «hors des grands centres urbains permettrait d'expérimenter et de dégager à la fois une vision prometteuse du transport collectif en région et de mettre à contribution l'expertise de Mobilité Infra Québec aux bénéfices des communautés situées hors des centres urbains.»

Donc, la proposition va sensiblement dans le même sens que ce que le collègue député de Nelligan proposait, c'est-à-dire que Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative, étudier, analyser ou proposer un projet complexe de transport au gouvernement, mais aussi de souligner que les municipalités peuvent porter des projets à l'attention de Mobilité Infra Québec, donc des municipalités ou des MRC qui peuvent porter à l'attention de Mobilité Infra Québec.

L'objectif étant d'avoir, là, comme je le disais tantôt... Je ne reprendrai pas les arguments que j'ai utilisés tantôt pour la notion d'étudier, analyser et proposer un projet complexe au gouvernement, mais... de simplement ouvrir une porte à la discussion en continu avec les organisations, les municipales... les municipalités, en fait, les MRC qui sont sur le terrain et qui ont des bonnes idées pour être capables de nourrir Mobilité Infra Québec sur ces réflexions, qui pourra par la suite, évidemment, étudier au... au besoin, s'ils sentent que c'est nécessaire, évidemment, là... étudier, analyser et proposer, le cas échéant, des projets complexes de transport collectif ou routier au gouvernement. Donc, c'est le sens de mon sous-amendement, M. le Président.

• (15 h 30) •

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci, M. le député. Avant de poursuivre, j'aurais besoin du consentement de la commission pour ajouter un remplacement, soit celui du député des Îles-de-la-Madeleine, en remplacement du député de Camille-Laurin. Est-ce que j'ai consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci. Y a-t-il d'autres... y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement déposé par le député de Taschereau?

M. Derraji : ...

Le Président (M. St-Louis) : Allez-y, M. le député de Nelligan. La parole est à vous.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Et je tiens à remercier mon collègue, parce qu'il ramène un autre aspect très important dans la réflexion qui nous anime tous autour de la table. Et je vais prendre le temps de le lire : «Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative ou suivant la demande d'une municipalité ou d'une MRC, étudier...» Donc, il garde la même... presque la même chose, mais ce que j'aime, suivant la... «ou suivant la demande d'une municipalité».

Vous le savez, M. le Président, nous avons eu la chance de rencontrer pas mal de villes. Et je vais vous lire un... un passage du mémoire de la FQM, hein, on dit pas mal : Gouvernement de région qui doit écouter les partenaires. Je pense que la FQM représente très bien les régions. «Mobilité Infra Québec, étant donné sa mission publique, ne doit pas réserver son expertise exclusivement aux grands centres urbains. L'équité en matière de services à la population requiert de l'adaptation aux réalités des régions, de l'agilité, de l'expertise et du travail en partenariat.»

Ce que j'aime dans le... l'amendement de mon collègue, c'est qu'on ouvre la porte aussi à des demandes de municipalités ou des MRC. C'est la réalité de toutes les régions du Québec. Il ne faut pas que l'initiative vienne toujours d'un siège social à Québec qui va décider pour les régions. Il faut aussi que les gens à l'intérieur...

Et d'ailleurs vous avez... vous m'avez vu beaucoup, beaucoup, beaucoup parler de l'esprit d'initiative, M. le Président. Et, si c'est un combat qu'on va mener, là, bien, on va le mener et on va continuer à le mener. Je suis content que mon collègue de Québec solidaire voie la même chose. On ne peut pas se tromper à deux. J'ai bien hâte à voir le... mon collègue député des Îles-de-la-Madeleine. Et c'est un sujet... C'est le fond de la création de l'agence, M. le Président, donc on ne peut pas faire l'économie du débat et ne pas avoir ce débat. On ne va pas créer une agence pour juste attendre que les gens exécutent ce qu'on leur demande. Écouter aussi les partenaires. Et je viens de vous lire le bout du mémoire de la FQM, qui le dit clairement, ils veulent de l'équité en matière de services à la population et ils veulent de l'adaptation aux réalités des régions. Comment on va s'adapter à la réalité des régions si on ne leur donne pas la possibilité d'envoyer des demandes à... à Mobilité Infra Québec? Il faut absolument que ça vienne de

Québec? On part toujours de la centralisation. Autour de la table, il y a pas mal de députés de régions, je pense que ce serait bien que Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative ou suivant la demande d'une de leurs MRC ou une de leurs municipalités, recevoir une telle demande.

Alors, M. le Président, je pense que j'ai bien hâte de voir Mme la ministre... Je ne sais pas si elle a répondu deux fois à cette question, c'est l'ultimatum qu'elle nous a donné tout à l'heure. On va commencer à compter, un, deux. Donc, la question, je ne sais pas si vous avez reçu de réponse, cher collègue. Pas encore?

M. Grandmont : Non, pas encore.

M. Derraji : Donc, on va attendre, voir, Mme la ministre, qu'est-ce qu'elle pense de cet amendement de mon collègue.

Le Président (M. St-Louis) : Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Guilbault : Oui, c'est ça, sur l'amendement du député de Taschereau, ça?

Le Président (M. St-Louis) : ...

Mme Guilbault : Oui. Oui, mais j'ai déjà répondu, au précédent amendement, qu'on allait maintenir les processus de Mobilité Infra Québec tels quels. Donc, on peut nous sous-amender en ajoutant toutes sortes de variations de la même chose, mais ça va être la même réponse.

Mais je vais quand même revenir. Parce que le député de Nelligan, je crois, avant le dépôt du nouveau sous-amendement, a dit : Le bureau de projet du tramway de Québec, il y a des enjeux, et tout ça. Mais ça n'a aucun rapport, M. le Président. C'est un bureau de projet qui a été formé par la ville de Québec pour travailler sur un projet de tramway. Le mandat, il était déjà là, il existait, exactement comme on va faire avec Mobilité Infra Québec, remplacer... remplacer «bureau de projet par la ville de Québec» par Mobilité Infra Québec. Ils se font dire : Voici, ça prend un projet, ça prend le meilleur projet. Puis, de toute façon, qu'est-ce que ça a donné, ce projet-là? Il n'y a eu personne qui a soumissionné. Ça fait que qu'est-ce qu'on a été obligés de faire, encore, le gouvernement? On a été obligés de s'en occuper et de demander à la Caisse de dépôt.

Ça revient tout le temps à la même affaire. C'est ce que je répète ici depuis maintenant 56 heures. On dépend systématiquement de la Caisse de dépôt pour faire des projets de transport collectif d'envergure parce que personne d'autre n'est capable d'en faire actuellement. Ça n'a pas marché dans le REM de l'Est. Depuis ce temps-là, on n'a pas de porteur de projets.

Le tramway, il y a eu un problème, personne n'a soumissionné sur l'appel d'offres de l'infrastructure. On a demandé à la CDPQ Infra. Et qu'est-ce qu'on a fait avec eux, M. le Président? Ce n'est pas eux qui sont venus nous voir en disant : Heille! «By the way», moi, j'ai des idées, chez nous, j'ai pensé à ça, ça te tenterait-tu qu'on fasse telle affaire? On leur a donné une lettre mandat en bonne et due forme, que j'ai moi-même signée, que j'ai envoyée l'automne dernier au PDG de la CDPQ Infra, M. Arbaud, en disant un mandat très clair, étudier la mobilité dans la CMQ, la Communauté métropolitaine de Québec, et on veut le meilleur projet au meilleur coût pour ce qui est du projet de transport collectif structurant. Puis il y avait aussi, évidemment, le mandat sur le nouveau lien interrives.

Donc, c'est... c'est de même que ça fonctionne, M. le Président. On a demandé à une entité compétente en transports collectifs complexes d'étudier la mobilité sur un territoire et de nous proposer le meilleur projet, très exactement ce qu'on va faire avec Mobilité Infra Québec. Ça fait qu'il remplace CDPQ Infra par Mobilité Infra Québec, là. Ça revient exactement au même. C'est comme ça que ça fonctionne dans la vie, M. le Président. Ces projets-là sont rattachés à des investissements majeurs. Il y a plusieurs partenaires, il y a des... il y a... Tu sais, imaginez juste, là, les partenaires financiers, tu ne peux pas avoir comme ça toutes sortes de monde qui viennent donner des mandats puis avoir des idées à gauche, à droite. Il faut que tu planifies les investissements, il faut que tu planifies les ressources, il faut que tu planifies les partenariats, il faut que tu gères, je l'ai dit plein de fois, les parties prenantes. Il faut que tu fasses ça de manière ordonnée.

Et il y a une raison pour laquelle on élit des gouvernements, M. le Président, c'est pour qu'ils gouvernent. Or, cette entité-là, Mobilité Infra Québec, va ultimement relever d'un élu du gouvernement, va relever de l'exécutif. Donc, l'exécutif va lui confier des mandats, va devoir rendre compte. Évidemment, il va y avoir des attentes en termes de performance, de suivi de projets, de processus, d'innovation, etc., puis... comme n'importe quel PDG qu'on nomme. Puis c'est comme ça que ça fonctionne.

Ça fait que, là, moi, je considère que j'ai expliqué, réexpliqué, réexpliqué, réexpliqué. J'ai même pris le propre exemple du député de Nelligan pour lui faire la démonstration, à même son propre exemple, que ce qu'il dit n'a pas de bon sens. C'est l'inverse de la réalité. Je veux dire, le bureau de projet a de la misère à garder ses ressources, c'est quoi, le rapport? Ce n'est pas un bureau de projet qui, de toute façon, avait comme mandat... Parce que, si je suis son raisonnement, là, il dit : Le bureau de projet de la ville de Québec a eu des problèmes, donc ce qu'il veut dire par là, c'est, s'il avait pu faire comme nous, ce qu'on propose, ça aurait été mieux, ils auraient gardé leurs ressources. Ça fait que c'est quoi, dans sa tête? Ce bureau de projet là se serait mis à proposer à sa ville qu'ils paient toutes sortes de projets comme ça sans avoir été mandaté? Pas sûre, là. Il en parlera avec l'administration municipale. Je ne pense pas que le but de la ville de Québec, quand ils ont créé ce bureau de projet là pour le tramway, pour le réseau de transport structurant, c'était dans l'idée de dire : Bien, nous, pour rendre nos ressources heureuses, on va leur laisser aussi nous

arriver toutes sortes d'autres projets un peu partout, qu'on n'a pas demandés, pour lesquels on n'a pas nécessairement planifié d'investissements, mais bon, puis ils vont être heureux le matin en se levant. Tu sais, M. le Président, là, j'aimerais ça qu'on puisse être sérieux, des fois, puis qu'on s'en tienne... Tu sais, je comprends que...

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Non, non, mais c'est parce que ça n'a pas de bon sens, M. le Président.

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

M. Derraji : ...

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

M. Derraji : ...

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

M. Derraji : ...

Le Président (M. St-Louis) : Je vous invite à la prudence, s'il vous plaît, de part et d'autre. Merci. Ça se passe très bien jusqu'à maintenant, donc on va...

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : J'ai dit qu'il faut être sérieux.

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

Mme Guilbault : Bien là, qui se sent morveux se mouche, comme on dit, là.

M. Derraji : Non, non, mais il faut être sérieux. À qui vous parlez? Vous ne parlez pas à des... à des... à un mur, là.

Mme Guilbault : Bien, j'ai dit : Il faut être sérieux, ça vaut pour tout le monde dans la salle. Je me mets là-dedans aussi. Puis je pense que c'est sérieux, ce que je suis en train de dire, là. Je suis en train d'expliquer qu'il faut s'en tenir à ce qui est dans le projet de loi. Toutes les lubies sur le troisième lien, tous les débats connexes qu'il essaie d'amener ici, dans la salle, tout ce que ça fait, c'est retarder l'adoption du projet de loi. Et ça fait en sorte que ça va encore reporter des mandats importants, notamment pour un projet dans l'est de Montréal. Puis on a aussi des éléments, là-dedans, qui touchent justement le tramway de Québec, dont on va avoir besoin pour que le projet avance.

Ça fait que la prochaine fois qu'ils vont se lever pour dire : Comment ça, que les affaires n'avancent pas?, bien, M. le Président, là, je vais être obligée de ne pas juste suggérer un miroir dans la salle des libéraux, mais aussi dans la salle de Québec solidaire. Ça s'ajoute au fait qu'ils ont retardé le début des travaux du projet de loi parce qu'au printemps dernier ils n'étaient pas capables d'avoir deux députés qui travaillent sur deux choses en même temps.

Ça s'ajoute au fait, M. le Président... Parce que c'est important d'enregistrer tout ça, là. J'ai fait sortir, par curiosité, les statistiques dans notre bureau de leader. Cette année, en 2024, il y a eu une session au printemps, il y a une session actuellement, qui n'est pas terminée. Donc, à date, en 2024, les oppositions ont déposé 22 motions préliminaires, 22 au total, sur tous les projets de loi qu'il y a eu cette année, en 2024. Savez-vous, sur les 22, il y en a combien sur mes deux projets de loi à moi? Tu sais, je leur disais, l'autre fois, je ne suis pas sûre mais j'ai l'impression que c'est pas mal systématique sur mes commissions : 16, 16 sur 22, dont huit dans mon précédent projet de loi et huit ici. Et ils seraient encore peut-être en train d'en déposer si la présidence n'avait pas dit, à un moment donné : C'est assez, il faut passer à autre chose. Même la présidence, à un moment donné, est tannée. Alors, il ne faut pas s'étonner qu'à un moment donné on dise...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bien, c'est correct, il peut m'interrompre.

Le Président (M. St-Louis) : La parole est à la ministre. Merci.

• (15 h 40) •

Mme Guilbault : Je comprends que ça ne lui fait pas son affaire, ce que je dis, parce que je suis en train de leur mettre la réalité devant eux, là, la réalité qu'eux-mêmes construisent, heure... d'heure en heure, ici, depuis 56 heures.

Et l'autre chose, M. le Président, il dit : Elle... elle n'accepte pas mes questions. Ça n'a rien à voir, à ce que je sache. Moi, je suis ici patiemment puis je fais avancer mes autres dossiers pendant qu'il parle. Mais, après ça, lui, s'il n'aime pas mes réponses, ça, c'est différent.

Puis, quand il dit : Elle n'accepte pas nos amendements, je vous le dis, là, si l'objectif, c'est de me déposer des amendements jusqu'à Noël sur le même article 4 sous prétexte qu'ils sont fâchés parce que je ne les accepte pas, tout amendement qui dénature la mission de Mobilité Infra Québec, non, je ne l'accepterai pas. Parce qu'il y a une raison pour laquelle on a prévu Mobilité Infra Québec comme ça. À chaque fois qu'on m'a proposé des amendements qui n'étaient pas de... tu sais, qui n'étaient pas pour dénaturer, qui n'étaient pas pour faire un combat sur le troisième lien, toutes ces affaires-là qui n'ont pas de rapport avec le projet de loi, là, je les ai acceptés. L'autre fois, ils étaient même surpris. Ils s'apprêtaient probablement à faire 20 minutes sur leurs propres amendements, mais j'ai dit : Non, non, ça a de l'allure, allons-y. Même chose, le député de Nelligan, l'autre fois, il voulait un amendement, c'était la qualité, on lui a écrit pour lui pour qu'il puisse le déposer. Alors, moi, là, tu sais... Alors, moi, quand on me propose des choses qui ont de l'allure, qui, oui, peuvent le bonifier, le projet de loi... À chaque commission que j'ai faite, il y a eu des amendements qui venaient de toutes les parties autour de la table. Mais, tu sais, si, là, on s'entête à vouloir changer le fondement même ou l'essence même du projet de loi et de ce que devrait être Mobilité Infra Québec pour nous, bien, on va être dans le même cul-de-sac à chaque fois.

Ça fait que, non, je ne répondrai pas aussi longuement que... Je n'arrête pas de dire ça, mais c'est vrai qu'à un moment donné je vais arrêter. Puis ils pourront dire au micro : La ministre ne répond pas, elle fait deux choses en même temps. Bien oui. Premièrement, moi, je suis capable de faire plusieurs choses en même temps. Mais ce n'est pas que je ne veux pas répondre. C'est parce que, quand je réponds sans arrêt aux mêmes affaires... Puis ils savent très bien qu'on va dire non quand ils déposent ça, là. Ils font ça juste pour parler, parler, parler. Mais moi, je ne vais pas ajouter au temps qui se perd ici en répondant tout le temps aussi abondamment aux mêmes choses qu'on nous présente à chaque séance qu'on vient ici. On est à plus de 56 heures en ce moment et on est à l'article 4. Il y a 120 articles dans ce projet de loi là. Alors, je pense, ça ne prend pas la tête à Papineau ou un doctorat en mathématiques, comme dirait mon ami en face, pour comprendre où ils veulent aller, à la cadence où les choses vont, en sachant qu'il y a une semaine de relâche parlementaire le 11 novembre. Donc, ça, moi, M. le Président, c'est ce que je pense de l'avancement des travaux à ce stade-ci.

En passant, hier, je n'étais pas là, parce que j'étais au Conseil des infrastructures, un endroit très intéressant où il y a tous les acteurs clés de l'écosystème des grands travaux d'infrastructures au Québec. Peut-être, ça aurait fait du bien à mes collègues d'y aller aussi puis de parler un peu à la vraie vie puis au vrai monde qui travaille là-dedans. Eux, ils trouvent que c'est une bonne chose, de créer Mobilité Infra Québec. Puis ils me disaient : Ça avance-tu, ça avance-tu? Bien, j'ai dit : Vous regarderez les travaux puis vous jugerez par vous-mêmes. C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

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

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

M. Derraji : Bien, les gens... les gens qui nous regardent vont juger que la ministre, après cinq minutes pour nous faire la genèse de ce qu'elle fait dans le projet de loi et même le juger... Je tiens juste à rappeler que Mme la ministre arrive en retard à chaque fois de 10, 15 minutes. C'est des faits. On n'a jamais commencé à l'heure. Ça, c'est... On peut faire le calcul de combien de 10, 15 minutes la ministre elle-même est venue en retard.

Une voix : ...

M. Derraji : Bien, peux-tu le dire à ta collègue, tout à l'heure?

Le Président (M. St-Louis) : M. le député, vous avez un appel au règlement à faire? Allez-y. Lequel?

M. Lemay : ...35. L'article 35. On ne peut pas invoquer l'absence d'un collègue. Ça n'a pas de... Ça n'a pas de sens.

Une voix : ...

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

M. Lemay : Mais on ne peut pas... il ne peut pas dire...

Le Président (M. St-Louis) : ...le député a évoqué un retard et non une absence. Donc, je vous invite à poursuivre, mais je vous invite...

M. Lemay : Bien, c'est la même... c'est... c'est pareil. On ne peut pas faire indirectement qu'est-ce qu'on ne peut pas faire.

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : Je m'excuse. La parole est au député de Nelligan.

M. Derraji : Oui. C'est très, très intéressant, entendre des... des collègues. Il faut bien intervenir sur MIQ et non pas juste évoquer les appels au règlement. Mais pas de problème. Et ce n'est pas un appel au règlement. Vous avez l'expertise, vous étiez... ou vous êtes président de commission et vous auriez dû dire la même chose à votre collègue, tout à l'heure, qui parlait de tout sauf de l'amendement, appliquer la même règle à votre collègue. Mais ça, je ne pense pas que vous avez le droit de le faire.

Ceci étant dit, M. le Président, je vais revenir, n'en déplaise à qui que ce soit autour de la table, je vais revenir au bureau de projet. Pourquoi les gens, ils ont quitté? Je vais vous le dire. Moi, je veux parler du fond. Le gouvernement a mis sur pause le tramway de Québec. Donc, si Mobilité Infra Québec n'a pas de projet, il va se passer presque la même chose.

Et c'est pour cela qu'on va continuer ce combat. Parce que, M. le Président, pour les gens qui nous écoutent, qui se posent la question, qu'est-ce qui se passe, le ou la ministre... Parce qu'il y en a qui arrivent à cheminer leur projet de loi, parce que le travail en commission parlementaire, c'est de la collaboration en premier lieu. J'en ai vu, des projets de loi, notamment avec le leader du gouvernement. On ne peut pas dire que le... le leader du gouvernement, le collègue de la ministre, n'est pas rigoureux dans son travail. Et on arrive à s'entendre parce qu'on discute, M. le Président. Et je n'ai jamais entendu, depuis que je suis élu dans ce Parlement, que «je vais vous répondre deux fois et je ne vais plus répondre». Mais c'est un choix, c'est un choix de chaque ministre.

Je reviens sur le fond, M. le Président. Et si c'est pour nous, si cet amendement n'est pas accepté ou pour l'amendement de mon collègue, bon, ça va être notre combat, M. le Président, parce qu'au Parti libéral, on croit à l'autonomie. Et vous avez vu aujourd'hui un gouvernement qui a créé une agence où on n'a pas encore vu de résultats, où on a un agent de sécurité qui fait le triage dans une région, on fait payer des salariés à un demi-million de dollars.

Et là, maintenant, le gouvernement, lui-même... C'est juste pour les gens qui suivent, parce qu'il y avait toute une présentation par rapport à l'avancement de nos travaux, c'est ça, le processus réglementaire, M. le Président. Il y a un gouvernement qui dépose un projet de loi et les oppositions font leur travail. Et on fait notre travail. Et c'est notre droit, amender, sous-amender les projets de loi. Et c'est comme ça qu'on avance. Donc, si quelqu'un n'est pas content de ce processus, il peut faire le choix de ne pas déposer de projet de loi. Mais malheureusement, on exerce notre rôle de législateur de contrôler l'action gouvernementale. Et ce sont des procédures qu'on s'est données. Je ne les ai pas inventées. Le droit parlementaire me donne des motions sans préavis, comme le droit parlementaire me donne des motions préliminaires. Je vais faire un cours 101 de c'est quoi, siéger dans une commission parlementaire en étant dans le siège de l'opposition. Donc, M. le Président, il n'y a rien de... il n'y a rien d'anormal dans ce que nous avons utilisé parce que c'est très important. Et, M. le Président, cet amendement, il est inoffensif. Et l'article de loi, tel que rédigé par Mme la ministre et son équipe, n'aide pas, n'aide pas l'agence, et surtout avec la liberté de pensée qu'on veut et l'autonomie qu'on veut donner à ces gens.

Alors, M. le Président, on peut, on peut avancer... on peut, on peut avancer, si Mme la ministre souhaite avancer, parce que, là, c'est un amendement sur le fond, M. le Président. Est-ce qu'on veut, demain, une agence autonome, oui ou non? C'est ça, la question. On peut bien dire que j'ai répondu une fois, une deuxième fois, mais les gens vont le suivre. La question qui reste sur la table maintenant : Est-ce qu'on veut une agence qui exécute? Et on l'a vu avec d'autres bureaux de projets, que les gens quittent parce qu'il n'y a pas de projets ou bien le gouvernement a décidé de mettre sur pause. Et c'est quoi, la garantie que demain... Vu les 11 milliards de dollars et le déficit que le gouvernement lui-même a créé... va mettre sur pause des projets, et on va assister à des professionnels, des experts, qu'on a fait les mains et les pieds pour les ramener à l'intérieur de l'agence, quitter. Donc, c'est ça, M. le Président.

Et je ne pense pas que c'est un débat superficiel ou pas important. Moi, je ne vais pas embarquer, parce que j'ai beaucoup de respect aux gens qui sont autour de la table. Le temps, il est précieux pour tout le monde, M. le Président, qu'on soit ministre, ou leader de l'opposition, ou porte-parole de l'opposition en matière de transport et mobilité durable, c'est très, très important, M. le Président. Et je vous ai dit que c'est un choix. Si on peut faire autre chose en parallèle pendant qu'on étudie un projet de loi, chacun se gouverne comme il veut.

Mais je ne suis pas à mon premier projet de loi, M. le Président, dans ce Parlement. Donc, c'est un... c'est un excellent sous-amendement que mon collègue ramène, et j'ai bien hâte de voir ce que d'autres... les autres collègues pensent et aussi Mme la ministre.

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

M. Grandmont : Oui. Merci. Oui, c'est ça. Je commencerais par une question, une question sérieuse à Mme la ministre : Quand des gens dans une municipalité voudraient obtenir un projet de transport collectif, c'est quoi, le chemin qui devra être parcouru pour qu'éventuellement leur souhait... que... que soit confié à Mobilité Infra Québec... le projet atterrisse dans leur municipalité?

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

Mme Guilbault : Bien, tel qu'expliqué plusieurs fois, c'est le gouvernement qui confie les projets. Alors, une municipalité qui a un intérêt... Puis j'ai souvent donné l'exemple de l'est, j'ai aussi souvent donné l'exemple de l'Estrie, de Sherbrooke, la ville de Sherbrooke. J'ai déjà moi-même eu, là, depuis que je suis ministre des Transports, des rencontres avec l'administration municipale de la ville de Sherbrooke, qui nous disait : Nous aussi, tu sais, on regarde ça, on aimerait ça, et tout ça. Et je leur avais dit : Je travaille sur quelque chose pour nous donner une capacité de réalisation. Parce qu'eux autres aussi ils disaient : Bien là, on fait-tu notre bureau de projet, qu'est-ce

que... tu sais. Puis ça ne les empêche pas, eux, d'avoir commencé à réfléchir à ça. Mais rapidement, ils vont arriver au même stade, la même étape qu'on... où on... où on se rend tous, où on dit : Qui va le réaliser, le projet? Donc, je leur avais dit : Attendez, je travaille sur quelque chose, puis on va mettre ça en place.

• (15 h 50) •

Même chose avec l'agglomération de Longueuil, pour un projet éventuellement sur la Rive-Sud de Montréal, je leur avais dit la... Quand la caisse s'est retirée, là, du... ce qu'on appelle REM de la Rive-Sud, mais à l'époque, on appelait tout le REM de quelque chose, parce qu'ils ont fait un REM, puis après ça on appelait ça le REM alors que ça n'allait pas forcément être un REM, là. Mais bref, donc, même chose, l'agglomération de Longueuil. Ces gens-là... Puis ils sont tous venus en commission, là, appuyer le projet de loi, là. Ces gens-là savent qu'on travaille sur une nouvelle entité pour nous donner une capacité de réalisation. Donc, ces municipalités-là viennent nous voir, le gouvernement, disent : Moi, j'aimerais ça avoir un projet. Puis, en suite de ça, bien, c'est là qu'on tombe dans toute la collaboration, le montage des partenariats financiers puis voir comment on monte le projet. Puis, après ça, bien... bon, comment on monte le projet, façon de parler, mais, je veux dire, tu sais, qu'on part de l'intérêt d'une municipalité qui veut un projet. Je l'ai dit plein de fois à des gens qui sont venus ici, j'ai dit : Nous, l'argent... on ne va pas imposer des projets à des gens qui n'en veulent pas, là, on n'a pas... on n'a pas de l'argent débordant au point d'imposer des projets à des gens qui n'en veulent pas. Ça fait qu'on va en faire avec des gens qui en veulent sur leur territoire, puis on va confier le mandat, puis les projets vont se faire.

M. Grandmont : Et donc il y a une analyse qui se fait toujours au gouvernement d'abord pour savoir si un projet est bon et doit être poursuivi. Ça fait que le premier filtre, dans le fond, c'est le gouvernement qui dit oui ou non. Mais sur la base de quelle expertise il prend cette décision-là?

Mme Guilbault : Non, mais, dans la mission, là, il... Ah! j'étais rendue à l'article 5. C'est pour ça que je ne m'y retrouve pas. J'allais beaucoup trop vite.

Article 4 : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité», l'analyse d'opportunité, ça, ça veut dire analyser l'opportunité de quelque chose, ça veut dire analyser, à savoir si quelque chose est opportun, on est en plein là-dedans, «la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.»

Donc, on pourrait tout à fait imaginer un scénario où une municipalité dit au gouvernement : J'aurais un intérêt, puis qu'éventuellement il soit confié à Mobilité Infra Québec un mandat d'analyse d'opportunité.

M. Grandmont : Et donc, il y aurait... Qui... Est-ce qu'il y a une... est-ce qu'il y a une certaine analyse qui est faite avant de dire à la municipalité : Oui ou non, on n'ira pas de l'avant ou on n'ira pas plus loin, en confiant à Mobilité Infra Québec, par exemple, l'analyse d'opportunité ou la planification? Même l'analyse d'opportunité, là, juste... juste ça, là, sur quelle base le gouvernement va dire : Oui, ça s'en va à MIQ pour au moins l'analyse d'opportunité ou, non, bien non, il n'y en aura pas, de... il n'y en aura pas, d'analyse d'opportunité? Sur quelle base, sur quelle expertise se prend la décision, au gouvernement, pour dire si elle y va ou pas?

Mme Guilbault : Bien là, comme je disais, il y a déjà des travaux... Dans les exemples que je donne depuis tantôt, le REM de l'Est, on a déjà des rapports, par-dessus des rapports, par-dessus des rapports, là, je pense que ça tomberait sous le sens qu'on confie un mandat.

M. Grandmont : Ça, c'est... C'est parce que c'est des projets... c'est des projets qui sont décidés depuis longtemps puis qui ne se sont pas faits par les gouvernements successifs. Il y en a plein, là. Il y a des projets structurants dans l'est, il y a le projet de tramway, il y a le projet de troisième lien. On accumule les études. Puis effectivement, là, c'est quand même relativement facile de se faire une idée. Par exemple, la CDPQ Infra qui est capable de dire : Bon, bien, effectivement, au terme de mon analyse, il y a opportunité de faire un tramway, de faire des SRB, de prolonger sur des phases II, III pour un tramway à Québec. Puis la même CDPQ Infra peut nous dire aussi, sur la base de l'ensemble de ses études : Bien, il n'y a pas d'opportunité à faire un troisième lien entre Québec et Lévis. Donc, il y a beaucoup d'études qui montrent l'un et l'autre, ça, je suis bien d'accord. C'est des projets qu'on étudie depuis longtemps.

Maintenant, peut-être que... je ne sais pas si vous avez un élément de réponse supplémentaire à me fournir par rapport à ça, à cette prise de décision d'aller ou pas en analyse d'opportunité, là, de confier ce mandat-là à... pas à CDPQ, mais à Mobilité Infra Québec, sur... sur quelle base le gouvernement va la prendre, cette décision-là?

Mme Guilbault : Bien, c'est un ensemble d'éléments. Oui, ce tableau-là, il met en mots un peu ce que je dis depuis tantôt, là, il y a une priorisation des projets qui se fait au gouvernement. Puis c'est sûr qu'en quelque part il y a un choix aussi. Sauf que, si on prend la cartographie de nos régions, spontanément, on a une idée des endroits où des municipalités qui, les premières, vont lever la main, probablement, pour avoir des projets de transport collectif structurant. Ce n'est pas pour rien qu'on a 10 sociétés de transport, là. C'est dans les grandes villes puis c'est les endroits où... qui sont le plus densifiés, où il y a le plus, tu sais, d'organisation... pas d'organisation, mais de... d'achalandage potentiel, puis, etc.

Donc, en fait, je ne comprends même pas. Je ne suis pas sûre de comprendre la question, là. Je viens de donner l'exemple d'une municipalité qui dit au gouvernement : Moi, j'ai un certain besoin, puis ça n'empêche pas que la municipalité, possiblement, va avoir déjà fait un certain travail. Je parlais de Sherbrooke tout à l'heure, ils sont

déjà quand même en train de documenter certaines choses. Puis, tu sais, bon, ces villes-là aussi, elles ont des administrations municipales, ils ont des services de... tu sais, d'urbanisme, là, puis des gens comme ça, puis des... tu sais, qui réfléchissent... déjà à ces choses-là. Alors là, ils nous partagent ça, puis là, bien, nous, après ça, si on trouve que ça a du sens puis qu'on décide de le prioriser puis de le retenir. Puis, tu sais, encore là, ce n'est pas du jour au lendemain qu'on tombe dans la réalisation, là. C'est pour ça que la mission était prévue comme ça : analyse d'opportunité, planification, réalisation. Quand on part... Comme dit le député, il y a des projets dont on parle depuis tellement longtemps que tu as déjà plusieurs études, tu as déjà plusieurs affaires, tu es rendu plus loin. Quand tu pars du début, bien, tu pars du début, justement, puis les choses suivent leur cours, tu sais.

M. Grandmont : ...à... Vous faisiez référence à un tableau tantôt. Je ne sais pas si c'est possible de nous le partager. Je ne sais pas à quoi ça faisait référence, là.

Mme Guilbault : Non. C'est un document de travail.

M. Grandmont : OK. Mais c'est les étapes de réalisation des projets en général ou...

Mme Guilbault : Bien, c'est un document de travail avec des notes pour nous, comme on en a plusieurs.

M. Grandmont : Ah! OK. D'accord. Je ne sais pas si vous avez vu passer récemment la régie de... le... c'est la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent, que vous devez connaître, là, en fait, là, qui faisait paraître un sondage, je ne me souviens plus de quand ça date, là, 12 juin 2024, sur l'appréciation des gens, là, du Bas-Saint-Laurent par rapport au transport collectif. Je pourrai vous le partager, si vous ne l'avez pas reçu, là, ça va me faire plaisir, là. Dans les faits saillants de leur sondage, ils disaient : 89 % des gens sondés sont favorables à une bonification du transport collectif dans la région, 60 % préfèrent une majoration de la taxe, donc, de 0,02 \$ le litre pour financer cette bonification, 26 %, donc 60 %-26 %, 26 % préfèrent l'ajout d'une taxe sur l'immatriculation de 60 \$. Sur l'usage d'un transport collectif bonifié et la fréquence d'utilisation, 54 % utiliseraient le transport collectif s'il répondait aux besoins, 59 % chez les femmes. 71 % l'utiliseraient trois fois par semaine... trois fois au moins par semaine, pardon, 94 % chez les 65 ans et plus. 24 % l'utiliseraient quatre, cinq fois par semaine, c'étaient 42 % chez les 18-34 puis 33 % dans la population active, donc. Puis ils notaient une nette progression de l'intérêt pour les transports collectifs. Ils disaient... Donc, ils ont fait un sondage aussi en 2016 et donc celui-là en 2026... 2024, pardon. Et la question... à la question : Est-ce que vous utiliserez le transport collectif ou le transport en commun s'il répondait à vos besoins? En 2016, la réponse était de 26 % qui disaient oui, puis en 2024, c'est 54 % qui disaient qu'ils l'utiliseraient si le transport collectif répondait à leurs besoins.

Alors, le sens de l'amendement qu'on a proposé, là, il va simplement dans ce sens-là, Mme la ministre, l'idée qu'on peut faire confiance aux fédérations québécoises des municipalités, à leurs membres, pour être capables d'alimenter la réflexion chez Mobilité Infra Québec. Évidemment, je trouvais drôle tantôt, là, l'argument que vous utilisiez. Vous tourniez un petit peu en ridicule, là, l'idée que le bureau de projet de Québec se mettrait, si c'était... Si ça avait été la même chose qui avait été permise au bureau de Québec, là, du tramway de Québec, de faire des propositions, dans le fond, à leurs bailleurs de fonds pour des nouveaux projets, ils se seraient mis à proposer tout et n'importe quoi puis son contraire. Je pense qu'il faut faire confiance un petit peu aux gens. Évidemment, dans une boîte comme celle-là, c'est un... c'est un pouvoir d'initiative qui est extrêmement important et intéressant parce que ça nous permet d'aller chercher... Évidemment, ce n'est pas leur principale tâche, quoiqu'il pourrait y avoir des personnes dont ce serait la principale tâche au sein de Mobilité Infra Québec, là, garder une veille sur les projets qui pourraient être développés, là. Vous savez, dans les... dans les entreprises comme Google, je la prends en exemple parce que c'est un exemple qui me vient en tête, mais il y avait toujours un responsable du futur, là. C'est un... c'est un rôle un peu de devin, là. Ça semble un petit peu ésotérique, mais c'est des gens dont la tâche est de réfléchir à qu'est-ce qui s'en vient, c'est quoi, les prochains coups qu'on a à jouer pour rester, dans le fond, à l'affût des meilleures technologies, des meilleures idées, des meilleures opportunités. C'est un peu le sens de la proposition, moi, que je comprends du collègue député de Nelligan. C'est d'avoir des personnes dont... Puis ça peut être formel comme ça peut être informel, mais de s'assurer qu'on garde un oeil sur ce serait quoi, la prochaine étape.

Puis moi, j'ajoute à ça, dans mon sous-amendement, là, dans le fond, que les municipalités puissent avoir cette opportunité-là, de communiquer avec Mobilité Infra Québec, pour proposer des projets. Parce que ce que... ce que je comprends du chemin que veut emprunter Mme la ministre, c'est de rester uniquement... de passer par le gouvernement, qui, lui, sur la base de son appréciation, pas de son expertise, là, de son appréciation, va donner un mandat ou pas à Mobilité Infra Québec. Donc, moi, ce que j'aime dans l'idée de pouvoir faire le lien avec la municipalité, de les autoriser à communiquer avec Mobilité Québec, si toutefois l'amendement de mon collègue député de Nelligan est accepté, bien, c'est de dire : Aidons Mobilité Québec, encore une fois, à rester à l'affût des opportunités, des meilleurs projets.

• (16 heures) •

Et j'ajouterais à ça que, si on veut que ça garde une certaine pérennité dans le temps, si on veut que le savoir reste d'un gouvernement à... tu sais, parce qu'il va y avoir des changements, là, aux quatre ans, on a des élections ici, au Québec, là... bien, si on veut que Mobilité Infra Québec ne soit pas... En fait, elle est imputable, évidemment, elle doit rendre des comptes, puis évidemment, on veut que le politique décide des projets qui sont opérés, mais de commencer un mandat... Imaginez, là, qu'il y a un gouvernement, un nouveau, peu importe le parti le quel il est ou même un nouveau gouvernement de la CAQ, mais avec un nouveau ministre des Transports. Bien, de... qu'elle puisse, cette

personne-là, s'appuyer sur l'expertise, le savoir de Mobilité Infra Québec, parce qu'elle aura eu l'opportunité de réfléchir tout en étant conseillée et appuyée par des municipalités ou des MRC, qui ont des bonnes idées aussi, bien, il me semble qu'on est en train de s'assurer que, justement, on est en train de prendre le contrôle de la destinée du transport collectif. On va faire sortir... On va... On va limiter, disons, l'effet des cycles électoraux sur la réalisation de projets de transport collectif aussi.

Donc, moi, je trouve un peu malaisant l'idée, là, de... pas celui de décider de faire des projets. Évidemment, ça, le politique doit s'en occuper, puis assumer, puis être imputable par rapport à ça, mais juste l'idée d'être alimentés, l'idée d'être... de se faire suggérer des projets sur la base d'une expertise dont Mme la ministre vante les mérites avant même que l'équipe soit formée, il me semble qu'on... Puis, pour toutes les questions aussi de rétention, moi, je pense que c'est une bonne idée.

Par ailleurs, j'aimerais revenir sur quelques éléments que Mme la ministre a nommés alors qu'elle parlait d'un autre sujet là, à la question de notre collègue député de Nelligan. Elle disait tantôt : Pourquoi il faut créer Mobilité Infra Québec? Parce que ça prend un plan pour, entre autres, rassurer les bailleurs de fonds. Heille! câline, je m'excuse, mais le projet de tramway, le projet de tramway, il a été ralenti je ne sais pas combien de fois par le gouvernement lui-même. Il y avait de l'incertitude qui a été mise sur la place publique : C'est quoi, la définition de la banlieue? Est-ce qu'on l'envoie à Charlesbourg? Est-ce qu'on l'envoie à D'Estimauville? Est-ce qu'on doit faire une voie réservée au coin de la rue Cartier puis du boulevard René-Lévesque? Je veux dire, s'il y a bien quelqu'un qui a alimenté l'idée qu'il n'y avait pas beaucoup de certitudes sur la réalisation de ce projet-là c'est bien le gouvernement.

Même chose aussi sur le troisième lien. Ce projet-là, ce sera... ce sera un bitube, ce sera un tube, ce sera le plus gros tube au monde, ce sera un projet de centre-ville à centre-ville. Ah! finalement, ce ne sera plus ça, on l'abandonne. Ah! finalement, ce ne sera pas ça, on le ramène. Ça va être un projet dans un des cinq corridors à l'étude, déjà, en 2018, mais avec une préférence pour l'est. Je veux dire, si l'objectif est de rassurer les marchés, je pense qu'on est devant une belle contradiction là. Puis Mme la ministre dit... bon, accuse, je dirais, les oppositions d'étirer le moment où on adoptera, où on pourra... l'adoption de ce... de ce projet de loi là. Je veux dire, moi, là, l'article 4, ça ne me dérange pas d'en déposer beaucoup, des amendements, parce que c'est l'article qui a le plus fait l'objet de commentaires de la part de l'ensemble des groupes qu'on a rencontrés. On est en train de parler de la mission, les fonctions et les pouvoirs généraux de cette nouvelle agence là. Il me semble que c'est assez fondamental qu'on essaie de se faire la voix le plus possible, des organismes qu'on a rencontrés. Parce que, je le rappellerai, la très grande majorité, voire la quasi-unanimité des groupes qu'on a rencontrés nous ont dit : Il y a des modifications importantes à apporter, et plusieurs touchaient notamment, l'article 4 du projet de loi.

Alors, moi, je ne suis pas gêné de faire des propositions, puis si Mme la ministre les refuse, bien, c'est, effectivement, son droit. Bien, moi, j'essaie de faire ma job, j'essaie de faire mon boulot, d'être la voix des groupes qu'on a entendus. Et je pense, moi aussi, que ce projet de loi là peut être amélioré, parce que, si j'y vois une certaine... j'y vois des qualités, je vois aussi des choses qui sont profondément...

Une voix : ...

M. Grandmont : ...perfectibles, merci, qui sont perfectibles et qui pourraient être... qui pourraient nous amener, si elles ne sont pas modifiées... qui pourraient nous amener à être encore moins productifs dans la capacité à réaliser des projets de transport collectif, puisque c'est l'intention de la ministre de faire des projets de transport collectif complexes au Québec.

Alors, moi, je ne suis pas gêné de proposer des amendements, puis je ne suis pas gêné d'essayer d'argumenter, puis essayer de la convaincre. C'est le seul pouvoir que j'ai ici en commission, donc je vais le prendre. On va prendre le temps qu'il faut pour être capables d'avoir le meilleur projet de loi à la fin. Si, à la fin, Mme la ministre décide de refuser tous nos amendements, parce qu'elle a une idée très fermée de ce que doit être son projet de loi, bien, ce sera à elle de le porter et on verra, dans le temps, si ça donne des résultats. Mais moi, j'ai des craintes raisonnables de croire qu'on pourrait potentiellement même, s'éloigner de l'objectif, des intentions initiales de la ministre, en laissant le projet de loi tel qu'il est actuellement. Donc, je m'arrêterai là pour l'instant, M. le Président.

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

M. Arseneau : Merci beaucoup, M. le Président, de me permettre d'intervenir sur cet amendement-là, parce qu'il contribue de façon importante à la réflexion sur la mission qu'on veut donner à Mobilité Infra Québec. Et je pense que cette proposition-là, elle n'est pas, mais vraiment pas du tout dénuée d'intérêt, parce qu'elle va dans le sens de l'amendement qui est celui de pouvoir avoir un pouvoir habilitant, de donner un pouvoir d'initiative à Mobilité Infra Québec, ce qui a été demandé et réclamé, même, par plusieurs... plusieurs intervenants.

Et je pense qu'il est important de revenir un petit peu sur un certain nombre d'éléments qui ont été amenés par la ministre tout à l'heure sur les travaux puis sur le temps qu'on peut passer pour tenter de bonifier son projet de loi. Mon collègue le député de Nelligan a mentionné que les motions préliminaires, ça faisait partie des règles et des outils qui sont à la portée des députés pour pouvoir s'assurer d'avoir une compréhension complète et la plus précise possible, la plus large, sur le contexte, et sur ce qui a précédé le dépôt du projet de loi, et sur les intentions, évidemment, du législateur, en l'occurrence, de la ministre et de son gouvernement.

Et on semble dire que ces motions préliminaires là... Je ne sais pas ce que la ministre tente de nous faire comprendre en disant qu'elle a été, entre guillemets, victime de 16 motions préliminaires sur les 22 qui ont été déposées.

Moi, en fait, je n'ai pas été... je ne siégeais pas sur les autres projets de loi, mais sur celui-ci, en fait, la question que je poserais, c'est : S'il y a davantage de motions préliminaires sur un projet de loi comme celui-ci, qu'est-ce que ça dit sur le projet de loi et sur la préparation en amont du projet de loi?

Parce que les motions préliminaires qu'on a débattues... En fait, j'ai le souvenir de quelques-unes de ces motions-là. Une des premières, c'était sur le fait qu'il n'y avait pas eu d'analyse d'impact réglementaire. C'est une pièce d'information qui est quand même assez majeure dans l'élaboration d'un projet de loi. Alors, je pense que c'est légitime de la part des élus de poser la question puis de demander qu'on en ait une. C'est une procédure qui se fait dans bien des projets de loi. Pourquoi pas celui-ci? Alors, cette discussion-là a été, je pense, éclairante sur les raisons qui ont amené la ministre à passer outre à cette étape-là.

On a aussi demandé, par exemple, des éclaircissements sur les coûts qu'allait engendrer la mise en place d'une agence comme celle-ci. Et, malheureusement, on a eu un long débat, oui, probablement, au-delà d'une heure, là-dessus. Et je ne vois pas dans quel monde on peut vivre si on pense que les coûts qui sont associés à la mise en place d'une agence comme celle-là, bien, ça n'intéresse personne ou ce n'est pas pertinent, surtout lorsqu'on attend... on entend, c'est-à-dire, dire que les coffres sont vides et qu'on n'a pas les moyens de nos ambitions au Québec suite à l'inscription d'un déficit historique de la part du gouvernement actuel.

Alors, évidemment, mettre en place une nouvelle structure quand on voit qu'une autre structure a été créée l'an dernier avec un projet de loi qui a valu aussi plusieurs heures de travail et qui est à être mise en place, où on voit des salaires faramineux qui sont donnés à tous ces gestionnaires qu'on embauche, y compris aujourd'hui même, des cadres qui, sans changer fondamentalement de fonction, se voient octroyer des augmentations de salaire de 10 %, bien, écoutez, là, je pense que cette motion préliminaire là était tout à fait pertinente. Ce qui l'était moins, c'est les réponses qu'on a entendues parce qu'on est toujours dans un vide abyssal, à savoir combien ça va coûter cette agence-là, dont on ne sait pas s'il y aura 40 employés, ou 400, ou 4 000.

• (16 h 10) •

Alors, ça, je pense qu'à un moment donné il faut... il faut arrêter, là, de couper court aux discussions, parce que c'est sérieux, puis parce que ça a des implications financières, budgétaires sur la suite des choses, pour de bon, surtout qu'on veut se donner un mandat tellement large qu'on pourrait empiéter sur le mandat du ministère des Transports et que ça pourrait aussi avoir des impacts aussi en matière de dédoublement. On en a déjà discuté tout à l'heure et dans les discussions précédentes.

Et puis je me souviens d'une autre motion où on voulait inviter un ancien collègue, un ancien ministre des Transports qui avait déjà proposé un projet de loi et je pense que ça pourrait nous... ça aurait pu nous éclairer sur la différence entre les intentions du ministre de l'époque et les intentions du ministre... de la ministre aujourd'hui. Toutes ces demandes, puis il y en avait d'autres encore, étaient légitimes. On n'a pas toujours eu les réponses qu'on voulait mais on a l'obligation, c'est notre responsabilité, de poser les bonnes questions puis de chercher à savoir quelle est l'intention de la ministre, quelles sont les ressources qui seront déployées, puis combien ça va coûter, puis quels résultats ça va nous donner, et c'est le propre du travail en commission, qu'on essaie d'exercer avec rigueur et sérieux.

Alors, une fois qu'on a dit ça, je reviens sur, de façon précise, le sous-amendement qui est proposé. Puis, encore une fois, il y a des remarques qui sont blessantes, que moi, j'ai entendues, sur le fait que peut-être que cette proposition-là ne serait pas fondée, ou peut-être qu'elle n'est pas sérieuse ou qu'elle serait frivole. Et on en a même profité... J'ai entendu la ministre dire : Bien, tu sais, les gens qui sont venus ici en consultations particulières, ils étaient tous d'accord pour... ou à peu près, là, pour le projet de loi. Et mon collègue de Taschereau, député de Taschereau, a dit, très justement, que, si les gens sont généralement d'accord avec l'idée de discuter d'un projet comme celui-là, le nombre d'amendements qui ont été proposés, bien, ça dépasse la centaine, M. le Président, et certains amendements par des municipalités, dont celle que la ministre vient juste de mentionner, Sherbrooke, vont précisément dans le sens de l'amendement qui a été déposé par le député de Taschereau.

On a parlé de Sherbrooke qui avait des ambitions, et heureusement que la ville de Sherbrooke a des ambitions, mais est-ce que la ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke vont devoir attendre des mois ou des années avant que le gouvernement dise : Bien oui, moi, je pense que je vais porter une attention à Sherbrooke, et à ses enjeux de mobilité, et à ses ambitions de développer des projets de mobilité complexes? Moi, je pense que non. Puis la ville, savez-vous, elle pense que non. Et je vais prendre la peine de reprendre leur mémoire pour rappeler à la ministre que, s'il y avait un appui, d'une façon générale, il n'était pas inconditionnel, et que le travail qu'on fait c'est spécifiquement pour bonifier le projet de loi, pour qu'il corresponde de façon la plus complète possible à ce que les citoyens, et notamment les citoyens qui ont été élus pour représenter leur communauté au sein du conseil municipal, ou un conseil de ville, ou qui ont été nommés, ou élus, ou embauchés pour les sociétés de transport, puissent avoir voix au chapitre lorsqu'il est question de l'aménagement de leur territoire, de la mobilité sur leur territoire, et donc de leur développement social, culturel, économique.

Et le mémoire de la ville de Sherbrooke est formel qu'il y a un manque, il y a une lacune dans le projet de loi qui est devant nous, à moins qu'on décide de corriger la mission qui est présentée. C'est en lien avec le principe de subsidiarité, qui est invoqué par la ville de Sherbrooke, en nous racontant, évidemment, en préalable... je ne lirai pas l'ensemble des propos tenus par la ville de Sherbrooke, mais on fait référence au respect des compétences, et des compétences qui sont inscrites, là, à la Loi sur les compétences municipales, qu'il faut non seulement respecter mais il faut reconnaître aussi, puis qu'il faut valoriser. Les municipalités ont une autonomie en matière de transport, c'est clair.

Et là ce qu'on dit, c'est : Il y a une nouvelle entité qu'on va créer, comme une agence de transport pour faire des grands projets sur le territoire de nos villes, bien, on veut avoir voix au chapitre. Essentiellement, c'est ce que nous dit la ville de Sherbrooke, qui est donc d'avis qu'une collaboration doit s'imposer — c'est la page 8 de son mémoire — dans

le processus d'évaluation et de planification des projets relevant de Mobilité Infra Québec. On ajoute que la... toute municipalité, on ne plaide pas que pour la ville de Sherbrooke, ça vaut pour toutes les villes, mais c'est un exemple, toute municipalité devrait être incluse dans les démarches de planification et l'analyse des différents scénarios. C'est précisément ce qu'on dit. On devrait analyser, étudier les projets complexes, les scénarios. C'est ce qu'on nous demande là. On est la voix des villes qui nous ont rencontrés, en disant : Ce projet-là, ce projet de loi là, il est perfectible, hautement perfectible, voici nos propositions.

Les villes et les sociétés de transport ont en commun l'expertise des besoins, la fine connaissance du terrain, que n'aura jamais un gouvernement ou une agence nationale, elles ont une connaissance fine des habitudes de leur population en matière de mobilité, il est nécessaire de les inclure dès le départ, dès le départ dans la conception des projets visés par l'agence. On dit même que la ville devrait pouvoir déposer une... en fait, qu'une résolution d'appui du conseil municipal devrait être comprise dans les conditions à remplir avant de procéder à la rédaction d'une quelconque entente. Là, on parle des ententes pour le développement des projets. Évidemment, on fait référence aux notions et aux enjeux d'acceptabilité sociale, M. le Président, la cohabitation, la densification. Tout ça, c'est des facteurs qui sont omniprésents et qu'on... et qu'on fait valoir.

Mais j'y vais de façon encore plus pointue. La compréhension de la ville de Sherbrooke, à la lecture du projet de loi et de ses notes explicatives, dit : Ça nous porte à croire que seuls le ministre et le gouvernement peuvent confier un mandat d'analyse à Mobilité Infra Québec. Page 9 : «Cependant, la ville de Sherbrooke, la société de transport croient qu'un mécanisme d'analyse des besoins en mobilité devrait être établi ainsi qu'un processus de priorisation des projets soumis à MIQ.» Je pense qu'on peut difficilement être plus clairs sur la nécessité impérieuse que la ministre fasse preuve d'ouverture face à une proposition de sous-amendement comme celle qu'on a devant les yeux puisque c'est une demande qui est portée de façon tout à fait légitime par un des membres de la commission, au nom d'un des participants aux consultations particulières, la ville de Sherbrooke, en l'occurrence, qui parle, en même temps, au nom de toutes les villes qui pourraient être touchées par des projets de mobilité, et donc des projets complexes, et qui... ou qui pourraient avoir cette ambition.

On ajoute que Mobilité Infra Québec doit être alimentée par les besoins des collectivités et les visions des villes. Or, comment est-ce que l'agence peut être alimentée par les besoins et les collectivités, les visions... et les visions des villes si tous les mandats descendent d'en haut, et que la seule... les seuls projets, les seules analyses, les seules études qui seront sur la table de travail des responsables de l'agence et de l'ensemble de leurs personnes... de son personnel viendront d'en haut? Et c'est... c'est là une lacune extrêmement importante qui est identifiée dans le projet de loi par la ville de Sherbrooke.

Je terminerai en disant que la ville et la société de transport proposent d'ajouter dans le présent projet de loi une section visant à encadrer le mécanisme d'appel de projets afin de sortir de l'approche descendante, l'approche «top-down», et c'est exactement ce qu'on reproche à ce projet de loi là. Et la ville de Sherbrooke n'est pas la seule à identifier ça comme une lacune extrêmement importante du projet de loi. Et c'est la raison pour laquelle, si vous me le permettez, M. le Président, on va prendre le temps qui nous est alloué pour le faire valoir. Je pense que c'est légitime de le faire et je pense que la ville de Sherbrooke, si elle nous a fait une recommandation comme celle-là, il faut pouvoir en débattre, il faut pouvoir entendre la ministre là-dessus.

Et si la ville de Sherbrooke était la seule, bien, on pourrait lui dire : Bon, peut-être qu'elle est dans l'erreur, peut-être que ses velléités ou ses... son point de vue est marginal. Mais non. On semble avoir très vite oublié que l'Union des municipalités du Québec, M. le Président, a une recommandation qui est très similaire à celle de la ville de Sherbrooke. Recommandation 17, je cite : «Permettre à Mobilité Infra Québec de recevoir des demandes d'analyse des besoins de la part des municipalités.» Donc, je lis dans le sous-amendement proposé par mon collègue : «suivant la demande d'une municipalité ou d'une MRC.» Le sous-amendement me semble correspondre de façon assez étroite à la recommandation 17 du mémoire déposé par l'UMQ, mémoire de l'UMQ qui a été accueilli avec beaucoup d'ouverture, avec enthousiasme de la part de la ministre, qui lui disait, essentiellement, à ces représentants à l'UMQ... de l'UMQ : Est-ce que vous appuyez notre projet? Bien, je pose la question à tout le monde, je voudrais savoir jusqu'à quel point, là, ce projet de loi, il est bien accueilli. Et les représentants, comme tous les autres représentants qu'on a entendus là, lors des consultations particulières : Oui, «mais». Et le «mais», il se traduit en 18 recommandations pour bonifier, pour amender, pour améliorer le projet de loi, et la recommandation 17, bien, c'est celle de permettre à Mobilité Infra Québec de recevoir des demandes d'analyses, et l'analyse des besoins de la part des municipalités.

• (16 h 20) •

Alors, moi, je pense que de... comment je dirais, de sous-entendre que les discussions qu'on a ici ou des... les propositions qu'on fait en termes d'amendements ou de sous-amendements sont destinées peut-être à passer du temps ici, bien là je pense que c'est mal comprendre l'exercice qu'on fait et c'est mal comprendre le fait que l'on doive non seulement tenir des consultations particulières, mais nous devons aussi tenir compte des propos tenus par les gens qui se sont déplacés, qui ont rédigé des mémoires et qui connaissent la réalité de leur organisation, ou de la réalité de terrain, et celle de leurs citoyens. Alors, je pense que cet exercice-là, encore une fois, il est extrêmement porteur.

Et je pense qu'il faut quand même préciser que la... si l'UMQ fait cette proposition-là, l'Union des municipalités du Québec, c'est qu'on nous dit qu'encore une fois le projet de loi, dans sa forme actuelle, et c'est ce qui est l'enjeu de la discussion que l'on a présentement, ne prévoit que des demandes d'analyses soumises à Infra Québec par le gouvernement, seulement du gouvernement ou du ministre responsable. Or, dit-on, et je cite : «Les municipalités, par leur proximité avec la population et leur connaissance fine du territoire, sont dans une position idéale pour connaître les besoins de leur milieu.» Pourquoi la ministre n'accepte pas de s'ouvrir à cette connaissance du milieu très fine, et cette connaissance du territoire, et cette expertise qu'ont les villes et les sociétés de transport dans l'étude, l'analyse, l'élaboration de solutions en matière de mobilité?

Alors, cette question-là, moi, j'aimerais que la ministre nous réponde, parce qu'elle répondrait ainsi à la recommandation 17 de l'UMQ et à une bonne partie du mémoire de la ville de Sherbrooke, et il y a également la FQM, et il y en a d'autres, là, je n'ai pas toutes les demandes puis j'ai peu de temps. Alors, ma question, M. le Président, pour la ministre, c'est : Pourquoi refuser de répondre favorablement à la recommandation 17 de l'UMQ dans son mémoire, à la page 13, à savoir permettre à Mobilité Infra Québec de recevoir des demandes d'analyse des besoins de la part des municipalités? Est-ce que la ministre peut daigner répondre à un membre de la commission, qui pose la question au nom de l'UMQ?

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

Mme Guilbault : Bien, daigner répondre... M. le Président, j'ai répondu à peu près à toutes les questions plus d'une fois, malgré le fait que j'ai avisé que je ne répondrais pas éternellement aux mêmes questions. Puis le député des Îles-de-la-Madeleine a beau prendre 20 minutes pour poser sa question, c'est exactement la même question que le député d'avant, auquel j'ai déjà répondu. Et quand j'ai répondu au député d'avant, qui est le député de Taschereau, j'avais déjà répondu deux fois au député de Nelligan. Et, quoi qu'il en dise, c'est continuellement la même intervention, avec la même question, en bout de ligne. Alors, oui, je vais daigner lui répondre, mais c'est au moins la cinquième fois que je réponds à la même chose, M. le Président.

Puis j'ai expliqué tout à l'heure... je ne sais pas s'il était présent, parce qu'il y a ça aussi là, avec le va-et-vient autour de la table... Non, mais je ne suis pas en train de dire que personne n'est absent, je dis qu'il y a du va-et-vient autour de la table, mais pas de mon côté. Ça fait qu'interprétons ça comme on veut. Mais, tu sais, à un moment donné, les choses sont enregistrées, ce n'est pas pour rien, c'est pour pouvoir s'y référer, tu sais.

M. Arseneau : On était disponibles, hier, M. le Président.

Mme Guilbault : Bien, moi, j'étais disponible, savez-vous quand? Le 10 mai, le lendemain du dépôt de mon projet de loi.

M. Arseneau : On était disponibles également.

Mme Guilbault : Bien, peut-être vous.

M. Arseneau : Les tractations que vous avez eues avec les autres partis, nous... n'étiez pas... nous n'étions pas parties prenantes.

Mme Guilbault : Mais, tu sais... Exactement. Heille! J'ai le droit de répondre ce que je veux, M. le Président, en passant... M. le député.

M. Arseneau : Bien, on a...

Le Président (M. St-Louis) : Excusez-moi, je vais vous demander de vous adresser à la présidence. Et je vous demanderais de revenir sur le sujet, s'il vous plaît, qui nous occupe aujourd'hui dans cette commission. Merci. Je vous invite à poursuivre, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, c'est parce qu'il me fait valoir qu'il était disponible hier, et moi je réponds que j'étais disponible dès le 10 mai, mais Québec solidaire et le Parti libéral n'ont pas voulu qu'on vienne en commission. Mais j'avais exclu le Parti québécois à l'époque... Je ne sais pas s'il a entendu, je l'ai dit à l'époque, le Parti québécois ne fait pas partie de ceux qui ont revendiqué de ne pas commencer le projet de loi quand c'était le temps, au mois de mai.

Le Président (M. St-Louis) : Excusez, Mme la ministre. Vous avez un appel au règlement. M. le député, allez-y, je vous écoute.

M. Derraji : ...des intentions par rapport à une discussion entre leaders. Ce n'est pas vrai. Et j'espère que c'est la dernière fois qu'elle va faire référence à une discussion privée entre leaders. Ça n'a jamais été le cas. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Je vous invite, de part et d'autre, à la prudence. Je vous invite à poursuivre, Mme la ministre, sur le sujet qui nous occupe aujourd'hui en cette commission. Merci.

Mme Guilbault : Bien, malheureusement, M. le Président, le sujet qui nous occupe en permanence dans cette commission, c'est la cadence des travaux, parce qu'on a commencé les consultations en septembre 2024 alors qu'on aurait pu les commencer au mois de mai 2024, ce que mon collègue du projet de loi n° 62 a eu la chance de faire parce que les libéraux et Québec solidaire ont décidé qu'on ferait juste un projet de loi à la fois. Ça fait qu'il a beau dire que c'est des conversations privées, les conséquences deviennent publiques quand on retarde des projets de loi à cause de décisions prises, oui, en privé, mais qui ont des conséquences publiques. Ça fait que, quand on me dit

que je n'étais pas là hier, parce que j'avais l'excellente raison d'être au Conseil des infrastructures, où ça aurait fait du bien à mes trois collègues d'en face d'aller se promener un peu pour parler au vrai monde, moi, je réitère que j'étais disponible au mois de mai.

M. Derraji : ...

Le Président (M. St-Louis) : ...nous allons suspendre la commission quelques minutes, je pense que les esprits s'échauffent.

Donc, on va... Merci de suspendre, s'il vous plaît. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise à 16 h 34)

Le Président (M. St-Louis) : Donc, la commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, Mme la ministre, vous étiez, je crois, à répondre à la question du député des Îles-de-la-Madeleine. Est-ce que vous aviez terminé?

Mme Guilbault : Bien oui... En fait, je disais essentiellement que j'avais déjà répondu cinq fois, puis je pense avoir dit une sixième fois que le fonctionnement est prévu d'une manière telle où les besoins des municipalités vont être pris en compte et qu'en collaboration avec le gouvernement des mandats pourront être donnés à Mobilité Infra Québec.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole au député de Taschereau. Vous disposez de quatre minutes.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Il y a plusieurs choses qui ont été dites, là, par mon collègue député des Îles-de-la-Madeleine. Je reviendrai rapidement, là, sur l'expertise locale, la connaissance du terrain. Je pense que ça, c'est un ajout qui peut être intéressant d'ajouter dans les capacités que les municipalités pourraient avoir à... en fait, l'avantage qu'on pourrait avoir à pouvoir communiquer directement, parce que, de ma compréhension... En fait, vous me corrigerez, Mme la ministre, mais est-ce que les municipalités peuvent, dans votre conception, prendre contact avec Mobilité Infra Québec ou ils doivent nécessairement passer... Vous m'avez dit tantôt que le chemin, c'était de passer... pour proposer des projets, là, ils doivent passer par le gouvernement du Québec, mais... Oui, dans le fond, vous m'avez répondu là-dessus. Dans le fond, c'est que, si on a des... si on a des initiatives, si on a des... des projets, dans le fond... Ça fait que c'est ça.

Donc, l'idée, c'est de pouvoir donner ce chemin-là entre les municipalités qui ont des idées de projets qu'ils pensent raisonnablement bons pour leurs municipalités et pour leurs citoyens de pouvoir, dans le fond... se basant sur l'expertise locale puis leur connaissance du terrain, suggérer, dans le fond, à Mobilité Infra Québec qui pourrait, dans le contexte, là, de l'analyse... de... pas de l'analyse, mais du... de l'amendement qui est proposé par mon collègue de Nelligan, de venir étudier éventuellement pour être capables... Puis je reviendrai tantôt plus spécifiquement sur... parce que j'ai eu d'autres réflexions, un peu, là, pendant qu'on... qu'on parlait sur les avantages du... d'octroyer à Mobilité Infra Québec un pouvoir d'initiative, là, d'étudier, d'analyser et de proposer des projets. Je reviendrai là-dessus, mais, disons, l'essentiel pour moi, à travers mon sous-amendement, c'est de créer un lien direct entre les municipalités, les MRC et le... Parce que, comme le disait tantôt mon collègue, à la recommandation 17 du mémoire de l'UMQ, effectivement, là, «permettre à Mobilité Infra Québec de recevoir des demandes d'analyse des besoins de la part des municipalités», je pense que ça va directement dans ce sens-là. Puis, dans le mémoire de la ville de Québec aussi, on disait : «Conséquemment, tout mandat de Mobilité Infra Québec de produire une analyse d'opportunité devrait s'appuyer sur les besoins identifiés dans le cadre des responsabilités de planification des organismes municipaux. En effet, ces derniers détiennent une connaissance fine de leur territoire, des enjeux véhiculés par des citoyens et des perspectives de développement. À ce titre, ils sont les mieux à même d'indiquer au gouvernement les besoins de mobilité actuels et futurs qui pourraient requérir une analyse plus approfondie de la part de Mobilité Infra Québec.»

C'est parce qu'il... Actuellement, la question du transport relève des municipalités, essentiellement. On comprend qu'il y a une participation, là, c'est une coresponsabilité, mais chaque... chaque palier de gouvernement, dans le fond, a sa responsabilité. Les paliers supérieurs, souvent, c'est une contribution financière qui est attendue d'eux, alors que la planification de... des modes de transport collectif... Là, quand on parle de transport routier, c'est un autre dossier, évidemment, là, mais, quand on parle de transport collectif, ça relève essentiellement des municipalités, et ça, depuis les années 90. Et donc on doit pouvoir leur donner toujours... On ne peut pas leur enlever ce pouvoir-là, parce que le lien avec leur autre compétence qui est importante, qui est l'occupation du territoire, l'aménagement de leur territoire, est intimement lié au transport... aux infrastructures de transport qu'on va... qu'on va déployer. Donc, il y a quelque chose d'important là à maintenir.

Et puis l'autre... l'autre élément aussi que je trouvais intéressant de souligner, c'est : si on a cette possibilité-là, pour les municipalités, d'entrer en contact avec Mobilité Infra Québec, bien, c'est-à-dire qu'il y a un processus qui, au niveau de l'acceptabilité sociale aussi, peut jouer un rôle important. Je pense que l'acceptabilité sociale, on sait combien ça peut être difficile à obtenir, particulièrement pour des projets de transport collectif, là. On ne se mettra pas la tête dans le sable. C'est vrai que c'est difficile. On a des grandes habitudes... des grandes habitudes de déplacements

à changer au Québec si on veut être capables de se sortir du tout à l'auto. Et donc d'avoir cette capacité à entrer en contact avec Mobilité Infra Québec pour tout de suite développer l'expertise pour être capables, après ça, de la suggérer au gouvernement, bien, c'est le gouvernement aussi, en quelque part, qui va en bénéficier, parce que sa décision va être basée sur une analyse un peu plus approfondie. Et donc l'acceptabilité sociale aussi pourrait en être plus grande, donc, même pour Mobilité Infra Québec et, par ailleurs, pour le gouvernement du Québec.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. S'il n'y a pas d'autre intervention... M. le député de Nelligan, la parole est à vous.

M. Derraji : Oui. Merci, M. le Président. Bien, parlons du fond, encore une fois. J'ai... et là j'espère qu'on va écouter Pierre-André Hudon. Ce n'est pas n'importe qui, c'est un professeur agrégé à l'Université Laval. Et je vais vous citer qu'est-ce qu'il a dit : « Mobilité Infra Québec n'a pas de pouvoir d'initiative interne pour analyser indépendamment les bonnes idées. » Ça, ce n'est pas moi qui le dis ni le député de Taschereau ni le député des Îles-de-la-Madeleine, c'est M. Pierre-André Hudon. Lui aussi n'a pas bien compris le projet de loi ou bien il a une autre interprétation. « Or, cela... » Oui, « les bonnes idées ». « Elle se trouvera nécessairement à la remorque du gouvernement. Or, cela pose deux problèmes. D'une part, la connaissance fine des besoins se situe plus souvent au niveau municipal, local ou dans les sociétés de transport... » C'est exactement... si on peut prendre mon amendement et celui de mon collègue... C'est pour cela que j'ai dit que c'était un bon amendement. Qu'est-ce qu'il nous dit, qu'est-ce qu'il nous a partagé, M. Pierre-André Hudon? C'est que la connaissance fine des besoins se situe souvent au niveau municipal, local ou dans une... ou dans les sociétés de transport. C'est exactement ce qu'on voulait. « Ce qui me fait me questionner sur la manière dont le gouvernement priorisera les projets confiés à Mobilité Infra Québec. Il y a bien un devoir de consulter qui existe dans l'article 29 — ça... ça, on va le voir plus tard — mais ça me semble un peu faible, surtout si cette consultation intervient lorsque le mandat a déjà été déterminé. »

• (16 h 40) •

C'est pour cela qu'on revient toujours à l'esprit d'initiative. Et je ne comprends même pas pourquoi le gouvernement est contre à ce que des experts qu'on recrute, qu'on paie... mais on veut juste qu'ils exécutent les mandats donnés par le gouvernement. C'est là, le fond du problème. Et, si le gouvernement n'aime pas l'échange, ce n'est pas grave, on va continuer à le faire, M. le Président, parce que nous sommes convaincus.

« D'autre part, si on veut réellement constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise... » Là, les gens qui nous suivent, là, je les invite vraiment à voir les réponses de Mme la ministre et les interventions des trois partis de l'opposition, et on se base sur des faits et des experts. Ce n'est pas n'importe qui, M. le Président. S'il y a quelqu'un qui connaît bien ce qu'on dit, c'est M. Pierre-André Hudon. Là, je continue, parce que c'est là où ça devient très intéressant : « Si on veut réellement constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise... » Ça vous dit quelque chose, « réserve d'expertise »? C'est ce qu'on a vendu aux Québécois. Ça nous prenait une agence, parce qu'on voulait regrouper les... les experts et l'expertise. « Un peu comme la SQI pour le bâtiment, il semble qu'une certaine autonomie... » Depuis... de... on parle de quoi depuis tout à l'heure? L'autonomie. Eh bien, M. le Président, vous savez quoi, là? Ça va être notre cheval de bataille, parce que, ça, c'est un débat de fond.

Nous, on est pour l'autonomie. Le gouvernement, il est contre. Et vous savez quoi? Si la partie gouvernementale pense qu'on bloque, bien vous savez quoi? On va bloquer pour l'autonomie, parce qu'on ne s'entend pas. Ils ne veulent pas d'autonomie. Nous, on veut de l'autonomie, et ça va me faire un grand plaisir, l'expliquer sur la place publique. Parce que c'est des fonds... c'est des fonds publics qui vont gérer cette agence, et on ne veut pas que ce soit une « agence à la remorque du gouvernement », citée par M. Pierre Hudon.

Je continue : « Il semble qu'une certaine autonomie dans l'analyse des opportunités est nécessaire pour que les experts de la future agence puissent faire leur travail — c'est exactement ce qu'on dit depuis tout à l'heure, c'est exactement ce qu'on dit depuis tout à l'heure — puisqu'il s'agit d'experts, ne l'oublions pas, sans attendre un mandat explicite. » Il y a de l'expertise autour de la table. J'aimerais bien qu'ils lisent ce que Pierre Hudon disait. Vous êtes d'accord avec Pierre-André Hudon ou pas? J'aimerais bien, M. le Président, que les collègues qui nous interpellent avec des articles de règlement... qu'ils lisent un peu ce que Pierre Hudon disait. Lisez-le, c'est exactement ce qu'il y a dans l'amendement.

Donc, ce n'est pas uniquement nous, qu'on invente des sous-amendements, comme on essaie de le prétendre. C'est qu'on a lu les mémoires, on a écouté monsieur, les interventions des groupes, on s'inspire des interventions des groupes, et c'est pour cela qu'on propose des amendements. Donc, que le gouvernement n'aime pas ça, c'est... on est dans le fond du... de la façon de faire, M. le Président, dans notre processus démocratique. C'est écouter les groupes, analyser ce qu'ils ont dit.

Et là je continue avec Pierre Hudon, que je trouve excellent : « ...ne l'oublions pas, sans attendre un mandat explicite. Cela supposerait un pouvoir d'initiative — ça, c'est Pierre Hudon — où l'agence peut étudier les solutions qu'elle juge pertinentes, puisqu'il s'agit d'experts, ne l'oublions pas. » Si on recrute des experts, M. le Président, et je l'ai vu dans d'autres secteurs, pas uniquement public, dans le secteur privé : quand tu recrutes les bonnes personnes, il ne faut pas attendre de leur donner un mandat explicite. Tu dois leur donner une certaine autonomie. C'est ça, l'efficacité, c'est ça, l'agilité, et c'est exactement ce que nous proposons avec notre amendement.

Donc, vous savez quoi, M. le Président? Pas de problème. Dans le cadre de nos études de projet de loi, le pouvoir que les oppositions ont, les trois partis de l'opposition ont, c'est, justement, cet échange. Et vous savez quoi? Les Québécois qui nous suivent s'attendent à de la rigueur de la part de l'opposition comme de la part du gouvernement. Nous sommes à la veille d'une mise à jour économique, où le gouvernement a perdu le contrôle des finances

publiques, avec un 11 milliards de déficit. Il n'y a personne qui va m'empêcher aujourd'hui de faire très bien mon travail, parce que je veux une agence qui répond aux besoins de la population, et non pas à une commande.

Et, quand je vous dis, M. le Président... Depuis tout à l'heure, je vous parle de Pierre-André Hudon. D'ailleurs, il vient de me donner une bonne idée si jamais l'amendement, il n'est pas accepté. C'est que lui, il dit, là : Faites attention, il s'agit d'experts, ne l'oublions pas. Et, si on veut mobiliser des experts, et on veut leur donner la possibilité de travailler d'une manière autonome, et respecter leur autonomie, il faut un peu, un minimum d'esprit d'initiative.

Donc, M. le Président, on peut... on peut vouloir ne pas faire ce débat, mais là j'ai un expert, un professeur agrégé de l'Université Laval, qui nous a partagé des notes d'allocution, et M. Pierre-André Hudon, il était très clair, il était très clair. Donc, est-ce que Mme la ministre peut répondre, aujourd'hui, à M. Pierre-André Hudon, qui s'est vu... qui... qui a eu le courage de venir en commission parlementaire... et il nous a dit clairement : Si on veut constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise, un peu comme la SQI pour le bâtiment, il semble qu'une certaine autonomie dans l'analyse des opportunités est nécessaire, alors qu'il n'y a pas d'autonomie. Il n'y a pas d'autonomie, M. le Président, il n'y a pas d'autonomie. L'agence n'a pas d'autonomie. L'agence doit attendre une commande du gouvernement. Et on recrute des experts et on leur dit : Écoutez, débrouillez-vous, il n'y aura pas d'autonomie, mais on veut que vous travailliez pour les mandats qu'on a. Donc, c'est là, le débat de fond, M. le Président.

Mme la ministre répond quoi à Pierre-André Hudon aujourd'hui? Elle lui dit quoi? Qu'elle n'est pas d'accord avec lui? Et il dit qu'on peut analyser indépendamment les bonnes idées... et se trouvera nécessairement à la remorque du gouvernement. Ce ne sont pas mes propos. Je pense qu'ils ont les tableaux, le tableau des allocutions et des commentaires des groupes. Est-ce que Mme la ministre a lu les conclusions de M. Pierre-André Hudon? Est-ce qu'elle les partage? Est-ce qu'elle partage, Mme la ministre, les préoccupations de M. Pierre-André Hudon? Elle peut ne pas partager nos préoccupations, mais est-ce que Pierre-André Hudon a raison de dire qu'il s'inquiète sur l'autonomie des experts qu'on va recruter au niveau de Mobilité Infra Québec?

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Mme la ministre, est-ce que vous désirez commenter sur la question de... du député de Nelligan?

Mme Guilbault : Oui, bien, brièvement, parce qu'il a cité M. Hudon. Effectivement, M. Hudon, tout comme l'ensemble des gens, soit qui sont venus en consultations et/ou qui ont déposé des mémoires, nous ont inspiré un certain nombre d'amendements, je dirais même un nombre important d'amendements, mais évidemment qu'on ne retient pas forcément tout ce qui est proposé par tout le monde.

Donc, il y a certaines idées qu'on a reprises, et... et d'ailleurs j'aurai des amendements... Bien, déjà, M. Hudon... «préciser la définition de projet complexe», qui est un amendement... Encore là, c'est ça, j'ai tellement perdu le fil, je ne sais même pas si on l'a adopté celui-là, là, mais le fait de préciser la définition de «projet complexe» était une des idées de M. Hudon, et il y aura aussi d'autres éléments qui sont des idées de M. Hudon, tout comme j'en ai... tout comme j'aurai des amendements qui découlent d'idées d'une diversité de groupes.

Mais, comme je l'ai dit et répété, on va maintenir le processus, tel que prévu dans la mission, dans le projet de loi de Mobilité Infra Québec.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, Mme la ministre. S'il n'y a pas d'autre intervention, M. le député, vous disposez de trois minutes.

M. Derraji : Oui. M. le Président, notre amendement, il n'est pas contraignant. Et j'ajoute aussi que même l'amendement de mon collègue n'est pas contraignant. Je vais le lire pour les gens qui nous suivent, et disez-nous est-ce que c'est contraignant : «Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative ou suivant la demande d'une municipalité ou d'une MRC, étudier, analyser et proposer un sujet complexe de transport au gouvernement.»

On parle de proposer. Il n'y a aucune contrainte. L'amendement, il n'est pas contraignant, mais on le voit... En fait, c'est très clair : le choix du gouvernement... aujourd'hui, les gens qu'il veut recruter, ses «top guns», encore une fois, à l'image de ce qui se passe au niveau de l'agence santé, ils n'auront pas d'esprit d'initiative, il n'y aura pas d'initiative. Donc, ça va être des gens qui vont exécuter la demande du gouvernement. C'est ça qu'on doit comprendre, M. le Président.

• (16 h 50) •

Donc, M. le Président, en quoi cet amendement est contraignant? Je viens de le lire. Il n'y a aucune contrainte pour le gouvernement, au contraire, c'est une très bonne porte de sortie pour dire : On veut de l'autonomie. Et ces experts vont avoir l'autonomie nécessaire pour qu'ils puissent fonctionner à l'intérieur de l'agence. Au contraire, c'est très, très, très positif, même, je dirais, pour une politique de recrutement, pour aller chercher ces experts. On va leur dire : Écoutez, vous allez avoir une certaine autonomie. Les experts ne veulent pas juste être des exécutants : Ah! vous allez avoir le PSE, vous allez avoir tel projet, tel projet... Mais on tue l'esprit d'initiative, là, M. le Président. Il y a beaucoup d'écrits sur ça, beaucoup d'écrits. On ne parle pas d'exécutants, on parle d'experts. Et là ce n'est pas uniquement moi, qui le dis, je pense que M. Pierre-André Hudon est un expert, c'est un doctorant aussi et il sait très bien de quoi il parle.

Donc, on peut faire abstraction à ce que je viens de dire depuis le début, d'ailleurs, sur cet amendement et sur l'excellent ajout de mon collègue, mais là on offre la possibilité aux municipalités, aux MRC, mais aussi aux gens de Mobilité Infra d'avoir cet esprit d'initiative. Je ne comprends même pas, M. le Président, pourquoi ça nous prend autant de temps pour dire : On est contre l'autonomie des experts qu'on va recruter à Mobilité Infra Québec. C'est

ça, le fond du problème. Tu as le gouvernement qui est contre l'autonomie des experts que vous recrutez, et nous, on est pour l'autonomie et leur donner plus d'autonomie. C'est ça, c'est ça, le fond du débat, M. le Président.

M. St-Louis : En 30 secondes.

M. Derraji : J'ai terminé, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : Alors, merci, M. le député. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. Vous disposez de 1 min 30 s.

M. Arseneau : Merci, M. le Président, c'est plus qu'il ne m'en faut pour conclure sur cette demande, qui est extrêmement pertinente et qui va dans le sens de plusieurs intervenants, des demandes de plusieurs intervenants, et qui, comme l'a mentionné le député mon collègue de Nelligan, n'est... n'est pas contraignante puis qui me fait un petit peu penser au rôle actuel du ministère des Transports lorsqu'une municipalité, par exemple, peut voir un problème de sécurité dans... à une intersection. Les municipalités vont pouvoir adopter une motion et demander au ministère de se pencher sur un problème qui est perçu à la municipalité, souvent par des citoyens, et ainsi de suite. Et là le ministère peut en disposer. Il peut juger que ça vaut une analyse ou pas, il peut approfondir la question, et, en quelque sorte, on... on allume le ministère sur une de ses responsabilités, il peut procéder.

Mais l'autre élément qui me semble extrêmement important de ramener, c'est la question de... des experts qui sont employés par le gouvernement et qui ne travailleront que sur des mandats qu'on leur donnera de haut en bas, alors qu'évidemment ce sont tous les Québécois qui paient pour ces experts-là. Mais surtout, ça risque de créer un dédoublement, parce que les municipalités, les villes qui vont vouloir régler un certain nombre de problèmes de mobilité vont devoir se développer leur propre expertise de toute façon pour faire valoir auprès du gouvernement qu'il faudrait que l'agence Mobilité Infra Québec se penche sur leurs dossiers. Alors, malheureusement, là, il y a une perte en matière d'efficacité.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. C'est tout le temps qui était alloué au débat sur le sous-amendement, que nous allons mettre aux voix. 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 Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : Mme Jeannotte (Labelle)?

Mme Jeannotte : Contre.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

Le Président (M. St-Louis) : Abstention. Alors, le sous-amendement à l'amendement de l'article 4 est rejeté.

Nous allons donc revenir à l'amendement lui-même. Donc, y a-t-il des interventions sur l'amendement proposé par le député de Nelligan?

Des voix : ...

Le Président (M. St-Louis) : M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

M. Grandmont : Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. St-Louis) : Plus de 5 minutes. Je vous reviens avec l'exactitude.

M. Grandmont : Oui. Bien, écoutez, on est donc sur l'amendement proposé par le collègue député de Nelligan à l'effet de... de donner la possibilité à Mobilité Infra Québec... qui, de sa propre initiative, pourrait étudier, analyser, proposer un projet complexe de transport au gouvernement. Encore une fois, là, je... je suis tout à fait en accord avec cette possibilité-là, tout comme l'était d'ailleurs l'Ordre des urbanistes du Québec qui disait, dans sa recommandation 4, là... Il proposait d'élargir le mandat de Mobilité Infra Québec pour comprendre, au-delà des projets complexes d'infrastructure, des mandats d'analyse au choix du gouvernement, un rôle de conseiller auprès de la ministre, notamment pour définir les critères objectifs de ce que constitue un projet complexe et pour... et pour proposer les projets à réaliser sous sa juridiction.

C'est là, il me semble, une façon tout à fait adéquate, aussi un rôle dans... un rôle dans... dans l'amélioration en continu des façons de faire en matière de planification, de réalisation des infrastructures de transport collectif. La responsabilité aussi d'élaborer une vision globale du développement des infrastructures de transport collectif au Québec sur une échelle temporelle de moyen à long terme. Pour moi, ce sont tous des arguments qui militent en faveur de ce... de cet amendement-là. J'ajouterais aussi que j'y vois d'autres... d'autres avantages, éventuellement, à octroyer ce pouvoir-là à Mobilité Infra Québec qui, je le rappelle, au bénéfice de tous et de toutes, n'a rien de contraignant.

Évidemment, le gouvernement peut décider de ne pas réaliser ce qui lui est soumis par Mobilité Infra Québec. Par contre, ce que ça permet de faire, c'est notamment de constituer une réserve d'expertise, hein? Octroyer à Mobilité Infra Québec le pouvoir d'analyser les opportunités de manière indépendante sans attendre un mandat explicite du gouvernement lui permettrait de mieux jouer son rôle de... de réserve d'expertise en transport. Il y a aussi une capacité à développer, je pense, chez Mobilité Infra Québec en termes d'efficacité et de rapidité de réalisation des projets, puis aussi une planification à long terme, parce qu'on vient aider le gouvernement à mieux faire sa planification à long terme.

Donc, j'y vais dans... dans le désordre. Si on a la possibilité... Je vais... je vais juste l'illustrer, en fait, de façon... de façon assez claire. Si on a un bureau de projet qui est tout le temps en attente de projets déposés... en fait, de... d'attente de... de mandats octroyés par le gouvernement, on n'a aucune initiative qui est prise par Mobilité Infra Québec pour commencer à déblayer le terrain. Ça veut dire que, par exemple, Mme la ministre pourrait... ou le ministre, ou la ministre qui suivra, pourrait décider, du jour au lendemain, que c'est dans cette direction-là qu'on s'en va. Bien là, Mobilité Infra Québec, ses experts à l'interne, doivent rapidement réorienter l'ensemble de leurs tâches vers ce nouveau projet qui est donné là, et qui... pour lequel on n'aurait peut-être pas eu des années et des années d'études, comme d'autres projets dont on a parlé, par exemple, le Projet structurant de l'Est, le tramway de Québec, le troisième lien entre Québec et Lévis.

Et donc, si on a un nouveau projet pour lequel on n'a jamais eu d'étude qui est proposé, on doit absolument, dans le fond, très rapidement se mettre à travailler sur ce projet-là, alors que, si on avait le pouvoir, à Mobilité Infra Québec... Pendant qu'on fait d'autres mandats qui ont été donnés... On dit qu'on commençait, là, par le Projet structurant de l'Est puis la couronne nord, bon, bien, si, pendant ce temps-là, on avait eu une couple de personnes qui réfléchissent à ça pourrait être quoi, le prochain mandat qu'on pourrait proposer à Mme la ministre, bien, ils peuvent être à même de commencer à déblayer le terrain puis éventuellement, si, évidemment, Mme la ministre décide que ce sont de bons projets, bien, aller de l'avant. Et donc, on gagne en efficacité, on n'est pas obligés d'attendre une décision qui vient d'en haut, qui envoie le signal que c'est dans cette direction-là dorénavant qu'on va. Donc, on gagne en rapidité et en efficacité.

Même chose aussi, cette agence-là, Mme la ministre l'a dit, puis je pense que c'est le propre aussi des projets de loi, c'est que ça dure dans le temps. On ne fait pas juste le projet de loi puis on ne crée pas juste Mobilité Infra Québec pour la... la présente législature, ça va durer, passé 2026, c'est bien entendu. Les gouvernements vont donc se... se succéder. On aura toujours cette possibilité d'avoir mobilité... d'utiliser Mobilité Infra Québec pour les projets de transport collectif ou autres projets de transport routiers complexes.

Si on a cette... cette boîte-là, là, qui réfléchit à l'extérieur des cycles électoraux, ça nous permet aussi d'alimenter les successeurs éventuels de Mme la ministre qui auront... donc, qui prendront leur place dans la chaise du ministre et qui auront donc un florilège de projets sur lesquels on peut s'avancer. Ce n'est pas de dire que Mobilité Infra Québec va décider à la place du ou de la ministre, c'est simplement que le ministre ou la ministre aura, devant elle, un ensemble de projets déjà argumentés, déjà sommairement détaillés, sur lequel elle pourra baser sa décision, ce qui ne l'empêche pas non plus de décider d'aller ailleurs, par ailleurs. Il n'y a rien de contraignant dans une proposition faite par Mobilité Infra Québec, je le rappelle, mais donc disons que ça donne un...

Donc, si on veut vraiment être capables de développer du transport collectif au Québec de façon efficace, et ça, peu importe les... les gouvernements qui seront au pouvoir, on se donne la chance d'avoir des ministres qui rentrent

en fonction avec déjà, bien, des possibilités. Le client peut toujours demander quelque chose d'autre qui n'est pas sur le menu, mais il y a le menu à côté, il peut toujours choisir là-dedans, il y a des valeurs sûres. Ça fait que moi, c'est ce que j'aime de cette proposition-là de mon collègue... notre collègue député de Nelligan, c'est qu'on vient outiller les prochains ministres des Transports et de la Mobilité durable — s'ils veulent bien garder ce titre-là, parce que c'est bien important, je pense — on vient les outiller, on vient les accompagner pour qu'ils puissent, eux autres même aussi, avoir plus de... de savoir, de connaissances, de réflexions déjà prémâchées, dans le fond, par une agence, dont l'expertise est justement de faire ça, là, des projets de transport collectif.

• (17 heures) •

Donc, moi, je pense que, pour l'avenir du transport collectif au Québec, donner ce pouvoir-là, là, d'initiative non contraignante à Mobilité Infra Québec, c'est réellement venir se donner une prise sur les destinées du transport collectif au Québec.

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 : J'ai encore du temps?

Le Président (M. St-Louis) : Vous avez 11 minutes.

M. Arseneau : 11 minutes. Bon, bien, encore une fois, je... je pense qu'on est au coeur du... du débat, à savoir est-ce que cette... cette agence-là ne peut agir, ne peut bouger, ne peut intervenir, ne peut réfléchir, ne peut étudier, ne peut analyser des solutions qu'à partir du moment où elle reçoit un mandat, une... une directive, qu'un décret est adopté. Et je pense que ce n'est pas faire un bon usage de l'agence, ou du personnel expert, ou des fonds publics de contraindre, justement, une organisation de cette ampleur-là à un décret pour... pour tous ces projets-là. Sinon, bien, on va devoir, justement, dans... prévoir que l'on adopte une série de décrets pour une série de projets qui pourront, ou pas, voir le jour, puis on arrive à peu près à la même conclusion que tous les projets devront être envisagés à un moment donné, parce que ce n'est pas dit qu'on va pouvoir, justement, avoir une vision d'ensemble s'il faut se fier à la bonne volonté uniquement du... de la ministre, du ministre ou encore du Conseil des ministres pour donner les mandats, et c'est même contre-productif.

Et moi, j'aime bien la proposition qui avait été faite par quelques personnes, là, mais là, j'essaie de voir la... d'où venait la proposition clé, là, qui disait que les experts, leur rôle, c'était de dégager également une vision sur la base de leur connaissance de ce qui se passe un petit peu partout à travers le monde pour pouvoir proposer, justement, au gouvernement d'intervenir de façon plus approfondie sur un certain nombre d'enjeux dans un certain nombre de localités ou de villes, de territoires à travers le Québec, et il me semble qu'à cet égard, on manque une opportunité. Une opportunité, parce que, nécessairement... Parce qu'on voit que c'est le politique, essentiellement, qui va déterminer où est-ce qu'on déploie nos efforts. Je pense que ce n'est pas le rôle du politique, tout simplement. Je pense que, et plusieurs nous l'ont dit, les experts doivent avoir une... un pouvoir d'initiative, parce que je pense qu'à travailler au quotidien avec, justement, ces... à l'intérieur de ces enjeux-là, avec le bagage qu'ils auront déjà lorsqu'on va les... les engager, qu'on va retenir leurs services, bien, je pense que ça, c'est un peu se priver de tout le potentiel qu'on se donne pour avancer dans ces projets-là.

Et je sens et je sais qu'on a déjà eu une espèce de réponse préalable de la ministre sur cet élément-là, d'autonomie, en disant : Bien, à partir du moment où le gouvernement paie, il doit être celui qui décide. Mais je pense que ce n'est pas remettre en question le pouvoir décisionnel, quand il est question d'investir des sommes pour la réalisation d'un grand projet, d'un projet d'envergure, d'un projet majeur ou d'un projet complexe, que de dire : En amont, on va étudier la possibilité de trouver des solutions à des problèmes complexes, avec des projets complexes avec l'expertise qu'on a, et donc d'en faire... avoir l'initiative d'en faire l'analyse, l'étude des... aller chercher des comparatifs, aller, justement, sur le terrain voir et discuter avec les intervenants locaux en matière d'aménagement du territoire, en matière de mobilité, bien entendu. Et ça, je pense qu'on gagnerait un temps fou et, aussi, une efficacité lorsque le gouvernement, lorsque le Conseil des ministres décide, justement, d'octroyer un mandat, parce qu'en amont, on aura, justement, réfléchi à la problématique et puis on aura déjà une longueur d'avance, en quelque sorte.

Je pense que, surtout par le fait que les besoins sont très, très grands, les ressources sont limitées, je pense qu'on ne peut pas lésiner sur le développement d'une vision, sur une analyse globale de la situation, sur des solutions qui sont intégrées, et il va falloir, je pense, entrevoir, justement, le fait qu'on peut avoir différents projets qui sont à différents stades d'avancement, aussi. Mais le stade numéro un, c'est de pouvoir faire l'étude d'une situation, d'un problème, d'un enjeu, et je ne vois pas pourquoi on n'est pas en mesure d'accorder ce pouvoir-là, d'initiative, en toute autonomie, à une agence constituée d'experts qui pourraient, justement, avoir une bonne compréhension, une compréhension encore plus importante et meilleure que ce qu'on a actuellement, mais ce... une compréhension et une vision d'ensemble vraisemblablement basées sur une expertise, mais qui soit encore plus complète et neutre, objective de la situation que ne l'auront jamais le pouvoir... les membres d'un gouvernement, le pouvoir politique.

Parce que, qu'on le veuille ou non, à un moment donné, tu sais, il va y avoir des priorités qui soient politiques qui vont s'imposer pour répondre à des besoins pratico-pratiques, mais, en amont, il faut... il faut, je pense, avoir une compréhension complète de l'ensemble des enjeux. Et la priorisation ne peut venir qu'avec une compréhension à tout le moins sommaire des différents enjeux à travers l'ensemble du territoire québécois. Sinon, on va être condamnés, à mon point de vue, à travailler, justement, seulement sur des projets très, très ciblés, en voyant ça un peu en silo et sans entrevoir que les enjeux sont multiples, sont divers et sont un petit peu partout sur le territoire.

Et qu'on décide de focusser sur un élément en particulier parce qu'on a eu un mandat, en négligeant tous les autres jusqu'à ce qu'on ait la permission, ça me semble, encore une fois, une vision qui est contraignante, bien entendu, qui est peu efficace, et j'utiliserais un peu le même argumentaire que la ministre nous a servi. Si c'est la vision, actuellement, du gouvernement, compte tenu que cette proposition-là, d'amendement, n'est pas contraignante, si c'est la vision du gouvernement, bien, en fait, ça peut être différent, aussi, dans l'évolution des choses, puisqu'on va être appelés à vivre avec ce cadre légal là pendant encore un très grand nombre d'années.

Alors, de ne pas se permettre cette latitude-là, une fois que les experts seront bien installés dans leurs fonctions, lorsque l'agence aura pris son départ... Moi, je pense qu'un jour, il faudra lui dire : Bien, voici, tu peux voler davantage de tes propres ailes. Et là, c'est ce que la ministre veut éviter. Il faudra revenir pour dire : Bien, oui, effectivement, il faut donner, il faut octroyer, à cette agence-là, le pouvoir d'initiative. On peut le faire maintenant, mais il n'est pas obligatoire, il est non contraignant. C'est une possibilité qu'on offre, comme on offre la possibilité à l'agence de faire autre chose que des projets de mobilité, autre chose que des projets de transport collectif en matière de mobilité durable, tout en n'ayant aucune idée quels sont les — semble-t-il, en tout cas — aucune idée quels sont les projets de transport routier ou autoroutier qui pourraient lui être octroyés. C'est une opportunité qui pourrait venir ou pas, la même chose que le fait d'étudier, de sa propre initiative ou pas, d'analyser ou pas un projet complexe qui n'aurait pas été identifié d'emblée par le gouvernement et confié, par voie de décret, à l'agence.

• (17 h 10) •

C'est une possibilité à laquelle on se ferme et, à mon point de vue, c'est malheureux, parce que ça vient, justement, restreindre notre capacité, au Québec, de développer notre vision d'ensemble, développer des solutions et ensuite avoir un gouvernement qui, lui, à travers l'ensemble des solutions qui lui sont proposées et des enjeux qui sont priorisés, bien, qu'il puisse faire le choix qui est le sien, celui de l'exécutif, celui d'octroyer les mandats pour aller de l'avant et, évidemment, les ressources qui viennent avec. M. le Président, ça termine mon intervention.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Nelligan, vous disposez de 1 min 40 s.

M. Derraji : OK. Brièvement, M. le Président... une dernière chance pour la partie gouvernementale. Moi, je pense qu'on est au fond d'un débat sur l'autonomie. C'est sûr que je vais demander un vote nominal, M. le Président, mais quand on nous invite à étudier un projet de loi, on fait toujours un débat rigoureux, c'est ce qui nous caractérise en tant qu'opposition officielle. Et, M. le Président, là, c'est très clair, le gouvernement va se positionner sur l'avenir de l'agence en matière de l'autonomie. Est-ce que, oui ou non, ils sont pour l'autonomie de l'agence ou pas? Merci, M. le Président.

Le Président (M. St-Louis) : M. le député, s'il n'y a pas d'autre intervention... Oui, M. le député de Taschereau, la parole est à vous.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Mon collègue a raison. On travaille beaucoup... en fait, on est sur un débat de fond sur la... l'autonomie, en fait, là, du... de cette agence-là qui peut, par ailleurs, contribuer, comme je le disais tantôt, à l'ambiance de travail. On en avait parlé dès le début, hein, on était dans l'autre salle en bas et on parlait de ce qui allait participer... ce qui allait aider à attirer des talents, outre, évidemment, là, les conditions salariales, là, on pourra en reparler éventuellement, là, dans d'autres... sur d'autres articles, là, les conditions de travail, là, des employés qui seront amenés à travailler chez Mobilité Infra Québec. Mais cette espèce de nouvelle façon de travailler, ce qu'on disait, en fait, là, c'était que... en fait, je paraphrase un peu, là, les mots de Mme la ministre qui disait : La façon de travailler, au sein du ministère des Transports et de la Mobilité durable, c'était peut-être un peu sclérosé. Il y a des façons de travailler qui sont rigides. Il y a... il y a le syndicat qui... il y a des syndicats qui sont présents aussi. Alors que, là, ce qu'on veut offrir, à l'intérieur de Mobilité Infra Québec, c'est une nouvelle façon, plus dynamique, plus attractive, plus intéressante de travailler.

Puis, évidemment, l'autonomie devient importante. Ça fait que, déjà, pour l'enjeu d'être capable d'attirer et de retenir ces employés-là, on sait combien les jeunes générations de travailleurs... et c'est aussi la nouvelle façon de travailler, de toute façon, de manière générale, dans plusieurs domaines, dans plusieurs secteurs d'activité, on cherche à ce que le travail fasse du sens pour les employés, et cette capacité qu'on leur donnerait à, de leur propre initiative, étudier, analyser, proposer des projets complexes au transport... des projets complexes de transport collectif ou des transports routiers complexes au gouvernement, bien, c'est une façon de les mettre à contribution, les valoriser. Je veux dire, ces gens-là, ça va être des experts, ça va être des «top guns» des transports collectifs, des transports routiers, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme. Ils ont... ils ont des choses intéressantes, des propositions intéressantes à formuler. Je pense que ça vaut la peine de les écouter. On va mettre une agence au monde. Je pense que ce serait important de l'écouter. Ce n'est pas pire, hein?

Maintenant, il y a d'autres avantages, évidemment, aussi, en termes... puis on l'a dit tantôt, là, donc on est en train de travailler sur une réserve, une réserve d'expertise qui peut accompagner le ou la ministre à prendre les bonnes décisions. Mais il y a des gains à faire en termes d'efficacité aussi. Si on a, comme ça, toujours l'habitude... si on prend l'habitude, chez Mobilité Infra Québec, de se créer une banque de projets potentiels sur lesquels on pourrait intervenir, je veux dire, la réflexion peut être drôlement intéressante, peut être drôlement... peut améliorer l'efficacité. Puis tu sais, c'est un peu ça que... c'étaient les intentions de la ministre aussi, là, quand elle a parlé de l'agence, quand elle parle de l'agence, elle parle beaucoup, là, de transport collectif. Puis elle dit : Il faut qu'on avance, là, ça fait

six ans qu'on est au pouvoir, puis on n'a jamais rien fait encore. Alors, évidemment, moi, je veux... je veux l'aider à livrer des projets d'ici la fin de son mandat. Moi, ce que je veux, c'est qu'on réalise des projets. Puis peu importe si c'est la CAQ, le Parti libéral, le PQ, que ce soit Québec solidaire, moi, ce que je veux, c'est qu'on donne des projets de transport collectif aux Québécoises et aux Québécois qui en ont besoin.

Je vous l'ai dit tantôt, j'ai présenté des statistiques du Bas-Saint-Laurent. On n'est pas à Montréal, on n'est pas à Québec, on n'est pas à Sherbrooke, à Trois-Rivières, on est au... on est au... dans le Bas-Saint-Laurent, puis il y a de l'appétit pour du transport collectif là-bas aussi. C'est fou, là, le nombre de personnes qui veulent avoir du transport collectif parce qu'ils veulent pouvoir faire leur part, d'une part, sur les changements climatiques, évidemment, mais ils veulent pouvoir avoir des alternatives, également, aussi, pour que leur transport leur coûte moins cher. C'est aussi ça. Et pour que ce soit attractif, pour que ça fonctionne, il faut que ça corresponde à leurs besoins. Et donc, d'avoir cette possibilité-là d'avoir Mobilité Infra Québec qui travaille en amont, est capable de proposer des projets à la ministre ou au ministre, bien, ça donne à la ministre la capacité de livrer plus rapidement.

On est en retard au Québec, là, vraiment, en termes de développement de transport collectif, on est clairement en retard. On regarde ce qui se passe ailleurs, dans d'autres nations. Ils construisent vite, ils sont tout le temps en train de planifier la prochaine station, la prochaine ligne. Et comment on fait ça? Ce n'est pas juste en disant : C'est le gouvernement qui décide, puis c'est par là que ça s'en va. Non, c'est parce qu'ils ont pris l'habitude, aussi, de se faire alimenter par leur expertise à l'interne. On ne peut pas être en mode construction en continu sans avoir des gens, à l'interne, qui suggèrent, qui suggèrent des projets à réaliser. Ça ne se peut pas. On ne peut pas le faire autrement. Je veux dire, ça fait des années qu'on est dans un mode où ça descend d'en... Ça part d'en haut puis ça descend en bas. Et ça ne fonctionne pas. Là, Mme la ministre veut créer une nouvelle agence qui va reprendre le même mode de fonctionnement que ce à quoi on est habitués depuis la nuit des temps. Donc, cet amendement-là, il fait absolument du sens. Si on veut changer les choses, il faut l'accepter.

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

Une voix : Par appel nominal.

Le Président (M. St-Louis) : Par appel nominal. Mme la secrétaire.

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

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : Mme Abou-Khalil (Fabre)?

Mme Abou-Khalil : Contre.

La Secrétaire : Mme Jeannotte (Labelle)?

Mme Jeannotte : Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

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

Le Président (M. St-Louis) : Abstention. Alors, l'amendement, tel que proposé, est rejeté, ce qui nous ramène aux interventions de l'article 4 amendé. Y a-t-il des interventions? M. le député de Nelligan, la parole est à vous.

M. Derraji : Oui. Je veux demander une courte suspension pour déposer un autre amendement, s'il vous plaît.

Le Président (M. St-Louis) : Nous allons suspendre les travaux, le temps de recevoir l'amendement du député de Nelligan. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 18)

(Reprise à 17 h 27)

Le Président (M. St-Louis) : Alors, la commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, M. le député de Nelligan a déposé un amendement. Donc, M. le député, je vous demanderais de le lire. Par contre, compte tenu de l'heure, je pense que vos commentaires et la suite pourront être faits lors d'une prochaine séance. Alors, allez-y.

M. Derraji : Donc, juste, je le présente?

Le Président (M. St-Louis) : Le présenter et le lire, s'il vous plaît.

M. Derraji : OK, OK. Pas de problème, ça va permettre à Mme la ministre de bien réfléchir d'ici demain. L'article 1 : L'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi est modifié par la suppression, dans le premier alinéa, des mots «, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité,».

L'article modifié se lirait ainsi :

«Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.

«Le gouvernement, lorsqu'il lui confie une responsabilité en vertu du premier alinéa et afin de favoriser la mise en valeur des espaces à proximité des bâtiments ou des ouvrages de génie civil d'un projet complexe de transport peut permettre à Mobilité Infra Québec :

«1° de vendre un immeuble ou d'une partie d'un immeuble qu'elle ne prévoit plus utiliser et qui a été acquis pour le projet; et

«2° d'aménager un immeuble ou un ouvrage de génie civil afin qu'il puisse soutenir ou accueillir un bâtiment ou une structure souterraine qu'un tiers pourrait construire, et ce, dans les limites prévues par la loi.

«Le gouvernement peut déterminer les conditions relatives à l'application du premier ou du deuxième alinéa.

«Aux fins de la présente loi, un projet complexe de transport confié à Mobilité Infra Québec en vertu du premier alinéa peut viser l'un des objets suivants :

«1° la construction, la reconstruction ou la réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport;

«2° le développement ou l'amélioration d'un système de transport intelligent.

«Un projet visé au paragraphe 1° du quatrième alinéa comprend l'acquisition de tous les biens requis à l'exploitation d'un système de transport, tel le matériel roulant.»

Vous avez vu que je voulais faire vite, j'ai tout lu vite, M. le Président. Alors, nous aussi, on veut faire vite, M. le Président. Voilà, c'est bon.

Le Président (M. St-Louis) : Merci, M. le député. Alors, je vous remercie pour votre collaboration. Et la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 29)